

Inhoudsopgave:

I. Introductie Karting.....	4
1.1 - Bestuur Sectie Karting	4
1.2 - KNAF erkende karting organisatoren	4
1.3 - KNAF erkende kartcircuits	5
1.4 - KNAF erkende kartscholen:	5
II. Algemeen reglement Karting.....	6
1. - Definities:.....	6
2. - Algemene Voorschriften.....	6
2.1 - Reglementen.....	6
2.2 - Dispensatie	6
2.3 - Weigering inschrijving	7
2.4 - Afgelasting	7
2.5 - Inschrijfgelden	7
2.6 - Veiligheid / registratie keuring	7
2.7 - Persoonlijke uitrusting.....	7
2.8 - Letsel bij rijder	8
2.9 - Rijdersbriefing.....	8
2.10 - Straf, Protest en Beroep	8
2.11 - Aanvullend Milieureglement.....	9
2.12 - Geluid.....	9
2.13 - Tijdwaarneming / transponder.....	9
2.14 - Communicatie en datalogging.....	9
2.15 - Rechten.....	9
2.16 - Persvoorschriften	10
3. - Sportieve Voorschriften.....	11
3.1 - Toegelaten deelnemers	11
3.2 - Verantwoordelijkheden en verplichtingen rijder / inschrijver.....	11
3.3 - Vlaggen gebruikt door Wedstrijdleider en/of assistent	11
3.4 - Andere signalen en bijzonderheden.....	12
3.5 - Wedstrijd	12
3.6 - Rijgedrag	12
3.6.1 - Observance of signals	12
3.6.2 - Overtaking during a race	12
3.6.3 - Karts stopping during a race.....	13
3.6.4 - Entrance to the pit lane (to the Repairs Area or to the Servicing Parks)	13

3.7 - Rijrichting.....	13
3.8 - Trainingen.....	14
3.9 - Tijdrijden / Kwalificatie.....	14
3.10 - Startopstelling.....	14
3.11 - Startprocedure	14
3.12 - Start van de Race	15
3.13 - Hulp in de Baan.....	15
3.14 - Onderbreken van de Race / Code Rood	15
3.15 - Finish van de Race	15
3.16 - Hand opsteken bij verlaten van de baan.....	16
3.17 - Parc Fermé voor de race.....	16
3.18 – Parc Fermé na de Race	16
3.19 - Klassementen	17
3.20 - Schrap resultaten / puntentelling kampioenschap.....	17
3.21 - Uitsluiting = 0 resultaat	17
3.22 - Podium Regels	17
4. - Algemene Voorschriften kart en motor	18
4.1 - Chassis of Certificering	18
4.2 - Technische (Na)Controle	19
4.3 - Gewicht.....	19
4.4 - Brandstof	19
4.5 - Bandenkeuze	19
4.6 - Banden.....	19
4.7 - Wet Race / Natte Race	20
4.8 - Procedure Bandenmeting.....	20
5. - Straffen Overzicht.....	21

I. Introductie Karting

De kartsport is begonnen als Go Karting met de Amerikaan Art Ingels die de eerste Go Kart in 1956 bouwde. Eind jaren 50 kwamen de eerste Go Karts, hier toen skelter genoemd, met Amerikaanse militairen mee naar Europa. In Nederland werd op 30 april 1960 de eerste officiële kartwedstrijd in Hoensbroek op een sintelbaan gereden. Er ontstonden in Nederland verschillende chassis fabrikanten, waarvan Landia de meest bekende en succesvolle is geweest. Een veel gebruikte motor was in het begin de Amerikaanse McCulloch.

In de jaren 60 werden ook veel Japanse motorfiets motoren op karts gebruikt, voordat gespecialiseerde Italiaanse bedrijven kart motoren gingen bouwen. Ook het merendeel van de chassis fabrikanten komt vanaf dan steeds meer uit Italië. Midden jaren 60 kwamen de huidige chassis ontwerpen, met de motor aan de zijkant in plaats van achter de stoel.

Karting is nog altijd de meest betaalbare en relatief veilige vorm van autosport en bij uitstek de kweekvijver voor autosporttalent. Naast jonge rijders zijn er ook een groot aantal volwassenen met veel plezier actief in de kartsport. De meest(e) succesvolle autosporters komen voort uit de karting. Daarin hebben zij op jonge leeftijd zeer scherp en in uiterste concentratie leren sturen en inhalen.

Wie op een supersnel accelererende kart twee centimeter boven het circuit en omringd door goed sturende en op succes beluste rijders een wedstrijd weet te winnen, beschikt over een mentaliteit en voertuig-beheersing die ook in alle andere takken van autosport nodig zijn.

Niet voor niets is kart-ervaring vaak voldoende voor wie in aanmerking wil komen voor een autosport-licentie maar nog niet over een rijbewijs beschikt. Karting is de puurste vorm van autosport, met de nadruk op ontwikkeling van snelle reflexen, precisie, rijvaardigheid, concentratie en mentaliteit. Daarbij wordt de rijder zich bij het karten bewust van de mogelijkheden van verschillende afstellingen om sneller te gaan, wat ook in vele andere takken van autosport noodzakelijke kennis is.

Karten in wedstrijdverband is al mogelijk vanaf de zevende verjaardag. Hierna groei je door naar de junioren klassen, voordat je in de senioren of in de internationale klassen gaat rijden.

De besten kunnen dan doorstromen naar de internationale CIK-FIA wedstrijden.

Ga na het rijden op een indoor kartbaan eens naar een outdoor kartcircuit en proef daar de sfeer van karting.

De kans is groot dat je dan de smaak te pakken krijgt om met wedstrijdkaarten te beginnen!

1.1 - Bestuur Sectie Karting

Contact opnemen met het Bestuur Sectie Karting kan via karting@knaf.nl of telefonisch tijdens kantooruren via het Federatiebureau van de KNAF.

KNAF, Postbus 274, 2300 AG Leiden, tel: 088-0047888, email: karting@knaf.nl, www.knaf.nl

1.2 - KNAF erkende karting organisatoren

0105 Chrono Karting BV

Gaby van de Burgt, Friezenweg 20h, 5349 AW Oss, 06-53814437, gaby@chrono.nl, www.chrono.nl

0106 Kartcentrum Lelystad

C. Snoek, Postbus 2175, 8203 AD Lelystad, 0320-284021, info@kartcentrumlelystad.nl, www.kartcentrumlelystad.nl

0107 C.Point

Muldersveld 1, 5469 VM Erp, 06-55325030, info@cpoint-racewear.com

0114 Skelterclub Hoekse Waard SHW

Pieta de Ruiter, Postbus 5845, 3290 AC Strijen, 06-53541527, secretariaat@kartbaanstrijen.nl, www.kbshw.nl

0118 Kartclub De Fabrique

Ronald Montfoort, Karel Doormanstraat 1, 3454 XG De Meern, 030-6667034, cdkc@casema.nl, www.kartclubdefabrique.nl

Sectie Karting Aruba Organisator en Kartcircuit

0920 Nirvana Motorsports

Kibaima 17 Santa Cruz, Aruba, nirvanamotorsportaruba@gmail.com

0922 Stichting Memorial Raoul Roberti Paesch

Secretariaat: Flacciusstraat 33, Oranjestad, Aruba, 00-297-5883333, eloyarends@hotmail.com, info@kinikinitours.com

0925 Stichting Eagle Karting

Caya G.F. "Betico", Croes 132 Oranjestad, Aruba, 00-297-5942366

1.3 - KNAF erkende kartcircuits

0150 Kartcircuit Strijen

Voorweg 1, 3291 KG Strijen, 078-6742452, secretariaat@kartbaanstrijen.nl, www.kartbaanstrijen.nl

0151 Kartcircuit De Landsard (Veldhoven)

Landsardseweg 47, 5657 AB Eindhoven, 040-2052750, info@outdoorkarting.nl, www.outdoorkarting.nl

Layout: A, B en C

0152 Circuit Park Berghem

Zevenbergseweg 45, 5351 PG Berghem, Tel: 0412-455222, info@circuitparkberghem.nl, www.circuitparkberghem.nl

Layout: Grand Prix, Estoril en Eurofinal

0154 Kartbaan Lelystad

Talingweg 89, 8218 NX Lelystad, Tel: 0320-284021, www.kartcentrumlelystad.nl

0155 Kartcircuit Pottendijk (Emmen)

Pottendijk WZ 20, 7831 VB Nieuw-Weerdinge, Tel: 0591 351 515, info@pottendijk.nl, www.pottendijk.nl,

0950 Kartcircuit Bushiri Josef Jossy Arends

Bushiri z/n, Aruba, Secretariaat: A. Arends, p/a Italiëstraat 20, Oranjestad / Aruba, 00-297-5830111, bushirikarting@gmail.com

1.4 - KNAF erkende kartscholen:

0105 Chrono Karting Dutch Karting School - (Outdoor)

Gaby van de Burgt, Friezenweg 20h, 5349 AW Oss, 06-53814437, gaby@chrono.nl, www.chrono.nl

0106 Kartschool Lelystad (Outdoor)

Christian Snoek, Postbus 2175, 8203 AD Lelystad, 0320-284021, info@kartcentrumlelystad.nl, www.kartcentrumlelystad.nl

0114 Skelterclub Hoekse Waard- (Outdoor)

Pieta de Ruiter, Postbus 5845, 3290 AC Strijen, 06-5354152, secretariaat@kartbaanstrijen.nl, www.kbshw.nl

0118 Kartclub De Fabrique - (Indoor)

Ronald Montfoort, Karel Doormanstraat 1, 3454 XG De Meern, 030-6667034, cdkc@casema.nl, www.kartclubdefabrique.nl

II. Algemeen reglement Karting

1. - Definities:

FIA	-	Fédération Internationale de l'Automobile
CIK-FIA	-	Commission Internationale de Karting - FIA
ASN	-	Nationale Autosport Autoriteit, in Nederland: KNAF
KNAF	-	KNAC Nationale Autosport Federatie
BSK	-	Bestuur Sectie Karting - KNAF
CAR	-	College Autosport Rechtspraak
CSI	-	Code Sportif International - FIA
AdK	-	Annuaire du Sport Karting - CIK-FIA
ASJ	-	Autosport Jaarboek - KNAF
BR	-	Bijzonder Reglement
SC	-	Sportcommissaris(sen)
WL	-	Wedstrijdleader
AWL	-	Assistent Wedstrijdleader
WS	-	Wedstrijdsecretaris
HTC	-	Hoofd Technisch Commissaris
TC	-	Technisch Commissaris(sen)
TW	-	Tijdwaarnemer
ST-F	-	Starter-Finisher
RCP	-	Rijders contactpersoon
BO	-	Baanofficieel(s)
MO	-	Milieu-officieel

Baanlicentie

Kartwedstrijden mogen alleen worden georganiseerd op circuits die een door de CIK-FIA of door een ASN afgegeven geldige baanlicentie bezitten.

Homologatiestaat of certificering

Document waarin een door het CIK-FIA of ASN goedgekeurd(e) chassis, motor etc. is beschreven.

Bij de technische keuring kan worden verlangd dat de inschrijver de betreffende homologatiestaat of certificering ter inzage geeft aan de (H)TC.

2. - Algemene Voorschriften

2.1 - Reglementen

Dit reglement beschrijft de regels, voorschriften en bijzonderheden van nationale kartwedstrijden. Algemene zaken die ook andere takken van de autosport betreffen, zijn niet in dit reglement genoemd, doch worden in het Autosport Jaarboek (ASJ ALGEMEEN) en/of in het Annuaire du Sport Karting (AdK) genoemd.

Daar waar dit reglement zaken niet vermeldt, wordt verwezen naar de Code Sportif International (CSI), de Annuaire du Sport Karting (AdK) en het Autosport Jaarboek (ASJ ALGEMEEN). Daar waar dit reglement afwijkt van de CSI, de AdK of het ASJ, prevaleert dit reglement.

Aanpassingen en aanvullingen op dit reglement die gedurende het seizoen van kracht worden, zullen op de website www.knaf.nl gepubliceerd worden en zijn geldig vanaf het moment van publicatie.

De klassenreglementen zullen gepubliceerd worden door de organisator van de betreffende klasse (voor contactgegevens zie hoofdstuk I art. 1.2) en staan ook op de website van de KNAF.

2.2 - Dispensatie

Het verlenen van dispensatie aan een deelnemer om af te mogen wijken van de reglementen kan slechts bij zeer hoge uitzondering en is alleen mogelijk indien daarvoor een aantoonbaar zeer urgente reden is.

De dispensatie is uitsluitend geldig indien daarover een bevestiging van het Bestuur Sectie Karting (BSK) is ontvangen.

2.3 - Weigering inschrijving

Onfatsoenlijk en/of onsportief gedrag van de inschrijver, de rijder, één van de leden van het team, begeleider(s), monteur(s), of indien minderjarig de ouders/verzorgers van de rijder, kan aanleiding zijn voor de organisatie de inschrijving van de inschrijver en/of haar rijder te weigeren voor deelname aan één of meerdere wedstrijden. De organisator bepaalt of reeds betaalde inschrijfgelden vervallen aan de organisatie.

Als een rijder geweigerd is bij een andere organisatie aangesloten bij de KNAF of andere ASN, dan geldt deze sanctie mogelijk ook voor overige organisatoren aangesloten bij de KNAF (CSI Art. 3.10 en 3.14).

2.4 - Afgelasting

Een organisator kan voor een klasse met minder dan 7 rijders en/of bij minder dan 50 inschrijvers over alle deelnemende klassen een wedstrijd afgelasten.

De organisator mag een klasse of de gehele wedstrijd afgelasten indien dat overeenstemt met de voorwaarden van die wedstrijd. Dit kan bijvoorbeeld zijn door slechte weersomstandigheden waarbij de veiligheid van de rijders niet gewaarborgd kan worden, te weinig deelname of andere zaken.

De organisator dient er dan wel voor te zorgen dat een bericht hierover uiterlijk drie werkdagen voor aanvang van de wedstrijd aan de ingeschrevenen kenbaar gemaakt is. Het betaalde inschrijfgeld wordt dan zo spoedig mogelijk aan de ingeschreven deelnemers terugbetaald.

2.5 - Inschrijfgelden

Het inschrijfgeld voor een evenement wordt bepaald door de organisatie.

2.6 - Veiligheid / registratie keuring

Per wedstrijd mogen, tenzij anders aangegeven in het Technisch Reglement of het Bijzonder Reglement, maximaal één chassis en maximaal twee motoren gebruikt worden. Het tijdens de wedstrijd wisselen van motor gaat geheel volgens het geldende reglement. Alle te gebruiken delen, samengesteld tot tenminste één compleet rijklare kart dienen bij de veiligheidskeuring aan de TC te worden aangeboden.

Alleen indien alle materialen op veiligheid door de TC goedgekeurd zijn, mag de rijder met die goedgekeurde materialen aan de wedstrijd deelnemen.

Bij aanvang van de veiligheidskeuring dient de rijder het bij de administratieve controle verstrekte registratie formulier duidelijk en compleet ingevuld en ondertekend bij de TC in te leveren.

Het aanbieden van de kart bij de veiligheidskeuring wordt beschouwd als een verklaring van de rijder dat de kart aan de reglementen voldoet.

Op verzoek van de TC moeten homologatiepapieren van de kart en/of motor(en) ter inzage aangeboden worden.

De door de (H)TC gebruikte (meet)methoden en het (meet) gereedschappen zijn altijd maatgevend.

2.7 - Persoonlijke uitrusting

De rijder wordt uitsluitend met de hierna genoemde persoonlijke uitrusting toegelaten tot deelname aan alle wedstrijdonderdelen (dus ook vrije trainingen). De rijder is zelf verantwoordelijk voor de correcte persoonlijke uitrusting. Deze wordt steekproefsgewijs gecontroleerd tijdens de technische keuring.

De persoonlijke uitrusting moet zijn conform **Art 3.2 Equipment Safety CIK Karting Technical Regulations:**

The Driver must wear:

- *A helmet with an efficient and unbreakable protection for the eyes. Helmets must comply with the following prescriptions (Appendix 2):*
- *For Drivers under 15 years old:*
 - *Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 and Snell-FIA CMR2016),*
 - *Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 and Snell-FIA CMR2007),*
- *For Drivers over 15 years old:*
 - *Snell Foundation K2005, SA2005, K2010, K2015, SA2010, SAH2010 and SA 2015,*
 - *FIA 8859-2015, 8860-2004 and FIA 8860-210,*
 - *SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A and 31.2A,*
 - *Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 and Snell-FIA CMR2007).*

- Any modification to the above list will be published in the CIK Bulletin. It must be noted that certain types of helmets must not be painted or carry adhesive material. In accordance with Appendix L to the International Sporting Code (Chapter III, Article 1.2), any addition of devices, whether aerodynamic or other, to helmets is forbidden if they have not been homologated with the helmet concerned.
- A pair of gloves covering the hands completely.
- Fabric overalls must have a «Level 2» homologation granted by the CIK-FIA bearing in a visible way the CIK-FIA homologation number. They must cover the whole body, legs and arms included. Overalls remain valid 5 years after their date of manufacturing and the homologation (i.e. the period during which they can be produced) is valid for 5 years.
- Leather overalls complying with the standards defined by the FIM are authorised. For events on long circuits, leather overalls are mandatory, complying with the FIM standards (motorbikes, 1.2 mm thickness), without an internal lining or, should there be one, only with a silk, cotton or Nomex internal lining.
- Overalls approved according to CIK-FIA Standard No. 2013-1, which are listed in "Homologated Overalls – Part 1", will be accepted as from 01.01.2014.
- Boots must cover and protect the ankles.
- Wearing a scarf, a muffler or any other loose clothes at the level of the neck, even inside an overall, is strictly forbidden. Furthermore, long hair must be contained entirely in the helmet

Aanvullingen:

Het is verplicht om een helder vizier te voeren wanneer de kunstmatige lichten van het circuit ontsteken en de schemer invalt. Het is dus niet toegestaan een donker en/of spiegelend vizier te dragen tijdens het ontsteken van de kunstmatige lichten van het circuit.

Een bodyprotector en nekband zijn verplicht voor de klassen: Micromax, Minimax, Mini junior, Cadet 160, RK1, Parolin Rocky, B&S WF:

- De bodyprotector dient direct onder de race overall te worden gedragen;
- De bodyprotector dient minimaal de borst, rug en schouders van de rijder te beschermen en mag in combinatie gedragen worden met een ribprotector;
- De nekband dient in goede conditie te zijn;
- De nekband moet een minimale dikte van 30 mm hebben, en goed aansluiten tussen helm en schouders.

Goedkeuring van bovenstaande uitrusting ter beoordeling aan de WL en/of de (H)TC.

2.8 - Letsel bij rijder

De rijder moet zich na een incident, tijdens training of wedstrijdonderdelen, waarbij lichamelijk (ook licht) letsel is opgetreden melden bij het medische team. Na onderzoek en met toestemming van het medische team kan de rijder weer aan het evenement deelnemen. Na letsel elders opgedaan - of op bevel van de Wedstrijdleider - moet de rijder zich melden bij het medische team. Na onderzoek en hun toestemming kan de rijder aan het evenement deelnemen.

2.9 - Rijdersbriefing

Tijdens het evenement kunnen door de WL één of meerdere rijdersbesprekingen gehouden worden. Elke deelnemer is verplicht bij deze rijdersbespreking aanwezig te zijn.

2.10 - Straf, Protest en Beroep

Bij de behandeling van straffen geldt de volgende werkwijze: in principe zal de WL (eventueel middels rapporten van officials) een overtreding vaststellen. De WL heeft de bevoegdheid om de straffen die in dit reglement genoemd zijn aan de rijder op te leggen. De laatste 2 ronden worden er geen straffen meer getoond op de baan, maar wel gegeven. Een straf wordt opgelegd middels een proces verbaal. Deze zal uitgehangen worden op het publicatiebord. De rijder dient zelf het publicatiebord te raadplegen na elke race.

De rijder kan tegen een beslissing van de WL protest aantekenen conform de methode welke omschreven staat in het Reglement Protesten (ASJ ALGEMEEN hoofdstuk II art. 5 en hoofdstuk XVI, de CSI, ASJ ALGEMEEN hoofdstuk XXIII art. 13), Reglement Technische Protesten (ASJ ALGEMEEN hoofdstuk XVII), Handleiding voor het Instellen van Beroepen (ASJ ALGEMEEN hoofdstuk II art. 6 en hoofdstuk XVIII-XIX en de CSI, ASJ ALGEMEEN hoofdstuk XXIII art. 15).

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 meegedeeld.

2.11 - Aanvullend Milieureglement

Koelvloeistof:

Koelvloeistof is alleen toegestaan als het in het sportief of technisch reglement van de organisator expliciet vermeldt wordt.

Opwarmen banden:

Het kunstmatig opwarmen van banden is verboden. Het opwarmen van banden dient te geschieden op de baan in de daarvoor bestemde opwarmronde.

Oude banden:

Tenzij op het kartcircuit daarvoor een speciale container opgesteld staat, is elke deelnemer verplicht zijn (oude) banden mee naar huis te nemen en deze zelf af te voeren.

Reservoirs:

Alle ontluchtingen van motor, radiator en tank dienen uit te komen in één of meerdere reservoirs van minimaal 150cc, tenzij anders vermeldt in het technisch reglement van de klasse.

Radiator tape:

De tape die gebruikt wordt op de radiator, moet zodanig geplakt zijn dat deze tijdens de wedstrijd en/of training niet verwijderd of verloren kan worden.

Zeil:

In de paddock en de pits is een vloeistofdicht zeil van 2 x 3m onder de kart verplicht.

Stroomvoorziening en/of milieu afvoerkosten:

De organisator kan de rijder verplichten een bijdrage te laten betalen voor milieu afvoerkosten en/of stroomvoorziening Dit staat vermeld in het BR.

2.12 - Geluid

Voor alle klassen geldt dat er een officiële geluidmeting plaats kan vinden tijdens alle wedstrijdonderdelen.

Voor alle klassen geldt dat het geproduceerde geluid tijdens alle wedstrijdonderdelen niet meer **dan max. 100 dB(A)** mag zijn (of minder indien het Technisch Reglement of het Bijzonder Reglement dit vermeldt).

De plaats van de geluidmeting wordt bepaald door de WL. De organisator dient een lijst uit te hangen waarop die rijders (plus de gemeten geluidwaarden) vermeld staan die tijdens die geluidmeting de maximale geluidgrens overschreden hebben.

Iedere demping die een aantoonbare geluidvermindering tot gevolg heeft, geen gevaar oplevert en niet in strijd is met enig ander reglement, kan door de organisatie, de WL/SC en/of het Bestuur Sectie Karting worden toegestaan of voorgeschreven. Indien er op het circuit een (permanente) geluidmeting aanwezig is, is deze maatgevend.

De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet) gereedschap zijn altijd maatgevend.

Zie ook ASJ ALGEMEEN hoofdstuk V art. 2.3

2.13 - Tijdwaarneming / transponder

Elke rijder dient zelf te zorgen voor een werkende-transponder.

Plaats van de transponder:

De transponder dient achterop de stoel te worden bevestigd (max. 30 cm en min. 15 cm van het asfalt). De rijder is ervoor verantwoordelijk dat de transponder correct geregistreerd staat bij de tijdwaarneming. De rijder is verplicht de ingeschreven transponder op zijn kart te voeren.

Als een rijder zijn transponder verliest gedurende een wedstrijd of sessie, dan kan de rijder in geen geval zijn tijden of rangschikking betwisten.

2.14 - Communicatie en datalogging

Iedere vorm van radio- en/of telecommunicatie met een rijder wanneer deze zich op de baan bevindt, is verboden.

Toegestaan is het gebruik van datalogging als omschreven door de CIK-FIA, zie AdK.

2.15 - Rechten

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

2.16 - Persvoorschriften

Iedere fotograaf en/of filmploeg dient zich voorafgaande aan het evenement te melden bij de organisatie.
Deze ondertekent een afstand van verhaal, waarmee men de organisatie niet verantwoordelijk stelt voor persoonlijk letsel en/of schade op of naast de baan. Men mag de baan niet betreden zonder veiligheidvest verstrekt door de organisatie.
Na afloop van het evenement dient men dit veiligheidvest weer te retourneren aan de organisatie.
De pers dient aanwijzingen van de wedstrijdleiding cq official altijd op te volgen.

3. - Sportieve Voorschriften

3.1 - Toegelaten deelnemers

Indien er sprake is van voorselecties d.m.v. het rijden van series en/of een herkansing, dan zijn uitsluitend die deelnemers toegelaten tot Race 1 en Race 2, die zich geplaatst hebben via de betreffende series en/of de herkansing. Alleen deze deelnemers zullen in de einduitslag van de wedstrijd opgenomen worden.

Deelnemers die toegelaten zijn tot Race 1, zijn ook toegelaten tot Race 2 en Race 3, uitgezonderd na uitsluiting.

Het bepalen van het aantal toegelaten deelnemers tot Race 1, Race 2 en Race 3 en het publiceren van de lijst met hun namen zal gebeuren op een tijdstip dat is aangegeven in het Bijzonder Reglement, dan wel op het moment dat de WL en/of SC besloten heeft welke rijders toegelaten zijn.

3.2 - Verantwoordelijkheden en verplichtingen rijder / inschrijver

- De rijder / inschrijver is ervoor verantwoordelijk dat kart en uitrusting op het aangegeven tijdstip ter keuring worden aangeboden.
- De rijder / inschrijver dient er zorg voor te dragen dat de naam van de monteur/helper op het keuringformulier is vermeld en dat het formulier is ondertekend.
- De rijder / inschrijver is er verantwoordelijk voor dat hij in het bezit is van de juiste transponder en dat deze is opgeladen, deugdelijk is gemonteerd en functioneert.
- Het aanbieden van de kart voor de veiligheidskeuring wordt beschouwd als een verklaring dat de kart aan de reglementen voldoet.
- De rijder / inschrijver is ervoor verantwoordelijk dat zijn kart en uitrusting gedurende het gehele evenement aan de reglementen blijft voldoen.
- De rijder / inschrijver is verantwoordelijk voor alle handelingen en nalatigheden van ieder persoon die deelneemt in, of een dienst levert in verband met een Wedstrijd of Kampioenschap voor rekening van de rijder / inschrijver, in het bijzonder hun personeel, direct of indirect, rijders, monteurs, adviseurs, dienstverleners of passagiers, net zoals elk persoon waarvoor de rijder / inschrijver toegang heeft verleend tot gereserveerde gebieden (Reserved Areas).
- Onheuse bejegeningen, handtastelijkheden, fysiek en verbaal geweld en/of gebruik van middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden (alcohol, drugs etc.) kunnen worden bestraft met onmiddellijke verwijdering van het wedstrijdterrein en uitsluiting van het gehele evenement. Tevens kan het Tuchtcollege aanvullende straffen opleggen.
- De rijder moet tijdens de wedstrijd de veiligheidsvoorschriften en milieuregels – waaronder KNAF Milieureglement) in acht nemen (deze kunnen verschillen per circuit). Schoonmaken van karts en motoren alsmede het bijvullen van brandstof en olie moet gebeuren op de daarvoor aangewezen plaatsen, waarbij de aanwijzingen van de officials en/of de baaneigenaar/beheerder onvoorwaardelijk moeten worden opgevolgd.
- Wanneer een rijder wordt opgeroepen zich te melden bij de WL of de SC, dan dient hij/zij persoonlijk (minderjarigen met ouder/voogd of inschrijver) te verschijnen, tenzij de WL of de SC anders bepalen.
- De rijder of inschrijver moet bij de technische (na)keuring aanwezig zijn, de opgedragen demontage werkzaamheden verrichten en de aanwijzingen van de (H)TC strijpt opvolgen. De rijder mag zich hierbij laten assisteren door een helper.
- De rijder die in enig document al dan niet opzettelijk een onjuiste verklaring heeft gedaan, kan schuldig worden verklaard aan overtreding van de reglementen en kan worden bestraft.
- Indien een evenement wordt gesponsord, kan de organisatie de rijders verplichten tot het voeren van reclame op de kart.

3.3 - Vlaggen gebruikt door Wedstrijdleider en/of assistent

Zie ASJ Algemeen, Artikel XV. Reglement Vlagsignalen.

Aanvullingen:

- **Rode vlag**

Alle rijders zijn verplicht om onmiddellijk vaart te minderen en langzaam naar een door de WL aangegeven plaats te rijden. De rijders dienen hierbij de uiterste voorzichtigheid te betrachten en erop voorbereid te zijn om indien nodig te stoppen. De rijders dienen te allen tijde de aanwijzingen van de officials op te volgen.

- **Zwarte vlag met Oranje schijf** (Onbewogen getoond met kartnummer)

De rijder moet bij de eerstvolgende doorkomst stoppen op een door een official aangegeven plaats of reparatie zone. Na 2 x negeren van de materiaalvlag volgt een zwarte vlag.

Alle andere vlagsignalen welke niet in het ASJ Reglement Vlagsignalen, het Reglement Sectie karting beschreven staan, zullen in een klassereglement en/of bijzonder reglement worden beschreven.

3.4 - Andere signalen en bijzonderheden

Verklaring lichtsignalen

- geel licht: gelijke betekenis als gele vlag
- groen licht: gelijke betekenis als groene vlag
- rood licht: gelijke betekenis als rode vlag

De volgende vlaggen kunnen ook aangeven worden door middel van een bord

- a. zwart (met nummer)
- b. zwart met oranje schijf (met nummer)
- c. zwart/wit diagonaal (met nummer)

3.5 - Wedstrijd

De startopstelling van een race kan bepaald worden door tijdrijden, loting, de stand in het kampioenschap of via het rijden van series en/of een herkansing.

Indien de startopstelling in Race 1 door loting bepaald wordt, dient in Race 2 de omgekeerde startopstelling van Race 1 toegepast te worden. De startopstelling van een eventuele Race 3 wordt bepaald door het aantal behaalde punten uit Race 1 en Race 2. Bij een gelijk aantal punten komt de rijder met de beste klassering in Race 2 voor de andere rijder te staan.

Indien het aantal rijders het volgens de baanlicentie toegelaten aantal overtreft, kan de organisator besluiten dat er series en/of herkansingen worden verreden.

Series kunnen worden gereden als er meer rijders zijn ingeschreven dan toegestaan is volgens de baanlicentie. De verdeling over de groepen vindt plaats aan de hand van loting of volgens de tijden behaald tijdens het tijdrijden.

De groepen rijden als volgt tegen elkaar: A tegen B, B tegen C, A tegen C etc. De best geklasseerde deelnemers van de series plaatsen zich direct voor Race 1. Het aantal dat zich plaatst, is het volgens de baanlicentie toegelaten aantal deelnemers minus zes. De overige deelnemers voor Race 1 zijn de zes best geklasseerde rijders uit de herkansing.

Als alleen een herkansing gereden wordt, dan plaatsen die deelnemers zich direct voor Race 1 die het best geklasseerd zijn na het tijdrijden. Het aantal dat zich plaatst, is het volgens de baanlicentie toegelaten aantal deelnemers minus zes. De overige deelnemers voor Race 1 zijn de zes best geklasseerde rijders uit de herkansing.

In geval van een race waarin verschillende klassen gelijktijdig rijden, wordt de uitslag en het klassement per klasse bepaald.

3.6 - Rijgedrag

CIK International Sporting Regulations:

Art. 3. INTERNATIONAL KARTING LICENCES FOR DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT:

Article 3.6: Code of Driving Conduct on Karting Circuits

3.6.1 - Observance of signals

The instructions detailed in Article 2.15 of the General Prescriptions and in Article 2.3 of the Circuit Regulations (Part II) are deemed to be part of this Code of Driving Conduct. All Drivers must abide by them.

3.6.2 - Overtaking during a race

- a) *A kart alone on the track may use the full width of the said track. However, as soon as it is caught by a kart which is about to lap it the Driver must allow the faster Driver past at the first possible opportunity. If the Driver who has been caught does not seem to notice that another Driver wants to overtake him, flag Marshals will display waved blue flags*

to indicate that the faster Driver wants to overtake. Any Driver who appears to ignore the blue flags will be reported to the Stewards of the meeting.

- b) Overtaking, according to the circumstances, may be carried out either on the right or the left. However, manoeuvres liable to hinder other Drivers such as more than one change of direction to defend a position, deliberate crowding of karts beyond the edge of the track or any other dangerous change of direction, are strictly prohibited. Any Driver who appears guilty of any of the above offences will be reported to the Stewards of the meeting.
- c) Drivers must use the track at all times. For the avoidance of doubt the white lines defining the track edges are considered to be part of the track but kerbs are not.- a Driver will be judged to have left the track if no part of the kart remains in contact with the track. Should a kart leave the track for any reason, and without prejudice to 2d) below, the Driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage.
- d) Repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the kart (such as leaving the track) will be reported to the Stewards of the meeting and may entail the disqualification of any Drivers concerned.
- e) Contacts / collisions (during the race, deceleration lap included): sanctions may be imposed on a Driver who pushes another Competitor.

3.6.3 - Karts stopping during a race

- a) The Driver of any kart leaving the track because of being unable to maintain racing speed and should signal the intention to do so in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to a point of exit.
- b) Should a kart stop outside the pit lane or outside the Repair Area, it must be moved as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other Drivers. If the Driver is unable to move the kart, it shall be the duty of the Marshals to assist. If such assistance results in the Driver rejoining the race, this must be done without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage.
- c) Replenishment of any kind is prohibited, save when the kart concerned is in an area specifically provided for this purpose.
- d) Apart from the Driver and duly appointed officials, nobody is allowed to touch a stopped kart except when in the pit lane or in the Repair Area.
- e) Except during a race suspension, any kart abandoned on the circuit by its Driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race.

3.6.4 - Entrance to the pit lane (to the Repairs Area or to the Servicing Parks)

- a) The so-called «deceleration zone» is a part of the pits area. The section of track leading to the pit lane shall be referred to as the «pit entry».
- b) During the practice sessions and the race, access to the pits lane, to the Repairs Area or to the Servicing Parks is allowed only through the pit entry. deceleration zone. The penalty for a breach of this rule shall be disqualification from the race.
- c) Any Driver intending to leave the track or to enter the pit lane, pits or the Servicing Park or the Repairs Area shall signal his intention in good time and should make sure that it is safe to do so.
- d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the meeting), the crossing, in any direction, of the line separating the pit entry deceleration zone and the track is prohibited.
- e) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the meeting), any line painted on the track at the pit exit or the Repairs Area for the purpose of separating karts leaving the pits or the Repairs Area from those on the track must not be crossed by any part of a kart leaving the pits.

Aanvullingen:

De volgende gedragingen en/of handelingen zijn niet toegestaan:

- Het niet met tenminste één hand vasthouden van het stuur.
- Na het uitvallen door welke oorzaak dan ook is de rijder verplicht bij zijn kart te blijven tot na het vallen van de finishvlag en de aanwijzingen van de baanofficials opvolgen.

3.7 - Rijrichting

Wedstrijden dienen te worden gereden in de richting zoals staat aangegeven op de baanlicentie.
Rijden tegen de rijrichting is verboden.

3.8 - Trainingen

In het tijdschema van een wedstrijd dient voor elke klasse voldoende tijd ingedeeld te zijn voor tenminste één vrije training. Verschillende klassen mogen gelijktijdig trainen, kwalificeren en/of een race rijden, mits het verschil in rondetijden van de snelste rijders tussen de klassen niet groter is dan 5%.

3.9 - Tijdrijden / Kwalificatie

De duur van het tijdrijden is aangegeven in het tijdschema en/of bijzonder reglement.
De rijder die tijdens de sessie de baan verlaat, dient direct het Parc Fermé in te gaan voor de weging.
Het is niet toegestaan bij tijdrijden wederom de baan op te gaan.

Rijders die tijdens deze sessie door mechanische pech of anderszins niet verder kunnen, dienen de kart naast de baan op een veilige plaats te zetten en moeten gedurende de sessie bij hun kart blijven. Daarna dient men zich altijd te wegen.

Een rijder die geen tijd heeft kunnen rijden, mag wel aan de wedstrijd deelnemen, doch moet als laatste starten.
Indien dit meerdere rijders betreft zal over de volgorde van achteraan opstellen geloot of door de WL beslist worden.

3.10 - Startopstelling

Een startopstelling kan op verschillende manieren tot stand komen:

Loting:

De uitslag van de loting is de startopstelling van Race 1. De startopstelling van Race 2 is de omgekeerde opstelling van Race 1. De startopstelling van Race 3 wordt bepaald door het aantal behaalde punten uit Race 1 en Race 2. Bij een gelijk aantal punten komt de rijder met de beste klassering uit Race 2 voor de andere rijder te staan.

Tijdrijden:

De uitslag van het tijdrijden / kwalificeren (na de eventuele verwerking van opgedane tijdstraffen en/of andere straffen) levert een startopstelling op voor Race 1. Bij gelijke tijden zijn de daaropvolgende snelste tijden van die rijders bepalend.

Race 1+2: De uitslag van Race 1 zoals levert de startopstelling van Race 2 op.

Race 1+2+3: De uitslag van Race 2 bepaalt de startopstelling voor Race 3.

3.11 - Startprocedure

Vijf minuten voor het aangekondigde tijdstip van de race zal de toegang tot de startopstelling worden gesloten. Rijders die dan niet opgesteld zijn of niet weg kunnen rijden, mogen uitsluitend vanuit de pitstraat starten nadat het startsein gegeven is en het hele veld vervolgens de pituitgang gepasseerd is (zij rijden dus geen opwarmronde en/of formatieronde).

Vanaf het moment dat de Starter met de groene vlag het sein geeft de karts te laten oprijden, staan de rijders onder gezag van de Starter.

Er zal de mogelijkheid geboden worden de karts op snelheid op te warmen tot het passeren van de start/finishlijn. Aansluitend zal een formatieronde gereden worden die door de Starter aangegeven wordt. Dat wil zeggen dat het laatste gedeelte voor de start ingegaan is en dat de rijders verplicht zijn hun startpositie in het veld in te nemen. De rijders moeten hun snelheid aanzienlijk terug brengen en constant houden en elkaar de gelegenheid geven om hun juiste startpositie in te nemen.

Inhalen anders dan voor het innemen van de toegewezen startpositie is verboden. Het is verboden een andere route op het circuit te volgen dan aangegeven op de baanlicentie, tenzij op aanwijzingen van een official.

Vanaf de rode lijn/formatielijn ,aangegeven door een official met de gele vlag, is inhalen verboden voordat het startsein is gegeven en dient men dus te starten vanuit de positie die men dan heeft.

Op het baandeel waar zich de formatielijn bevindt, dienen de karts zich, zowel bij een rollende als bij een staande start, twee aan twee, recht achter elkaar, zonder elkaar te raken en aaneengesloten geformeerd te hebben en te blijven tot het startsein gegeven is.

Bij een rollende start dient de kop van het veld de snelheid constant en laag te houden en is het verboden te versnellen voordat het startsein gegeven is of de acceleratielij (indien van toepassing) gepasseerd is. De rijder die van pole start, is verantwoordelijk voor de juiste snelheid.

De karts moeten recht achter elkaar blijven rijden tussen de witte lijnen (corridor) die elk baanvak apart markeren en mogen elkaar niet raken.

De nr. 2 dient te allen tijde naast de kopman te blijven (nooit er voorbij) totdat het startsein is gegeven.

Het startsein wordt gegeven met startlichten of met de nationale vlag.

Na het startsein gelden racecondities en staan de rijders onder gezag van de WL.

Als de kart tijdens het formeren stil valt, mag de rijder zijn kart opnieuw proberen te starten. Indien de kart niet meer wil starten, dan dient de rijder de kart op een veilige plaats langs de baan stil te zetten en daar te blijven tot de race is afgelopen.

Als de kart bij een staande start op de startopstelling stil valt, dient de rijder van die kart direct zijn hand op te steken. De starter besluit op dat moment tot een extra formatie ronde en zal de veroorzaker achteraan moeten starten.

Na een 2^e valse start en/of bij een evt. code rood wordt de race tijd ingekort.

Speciale aandacht verdient het uitvallen kort na de start van meerdere rijders wegens het botsen of slippen. Alle uitgevallen rijders dienen onmiddellijk de baan vrij te maken voor de nog racende rijders zodat deze geen hinder van de situatie ondervinden.

Het niet onmiddellijk vrijmaken van de doorgang wordt gezien als een ernstige en opzettelijke overtreding.

3.12 - Start van de Race

Definitie van de start:

De rijder is pas gestart en heeft alleen recht op punten wanneer het startlicht gedoofd is of de nationale vlag is getoond en men 1 maal over de tijdwaarnemingslus gereden is.

Klassen waarvan de karts niet zijn uitgerust met een koppeling gebruiken uitsluitend een rollende start.

Alle andere klassen voorzien van een koppeling kunnen eventueel worden gestart met een staande start.

3.13 - Hulp in de Baan

Hulp in de baan is niet toegestaan tijdens vrije trainingen, tijdrijden en races, tenzij de WL anders bepaald.

Hulp in het service gebied is ook niet toegestaan.

De rijder dient het mankement zelf te verhelpen, tenzij de (H)TC anders bepaald.

Het oprijden van de baan mag alleen na goedkeuring van een official, dit in verband met veiligheid.

Het service gebied is altijd voor de weegschaal. Tenzij anders bepaald in het BR.

3.14 - Onderbreken van de Race / Code Rood

De beslissing om een race d.m.v. de rode vlag te onderbreken wordt genomen door de WL. De WL of de Start/Finish rechter (ST) toont bij de start/finish lijn de rode vlag, terwijl de baanposten de rode vlag (of bij het ontbreken van een rode vlag de gele vlag) zwaaien. Indien 75% of meer van de voorgeschreven afstand van de race is verreden, wordt de race als geëindigd beschouwd en is de op één na laatste doorkomst van de leidende kart voor het vertonen van de rode vlag aan de finishlijn bepalend voor de uitslag.

Indien minder dan 75% maar meer dan twee ronden van de voorgeschreven afstand van de race is verreden, dan wordt de race zo snel mogelijk na het geven van de rode vlag vervolgd. Zijn minder dan twee ronden afgelegd dan wordt na het geven van de rode vlag de race opnieuw gestart.

Als tijdens de training of tijdens een race de rode vlag wordt getoond, verminderen alle karts onmiddellijk hun snelheid en stoppen met racen. En gaan naar een door de WL aan te wijzen plaats. Dit vindt plaats onder de regels van het Parc Ferme.

De Wedstrijdleiding kan op ieder moment tijdens de wedstrijd de rode vlag hanteren en de wedstrijd afbreken wegens onsportief gedrag van de deelnemers. Ook als er nog geen 75% van de tijd verreden is, wordt de race dan als geëindigd beschouwd en de op één na laatste doorkomst over de finishlijn - voor het vertonen van de rode vlag - is bepalend voor de uitslag.

3.15 - Finish van de Race

De finish van de race wordt twee ronden tevoren aangegeven door middel van een bordje met het cijfer 2 en vervolgens met het cijfer 1 voor de laatste ronde. Of de organisatie kiest ervoor om alleen het bordje "last lap" te tonen. De race wordt beëindigd door middel van de zwart/wit geblokte vlag.

De rijders vallen hierna onder de regels van het Parc Fermé.

3.16 - Hand opsteken bij verlaten van de baan

Een rijder die tijdens de race of het tijdrijden wenst te stoppen of, om welke reden dan ook, de baan verlaat, dient dit duidelijk te maken door het opsteken van een hand.

3.17 - Parc Fermé voor de race

Het Parc Fermé is een afgebakende ruimte, door de organisator daarvoor aangewezen. Alleen officials die een functie in het Parc Fermé hebben en rijders/helpers die een toegangsbewijs kunnen tonen, hebben toegang tot het Parc Fermé.

Rijders en monteurs van de betreffende klasse mogen op vertoon van hun toegangsbewijs het Parc Fermé betreden en daarbij uitsluitend één complete kart met trolley meenemen.

Bij het binnengaan van het Parc Fermé zijn uitsluitend de volgende materialen toegestaan:

- 1 set extra wielen met slick of regen banden met of zonder wielnaven
- Gereedschap voor het wisselen van de wielen met of zonder wielnaven
- Gereedschap voor eventuele afstellingen aan de kart
- Bandenspanningsmeter
- Stabilisatorstang

Er mag gewisseld worden van banden zolang de kart op de trolley staat totdat het bord met de aanduiding opstellen wordt gegeven. Daarna gaat men over tot de opstelling op de grid (op de grond plaatsen van de kart), waarna het wisselen van banden en afstellingen aan de kart niet meer zijn toegestaan (m.u.v. bandenspanningsmeter). Als men dan niet op de opstelling (grid) klaar staat, moet men achteraan starten.

De poort om het parc fermé in te komen wordt gesloten op het moment dat de aangegeven tijd voorbij is.

Zodra de poort gesloten is, blijven de karts en rijders in het gesloten parc fermé.

Indien de kart en/of rijder toch het gesloten parc fermé verlaat, betekent dit niet meer starten. Tenzij toestemming gegeven door een official met een functie in het parc fermé.

Na vertrek van de rijders, worden de monteurs/helpers naar een andere plek verwezen.

Rijders en monteurs dienen de instructies van de officials binnen het Parc Fermé direct op te volgen.

Te laat in Parc Fermé bij Tijdrijden

Op de aangegeven tijd moet men met kart in het Parc Fermé aanwezig zijn. Is men niet aanwezig op de aangegeven tijd (volgens klok van de organisatie), dan wordt het hek gesloten en zal men niet kunnen Tijdrijden.

Dit betekent dat men achteraan gezet wordt op de startgrid van de eerste manche. Let altijd op het verloop van de wedstrijd. Wij starten nooit te vroeg, maar kunnen uitlopen door incidenten!

Te laat in Parc Fermé bij de Race - Starten vanuit de Pitstraat / Parc Fermé

Indien de rijder niet op tijd is zoals aangegeven in het programma (races), zal de toegang tot de startopstelling worden gesloten. De toegang tot de startopstelling wordt pas weer geopend als alle opgestelde rijders de pitstraat hebben verlaten. Vervolgens mag uitsluitend vanuit de pitstraat weggereden worden (op aanwijzing van de official) nadat het startsein is gegeven en het hele veld is gepasseerd (men rijdt dan dus geen opwarmronde en geen formatieronde en sluit aan na de start).

Er zal, ongeacht het circuit, altijd 1 ronde achterstand worden toegekend aan de rijder.

Technische Mankement bij verlaten Pits

Mocht een kart om technische redenen niet in staat zijn te kunnen starten, dan moet deze ervoor zorgen geen hinder te veroorzaken voor de rest van het startveld. Mocht de monteur cq rijder de kart toch rijklaar krijgen, dan mag deze na toestemming van de official het Parc Fermé verlaten mits het veld nog met de opwarmronde bezig is.

Vervolgens mag uitsluitend vanuit de pitstraat weggereden worden (op aanwijzing van de official) nadat het startsein is gegeven en het hele veld is gepasseerd (men rijdt dan dus geen opwarmronde en geen formatieronde en sluit aan na de start).

3.18 – Parc Fermé na de Race

Na afloop van een wedstrijdonderdeel kan de WL bepaalde of alle deelnemers verplichten zich met hun kart naar het Parc Fermé te begeven. Zij vallen in dat geval onder de regels van het Parc Fermé:

- in het traject vanaf de finish tot het Parc Fermé
- in het afgebakende gebied bij de weegschaal
- in het afgebakende gebied dat als Parc Fermé is aangegeven

Rijders met hun kart zijn verplicht om het Parc Fermé te betreden of te verlaten op instructie van de officials.

In het Parc Fermé dienen de rijders bij hun kart te blijven.

Helpers mogen het Parc Fermé uitsluitend betreden als zij over een toegangsbewijs beschikken en met toestemming of op verzoek van een official binnen het Parc Fermé.

In het Parc Fermé zijn afstellingen, controle, aanpassingen of reparaties van de kart verboden, met uitzondering van het demonteren van de wielen.

Het aannemen of innemen van materiaal (ook drinken, eten, kleding aantrekken/wisselen etc.) vanaf het moment van finishen tot na het wegeven is verboden. Rijders die met hun kart en uitrusting gewogen worden, dienen daartoe medewerking te verlenen.

Zolang er materiaal van een rijder ter controle in het Parc Fermé aanwezig is, dienen de rijder en/of zijn helper zich herkenbaar in de directe omgeving van het Parc Fermé te bevinden om, indien nodig, assistentie bij (na)controle te verlenen.

De door de TC gebruikte (meet)methode en het (meet) gereedschap zijn altijd maatgevend.

3.19 - Klassementen

Er zijn verschillende klassementen die bij een wedstrijd of kampioenschap van toepassing kunnen zijn.

Voor elk klassement gelden de volgende regels, tenzij anders vermeld staat in het Bijzonder Reglement of sportief reglement van de organisator.

Buitenlanders kunnen geen punten verkrijgen in het Nederlands kampioenschap. Alleen in het dagklassement.

Dat wil zeggen dat een buitenlandse rijder (geen KNAF licentiehouder) geen Nederlands Kampioen kan worden.

In het eindklassement zal deze op nul punten staan, en gaan de punten in rangorde naar de opvolgende Nederlandse rijders.

Puntentelling Tussenklassement per Manche

Plaats	1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e	11 ^e	etc.
Punten	55	52	50	49	48	47	46	45	44	43	42	etc.

Puntentelling Dagklassement

De resultaten van de 1^e en 2^e of evt 3^e manche bepalen evenredig het dagklassement.

Bij ex-aequo plaatsing geeft het resultaat bij tijdrijden de doorslag.

Bij het Dagklassement krijgen de rijders punten toegekend volgens onderstaand schema. Dit geldt voor elke Manche.

Plaats	1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e	11 ^e	etc.
Punten	55	52	50	49	48	47	46	45	44	43	42	etc.

3.20 - Schrap resultaten / puntentelling kampioenschap

Wordt per organisatie beschreven.

Bij ex-aequo plaatsing zijn het aantal manche overwinningen doorslaggevend voor het eindklassement.

3.21 - Uitsluiting = 0 resultaat

Wedstrijden waarin men uitgesloten wordt, of dit nu een manche betreft of het gehele evenement, zijn niet aftrekbaar van het kampioenschap. Vervolgens zullen de opvolgende rijders een plaats opschuiven.

3.22 - Podium Regels

- De Rijder dient ten alle tijden op het podium te verschijnen met een dichtgeritste race overall
- De Rijder dient zelf de beker in ontvangst te nemen op het podium
- Indien men niet aanwezig kan zijn bij de prijsuitreiking, dient men dit altijd vooraf met een geldige reden te melden aan de organisatie. De beker kan in overleg met de organisatie opgehaald worden. Indien de beker opgestuurd wordt, zijn de kosten voor de ontvanger

4. - Algemene Voorschriften kart en motor

4.1 - Chassis of Certificering

Het chassis dient gehomologeerd te zijn zoals dit in het Technisch Reglement van de klasse is aangegeven. Een rijder dient bij elke technische keuring van zijn kart de homologatie of certificeringsformulieren te kunnen overhandigen.

Een chassis waarvan de homologatie is verlopen, kan op club wedstrijden gebruikt worden indien het nog steeds voldoet aan de eigenschappen zoals deze in de verlopen homologatie opgenomen zijn, de homologatieformulieren getoond kunnen worden en de HTC hier toestemming voor geeft.

Bodywork

Bestaat uit twee zijbakken, één voor/stuurspoiler en een bumperspoiler. Geen enkel deel van het bodywork mag worden gebruikt als benzinetank of om gewichten aan/in te bevestigen. Achterwielbescherming is verplicht. Het bodywork en de achterwielbescherming moet door het CIK-FIA zijn gehomologeerd.

Kettingbescherming

Een kettingbeschermer is verplicht en moet het voortandwiel van de motor en het tandwiel op de achteras effectief afdekken, dit ter beoordeling van de Technische Commissie.

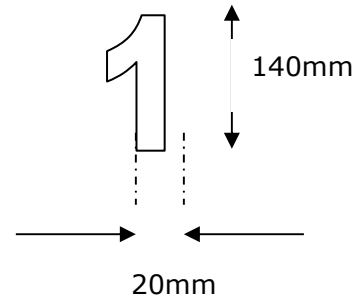
Wedstrijdnummers

De kart dient gedurende het gehele evenement, ook tijdens officiële trainingen, zowel aan de voor- als achterzijde en op beide side-pods (direct naast het achterwiel) te zijn voorzien van de voorgeschreven nummerplaten met het startnummer zoals bij inschrijving verkregen. Dit om bij uitval van de computer handmatige controle, rondetelling en registratie mogelijk te maken. Ook moet het nummer goed zichtbaar zijn voor de officials.

Straf: onjuiste nummering op de kart ter beoordeling aan de WL

Afmetingen

Nummerplaat voor en achter	minimaal 175mm x 175mm
Nummerplaat side-pods	minimaal 160mm x 160mm
Cijferhoogte voor en achter	minimaal 140mm
Cijferhoogte side-pods	minimaal 120mm
Cijferbreedte	minimaal 20mm



Noot: siercijfers zijn verboden

Motor

Zie Technisch Reglement per klasse.

Inlaatfilter

Voor alle klassen verplicht. Alleen door de CIK-FIA gehomologeerde en/of in het Technisch Reglement goedgekeurde inlaatfilters mogen worden gebruikt. Er mogen geen veranderingen aan het filter en het aansluitrubber worden uitgevoerd.

Uitlaatdemper

Het uitlaatsysteem moet voldoen aan de bij de klasse en/of motor behorende homologatie.

Een uitlaat (na)demper kan worden voorgeschreven.

Motormodificaties

Essentiële onderdelen zoals cilinderkop, cilinder met voering, drijfstang en carter moeten voldoen aan de homologatieformulieren van de betreffende motor. Hun aard als serieonderdeel moet onweerlegbaar herkenbaar zijn en blijven.

Het is verboden een motor samen te stellen met onderdelen van verschillende merken en/of typen motoren. Boring en slag dienen overeen te stemmen met de homologatieformulieren en met de toleranties zoals door de CIK-FIA en/of fabrikant aangegeven.

De toegestane cilinderinhoud mag niet worden overschreden. Bij metingen zullen de toleranties volgens de homologatieformulieren worden aangehouden en bij ontbreken daarvan zal het Technisch Reglement van de betreffende klasse worden aangehouden. Merknamen, typenummers en motornummers moeten zichtbaar zijn en blijven.

De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet)gereedschap zijn altijd maatgevend.

Bij het ontbreken van serienummers of indien de WL, (H)TC of SC dat wensen, kan het betreffende onderdeel van een of meerdere verzegelingen worden voorzien. Deze verzegelingen dienen aangebracht te worden op aanwijzing van de (H)TC en mogen gedurende de wedstrijd niet verbroken en/of verwijderd worden.

4.2 - Technische (Na)Controle

De (H)TC of de WL (eventueel in overleg met de SC) kan besluiten na ieder wedstrijdonderdeel één of meerdere karts aan te wijzen voor een technische (na)controle. De aangewezen karts dienen door de deelnemers direct naar de aangewezen plaats gebracht te worden. Bij de (na)controle dient de rijder (bij minderjarigen zijn wettelijke vertegenwoordiger) of een door hem schriftelijk gemachtigde, persoonlijk aanwezig te zijn. Tevens mag op verzoek van de rijder maximaal één helper aanwezig zijn.

De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet)gereedschap zijn altijd maatgevend.

Inname motoren: Indien de organisatie besluit om motoren in te nemen ter nacontrole op ander tijdstip en andere locatie dient dit te gebeuren volgens de procedure die is beschreven in het Technisch Reglement van de organisator.

4.3 - Gewicht

Elke deelnemer inclusief zijn uitrusting, zijn kart en zijn transponder dienen op elk moment van het evenement tenminste het gezamenlijke gewicht te hebben dat in het Technisch Reglement van de klasse is vermeld.

Het toevoegen van extra gewicht in de kleding is verboden. Het toevoegen van gewicht is alleen toegestaan mits dit op een veilige manier wordt gemonteerd op of aan de kart.

Toevoegingen aan de kart die tot doel hebben het vereiste gewicht te bereiken, dienen deugdelijk aan de kart bevestigd te zijn. Zie Technisch Reglement. Het maximaal toe te voegen gewicht aan een kart met als doel het bereiken van het voorgeschreven gewicht is 25 kilo.

Elke rijder dient in de gelegenheid gesteld te worden de uitslag van zijn weging zelf te kunnen waarnemen. Indien een deelnemer met zijn/haar persoonlijke uitrusting, kart en transponder niet het minimaal vereiste gewicht heeft, dan wordt daarvan een rapport opgemaakt dat vervolgens door de (H)TC ondertekend dient te worden.

De te licht bevonden deelnemer kan ter plaatse een tweede weging verlangen. Het betreffende rapport zal na het beëindigen van de weging van alle rijders van die betreffende klasse aan de WL gegeven worden, die het daarna overeenkomstig het reglement zal verwerken.

Bij aantoonbaar verlies van onderdelen (m.u.v. lood/ballaststukken) tijdens een wedstrijdonderdeel mag deze alvorens men de weegschaalprocedure ingaat op toestemming van de WL en of diens assistent opgehaald worden. Dit zonder de andere rijders te hinderen.

De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet)gereedschap zijn maatgevend.

4.4 - Brandstof

Als brandstof voor de kart mag uitsluitend de in Nederland langs de openbare weg verkrijgbare handelbenzine voor motorvoertuigen (maximaal 98 octaan) en de voor 2-takt motoren gebruikelijke olie worden gebruikt.

Tenzij anders vermeld in het technisch reglement.

Iedere andere brandstof en/of toevoeging is verboden. Geconstateerde afwijkingen zullen in een rapport worden vermeld. Dit rapport wordt aan de WL verstrekt. Een aanwezige SC of een in het Bijzonder Reglement aangewezen official zal als Judge of Fact fungeren. Dit heeft tot gevolg dat tegen de uitslag van de meting geen protest of beroep mogelijk is.

De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet)gereedschap zijn altijd maatgevend.

4.5 - Bandenkeuze

De organisator geeft een door het Bestuur Sectie Karting goedgekeurd bandenreglement uit waarin aangegeven wordt welk merk en type band per klasse voorgeschreven is. In dat reglement wordt tevens aangegeven welke procedure gevolgd wordt bij de aanschaf en uitgifte van banden tijdens een Nederlands Kampioenschap en/of tijdens andere wedstrijden.

4.6 - Banden

Bandenreglement wordt per organisatie beschreven.

Merknamen, codenummers, productienummers en maataanduidingen op banden moeten altijd zichtbaar zijn. Alle vier de banden aan de kart dienen van hetzelfde merk en type/compound te zijn.

Zowel slicks als regenbanden die door de CIK-FIA gehomologeerd zijn, moeten zijn voorzien van het opschrift CIK-FIA, dat door de fabriek moet zijn aangebracht. CIK-FIA gehomologeerde banden moeten voldoen aan de gegevens op de corresponderende homologatieformulieren.

Vóór aanvang van een wet race moeten regenbanden over het volle loopvlak geprofileerd zijn met een profieldiepte van minimaal 3mm. Het zelf profileren van slicks en/of regenbanden is verboden.

Iedere vorm van kunstmatig opwarmen, opruwen, bewerken en/of met (chemische) hulpmiddelen schoonmaken of behandelen van zowel slicks als regenbanden is verboden.

De WL is gerechtigd, op elk moment van de wedstrijd, banden die door de (H)TC verdacht zijn verklaard in bewaring te nemen. De betreffende rijder kan, in afwachting van het onderzoek, de wedstrijd vervolgen met een door de (H)TC goedgekeurde set banden.

Het gebruik van banden die volgens de Procedure bandenmeting (zie art. 4.8) afgekeurd zijn, is niet toegestaan.

De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet) gereedschap zijn altijd maatgevend.

4.7 - Wet Race / Natte Race

Zolang de race geen Wet Race is, moet de rijder op slickbanden rijden.

Indien de WL de race tot natte (wet) race verklaart, wordt de keuze van de banden (slicks of regen) aan de rijder overgelaten, tenzij de WL anders bepaald. De WL kan een deelnemer uit de wedstrijd halen wanneer er een gevaarlijke situatie ontstaat door een verkeerde bandenkeuze. Deze zal dan de materiaalvlag getoond krijgen.

De WL kan de wedstrijd stil leggen omdat er een onveilige situatie ontstaat. Hij kan dan beslissen om iedereen te verplichten om op regenbanden te rijden (m.u.v. de klassen die geen regenbanden kennen) of anders bepalen.

4.8 - Procedure Bandenmeting

De WL en de (H)TC hebben altijd het recht om bandenmetingen te verrichten.

De organisatie, haar officials, het BSK en de KNAF zijn niet aansprakelijk voor eventuele beschadigingen aan de gemeten banden.

Tijdens de meting wordt gekeken naar het juiste merk en type, maar ook naar de temperatuur en hardheid.

Gereedschap: (shore) hardheidsmeter, temperatuurmeter met oppervlaktesonde of IR-temperatuurmeter en/of (MiniRAE) chemicaliën timer.

Bij verdenking van onreglementaire banden kan de (H)TC één of meerdere banden innemen voor verder onderzoek. De desbetreffende rijder kan in afwachting van de uitslag van dat onderzoek de wedstrijd vervolgen met een door de (H)TC goedgekeurde band of banden. Eventueel hieruit voortvloeiende kosten zijn voor rekening van de rijder als blijkt dat de band(en) onreglementair is/zijn. Geconstateerde afwijkingen zullen in een rapport van de (H)TC worden vermeld. Dit rapport wordt aan de WL verstrekt.

Een aanwezige SC of een in het Bijzonder Reglement aangewezen official zal als Judge of Fact fungeren.

Dit heeft tot gevolg dat tegen de uitslag van de meting geen protest of beroep mogelijk is. De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet) gereedschap zijn altijd maatgevend.

5. - Straffen Overzicht

Officiële Waarschuwingen

- Eerste waarschuwing = zonder bestraffing
- Tweede waarschuwing = 3 strafseconden
- Derde waarschuwing = 6 strafseconden
- Vierde waarschuwing = 9 strafseconden etc

Algemeen

- Niet bijwonen Rijders Briefing = geldboete € 50,00
- Niet naleven schoon nalaten paddockplaats = geldboete € 50,00
- Opzettelijk schade (proberen) te veroorzaken aan spullen van de organisatie en/of circuit = geldboete
- Zonder toestemming statisch warm draaien van motoren = geldboete € 50,00
- Overtreding milieubepalingen = geldboete of anders
- Ondergewicht Training = achteraan starten manche 1
- Ondergewicht Race = laatste geklasseerd (minder dan 1 kg)

Terugzetten op Startgrid

- Te laat in Parc Fermé (Tijdrijden) = achteraan starten en geen tijd rijden (bij meerdere rijders startopstelling door loting)
- Te laat in Parc Fermé (Races) = starten uit Pitstraat na start (altijd 1 ronde achterstand)
- Te laat op Pre-grid / opstelling = starten uit Pitstraat na start (altijd 1 ronde achterstand)
- Transponder vergeten, verloren of niet goed functionerend
- Kopman veroorzaakt valse start door onjuiste snelheid = achteraan starten
- Onsportief rijgedrag tijdens vrije training

3 strafseconden

- Valse start (verstoren startprocedure)
- Gedeeltelijk verlaten corridor bij startprocedure
- Banden in de verkeerde rijrichting

3 strafseconden of minimaal 1 positie terugzetten in de uitslag

- Onsportief rijgedrag
- Negeren gele vlag.

10 strafseconden

- Het niet opvolgen van instructies en aanwijzingen van officials en/of WL
- Opzettelijk afsnijden van de baan met een behaald voordeel (ter beoordeling aan de WL)
- Geheel verlaten corridor bij startprocedure
- Inhalen tijdens formatie ronde (na de rode lijn)
- Sleutelen aan de kart op grid (op de grond) m.u.v. bandenspanningsmeter

10 strafseconden of minimaal 3 posities terugzetten in de uitslag

- Zeer onsportief rijgedrag

Uitsluiting Wedstrijdonderdeel = 0 punten (niet aftrekbaar)

- Niet naleven van de Parc Fermé regels
- Negeren materiaalvlag (max. 2x op start/finish getoond en 3^e doorkomst is zwart)
- Ondergewicht Race (meer dan 1 kg)
- Niet wegen
- Overschrijding maximale geluidsgrens
- Hulp in de baan (zonder toestemming van WL)
- Onjuiste persoonlijke uitrusting (ter beoordeling aan de WL en/of de (H)TC.)
- Gebruik van radio en/of telecommunicatie
- Zeer onsportief en/of gevaarlijk rijgedrag (ter beoordeling aan de WL)
- Kart niet conform het reglement
- Verkeerde rijrichting op het circuit

Uitsluiting gehele Evenement / Wedstrijd = 0 punten (niet aftrekbaar)

- Negeren zwarte en/of rode vlag
- Verbaal of fysiek geweld
- Overtreding Artikel Motormodificaties.
- Onttrekken of niet meewerken aan technische (na)controle
- Verkeerde brandstof
- Verkeerde in- en/of uitlaatdempers
- Verkeerde banden
- Fraude bij verzegeling
- Beïnvloeden tijdwaarneming
- Kart en/of motor niet conform het reglement bij technische (na)controle