BNL KARTING SERIES

SPORTIEF REGLEMENT 2020

1. INFORMATIE / DATA / INSCHRIJVING / TRAININGEN

1.1 Organisatie

Limburg Karting
Damstraat 1
B-3600 GENK
Belgium
Tel.: +32-475-272589
Mail: info@bnlkartingseries.com
Web: http://www.bnlkartingseries.com

1.2 Data 2020

De BNL Karting Series valt onder de auspiciën van de RACB.

Kick – Off	07 – 08 maart	Karting Genk (BEL) (one of event)
Ronde 1	04 – 05 april	Karting Genk (BEL)
Ronde 2	04 – 05 juli	Karting Mariembourg (BEL)
Ronde 3	09 – 11 oktober	Karting Genk (BEL)

Circuit Karting Genk : Home of Champions
Damstraat 1, B-3600 GENK
Tel : +32-89-658182

Circuit Karting Mariembourg : Karting des Fagnes
Rue du Karting 13, B-5660 CAUVIN
Tel : +32-60-312670

1.3 Aanmeldingen

1.3.1 Aanmelden voor het BNL kampioenschap dient online te geschieden : http://www.rotax-ems.com/BNL
Een actuele deelnemerslijst is terug te vinden via : http://www.rotax-ems.com/BNL/entrylist.

Aanmelden voor de **BNL Kick-Off** dient online te geschieden : http://www.rotax-ems.com/gft
Een actuele deelnemerslijst is terug te vinden via : http://www. rotax-ems.com/gft/entrylist

1.3.2 Aanmeld periode :
Per direct. Sluiting : dinsdag voor aanvang wedstrijd.

1.3.3 Deelnemer :
Deelnemer/aanvrager dient over een geldige ‘Entrants vergunning’ te beschikken en de nodige autorisaties van diens ASN.

1.4 Inschrijfgeld per wedstrijd weekend (2 races)

1.4.1 Inschrijfgeld Rotax- Mini, Rotax-Junior, Rotax-Senior, Rotax-DD2 en Rotax DD2-Master is € 400,-
1.4.2 Inschrijfgeld Rotax-Micro is € 375,-
1.4.3 Bijdrag isolatie mat Rotax Micro en Rotax Mini : € 15,- ter plekke te voldoen.

1.5 Inschrijfgeld volledig seizoen (3 race weekends – 12 races)

1.5.1 Inschrijfgeld Rotax- Mini, Rotax-Junior, Rotax-Senior, Rotax-DD2 and Rotax DD2-Master is € 1050,-
1.5.2 Inschrijfgeld Rotax-Micro is € 999,-
1.5.3 Bijdrage isolatie mat Rotax Micro en Rotax Mini : € 15,- ter plekke te voldoen.

1.6. Inschrijfgeld BNL Kick - Off

1.6.1 Inschrijfgeld Rotax- Mini, Rotax- Junior, Rotax-Senior, Rotax-DD2 and Rotax DD2-Master is € 200,-
1.6.2 Inschrijfgeld Rotax-Micro is € 180,-
1.6.3 Bijdrage isolatie mat Rotax Micro en Rotax Mini : € 15,- ter plekke te voldoen.

1.7 Betalingen

Inschrijvingen worden enkel aanvaard nadat het volledige bedrag ontvangen is op onderstaande bankrekening:

Naam begunstigde:	**Limburg Karting vzw**
IBAN:	**BE07 4579 0650 0166**
BIC:	**KREDBEBB**
Bank:	**KBC**

1.7.1 Wanneer een deelnemer niet deelneemt aan de wedstrijd zonder opgave van reden dan is restitutie van het inschrijfgeld niet mogelijk.

1.7.2. Wanneer een deelnemer **niet kan** deelnemen aan de wedstrijd dan is restitutie van het inschrijfgeld mogelijk. (Inschrijfgeld minus 15%). Opgave van reden dient schriftelijk aangeleverd te worden.

1.7.3 Wanneer een deelnemer zich aanmeldt na het sluiten van de aanmeldingsdag (dinsdag voor aanvang van de wedstrijd) dan kan een inschrijfgeld verhoging van € 100,- verlangd worden door de organisatie.

1.7.4 Rijders mogen in maximaal twee categorieën starten.

1.8 Vrije trainingssessies BNL kampioenschap en BNL Kick-Off

1.8.1 Op Vrijdag (BNL kampioenschap) of Zaterdag (BNL Kick-Off) biedt de baaneigenaar óf organisator vrije trainingsessies aan, gesplitst in groepen. Een dagticket dient dan bij de baaneigenaar óf organisator aangeschaft te worden. Na de lunch- break (zie Timing) is het enkel nog toegestaan om nog met één (1) set trainings slicks de resterende middag sessies te trainen. Het is daarom ook verplicht om op voorhand één (1) set trainingsbanden aan te bieden om deze te laten scannen. Eén (1) set slicks bestaat uit twee (2) vóór- en twee (2) achterbanden. Deelnemers die onjuiste banden gemonteerd hebben mogen niet deelnemen aan de sessie(s).

2. KLASSE / LICENTIES

2.1 Rotax Max Micro

Maximum van 36 rijders.
Licentie: Nationale (EU) kartlicentie of hoger, uitgegeven door de ASN welke gelieerd is aan de FIA inclusief de permissie om in een ander land te rijden dan waar de licentie is uitgegeven.
Leeftijd: 7-11 jaar, de rijder dient de 7de verjaardag te hebben.
Gewicht* : 110 kg

2.2 Rotax Max Mini

Maximum van 36 rijders.
Licentie: Nationale (EU) kartlicentie of hoger, uitgegeven door de ASN welke gelieerd is aan de FIA inclusief de permissie om in een ander land te rijden dan waar de licentie is uitgegeven.
Leeftijd: 10-13 jaar, de rijder dient de 10de verjaardag te hebben óf te worden in 2020.
Gewicht* : 120 kg

2.3 Rotax Max Juniors

Maximum van 36 rijders. Mogelijkheid tot 54 rijders.
Licentie: Nationale (EU) kartlicentie of hoger, uitgegeven door de ASN welke gelieerd is aan de FIA inclusief de permissie om in een ander land te rijden dan waar de licentie is uitgegeven.
Leeftijd: 12-15 jaar, de rijder dient de 12de verjaardag te hebben óf te worden in 2020.
Gewicht* : 145 kg

2.4 Rotax Max Seniors

Maximum van 36 rijders. Mogelijkheid tot 54 rijders.
Licentie: Nationale (EU) kartlicentie of hoger, uitgegeven door de ASN welke gelieerd is aan de FIA inclusief de permissie om in een ander land te rijden dan waar de licentie is uitgegeven.
Leeftijd: de rijder dient de 14de verjaardag te hebben óf te worden in 2020.
Gewicht* : 163 kg

2.4 Rotax Max DD2

Maximum van 36 rijders.
Licentie: Nationale (EU) kartlicentie of hoger, uitgegeven door de ASN welke gelieerd is aan de FIA inclusief de permissie om in een ander land te rijden dan waar de licentie is uitgegeven.
Leeftijd: de rijder dient de 15de verjaardag te hebben óf te worden in 2020.
Gewicht* : 175 kg

2.5 Rotax Max DD2-Masters

Maximum van 36 rijders.
Licentie: Nationale (EU) kartlicentie of hoger, uitgegeven door de ASN welke gelieerd is aan de FIA inclusief de permissie om in een ander land te rijden dan waar de licentie is uitgegeven.
Leeftijd: vanaf 32 jaar. Let op : men dient 32 jaar te zijn bij aanvang van de Grand Finals.
Gewicht* : 175 kg

De organisatie heeft het recht de klasse DD2 en DD2 Max Master samen te voegen indien het totale deelnemers aantal niet meer is dan 36.

*Gewicht : minimum aantal kg van de kart + rijder + rijders uitrusting

De organisatie heeft het recht, al dan niet, een deelnemer dispensatie te geven. Deze dispensatie dient schriftelijk te worden aangeleverd bij de organisator.

2.6 Licentie overview voor Rotax Max Challenge Grand Finals (RMCGF)

Klasse	Geboorte jaar	Licentie voorwaarden	Gewicht incl. rijder	Aantal deelnemers
Micro	2009 - 2012	tba	tba	max. 72
Juniors (12-15* years)	2005* -2008	Int. C-Junior Karting license	min. 147 kg	max. 72
Seniors (from 14 years)	2006 and older	Int. C-Restricted Karting license Int. C-Senior Karting License or higher	min. 163 kg	max. 72
DD2 (from 15 years)	2005 and older	Int. C-Senior Karting License or higher	min. 175 kg	max. 72
DD2-Masters (from 32 years)	1988 and older	Int. C-Senior Karting License or higher	min. 175 kg	max. 36

*Een deelnemer met de leeftijd van 15 jaar kan deelnemen in de Junior-klasse als deze een Int. C-Junior karting licentie heeft met speciale toestemming van het CIK.
De deelnemers dienen op de hoogte te zijn dat zij alleen kunnen deelnemen aan de GF op voorwaarde van de bovenstaande tabel.

2.7 Verplichte Entrant licentie (Deelnemer vergunning)

Om deel te nemen moeten aanvragers beschikken over de geldige licenties waaronder ook een entrant licentie, en indien nodig de nodige visa afgegeven door de ASN welke gelieerd is aan de FIA. Betreft de deelnemer een minderjarig (-18) persoon dan dient de inschrijver een meerderjarig persoon (18+) te zijn. Deelnemen onder een race team is toegestaan, ook voor minderjarigen (-18).

3 PUNTENTELLING, PODIUM

3.1 Weekend klassement (BNL kampioenschap)

3.1.1 Alle finales van beide wedstrijddagen tellen mee voor het weekend klassement (Finale 1 + 2 + 3 + 4), indien er 36 of minder rijders deelnemen.
Puntentelling volgens onderstaande tabel. Bij een ex-aeqo is de uitslag van Finale 4 (of laatste Finale) doorslaggevend.

In geval van heats wordt de uitslag van de <<ranking after heats + second chance heat>> als een uitslag van Finale 1 beschouwd. Vervolgens wordt er nog één Finale gereden om vervolgens een weekend klassement op te maken van 'vier finales'. Bij een ex-aeqo is de uitslag van de laatste finale op zondag doorslaggevend.

Puntentelling volgens onderstaande tabel.

Positie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Punten Finale 1, Finale 2, Finale 3 & Finale 4	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

3.1.2. Deelnemers die op de pre-grid staan ontvangen punten. Deelnemers die uitgesloten worden tijdens of na een finale ontvangen geen punten.

3.1.3 Bekers zijn beschikbaar voor de eerste 3 (Micro & Mini eerste 5) geklasseerde deelnemers van het weekend klassement. Het resultaat van het weekend klassement is de som van de vier finales.

3.2 Dagklassement (BNL Kick-Off)

3.2.1 Beide finales tellen mee voor het dagklassement (Finale 1+ Finale 2), indien er 36 of minder rijders deelnemen.

In het geval van heats wordt de uitslag van de <<ranking after heats + second chance heat>> als een uitslag van Finale 1 beschouwd. Vervolgens wordt er nog één Finale gereden om vervolgens een dagklassement op te maken van 'twee finales'. Bij een ex-aequo is de uitslag van de laatste finale doorslaggevend.

Puntentelling volgens onderstaande tabel.

Position	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Points Finale 1, Finale 2	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

3.2.2. Deelnemers die op de pre-grid staan ontvangen punten. Deelnemers die uitgesloten worden tijdens of na een finale ontvangen geen punten.

3.2.3 Bekers zijn beschikbaar voor de eerste 3 (Micro & Mini eerste 5) geklasseerde deelnemers van het weekend klassement. Het resultaat van het weekend klassement is de som van de twee finales.

3.2.4 RMCIT Le Mans tickets zijn beschikbaar voor iedere klasse winnaar. Dit ticket bevat enkel het inschrijfgeld (zonder banden) voor dit evenement.

3.3 Kampioenschap klassement (BNL Kampioenschap)

3.3.1 Het kampioenschap klassement is de som van de 10 beste resultaten (Finales – Ranking after Heats) van in totaal 12 resultaten. Wanneer een deelnemer is uitgesloten voor een finale dient dit meegeteld te worden. Aftrek van een diskwalificatie is niet mogelijk. Alleen een DNS (niet gestart) in een finale, of nul punten (positie 16 of lager) zijn aftrekbaar.
In geval van ex-aequo wordt teruggekeken op de meeste 1ste plaatsen. Is er dan nog een ex-aequo dan wordt teruggekeken op de meeste 2de plaatsen, 3de plaatsen, net zolang tot dat de ex-aequo is opgeheven.

3.4 Rotax Max Challenge Grand Finals

3.4.1 De winnaar van het 2020 BNL Karting Series kampioenschap ontvangt een Grand Final ticket ongeacht zijn natonaliteit.
Dit betreft voor de klasse : Rotax Max Micro, Rotax Max Junior, Rotax Max Senior, Rotax Max DD2 en Rotax Max DD2 Master. (zie 2.6).
Indien de winnaar van het BNL kampioenschap al een ticket heeft behaald in een ander kampioenschap, dan gaat het GF ticket van het BNL kampioenschap naar de volgende geklasseerde. Enz.,enz..

GF deelname : gratis inschrijving, benzine, kart & motor, banden, gereedschap en gereedschapskist. Iedere deelnemer is verantwoordelijk voor de ontvangen materialen. Schade zal verhaald worden op de deelnemer.

4 Equipment

4.1 (BNL Kampioenschap)

Voor alle klassen, 1 verzegeld chassis, 2 verzegelde motoren, 2 set slick banden (parc-ferme, voucher system), 1 set regenbanden, eigen inbreng (aanbieden in PF voor scan)

(BNL Kick-Off)

Voor alle klassen, 1 verzegeld chassis, 2 verzegelde motor, 1 set of slick banden (parc-ferme, voucher system), 1 set regenbanden, eigen inbreng (aanbieden in PF voor scan)

4.2 Banden

Rotax Max Micro
Droog : Mojo C2 CIK vóór 4.0 / 10.0 – 5 achter 5.0 / 11.0 – 5
Regen : Mojo CW CIK vóór 3.6 / 10.0 – 5 achter 4.5 / 11.0 - 5

Rotax Max Mini
Droog : Mojo C2 CIK vóór 4.0 / 10.0 – 5 achter 5.0 / 11.0 – 5
Regen : Mojo CW CIK vóór 3.6 / 10.0 – 5 achter 4.5 / 11.0 - 5

Rotax Max Junior
Droog : Mojo D2Xxx CIK vóór 4.5 x 10.0 – 5 achter 7.1 x 11.0 – 5
Regen : Mojo W5 CIK vóór 4.5 x 10.0 – 5 achter 6.0 x 11.0 – 5

Rotax Max Senior
Droog : Mojo D5 CIK vóór 4.5 x 10.0 – 5 achter 7.1 x 11.0 – 5
Regen : Mojo W5 CIK vóór 4.5 x 10.0 – 5 achter 6.0 x 11.0 – 5

Rotax MAX DD2/Masters
Droog : Mojo D5 CIK vóór 4.5 x 10.0 – 5 achter 7.1 x 11.0 – 5
Regen : Mojo W5 CIK vóór 4.5 x 10.0 – 5 achter 6.0 x 11.0 – 5

Banden mogen op geen enkele wijze gemodificeerd en/of behandeld worden. Alle banden worden vooraf gescand en gecontroleerd bij aanvang van elke sessie.
Gedurende de warm-up op zaterdag en/of zondag dient er eveneens met gescande banden gereden te worden. Dit mogen zowel de race-banden zijn alswel de trainingsbanden die op vrijdag of zaterdag (Kick-Off) gescand zijn.

Banden dienen te allen tijde gemonteerd te worden volgens de draairichting gedefinieërd op de band.
(zie ook art. 8.4)
Het inrijden van regenbanden tijdens droog weer omstandigheden is niet toegestaan. Regenbanden mogen alleen gemonteerd worden indien de wedstrijdleider de sessie ‘WET’ verklaart.

4.3 Benzine / Olie

Het is alleen toegestaan om benzine te gebruiken met een octaan gehalte van 98.
Controles worden uitgevoerd met een Digitron DT-47FT benzinetester. Deze is geijkt in een zuiver cyclohexaan vloeistof. Indien de waarde (resultaat) van de controle hoger is dan +60 of lager is dan -30, dan wordt dit bestraft met een diskwalificatie voor het betreffende wedstrijdonderdeel. Voor iedere wedstrijd wordt een tankstation aanbevolen.(zie 4.3.2.)

4.3.1. Advies : Mengverghouding 50:1 (2%)

4.3.2 Alle 2-takt CIK gehomologeerde olie is toegestaan. Gedurende de wedstrijd kan de organisatie de deelnemer verplichten om met benzine van de organisatie te rijden. Deze benzine komt vanaf het aanbevolen tankstation gemixt met 2% Denicol Syn100 2-takt olie.

Aangewezen tankstations 2020 :

BNL Kick-Off, BNL Round 1 & Round 3 is ESSO BRUNO, Steenweg, 3665 As.
BNL Round 2 : ESSO Gladis SPRL, Chaussée de Philippeville 93, 5660 Mariembourg

4.3.3 Het is ten strengste verboden om vloeibare en of power-boosting chemicaliën aan de benzine, anders dan 2-takt CIK gehomologeerde olie, toe te voegen. Het merk en type olie dient te worden ingevuld op het technisch formulier.

4.3.4 Op ieder moment dient ten minste 1,5 liter benzine in de tank te zijn. De TC heeft het recht om op ieder moment de benzine te vervangen zoals omschreven staat in art. 4.3.2.
Indien nodig mag de organisatie benzine in beslag nemen om deze door een onafhankelijke instantie te laten controleren. Indien de uitslag positief blijkt te zijn dan worden de kosten van € 4.500,- op de deelnemer verhaald.

4.4 Transponders
4.4.1 Alleen MyLaps transponders zijn toegestaan zoals : TranX2 Karting Transponder, TranX3 Karting Transponder en X2 Karting Transponder.

4.4.2 Met de aanvang van de warm-up sessies is het monteren van een werkende transponder verplicht. De transponder dient aan de onderzijde van de achterzijde van de stoel, in de originele houder, te worden gemonteerd.

4.4.Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer dat de transponder goed functioneert.

4.4.4 Transponders kunnen op aanvraag voor € 50,- gehuurd worden van de organisatie.

4.4.5 Bij deelname aan de vrije training op vrijdag (BNL Kampioenschap) en zaterdag (BNL Kick-Off) dient men een werkende transponder te monteren. Zie hiervoor de timing.

5.1 Camera's
Met de aanvang van de warm-up sessies zijn camera's op helm en/of kart verboden.

5.2 Helmen / Overalls / Handschoenen / Schoenen
Helmen, overalls, handschoenen en schoenen dienen aan de CIK-FIA reglementen te voldoen.

5.3 Race (Start) nummers
Alle klassen dienen aan vier zijden van de kart een gele achtergrond met zwarte cijfers te voeren.
Met uitzondering van DD2 Master. Zie : Technical Regulations DD2/DD2 Master.

6 Evenement

6.1 ALGEMENE VOORWAARDEN

6.1.1 Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om ervoor te zorgen dat alle personen die betrokken zijn bij zijn deelname alle bepalingen van de code, de technische voorschriften en de sportvoorschriften in acht nemen. Als een deelnemer niet aanwezig kan zijn op het evenement moet hij zijn vertegenwoordiger schriftelijk voordragen. De persoon die tijdens het evenement verantwoordelijk is voor een ingeschreven kart, is samen met de deelnemer verantwoordelijk en / of afzonderlijk verantwoordelijk voor het naleven van de bepalingen.

6.1.2 Deelnemers moeten zich ervan bewust zijn dat de kart overeenkomt met de geldende reglementen als mede dat de kart veilig is gedurende het hele evenement.

6.1.3 Het aanbieden van een kart voor technische controle wordt beschouwd als een impliciete verklaring van conformiteit.

6.1.4 Deelnemers, rijders, assistenten en gasten moeten te allen tijde de juiste identificatiegegevens kunnen tonen die aan hen zijn overgedragen.

6.2 REGISTRATIE (AANMELDEN) EN TECHNISCHE CONTROLE

6.2.1 Tijdens de aanmelding en technische controles, die zullen plaatsvinden op de locaties die worden vermeld in het bijzonder wedstrijd reglement van het evenement, moeten elke rijder en elke deelnemer beschikken over alle vereiste documenten en informatie.

6.2.2 Tenzij, na een verzoek tot vrijstelling welke schriftelijk door de deelnemer moet worden ingediend, vrijstelling wordt verleend door de stewards mogen rijders en deelnemers die zich niet houden aan het tijdschema, niet deelnemen aan het evenement.

6.2.3 Het is mogelijk dat een deelnemer, een rijder of een andere persoon die verantwoordelijk is voor een kart niet verplicht is om een document te ondertekenen dat niet is goedgekeurd door de RACB.

6.2.4 De wedstrijdleider en/of de wedstrijd-arts kan een deelnemer en/of rijder verplichten om een medisch onderzoek te ondergaan.

6.2.5 Alleen karts die vooraf zijn gecontroleerd door een TC hebben toestemming tot de sessies.

6.2.6 Gedurende het evenement mogen TC`s :

- de toestand van het chassis of ander equipment van de deelnemer controleren.
- eisen van de deelnemer om zo nodig de kart veilig te maken.
- eisen van de deelnemer dat hij alle materialen aanlevert.

6.2.7 Ieder kart die na een goedgekeurde technische controle wordt gedemonteerd of aangepast op een manier die van invloed kan zijn op de veiligheid ervan, of die betrokken is bij een ongeval, moet opnieuw voor goedkeuring naar de technische controle.

6.2.8 De wedstrijdleider kan eisen dat een kart, betrokken bij een ongeval, stopt of wordt nagekeken.

6.2.9 Controles en technische controles worden uitgevoerd door naar behoren aangestelde medewerkers die ook verantwoordelijk zijn voor de taak die zij uitvoeren.

6.2.10 De stewards mogen bevindingen van de TC publiceren. Deze bevindingen mogen geen specifieke informatie bevatten. Uitslagen van brandstofproeven mogen wel vermeld worden.

6.2.11 Startnummers en eventuele reclame vermeldingen dienen op de kart geplaatst te zijn alvorens de kart voor technische controle wordt aangeboden.

6.2.12 Het is niet toegestaan om de equipment na de technische controle te veranderen.

6.2.13 De organisatie zal in samenwerking met de RACB zorgen voor een correcte controle op de licenties.

6.3 BRIEFINGS

6.3.1 Definitie: De deelnemers- en rijdersbriefing is een meeting opgezet door de wedstrijdleider.

6.3.2 Doel van de briefing : deelnemers en rijders te informeren over specifieke zaken van het Bijzonder Reglement betreffende de organisatie van het evenement. Alsook veiligheidszaken en uitleg van de reglementen.

6.3.3 De aanvangstijd van de briefing staat vermeld in het tijdschema. Bij aanvang van de briefing zal de toegang worden gesloten. De briefing wordt altijd gegeven voordat de qualificatie aanvangt. Indien nodig kan de wedstrijdleider extra briefings inlassen naar gelang hij dit nodig acht.

6.3.4 De aanwezigheid van deelnemers en rijders is verplicht op straffe van een sanctie of zelfs een mogelijke diskwalificatie van het evenement. Zowel de deelnemers als rijders dienen de presentielijsten te tekenen, of zij tonen hun aanwezigheid aan dmv het elektronisch scannen van de badges.

6.3.5 Indien een deelnemer en/of rijder niet tijdig aanwezig is mag deze enkel met toestemming van de steward(s) de briefing alsnog bijwonen.

6.3.6 Indien een deelnemer en/of rijder niet aanwezig is wordt hiervan een rapport opgemaakt door de Stewards. De deelnemer en/of rijder dient zich te melden bij de Stewards. De hoogte van de boete bedraagt € 50,=. Deze boete dient aan de RACB, via de Stewards, onmiddellijk betaald te worden. Pas na betaling van de boete kan de deelnemer en/of rijder verder deelnemen aan het evenement.

7.1 ALGEMENE VEILIGHEID

7.1.1 Het is ten strengste verboden om tegen de geldende rij-richting in te rijden tenzij dit strikt noodzakelijk is om de kart uit een gevaarlijke situatie te verwijderen.

7.1.2 Gedurende alle sessies mogen enkel karts zich op het circuit bevinden. Rijders dienen zich te houden aan de voorschriften met betrekking tot het rijden op circuits.

7.1.3 Gedurende alle sessies moet een kart die stopt zo snel mogelijk van de baan verwijderd worden om te voorkomen dat zijn aanwezigheid een gevaar vormt of een andere rijder hindert. Als de rijder niet in staat is om zelf zijn kart te verwijderen is het de taak van de marshalls om de rijder hierbij te helpen. Nadat een rijder is stilgevallen tijdens een sessie is het niet meer toegestaan om verder deel te nemen aan de sessie. Een rijder dient zo snel mogelijk een veilige plaats op te zoeken (marshallpost bijvoorbeeld).

7.1.4 Reparaties aan de kart met gereedschap buiten de repair-zone is niet toegestaan. Het meenemen van gereedschappen en/of reserve onderdelen is niet toegestaan.

7.1.5 Behalve in zaken waarin uitdrukkelijk in het reglement is voorzien, mag enkel de rijder de gestopte kart aanraken (muv de marshalls), mits dit in de repair-zone is.

7.1.6 Enkel marshals mogen tijdens sessies het circuit betreden.

7.1.7 Gedurende de sessies mag de kart enkel door de rijder (opnieuw) gestart worden op de pre-grid. De rijder mag geen externe hulp ontvangen met uitzondering in de repair-zone. De rijder mag zijn kart naar de repair-zone verplaatsen. Ontvangt de rijder externe hulp, ook in de repair-zone, dan mag de rijder het circuit oprijden na toestemming van de Wedstrijdleider.

7.1.8 De organisatie heeft het recht om een snelheidslimiet in de pitlane en repair-zone te hanteren. Bij overtreding van de snelheidslimiet kan een sanctie worden opgelegd.

7.1.9 Indien een rijder te maken krijgt met mechanische pech dient hij het circuit via de korst mogelijke weg te verlaten.

7.1.10 Indien een rijder betrokken is bij een ongeval mag deze het circuit niet verlaten zonder toestemming van de stewards.

7.1.11 Een rijder mag de repair-zone pas verlaten indien hij hier toestemming voor ontvangen heeft van een marshall.

7.1.12 Signalen die gebruikt worden door de organisatie om rijders te informeren mogen niet door deelnemers en of monteurs gebruikt worden.

7.1.13 Een rijder die de baan wenst te verlaten zal dit tijdig moeten aangeven door middel van het opsteken van de rechterarm.

7.1.14 Indien de technische voorschriften worden overtreden dan zal de Wedstrijdleider de rijder kenbaar maken dat hij de repair-zone of Parc-Ferme dient op te zoeken. Dit zal gebeuren door het tonen van de zg. Meatball vlag (zwarte vlag/oranje stip). Bij het ingaan van de laatste ronde zal deze vlag niet meer getoond worden. De rijder mag pas weer het circuit terug op zodra het technische euvel verholpen is.

7.1.15 Gedurende het evenement dienen de rijders altijd de volledige uitrusting te dragen zoals deze beschreven staat in de technische voorschriften van de FIA-CIK.

7.1.16 De organisator verbindt zich ertoe alle veiligheidsvoorzieningen op het circuit te hebben gecontroleerd, of desnoods te hebben aanpast voor aanvang tot en met het einde van het evenement.

7.1.17 Indien de Wedstrijdleider de sessie tot <<Wet>> verklaart, is de bandenkeuze aan de rijder. Indien de Wedstrijdleider tijdens de sessie van mening is dat de rijder gevaarlijk en/of te langzaam is, dan toont de Wedstrijdleider de zwarte vlag aan de betreffende rijder.

7.2 AANTAL KARTS TOEGESTAAN OP HET CIRCUIT

Het maximum aantal karts dat wordt toegestaan op het circuit is, tenzij de homologatie anders schrijft, gelimiteerd tot en met 36. Dit geldt voor qualificaties, heats, en finales. Voor trainingssessies en Warm-up is het aantal gelimiteerd tot en met 51.

7.3 CODE VAN RIJGEDRAG OP KART-CIRCUITS

7.3.1 Naleving van signalen:

7.3.2 Inhalen: De instructies die worden beschreven in de FIA-CIK-algemene voorschriften en in de FIA-CIK-circuitvoorschriften worden geacht deel uit te maken van deze rijgedragscode. Alle rijders moeten deze grondig kennen.

A) Tijdens een race mag een kart die alleen op de baan is de volledige breedte van de baan gebruiken. Echter, zodra een kart wordt ingehaald door een kart die ofwel tijdelijk of constant sneller is, mag de bestuurder niet van zijn lijn afwijken door van de ene kant naar de andere kant te rijden of een zijwaartse beweging maken om een legale inhaalmanoeuvre te voorkomen wanneer de andere rijder al aan zijn zijde staat.

B) Indien een rijder niet merkt dat hij ingehaald wilt worden dan zal een blauwe vlag getoond worden. Indien hier geen rekening mee gehouden wordt kan dit door de Stewards bestraft worden. Herhaaldelijk niet opvolgen kan een diskwalificatie tot gevolg hebben.

C) Inhalen mag zowel links als rechts. Manoeuvres die andere rijders kunnen belemmeren, zoals voortijdige of gevaarlijke richtingswisselingen, meer dan één richtingsverandering, opzettelijk verdringen van karts naar binnen of naar buiten, of elke andere gevaarlijke richtingsverandering, zijn ten strengste verboden en kunnen bestraft worden, afhankelijk van het belang en de herhaling van de overtredingen.

D) Iedere obstructieve manoeuvre dat wordt uitgevoerd door één of meerdere rijders is verboden.

E) De straf die zal worden opgelegd na het negeren van de blauwe vlag zal ook worden toegepast op de rijders die een deel van het circuit blokkeren en zal ernstiger zijn in het geval van systematische obstructie. Ook het zg. zig-zaggen valt hieronder.

F) Het herhaaldelijk maken van ernstige fouten zal diskwalificatie van de sessie tot gevolg hebben.

G) Enkel het racecircuit mag door de rijders gebruikt worden.

H) Contact, botsingen met andere karts, ook tijdens de opwarmronden en uitloopronde kan bestraft worden aan de veroorzaker.

7.3.3 Uitvallen van een kart tijdens een sessie:

A)Een rijder die de baan wenst te verlaten zal dit tijdig moeten aangeven door middel van het opsteken van de rechterarm.

B) Mocht een rijder worden gedwongen om de sessie, al dan niet vrijwillig, te stoppen dan dient de kart zo snel mogelijk op een veilige plaats op het circuit geplaatst te worden. Indien de rijder hiertoe zelf niet in staat is dan is het de taak van de marshall dit op te volgen.

C) Iedere vorm van hulp van buitenaf, met uitzondering van de marshall(s) is verboden en heeft diskwalificatie tot gevolg.

D) Enkel de rijder, of de marshall(s), is bevoegd om de kart te verplaatsen danwel aan te raken.

E) Een kart met een andere kart duwen, om zo over de finish te duwen/ te geraken, is verboden en heeft diskwalificatie voor beide karts tot gevolg.

F) Elke kart die door de rijder verlaten wordt, zelfs tijdelijk, wordt gezien als einde sessie, behalve als deze sessie wordt opgeschort.

7.3.4 Toegang tot het Servicing Park (ingang Parc-Ferme) :

A) De pit-lane is een gedeelte van de pits-area.

B) Gedurende alle sessies is toegang tot de pits of de repair-zone enkel toegestaan via de pit-lane.

C) Een rijder die de baan wenst te verlaten zal dit tijdig moeten aangeven door middel van het opsteken van de rechterarm.

D) Uitgezonderd in geval van overmacht (zodanig aanvaard door de Stewards van de meeting), is het verboden om scheidingslijn tussen de vertragingszone (ingang pit-lane), in welke richting dan ook, te overschrijden.

E) Uitgezonder in geval van overmacht (zodanig aanvaard door de Stewards van de meeting), mag geen enkel onderdeel van een kart die de pits verlaat eender welke geschilderde lijn op de baan bij de pituitgang of reparatiezone overschrijden.

7.4 WEDSTRIJD VERLOOP

Het evenement kan bestaan uit vrije trainingssessies, qualificaties, heats en finales.

A) Non-kwalificatie practice- Warm up (vrije trainingssesie)
Het tijdschema voorziet één (1) Non-kwalificatiesessie – Warm up voor iedere klasse.
Deze sessie is enkel toegestaan voor rijders die zich hebben geregistreerd en technisch zijn gecontroleerd.
Indien het aantal rijders gelijk is aan 23, of meer kan de organisatie de groep verdelen :
Groep 1 Even nummers, Groep 2 Oneven nummers.
Het gebruik van een transponder is verplicht.

B) Kwalificatie practice
Het tijdschema voorziet één (1) Kwalificatiesessie van maximaal vijf (5) minuten. Deze sessie is enkel toegestaan voor rijders die zich hebben geregistreerd en technisch zijn gecontroleerd.
Indien het aantal rijders gelijk is aan 23, of meer kan de organisatie de groep verdelen. Dit gebeurt aan de hand van elektronische loting.
Het gebruik van een transponder is verplicht.

De rijder mag starten wanneer hij dit nodig acht. Zodra de pre-grid verlaten is wordt dit beschouwd als ‘gestart’. Iedere volledig afgelegde ronde wordt getimed. In geval van ex-aequo wordt gekeken naar de 2de beste tijd van de rijder, en zo verder.

De uiteindelijke uitslag wordt als volgt opgesteld :

Indien één (1) groep :

-De uitslag wordt opgemaakt in rangorde van de snelste tijd van iedere rijder.

Indien meerdere groepen :

- indien de snelste tijd behaald in de tragere groep niet meer is dan 101% van de snelst behaalde tijd in de snellere groep, dan wordt de uitslag bepaald door de volgorde van de snelste tijd van iedere rijder

- indien de snelste tijd behaald in de tragere groep meer is dan 101% van de snellere groep, dan geldt :

1ste plaats gaat naar de snelste tijd van de 1ste groep. (snelste tijd overall, snellere groep)
2de plaats gaat naar de snelste tijd van de 2de groep. (snelste tijd van de 2de groep (tragere groep)
3de plaats gaat naar de tweede snelste tijd van de 1ste groep. (snellere groep)
4de plaats gaat naar de tweede snelste tijd van de 2de groep (tragere groep)
5de plaats gaat naar de derde snelste tijd van de 1ste groep (snellere groep)
6de plaats gaat naar de derde snelste tijd van de 2de groep (tragere groep), enz,enz.

Indien een rijder geen tijd heeft kunnen neerzetten start de rijder op de laatste positie op de grid. Indien meerdere rijders geen tijd hebben kunnen neerzetten wordt de startpositie bepaald door loting. Niet gestarte rijders (DNS) worden voor uitgesloten (EXC) rijders op de grid geplaatst. Tijdens kwalificatie is het niet toegestaan om de repair-zone op te zoeken. Indien een rijder het circuit via de pit-lane verlaat dient direct naar de weegschaal gereden te worden. Het circuit opnieuw oprijden is niet toegestaan. Ook bij het tonen van de Meatball vlag dient de rijder direct het circuit via de pit-lane te verlaten en zich te melden aan de weegschaal. Het circuit opnieuw oprijden is niet toegestaan.

C) Heats

Is het aantal geregistreerde rijders in een klasse meer dan 36, dan worden er heats voorzien.
Op basis van de officiële uitslag van de kwalificatie wordt er een groepen indeling gemaakt :

De snelste tijd : groep A, de tweede tijd : groep B, de derde tijd : groep C
De vierde tijd : groep A, de vijfde tijd : groep B, de zesde tijd : groep C
En zo verder.

De groepen rijden twee heats : < A – B >, < B – C > , < C – A >

Rijtijd : 7 minuten + 1 ronde

Punten toekenning Heats : 0, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 en zo verder.
Aan de hand van het klassement, welke wordt opgemaakt na het rijden van de heats, gaan de eerste 28 deelnemers van het klassement “ranking after heats” door naar de Finale. Vervolgens gaan de 1ste 8 deelnemers van de officiële uitslag van de second chance heat door naar de Finale. De winnaar van de second chance heat start op plek 29, de tweede start op positie 30 en zo verder.

Het klassement van “ranking after heats” wordt gezien als een Finale. Punten worden toegekend volgens artikel 3.1.1

D) Finale

Is het aantal geregistreerde rijders in een klasse 36 of minder, dan worden er vier finales verreden. (BNL Kampioenschap)

Is het aantal geregistreerde rijders in een klasse 36 of minder, dan worden er twee finales verreden. (BNL Kick-Off)

Rijtijd :

Klasse	Finale 1+3	Finale 2+4
Max Micro	13 minuten + 1 ronde	13 minuten + 1 ronde
Max Mini	13 minuten + 1 ronde	13 minuten + 1 ronde
Max Junior	13 minuten + 1 ronde	15 minuten + 1 ronde
Max Senior	13 minuten + 1 ronde	15 minuten + 1 ronde
Max DD2 / Max DD2 M	13 minuten + 1 ronde	15 minuten + 1 ronde

Indien een rijder niet de volledige afstand gereden heeft wordt deze geklasseerd aan de hand van de afgelegde ronden die hij voltooid heeft.

7.5 STARTING GRIDS (op pre-grid, en finale races)

FIA-CIK International Sporting Code, FIA-CIK General Prescriptions Article 2.19

A) Na iedere kwalificatie sessie worden de gekwalificeerde rijders en de startopstellingen officieel gepubliceerd.

B) Enkel deze rijders zijn gerechtigd om deel te nemen aan de sessies.

C) Indien een rijder niet in staat is om te starten dan dient hij dit door te geven aan de Pre-grid marshall. Deze zal dan, zodra hij de mogelijkheid heeft hiertoe, de Wedstrijdleider informeren.

D) De startopstellingen voor Finale 1 en 3 worden bepaald aan de hand van de officiële uitslag van de kwalificatie. Als meerdere rijders dezelfde tijd hebben neergezet dan wordt gekeken naar de tweede beste tijd. Enz. De startopstellingen van Finale 2 en 4 worden bepaald aan de hand van de officiële uitslag van Finale 1 en Finale 3.

E) De polesetter van iedere startopstelling heeft de keuze aan welke kant hij wilt starten (links- of rechts). Dit dient de rijder aan de Pre-grid marshall te melden voordat deze begint aan de opstelling. Dit wijzigt enkel de voorste startrij.
Gebeurt dit niet dan start de pole-setter standaard aan de rechterzijde.

F) De toegang tot de Pre-grid vanuit het Servicing Park sluit zoals staat aangegeven op het tijdschema. Elke kart die zich op dat moment niet op de Pre-grid bevindt heeft geen toegang, behalve in uitzonderlijke gevallen mag de wedstrijdleider anders beslissen.

Het is ten strengste verboden om aanpassingen en/of instellingen uit te voeren aan de kart. Wel toegestaan is om de bandenspanning aan te passen door de rijder en/of monteur, net zolang totdat het bord “3 minutes” getoond wordt. Zodra het bord “3 minutes” getoond wordt dient de monteur de Pre-grid onmiddelijk te verlaten.

G) Karts die op de Pre-grid staan mogen niet meer terug keren naar het Servicing Park als de toegang gesloten is. Indien de weersomstandigheden wijzigen kan de Wedstrijdeider anders beslissen.

H) Zodra de groene vlag en/of licht getoond wordt en de rijder de kart niet kan starten is de monteur bevoegd, met akkoord van de Pre-grid marshall, om assistentie te verlenen. Pas als het startsein gegeven wordt mag de rijder deelnemen aan de sessie.

I)Iedere rijder die tijdig op de Pre-grid aanwezig is wordt als starter aangeduid.

J) Qualificatie : indien een rijder hulp van buitenaf ontvangt na het "30-second” signaal zullen de twee beste tijden van de rijder van de qualificatie weggenomen worden.

7.6 START DELAYED

Indien de Wedstrijdleider van mening is dat vanwege veiligheid de start uitgesteld dient te worden zal de volgende procedure plaatsvinden :

A) Er wordt een nieuwe starttijd gegeven
B) Deelnemers/rijders die niet op tijd zijn, zijn niet gerechtigd om te starten
C) Bandenwissel:
- De breedte van de vóór- en achterwielen mag worden aangepast binnen de CIK-FIA Technical Regulations
- Andere modificaties en/of wijzigingen zijn niet toegestaan.

7.7 START PROCEDURE

A) Het start signaal zal gegeven worden aan de hand van lichten. Indien, om technische redenen, de lichten niet functioneren zal er met de nationale vlag gestart worden.

B) De start is rollend. Voor de startprocedure zijn de algemene regels van het CIK-FIA van toepassing. De grid bestaat uit twee rijen.

C) De organisator die een beslissing van de Stewards volgt, heeft het recht om de startprocedure te wijzigen van "Rolling Start" tot "Standing Start" of "One Line Rolling Start" met Slow Boards. (SC in autoraces)

D) Twee stroken van 2m breed met witte lijnen worden over 110 meter naar de startlijn geschilderd. Een gele lijn wordt op 25m vóór de startlijn geschilderd.

E) Zodra het sein groen gegeven wordt staan de rijders onder het gezag van de Starter-Finisher. Een rijder die hulp van buitenaf heeft ontvangen mag pas aansluiten indien de Pre-grid marshall dit aangeeft.

F) Indien de Starter meent dat een rijder niet in staat is om zijn plek terug te nemen als gevolg door een fout van een andere rijder kan de Starter bepalen de startprocedure over te doen.

G) De Starter zal de start geven zodra hij tevreden is over de startprocedure.

H) Aan het einde van de formatieronde gaan de rijders met lage snelheid naar de startlijn. Beide rijen rijden in de tramrails. De rode lichten zullen aan staan. Er wordt pas geaccelereerd vanaf de gele lijn. Karts dienen hun positie te houden totdat de lichten gedoofd zijn. Is de Starter tevreden dan doven de lichten. Is de Starter niet tevreden dan schakelt hij het oranje (knipper)licht in. Dit betekent dat er een extra formatie ronde moet worden afgelegd. Als de kart stopt mag deze opnieuw gestart worden nadat het hele veld gepasseerd is. De rijder dient dan achteraan aan te sluiten. **In dit geval mag hij niet zijn oorspronkelijke startpositie innemen.**

I) In het geval van herhaalde valse starts of incidenten tijdens de formatieronden kan de Starter de startprocedure (laten) stoppen door middel van het tonen van de Rode vlag. Hij zal de Stewards op de hoogte stellen van de incidenten. De Stewards hebben het recht om een straf op te leggen volgens de algemene voorschriften van de FIA-CIK. Een nieuwe startprocedure begint onmiddellijk of binnen 30 minuten, afhankelijk van de omstandigheden. Alle rijders die op de startgrid of repair-zone aanwezig waren mogen opnieuw deelnemen aan de startprocedure.

J) Alle pogingen om de start te anticiperen zullen bestraft worden.

M) Een jumpstart (een rijder overschrijdt bij het begin van de race de startlijn vóór zijn voorgeschreven startpositie) zal worden vastgelegd door het timingsysteem en de officiële tijdwaarnemers. Bestraffing volgens reglement.

N) Zodra de start gegeven is worden de race omstandigheden toegepast en, ongeacht de positie van een kart op de baan, is het verboden om hulp te verlenen, behalve om deze op een veilige locatie te parkeren.

O) De Stewards kunnen elk video- of elektronisch systeem gebruiken dat hen helpt een beslissing te nemen. De beslissingen van de Stewards kunnen de beslissingen van een Feitenrechter vervangen. Elke inbreuk op de bepalingen van de code of van dit sportief reglement met betrekking tot de startprocedure kan de diskwalificatie van de kart en de betreffende rijder tot gevolg hebben.

7.8 NEUTRALISATIE OF STOPPEN VAN EEN RACE

A) Als het nodig zou zijn om een race of sessie te neutraliseren of te stoppen omdat het circuit wordt geblokkeerd door een ongeval of omdat het weer of andere omstandigheden het gevaarlijk maken om door te gaan moet de Wedstrijdleider de Rode vlag (laten) tonen. Tegelijkertijd zullen de marshallsposten de rode vlag tonen. De beslissing om een race of sessie te stoppen mag alleen worden genomen door de Wedstrijdleider of, indien niet beschikbaar, zijn assistent. Indien het signaal om te stoppen gegeven wordt :

Mogelijkheid A: tijdens trainingen : alle karts rijden **direct** met gepaste snelheid naar de weegschaal. Alle gestrande karts worden van het circuit verwijderd.

Mogelijkheid B: anders dan trainingen : alle karts rijden **direct** met gepaste snelheid naar de weegschaal óf naar een aangewezen plek op het circuit, rekening houdend met :

-de uitslag van de race zal zijn volgens de doorkomst aan het einde van de ronde waarin de Rode vlag getoond is.
-karts of andere voertuigen op het circuit zijn
-het circuit volledig geblokt is door een incident
-de weersomstandigheden het niet toelaten om op hoge snelheid te rijden

De procedure die gevolgd moet worden, hangt af van het aantal ronden dat de raceleider heeft voltooid voordat het signaal tot stoppen werd gegeven:

-minder dan twee (2) ronden : er worden geen punten toegekend. Als er een herstart kan plaatsvinden gelden de voorschriften van de FIA-CIK.

- meer dan twee(2) ronden maar minder dan 75% van de geplande afstand voor de race (afgerond naar het dichtstbijzijnde hogere totale aantal ronden). Als de race opnieuw kan worden gestart, is het artikel van de algemene voorschriften van de FIA-CIK van toepassing.

- 75% of meer van de geplande afstand voor de race. De karts worden rechtstreeks naar het Parc Fermé geleid en de race zal worden beschouwd als te zijn gestopt toen de leidende kart de lijn passeerde aan het einde van de ronde voorafgaand aan die waarin het signaal tot stoppen werd gegeven. Volledige punten worden gegeven.

7.9 HERSTART VAN EEN RACE

A) Het werken aan de karts is enkel toegestaan in de (aangewezen) repair-zone. Enkel de monteur en rijder zijn bevoegd om herstellingen uit te voeren. Alle karts dienen race klaar te zijn wanneer het bord “3 minutes” getoond wordt.

B) Na een opschortende situatie wordt de vertraging zo kort mogelijk gehouden en zodra de starttijd bekend is worden de rijders op de hoogte gebracht. De minimum tijd is 10 minuten. De borden van 10 min., 5, 3 en 1 minuut, gevolgd door 30 seconden worden getoond aan de voorzijde van de (pre-)grid.

C) De race wordt hervat volgens de slow procedure. (art.2.20 CIK-FIA Algemene Reglementen). De afstand van de race die herstart wordt is gelijk aan het verschil tussen de geplande ronden (minuten) en het aantal afgelegde ronden (minuten). Rijders die de startlijn gepasseerd zijn aan het einde van de ronde voorafgaand aan de ronde waarop de race gestopt werd en diegene die zich in de repair-zone bevonden mogen deelnemen aan de herstart.

D) Het hervatten van de startposities wordt bepaald aan de hand van finishvolgorde aan het einde van de ronde vóór de ronde waarop de race werd uitgesteld.

7.10 NEUTRALISATIE VAN EEN RACE (SLOW PROCEDURE)

A) De wedstrijdleider/racedirector kan beslissen om een race te neutraliseren. Deze procedure wordt alleen gebruikt als het circuit wordt belemmerd of als rijders / marshalls direct fysiek gevaar lopen maar de omstandigheden niet van dienaard zijn om de race te stoppen.

B) Zodra de opdracht gegeven wordt om de race te neutraliseren zullen alle marshallposten het bord SLOW tonen + een zwaaiende Gele vlag, net zolang totdat de neutralisatie voorbij is. Ter hoogte van de startlijn wordt het oranje knipperlicht ingeschakeld/getoond.

C) Alle deelnemende karts moeten zich dan achter de leidende kart opstellen en inhalen is ten strengste verboden. Inhalen is alleen toegestaan als een kart vertraagt vanwege een ernstig probleem.

D) Tijdens de Slow procedure voert de leidende kart het tempo, met een gematigde snelheid, en alle andere karts moeten in een zo strak mogelijke formatie blijven.

E) Het is toegestaan om tijdens de Slow procedure de repair-zone op te zoeken. Opnieuw deelnemen mag alleen met toestemming van de Pre-grid marshall. Een kart die weer het circuit opkomt zal met gematigde snelheid rijden tot het einde van de rij karts achter de leider. Inhalen is ten strengste verboden.

F) Zodra de wedstrijdleider/racedirector besluit om de Slow procedure te beëindigen zal het oranje knipperlicht worden uitgeschakeld. Dit zal voor de rijders het signaal zijn dat de race, bij de volgende doorkomst op de startlijn, hervat wordt. In de laatste ronde van de Slow procedure worden de borden SLOW nog altijd getoond. De gele vlag wordt dan echter stilgehouden.

G) Op dat moment rijden de karts nog steeds een matig tempo richting de startlijn. Inhalen is pas toegestaan na de startlijn wanneer de groene vlag getoond wordt. De marshallposten tonen de SLOW borden niet meer maar zwaaien in plaats daarvan de Groene vlag.

H) Iedere volledige ronde tijdens de Slow procedure telt als een race ronde.

I)Als de race eindigt tijdens de Slow procedure wordt de gebruikelijke Zwart/Wit geblokte vlag getoond. Inhalen is nog altijd niet toegestaan enkel als een kart vertraagt vanwege een ernstig probleem.

7.11 Veiligheid voorschriften

A) General Safety. CIK-FIA International Karting Regulation, General Prescription Article 2.14 and the Code (ISC)

B) Kart Safety. CIK-FIA International Karting Regulation, Technical Regulations Article 3 and the Code (ISC)

C) Equipment Safety. CIK-FIA International Karting Regulation, Technical Regulations Article 3 and 3.2 and the Code (ISC)

D) Voorlopige informatie van de meeting / racecircuit homologatie / voorwaarden

E) Het is verboden om met gemotoriseerde voertuigen door de Paddock te rijden.

7.12 Paddock

A) Rijders en monteurs ontvangen een badge welke gedurende het evenement gedragen dient te worden.

B) Enkel voertuigen met een geldige pas hebben toegang tot de Paddock.

C) Iedere paddock plaats (8mx6m) dient te worden uitgerust met een brandblusser van ten minste 5 kg.

D) Roken, open vuur, (elektrisch) koken, barbecueën is ten strengste verboden in de Paddock.

E) Catering tenten zijn niet toegestaan in de Paddock. Een aparte ruimte naast de camping-area kan hiervoor aangewezen worden indien hier voldoende plaats voor is. De baaneigenaar is gerechtigd om hier een vergoeding voor te verlangen. Catering tenten dienen op voorhand te worden aangevraagd bij de organisator.

F) Een grondzeil van ten minste 4x3 meter is verplicht van zodra de kart in de Paddock gestald wordt.

G) Het bijvullen van brandstof is enkel toegestaan op uw aangewezen Paddock plaats, en alleen bij gebruik van een grondzeil.

H) Enige vorm van het morsen van brandstof, olie of andere milieuvervuilende producten zal worden bestraft met een boete van ten minste € 500,= en dient te worden voldaan aan de baaneigenaar, voordat de bestraffer het circuit verlaat.

7.13 Servicing Parc / Pregrid

A) Eén (1) rijder per kart en één (1) monteur per kart worden toegelaten tot het Servicing Parc en Pre-grid met een geldige pas. Eén team verantwoordelijk kan een pas aanvragen bij de organisatie.

B) Openings- en sluitingstijden van “Servicing Parc”en “Pregrid” worden op het tijdschema kenbaar gemaakt.

C) Rijders die te laat zijn op de Pre-grid mogen starten maar alleen vanuit de repair-zone nadat de start gegeven is. De rijder mag niet deelnemen aan de formatieronde(n).

D) Hulp van buitenaf (met of zonder gereedschap) is niet toegestaan op de Pre-grid. Rijders die hulp ontvangen mogen starten maar alleen vanuit de repair-zone nadat de start gegeven is. De rijder mag niet deelnemen aan de formatieronde(n). Uitzondering : het afnemen van lucht uit de banden is wel toegestaan.

7.14 Rechtspraak

Limburg Karting behoudt zich telkens het recht voor om een aanvullende verklaring af te geven na goedkeuring door de RACB en de CIK-FIA, met betrekking tot de regels en voorschriften (eerder goedgekeurd door de RACB die het evenement en de CIK-FIA voorstelt) , dergelijke verklaringen zullen worden afgegeven aan alle geregistreerde deelnemers door middel van Bulletins bij het race-evenement, of worden gepubliceerd op de officiële website.

De jurisdictie van een rechtbank is uitgesloten voor beslissingen van de FIA, de RACB, hun rechtsgebieden, de stewards en de organisator van het evenement.

Geen vordering tot schadevergoeding van welke aard dan ook kan worden ontleend aan daden en beslissingen van de RACB of zijn rechtsgebied, alsmede aan RACB-vertegenwoordigers of de organisator van het evenement, behalve in geval van schade die met opzet of door grove nalatigheid is veroorzaakt.

7.15 Protest en beroep

De FIA International Sporting Code is van toepassing op protesten en beroepen als mede de reglementen van de RACB, alsmede het FIA juridisch systeem.
Protesttijd na ieder wedstrijd onderdeel is 10 minuten.

Hoogte van protest geld :

8 Kampioenschaps regels en -straffen

8.1 Front Fairing

De voorbumper/front bumper moet altijd in de juiste positie staan tijdens een wedstrijd volgens de technische voorschriften van de CIK-FIA.
Indien een Feitenrechter constateert dat de voorbumper niet op de juiste positie zit na het vallen van Zwart/Wit geblokte vlag wordt de rijder bestraft met een straf. Tegen deze straf is geen protest mogelijk. (Art. 12.2 ISC).

Front Fairing Qualificatie : 3 plaatsen terug op de aanstaande grid
Front Fairing Heats / Finales : 5 straf seconden

De Feitenrechter overhandigt de rapporten aan de Stewards die automatisch de beslissingen toepassen. De Feitenrechter kan ook meerdere rijders op een rapport vermelden. De betrokken rijders worden niet uitgenodigd om te ondertekenen.

Het terugzetten van de voorbumper is niet toegestaan en wordt gezien als fraude. Bij constatering wordt de betreffende rijder uitgesloten van het betreffende wedstrijdonderdeel, óf bij herhaling uitgesloten van het evenement.

8.2 Verlaten van de tramrails 'corridor'

Indien een rijder de corridor verlaat voordat de start gegeven wordt (lampen gedoofd zijn) zullen de volgende straffen worden doorgevoerd :

Mogelijkheid A : 1 t/m 2 wielen uit de corridor	time penalty 3 seconden
Mogelijkheid B : meer dan 2 wielen uit de corridor	time penalty 5 seconden

Tegen deze straf is geen protest mogelijk. (Art. 12.2 ISC).

8.3 Time penalty 5 seconden

In aanvulling op de algemene voorschriften van de CIK-FIA heeft de Wedstrijdleider de bevoegdheid om een straf van 5 seconden op te leggen. Deze straf wordt kenbaar gemaakt met de Zwart/Wit diagonale vlag + het kartnummer van de betreffende rijder en een bord van „5 sec".
Tijdens de laatste twee ronden worden geen vlaggen en/of borden getoond, muv de Zwart/Wit geblokte vlag.
Indien een deelnemer meerdere straffen krijgt opgelegd, wordt dit aan de Stewards medegedeeld voor een verder mogelijke straf.
Tegen deze straf is geen protest mogelijk. (Art. 12.2 ISC).

Ontvangt een rijder een Front fairing straf en een 5 seconde straf van de Wedstrijdleider in hetzelfde westrijdonderdeel, dan worden beide straffen aan het resultaat van de rijder toegevoegd.

5 seconden **kan** gegeven worden voor:

- Onsportief rijgedrag
- Gevaarlijk rijgedrag,
- Niet opvolgen van een Gele vlag,
- Niet opvolgen van de Briefings instructies
- Vroegtijdig verlaten van de corridor
- Opzettelijk veroorzaken van een valse start

Voor ieder voorval wat niet is genoemd maar door de Wedstrijdleider wordt beoordeeld als incorrect kan aan de Stewards worden doorgegeven. De Wedstrijdleider zal dan een straf adviseren. Het is aan de Stewards om dit advies, na de benadeelde(n) gehoord te hebben, wel of niet op te volgen.

De genoemde voorvallen kunnen ook ongestraft blijven of zwaarder gestraft worden als de Wedstrijdleider dit nodig acht.

8.4 Onjuiste banden montage (verkeerde rijrichting)

Indien op de pré-grid geconstateerd wordt dat de draairichting niet conform is dient de deelnemer de pré-grid te verlaten. Hij wordt dan verplaatst naar de repair area waar hij (of zijn monteur) de banden alsnog in de juiste draairichting kan monteren. Overige technische handelingen zijn niet toegestaan.
Het is vervolgens niet toegestaan om deel te nemen aan de Warm-Up en Formatie ronden. Hij mag het circuit pas betreden zodra de WL hier toestemming voor geeft.

Mocht de constatering na het wedstrijdonderdeel plaatsvinden dan wordt de rijder als laatste geklasseerd in de uitslag van het betreffende wedstrijdonderdeel. (0 punten).

Tegen deze straf is geen protest mogelijk. (Art. 12.2 ISC).

9 Overige

De definitieve tekst van dit Sportreglement zal de Nederlandse versie zijn, in het geval dat een geschil ontstaat met betrekking tot de interpretaties van dit document.
Er zal zowel Nederlands als Engels gecommuniceerd worden, afhankelijk van de nationaliteit van de deelnemer/rijder.

IETS DAT NIET UITDRUKKELIJK IS TOEGESTAAN IN DIT SPORTIEF REGLEMENT IS VERBODEN