

IAME SERIES NETHERLANDS NEDERLANDS KAMPPIOENSCHAP 2-TAKT IAME

SPORTIEF REGLEMENT

2019



Hoofdstuk 1: Definities en Klassen

Zie hoofdstuk Definities en Klassen van het Jaarboek van de Kartsport 2019 van de CIK-FIA.

Art. 1.1. Definities

De definities en klassen opgenomen in het huidige reglement zijn deze die opgenomen zijn in het Internationale Karting reglement van de FIA – Jaarboek van de Kartsport 2019 van de CIK-FIA.

Er wordt hierbij onderscheid gemaakt tussen trainingen en wedstrijden, met kwalificatieheats en finales, waaraan punten worden toegekend volgens artikel 12.5.B.

Art. 1.2. Organisatie

Het **Nederlands Kampioenschap 2-takt IAME**, nader te noemen als **IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME** is een kampioenschap dat bestaat uit zes klassen op initiatief van promotor/organisator Cpoint.

Art. 1.3. Specifieke informatie organisator/promotor

Cpoint

Muldersveld 1

5469 VM Erp (NL)

Tel: +31 655325030

Website: www.nkiame.nl

Mail: info@nkiame.nl

Contactpersoon: Casper Reinders

Art. 1.4. Klassen

1. Mini-Parilla
2. X30 Cadet 23
3. X30 Junior
4. X30 Senior (+ Rookie)
5. X30 Senior Master
6. X30 Super Shifter

Art. 1.5. Toegankelijkheid klassen

- **Mini-Parilla:** vanaf het jaar waarin je 7 jaar wordt tot en met het jaar waarin je 12 jaar wordt.
- **X30 Cadet 23:** vanaf het jaar waarin je 10 jaar wordt tot en met het jaar waarin je 13 jaar wordt, indien het gewicht van de rijder inclusief uitrusting minimaal 30 kilogram bedraagt. Bovendien is het een vereiste dat de rijder minimaal één jaar ervaring heeft in kartracing, een en ander ter beoordeling van de organisatie.
- **X30 Junior:** vanaf het jaar waarin je 12 jaar wordt tot en met het jaar waarin je 15 jaar wordt.
- **X30 Senior:**
 - A. Vanaf het jaar waarin je 14 jaar wordt tot en met het jaar waarin je 30 jaar wordt, indien het gewicht van de rijder inclusief uitrusting minimaal 40 kilogram bedraagt. (overall, helm, schoenen, handschoenen);
 - B. Vanaf het jaar waarin je 15 jaar wordt tot en met het jaar dat je 30 jaar wordt, indien het gewicht van de rijder inclusief zijn uitrusting minder is dan 40 kilogram. (overall, helm, schoenen, handschoenen);
 - C. **Subklassement X30 Senior Rookie:** onder Rookies worden verstaan de als eerstejaars deelnemende rijders in deze klasse.
- **X30 Senior Master:**
 - A. Vanaf het jaar waarin je 25 jaar wordt;

- B. Vanaf het jaar waarin je 16 jaar wordt, indien het gewicht van de rijder inclusief uitrusting minimaal 75 kilogram bedraagt. (Overall, helm, schoenen, handschoenen).
- **X30 Super Shifter 175 cc:** vanaf het jaar waarin je 15 jaar wordt.

Art. 1.6. Gebruik van sociaal netwerk en forums

Elke rijder heeft het recht niet akkoord te gaan met de beslissingen genomen door de Federatie of door de organisator/promotor van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME. Het staat hem vrij om in dit geval gebruik te maken van het klachtenrecht hem ter beschikking gesteld door de geldende reglementen.

Elke verklaring of publicatie wordt direct verbonden aan zijn auteur en mag geen beledigend of lasterlijk karakter bevatten.

Bovendien is van kracht dat elke rijder verantwoordelijk is voor zijn begeleiders en zijn omgeving, met inbegrip van zijn monteur(s), voorbereider(s) en alle personen verbonden met hem.

Art. 1.7. Privacywetgeving AVG

De organisatie voorziet in fotografie als service naar de deelnemers. Het maken en publiceren van foto's is uitsluitend toegestaan indien daarbij de privacyrechten van de gefotografeerde in acht worden genomen. Hieraan voldoen we als organisatie. We verzoeken u, om bij ons kenbaar te maken indien u geen toestemming verleent tot het maken en publiceren van foto's waarop u wordt afgebeeld.

Hoofdstuk 2: Algemene en Bijzondere Voorschriften

Art. 2. Algemene Voorschriften

De **IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME** wordt georganiseerd conform de voorschriften van de Internationale Sport Code (ISC) van de FIA en zijn bijlagen, het Internationale Karting reglement van de FIA – Jaarboek van de Kartsport 2019 van de CIK-FIA, de officiële bulletins van de FIA en van de CIK-FIA, de algemene voorschriften die toepasbaar zijn op de Internationale Kartingwedstrijden van de CIK-FIA, de KNAF reglementen van toepassing zijnde op Kartingwedstrijden, het sportief en het technisch reglement van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME en de Bijzondere Reglementen van de betrokken wedstrijden.

Alles wat niet is toegelaten in de Codes, Bulletins, Algemene Voorschriften of Reglementen of in één van de bijlagen, is verboden.

Art. 3. Bijzondere Voorschriften

Art. 3.1.

Alle betrokken partijen (FIA, CIK-FIA, KNAF, organisator/promotor, circuit-uitbaters, officials, deelnemers, teamchefs, rijders en hun helpers) verbinden er zich toe de reglementen van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME nauwgezet toe te passen. Wijzigingen aan de reglementen zullen bekendgemaakt worden door middel van bulletins en worden van kracht na publicatie op de website van de KNAF.

Art. 3.2. Circuits

De wedstrijden van de **IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME** worden georganiseerd op permanente, internationaal of nationaal gehomologeerde circuits.

Art. 3.3. Verplichtingen van de organisator/promotor

De organisator/promotor van een wedstrijd tellend voor de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME verbindt zich ertoe om wedstrijden te organiseren voor alle klassen voorzien in Artikel 1.4 voor zover het minimum van 10 rijders wordt bereikt per klasse.

Art. 3.3.A Wedstrijdleiding

Een Wedstrijdleiding bestaande uit één Wedstrijdleider en één of meerdere Assistent Wedstrijdleiders wordt door de organisator/promotor aangesteld.

Art. 3.4. Inschrijvers, rijders

De rijders dienen ervoor te zorgen dat hun karts voldoen aan de conformiteitsvoorwaarden van het Technisch Reglement en voldoen aan de veiligheidsvoorwaarden gedurende de volledige duur van de wedstrijd (een wedstrijd begint bij de administratieve controle). Alle personen die op één of andere manier betrokken zijn bij een deelnemende kart en/of zich in de Paddock, het Assistentiepark of op het circuit bevinden, moeten de geldende reglementen naleven. Elke deelnemer dient de voorschriften van de Internationale Sport Code van de FIA en de KNAF Reglementen en van het Sportief reglement op elk moment van de wedstrijd na te leven.

Art. 4. Timing, maximumaantal rijders, registratie materiaal, nazichten

Art. 4.1. Timing, maximumaantal rijders

De administratieve controles en de registratie van het materiaal vinden plaats bij het begin van de wedstrijd volgens de timing van de wedstrijd (normaal op zaterdag, eventueel op vrijdag).

Elke wedstrijd verloopt volgens een identieke chronologie: vrije trainingen, waaronder warm up trainingen, tijdtrainingen, kwalificatieheats en finales.

Het maximumaantal rijders bedraagt 36 per klasse.

Art. 4.2. Administratieve Controle

Tijdens de registratie van het materiaal en de administratieve controles, die zullen plaatsvinden op de datum en plaats vermeld in het Bijzonder Reglement, dienen de rijders en inschrijvers zich met de gevraagde documenten en informatie ter beschikking te houden van de officials.

Rijders en inschrijvers die de planning van de controles niet respecteren kunnen niet toegelaten worden tot de wedstrijd. Indien het voor een rijder en/of inschrijver niet mogelijk is om op de controles aanwezig te zijn, dient hij een vertegenwoordiger aan te duiden via een geschreven volmacht (zie Art. 11.1.3) en deze overhandigen aan de officials tijdens de administratieve controle.

Tijdens de administratieve controle dient een geldige deelnemer- en rijderslicentie te worden getoond. Minderjarige deelnemers dienen, naast hun rijderslicentie, tevens een ouder-kind licentie te overleggen.

Art. 4.2.A. Brandblusser

Elke rijder dient, per kartnummer, in het bezit te zijn van een brandblusser van minimum 6 kg (type ABC). Indien de rijder niet in het bezit blijkt te zijn van zulke brandblusser op gelijk welk moment van de wedstrijd, zal een sanctie worden opgelegd.

Art. 4.3. Technische Controle

De technische controles en nazichten worden uitgevoerd door officials (Technische Commissarissen). Zij werken onder leiding van het Hoofd Technische Commissarissen (HTC) die wordt genoemd in het Bijzonder Reglement.

De Technische Commissarissen kunnen op elk moment van de wedstrijd:

- De conformiteit van de kart en de rijderuitrusting controleren;
- Eisen dat een kart gedemonteerd wordt teneinde te kunnen controleren of een kart voldoet aan de toepasselijke reglementen;
- Aan een rijder het proefmonster of onderdeel te vragen dat ze nodig achten.

Elke kart die, na de registratie door de Technische Commissarissen, wordt gedemonteerd, aangepast en/of hersteld op een dusdanige manier dat de veiligheid of de conformiteit ervan ter discussie kan worden gesteld, moet opnieuw ter goedkeuring worden aangeboden bij de Technische Commissarissen.

Bovendien kan de Wedstrijdleiding vragen, dat elke kart die betrokken is bij een ongeval opnieuw wordt gecontroleerd door de Technische Commissarissen.

Bij de beëindiging van de wedstrijdonderdelen, en vooraleer naar het Parc-Fermé te gaan, dient de rijder zich ter beschikking te houden van de Technische Commissarissen/ Controleurs vooral voor de weging van zijn kart, en dit op straffe van diskwalificatie.

Het aanbieden van een kart bij de materiaalregistratie wordt beschouwd als een impliciete verklaring van conformiteit.

Art. 4.4. Registratieformulier Materiaal

Elke inschrijver/rijder ontvangt bij de administratieve controle een registratieformulier voor het materiaal, een zogenaamd Formulier Technische Registratie. Alle details betreffende het materiaal moeten op dit formulier worden vermeld voordat het materiaal wordt aangeboden bij de Technische Keuring. Een onvolledig ingevuld formulier zal geweigerd worden door de Technische Commissarissen. Het wedstrijdnummer, de naam en de nationaliteit van de rijder moeten op de kart zijn aangebracht bij de registratie van het materiaal.

Art. 4.5. Technische Assistentie

Tijdens de wedstrijden is elke werkzaamheid aan de kart verboden buiten de daarvoor voorziene herstellingszone. De rijder mag enkel assistentie krijgen in deze zone, die zal worden aangegeven in het Bijzonder Reglement en/of tijdens de briefing. Buiten deze zone is geen externe hulp toegelaten. Het is bovendien expliciet verboden om aan boord van de kart gereedschappen of vervangingsonderdelen mee te nemen.

Art. 5. Toegang tot het Circuit

Enkel de officials die vermeld worden in het Bijzonder Reglement van de wedstrijd en de door de organisator/promotor aangewezen personen hebben toegang tot die delen van het circuit die voor het publiek verboden zijn.

De persvertegenwoordigers hebben daar slechts toegang indien zij de toelating ontvingen van de organisator/promotor. Zij dienen de algemene- en veiligheidsvoorschriften opgelegd door de Officials en/of organisator/promotor na te leven.

Art. 6. Parc-Fermé

Enkel de Technische- en Sportcommissarissen mogen het Parc-Fermé betreden. Er mag geen enkele werkzaamheid worden uitgevoerd aan de kart zonder daarvoor de toestemming te hebben gekregen van de Technische Commissarissen.

Vanaf het tonen van de zwart-wit geblokte vlag (finish) is de regelgeving Parc-Fermé van toepassing tussen de finishlijn en de weging, geen enkele monteur mag er zich bevinden.

De organisator/promotor dient in een voldoende groot en afgezet Parc-Fermé te voorzien en moet tevens waarborgen dat geen enkele onbevoegde persoon dit Parc-Fermé kan betreden.

Art. 7. Algemene Veiligheid

Art. 7.1.

Het is voor de rijders ten strengste verboden om met hun kart in de tegengestelde richting van het circuit te rijden. Tijdens de vrije trainingen, de tijdtrainingen, de kwalificatieheats en de finale heeft de rijder van een gestopte kart het recht om te proberen opnieuw te vertrekken, indien hij zich buiten de

ideale rijlijn opstelt en hij geen gevaar of hinder oplevert voor de andere rijders. Indien de kart niet onmiddellijk terug vertrekt, moet deze zo snel mogelijk naar een veilige plaats op het circuit worden gebracht, teneinde geen gevaar of hinder op te leveren voor de andere rijders. Indien het voor een rijder onmogelijk is om zijn kart al rijdend uit zijn gevaarlijke positie te brengen, wordt hem door de dichtstbijzijnde baancommissaris hulp verleend. Indien de rijder met zijn kart terug vertrekt na een dergelijke tussenkomst door een baancommissaris, zal deze rijder gediskwalificeerd worden uit de rangschikking van de betreffende sessie (vrije training, tijdtraining, kwalificatieheat of finale). De rijder dient verplicht op de door de baancommissaris aangewezen plaats bij de kart te blijven tot het einde van de betreffende sessie, behoudens veiligheids- of medische redenen door de wedstrijdleiding bekend gemaakt. De rijder mag in geen geval terugkeren naar het Assistentiepark om herstellingsgereedschap op te halen.

Art. 7.2.

Een rijder die tijdens een sessie zijn helm afzet, wordt beschouwd als een rijder die heeft opgegeven en hij mag niet opnieuw vertrekken. Na de sluiting van het circuit door de Wedstrijdleiding mag er tijdens en na de sessie niemand de baan betreden, behalve de Sportcommissarissen of Baancommissarissen tijdens de uitvoering van hun taken en de rijder terwijl hij rijdt.

Art. 7.3.

Geen enkele rijder mag tijdens de sessie de herstellingszone verlaten zonder daarvoor toelating te hebben gekregen van de betrokken Technische Commissaris(sen). Elke rijder die de intentie heeft om de baan te verlaten en/of het assistentiepark in te rijden en/of te stoppen in de herstellingszone dient deze intentie duidelijk kenbaar te maken ten overstaan van de andere rijders door zijn arm omhoog te steken en er zich van te vergewissen dat hij deze manoeuvre zonder gevaar kan uitvoeren.

Art. 7.4.

Tijdens de wedstrijd en op aangeven van de Wedstrijdleiding moet een rijder wiens kart niet voldoet aan het Technisch Reglement stoppen in de herstellingszone en de non-conformiteit herstellen alvorens de baan terug op te rijden. Indien de rijder deelneemt aan de vrije trainingen, waaronder de warm up, tijdtrainingen, kwalificatieheats of finales, moet hij in alle omstandigheden de volledige uitrusting dragen zoals beschreven in het Technisch Reglement. Indien een rijder niet aan deze regel voldoet, zal hem de start tot de sessie geweigerd worden door de Wedstrijdleiding. Aanrijdingen ten gevolge van veranderingen van richting, een afwijking van de ideale rijlijn of vroegtijdig of onnodig hard remmen kan diskwalificatie tot gevolg hebben. Een rijder die gevaarlijk rijgedrag vertoont of die ernstige fouten begaat of een gebrek aan beheersing van de kart vertoont, kan gediskwalificeerd worden. Dit ter beoordeling aan de Wedstrijdleiding/Sportcommissarissen.

Art. 7.5.

In de paddock is het verboden om met motoren, bromfietsen of andere gemotoriseerde voertuigen rond te rijden (verbrandingsmotor, elektromotor of andere).

Art. 7.6.

De rijders uit de klasse X30 Super Shifter zullen de mogelijkheid hebben om hun starts te oefenen tijdens de vrije training maar enkel op de daarvoor in het Bijzonder Reglement of tijdens de briefing gespecificeerde plaatsen.

Art. 7.7.

In geval van een regenwedstrijd (die aangegeven wordt door middel van een bord dat getoond wordt door de Wedstrijdleiding) zal de keuze van de banden overgelaten worden aan het oordeel van de rijder. De Wedstrijdleiding behoudt zich echter het recht voor om gebruik te maken van de zwarte vlag indien zij van oordeel is dat een rijder door een verkeerde bandenkeuze te langzaam en/of te gevaarlijk is voor de andere rijders. Het gebruik van slicks is daarom verplicht in alle andere gevallen.

Art. 8. Medisch Onderzoek

Op elk moment van een wedstrijd kan de Wedstrijdleiding en/of de verantwoordelijke arts een rijder verplichten zich te onderwerpen aan een medisch onderzoek, drugstest, alcoholtest of dopingtest (zie Appendix B van het Kartjaarboek van de CIK-FIA 2019).

Art. 9. Vlaggen en Signalisatie

a. Lichten of (in geval van overmacht) de nationale Nederlandse vlag betekenen het startsein voor een sessie (vrije training, waaronder warm-up, kwalificatieheat of finale.

De startprocedure van de wedstrijd wordt tijdens de briefing besproken.

b. Rode vlag: wordt gezwaaid op de start/finishlijn om een sessie stop te zetten. Gelijktijdig wordt met rode vlaggen gezwaaid op elke baanpost langs het circuit.

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.

Elke inhaalactie is verboden.

Als de rode vlag wordt getoond tijdens de formatieronde(n), dienen de rijders te stoppen voor de startlichten.

c. Zwart-wit geblokte vlag: wordt gezwaaid op de startlijn en betekent het einde van een sessie (vrije training, waaronder warm up, tijdtraining, kwalificatieheat en finale en/of eventuele series).

d. Zwarte vlag met daarbij getoond een startnummer: wordt gebruikt om de betrokken rijder te informeren dat hij het finish Parc-Fermé dient binnen te rijden bij zijn volgende doorkomst. Als de rijder om welke reden dan ook deze instructie negeert, dient deze vlag niet langer dan gedurende drie opeenvolgende ronden vertoond te worden, waarna een bijkomende sanctie zal worden opgelegd.

e. Zwarte vlag met Oranje schijf: deze vlag wordt onbewogen getoond tezamen met startnummer en wordt gebruikt om de betrokken rijder te informeren dat zijn kart mechanische problemen vertoont die gevaar (kunnen) opleveren voor de rijder zelf en/of voor de overige rijders. De rijder moet bij de eerstvolgende doorkomst stoppen op een door een official aangegeven plaats of reparatie zone. Na twee keer negeren van de materiaalvlag volgt een zwarte vlag.

Als de mechanische problemen naar oordeel van de Wedstrijdleiding voldoende hersteld zijn, mag de rijder de sessie vervolgen.

f. Diagonaal zwart-witte vlag met nummer: waarschuwingsvlag; waarschuwing voor een geconstateerde overtreding. Deze waarschuwing geldt voor de gehele duur van de wedstrijd. De vlag wordt gelijktijdig getoond met het startnummer van betreffende rijder.

g. Gele vlag: duidt op gevaar en kan aan de rijder worden getoond op twee manieren:

1. Een gezwaaide gele vlag: verminder uw snelheid, haal niet in en wees klaar om van richting te veranderen. Er is gevaar langs of op een deel van de baan.

2. Twee (door dezelfde persoon) gezwaaide gele vlaggen: verminder uw snelheid, haal niet in en wees klaar om van richting te veranderen of te stoppen. Een hindernis verspert gedeeltelijk of volledig de baan.

Normaliter worden de gele vlaggen slechts getoond op de post met de Baancommissarissen in de zone voor het gevaar/de hindernis. Inhalen is verboden tussen de eerste gele vlag tot de groene vlag, die getoond wordt na het incident/de hindernis.

h. Gele vlag met rode strepen: gevaar. Er ligt vloeistof zoals olie, koelvloeistof of water op de baan, waardoor deze glad is. Voorzichtigheid is geboden. Deze vlag wordt stilgehouden en informeert rijders over een vermindering van grip in de zone na de vlag. Deze vlag dient minstens vier achtereenvolgende ronden getoond te worden, tenzij de grip voordien reeds genormaliseerd is. De Baancommissarissen op de post na deze zone met verminderde grip hoeven de groene vlag niet te tonen.

i. Blauwe vlag: let op u wordt ingehaald door een snellere rijder, laat deze passeren. Deze vlag wordt getoond aan rijders die op minstens een ronde achterstand gezet worden.

j. Witte vlag: duidt op de aanwezigheid van een veel trager voertuig in de desbetreffende sector van de baan.

k. Groene vlag: einde gele vlag en neutralisatie situaties. Baan weer vrij om race te hervatten. De vlag wordt gebruikt om aan te duiden dat de baan vrij is van enige hindernis. De groene vlag wordt getoond op de post met Baancommissarissen onmiddellijk na de hindernis/het ongeval dat het gebruik van één of meerdere gele vlaggen rechtvaardigt. De groene vlag kan eveneens de start betekenen van een opwarmronde of van een oefensessie (als de Wedstrijdleiding dit nodig acht). Bij de tijdtraining moet met de groene vlag gelijktijdig gezwaaid worden op de startlijn en bij het begin van de pré-startopstelling. Dit toont de rijders, dat de sessie begonnen is en de tijdwaarneming geactiveerd is.

- Bij a, b, c, d, e, f, g, h, i, j en k moet het signaal/de vlag op de startlijn getoond worden door de Wedstrijdleiding.
- Bij b, g, h, i, j en k moet de vlag eveneens getoond worden door de posten met Baancommissarissen.

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.

Art. 10. Briefing

Art. 10.1. Definitie

De briefing is een vergadering die georganiseerd wordt door de Wedstrijdleiding waarbij de aanwezigheid van alle deelnemers (ouder-kind licentiehouders inbegrepen) verplicht is.

Art. 10.2. Doel

- De deelnemers herinneren aan de specifieke punten uit het Bijzonder Reglement en aan punten die betrekking hebben op de organisatie van de wedstrijd;
- De deelnemers herinneren aan de algemene en specifieke veiligheidsrichtlijnen, alsmede aan de specifieke richtlijnen eigen aan het gebruikte circuit;
- De deelnemers eventueel verduidelijking verschaffen over de interpretatie van bepaalde onderdelen van de Reglementen.

Art. 10.3. Aanwezigheid

Tijdens elke wedstrijd is de aanwezigheid van deelnemers, rijders, en wettige vertegenwoordigers ingeval van minderjarigheid van de rijder, verplicht voor de volledige duur van de briefing, en dit op straffe van een geldboete of mogelijkerwijze op straffe van diskwalificatie. Elke rijder, of wettige vertegenwoordiger, die afwezig is bij het begin van of tijdens de briefing zal een boete van € 50,00 dienen te betalen. De betreffende rijder of wettige vertegenwoordiger dient zich bij de Wedstrijdleiding te melden voordat de betreffende rijder de baan kan betreden. De rijder, of wettige vertegenwoordiger, dient de opgelegde boete voor de eerste kwalificatieheat te betalen op straffe van diskwalificatie. Indien de rijder, of wettige vertegenwoordiger, tijdens eenzelfde seizoen tweemaal een briefing mist, kan diskwalificatie voor de volgende wedstrijd volgen.

Art. 10.4. Tijd en Plaats

De tijd en de plaats waar de briefing zal plaatsvinden wordt weergegeven in het Bijzonder Reglement. De briefing dient te gebeuren voor het begin van de vrije trainingen. Indien dit nodig wordt geacht door de Wedstrijdleiding en/of Sportcommissarissen, kunnen bijkomende briefings worden georganiseerd.

Hoofdstuk 3: Licenties

Art. 11.1. Toegelaten deelnemers

De IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME staat open voor alle rijders die beschikken over een Nederlandse licentie (nationaal of internationaal), evenals alle houders van een internationale licentie van een andere ASN die onder auspiciën staat van de FIA en houders van een nationale licentie van een andere ASN, vergezeld van de toelating van die ASN.

Een rijder met een Junior licentie mag kiezen om te rijden in de X30 Cadet 23 klasse als hij in het lopende jaar de leeftijd van 13 jaar niet bereikt.

Evenzo mag een rijder met een Senior licentie kiezen om te rijden in de X30 Junior klasse als hij in het lopende jaar de leeftijd van 15 jaar niet bereikt.

De gemaakte keuze is definitief voor het kampioenschap en kan niet gewijzigd worden. Een rijder mag slechts deelnemen aan één enkele klasse.

Art. 11.1.1. Deelnemerspasjes - Doorlaatbewijzen Parc-Fermé

Elke rijder ontvangt tijdens de Administratieve Controle een deelnemerspasje, geldig voor betreffende rijder en 1 monteur en is een geldig doorlaatbewijs voor toegang tot het Parc-Fermé. Het pasje is geldig voor de volledige duur van het seizoen.

Een teameigenaar kan maximaal één deelnemerspasje verkrijgen, en dient hiertoe bij inschrijving een aanvraag te richten aan organisator/promotor. Hij dient duidelijk de naam te vermelden van de persoon voor wie het pasje bestemd is, en deze naam zal op het pasje worden vermeld via de aanwezige code. Elke vorm van fraude leidt tot onmiddellijk intrekking van het pasje.

Art. 11.1.2. Ouder-Kind licentie

Verplicht voor minderjarige rijders (rijders die de leeftijd van 18 jaren nog niet hebben bereikt). De minderjarige rijders moeten bij de wedstrijden worden vertegenwoordigd door een ouder of voogd middels de Ouder-Kind licentie, afgegeven door de betreffende ASN.

Art. 11.1.3. Volmacht

Elke houder van een deelnemerslicentie (Ouder-Kind licentie inbegrepen) kan zijn hoedanigheid van deelnemer per geschreven volmacht afstaan. De rijder dient daarover de verantwoordelijke van de Administratieve Controle te informeren. De volmacht moet als volgt worden opgesteld en moet worden overhandigd tijdens de Administratieve Controle:

VOLMACHT

“Ik, ondergetekende,
(Naam, voornaam) _____,

Wettige vertegenwoordiger van
(Naam en voornaam van de minderjarige) _____,

Met als nummer van deelnemerslicentie n° _____,

Geef volmacht aan (naam, voornaam) _____,

Met als nummer van deelnemerslicentie n° _____,

Om mij te vertegenwoordigen als vertegenwoordiger voor alle wedstrijden van
de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME/ voor deze wedstrijd
(Doorhalen wat niet van toepassing is).

Opgemaakt te _____ op ____/____/2019.

Handtekening wettige vertegenwoordiger + Gemachtigde Handtekening

Hoofdstuk 4: Verloop van het Kampioenschap

Art. 12.1. Kalender

De Kalender is als volgt samengesteld:

- Event 1 Mariembourg (B) 02/03 maart 2019; zaterdag trainingsdag, zondag wedstrijddag
- Event 2 Venray (NL) 01/02 juni 2019; 2 wedstrijddagen op zaterdag en zondag
- Event 3 Genk (B) 20/21 juli 2019; zaterdag trainingsdag, zondag wedstrijddag
- Event 4 Emmen (NL) 07/08 september 2019; 2 wedstrijddagen op zaterdag en zondag

Art. 12.2. Inschrijvingsrecht

Elke rijder heeft de mogelijkheid zich in te schrijven voor alle wedstrijden van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME of zich in te schrijven voor een enkele wedstrijd. Het officiële inschrijfformulier dient correct, volledig en leesbaar ingevuld te worden. Het inschrijfformulier is beschikbaar op de website www.nkiame.nl. Geen enkel ander inschrijfformulier wordt aanvaard. Deze aanvraag voor inschrijving dient vergezeld te worden van een overschrijving op het rekeningnummer, vermeld op het inschrijfformulier. Voor overschrijvingen van buitenlandse banken dienen de extra kosten door de rijder gedragen te worden. Enkel de rekeningen die op het inschrijfformulier vermeld staan kunnen als betaalbewijs dienen.

Tarieven 2019

Events 1 en 3; Mariembourg en Genk: trainingsdag zaterdag en wedstrijddag zondag:

Klassen Mini-Parilla/ X30 Senior Master/ X30 Super-Shifter 175cc:

- 1 trainingsdag en 1 wedstrijddag totaalbedrag € 180,00;
- Bij betaling a contant toeslag € 25,00; totaalbedrag € 205,00.

Klassen X30 Cadet 23 / X30 Junior / X30 Senior (+ Rookie)

- 1 trainingsdag en 1 wedstrijddag totaalbedrag € 210,00;
- Bij betaling a contant toeslag € 25,00; totaalbedrag € 235,00.

Events 2 en 4; Venray en Emmen: twee wedstrijddagen op zaterdag en zondag:

Klassen Mini-Parilla/ X30 Senior Master/ X30 Super-Shifter 175cc:

- 2 wedstrijddagen totaalbedrag € 190,00;
- Bij betaling a contant toeslag € 25,00; totaalbedrag € 215,00.

Klassen X30 Cadet 23 / X30 Junior / X30 Senior (+ Rookie)

- 2 wedstrijddagen totaalbedrag € 220,00;
- Bij betaling a contant toeslag € 25,00; totaalbedrag € 245,00.

Losse trainingen € 50,00 per trainingsdag per rijder, te betalen a contant.

Administratiekosten: per rijder per seizoen eenmalig bedrag van € 100,00.

Waarbij de bepaling deelname enkele wedstrijd administratiekosten € 50,00, bij een tweede deelname aan te vullen met tweede betaling van bedrag € 50,00.

Stroomkosten: verplicht af te nemen voor iedere rijder indien voorgeschreven door betrokkenen baaneigenaar. Tarief vast te stellen door baaneigenaar.

Vijf (5) dagen voor de betreffende wedstrijd is het niet meer mogelijk om in te schrijven om organisatorische redenen.

Terugbetaling: in geval van niet-deelname zal geen enkele terugbetaling (noch geheel, noch gedeeltelijk) geëist kunnen worden.

Art. 12.3. Opzet Totaalklassement

Het Totaalklassement kampioenschap wordt als volgt samengesteld: optelling van de twaalf (12) resultaten (punten behaald in het tussenklassement na de kwalificatieheats en de finale van elk van de zes wedstrijden).

Elke rijder dient van de twaalf resultaten de twee minst goede resultaten te schrappen. Met als extra bepaling dat er per wedstrijddag maximaal één van de twee resultaten als schrap mag worden aangewend.

Een nulresultaat als gevolg van een diskwalificatie kan niet dienen als schrapresultaat.

De titel van Kampioen IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME zal per klasse en indien van toepassing subklassement, toegekend worden aan de rijder die het grootst aantal punten heeft verzameld in zijn klasse dan wel subklassement.

Indien een wedstrijd wordt onderbroken zonder te kunnen worden hervat, en indien minder dan 2 ronden werden afgelegd, zullen geen punten toegekend worden. Het geheel van de punten zal toegekend worden indien 75% of meer dan de voorziene afstand werd afgelegd. Indien twee wedstrijdonderdelen van een wedstrijd geannuleerd worden door overmacht, kan de organisator/promotor in een andere wedstrijd voorzien.

Art. 12.3.A Ex-aequo totaalklassement

Indien aan het einde van het jaar twee of meer rijders eenzelfde aantal punten gescoord hebben in de eindrangschikking van het kampioenschap, zal, om de onderlinge uitslag te bepalen, eerst rekening gehouden worden met het aantal deelgenomen wedstrijden. Is dit aantal gelijk dan is het aantal eerste plaatsen die behaald werden in de wedstrijden van het kampioenschap bepalend. Daarna wordt dit systeem verder gehanteerd, via de tweede plaatsen naar de derde plaatsen etc. Indien na deze procedure twee of meer rijders nog gelijk staan, zal de winnaar op basis van de snelst gereden tijd in de laatst verreden kwalificatieheat worden bepaald.

Art. 12.4. Opzet Wedstrijden

Een wedstrijd is per klasse verdeeld in de volgende sessies: vrije training, waaronder warm up, tijdtraining, twee kwalificatieheats en een finale.

De startopstelling voor de twee kwalificatieheats wordt per klasse bepaald door de uitslag van de tijdtraining, waarbij degene die de snelste ronde in de tijdtraining heeft gerealiseerd start vanaf polepositie, en zo volgend op basis van snelste kwalificatieronde per rijder.

Waarbij vermeld dat indien een rijder niet aan de tijdtraining heeft deelgenomen, deze in de kwalificatieheats start vanaf de laatste startplaats. Indien het hier meerdere rijders betreft worden deze geplaatst in de kwalificatieheats op basis van loting.

Iedere kwalificatieheat worden punten toegekend; 0 voor de winnaar, 2 voor de tweede, 3 voor de derde etc.

De uitslag van de in de twee kwalificatieheats behaalde punten opgeteld bepaalt de startopstelling voor de finale, waarbij de rijder met het minst aantal behaalde punten op de eerste startplaats wordt opgesteld.

De afstanden van de sessies, met uitzondering van de vrije training, waaronder warm up, en tijdtraining, vanaf het startsignaal tot het vallen van de finishvlag, zullen gelijk zijn aan het aantal volledig afgelegde ronden dat vereist is om op het betreffende circuit de afstand van de betreffende klasse het dichtst te benaderen. De finishvlag zal vertoond worden aan de leidende kart, als deze de finishlijn overschrijdt (de lijn) en dit op het einde van de ronde tijdens dewelke de vermelde afstand behaald werd. De lijn bestaat uit één unieke lijn die de baan snijdt. Het eindklassement van de wedstrijd zal het klassement van de finale zijn.

IAME SERIES NETHERLANDS-Nederlands Kampioenschap 2-Takt IAME

Sportief Reglement 2019 –Approved by KNAF onder Permitnr. 0107.19.043

- Mini-Parilla: +/- 13km
- X30 Cadet: +/- 16km
- X30 Junior / X30 Senior / X30 Senior Master: +/- 20km
- X30 Super Shifter: +/- 20km

Bij regen kan het aantal af te leggen ronden dat vermeld wordt in het officiële tijdschema van de wedstrijd verminderd worden met 2.

Opmerking: wanneer een rijder door omstandigheden niet aan een sessie kan deelnemen, wordt zijn puntenaantal voor die betreffende sessie bepaald op het aantal rijders + 1. Een afmelding bij de wedstrijdleiding is in dit geval vereist.

Art. 12.5.A Ex-aequo wedstrijden

Bij een situatie waarbij twee of meer rijders een gelijk aantal punten hebben behaald, is de beste tijd per rijder in de twee kwalificatieheats bepalend voor de onderlinge startopstelling. Is deze tijd ook gelijk dan is de tweede tijd bepalend etc.

Art. 12.5.B Puntentelling tussenklassementen en finales

Voor elk tussenklassement en elke finale worden volgende punten toegekend aan de rijders:

| | | |
|---------------|---------------|---------------|
| 1. 40 punten | 13. 22 punten | 25. 10 punten |
| 2. 36 punten | 14. 21 punten | 26. 9 punten |
| 3. 33 punten | 15. 20 punten | 27. 8 punten |
| 4. 31 punten | 16. 19 punten | 28. 7 punten |
| 5. 30 punten | 17. 18 punten | 29. 6 punten |
| 6. 29 punten | 18. 17 punten | 30. 5 punten |
| 7. 28 punten | 19. 16 punten | 31. 4 punten |
| 8. 27 punten | 20. 15 punten | 32. 3 punten |
| 9. 26 punten | 21. 14 punten | 33. 2 punten |
| 10. 25 punten | 22. 13 punten | 34. 1 punt |
| 11. 24 punten | 23. 12 punten | 35. 1 punt |
| 12. 23 punten | 24. 11 punten | 36. 1 punt |

Een diskwalificatie, volgend op een beslissing van de Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding staat gelijk met 0 punten voor die wedstrijd in het kampioenschap. Dit resultaat kan niet dienen als schrapresultaat op het einde van het jaar behalve indien de Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding ander beslissen. Een diskwalificatie van de wedstrijd staat gelijk aan 0 punten voor alle wedstrijdonderdelen van de betreffende wedstrijd. Het niet opdagen voor de start staat gelijk met 0 punten voor die wedstrijd in het kampioenschap. Dit resultaat mag wel in mindering gebracht worden op het einde van het jaar, wat ook geldt voor de diskwalificatie ingeval van niet-conform gewicht.

Hoofdstuk 5 : Indeling van de Wedstrijd

Art. 13. Vrije Trainingen

Het circuit dient per klasse gedurende minimaal 8 minuten beschikbaar te zijn voor vrije trainingen, voorafgaand aan de tijdtrainingen. Het gebruikte materiaal tijdens de vrije trainingen moet overeenkomen met het materiaal vermeld op het Formulier Technische Registratie.

Art. 13.1. Tijdtrainingen

Rijders die voldaan hebben aan de registratie van het materiaal, kunnen deelnemen aan de tijdtraining. Tijdens elke tijdtraining mag de rijder beginnen op een ogenblik dat hij vrij mag bepalen. Echter, vanaf het moment dat een rijder de startlijn in de vertrekzone heeft overschreden, krijgt hij de status gestart. Zijn tijden worden vanaf dat moment genoteerd, onafhankelijk van de omstandigheden. Iedere volledige ronde wordt gemeten en de weerhouden tijd is de beste tijd van de sessie. In geval van een ex-aequo tussen twee rijders, zal de tweede beste tijd die ze behaalden bepalend zijn, en zo verder in geval van een blijvend ex-aequo.

Art. 13.2. Kwalificatieheats

Het klassement van de tijdtraining zal de startopstelling van elk van de twee kwalificatieheats bepalen. De startopstelling van de finale wordt bepaald door het officiële tussenklassement na de twee kwalificatieheats.

Art. 13.3. Finales

Bij elke wedstrijd van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME zal een finale georganiseerd worden voor elke klasse. Een rijder die de finish van een wedstrijd niet haalt, zal worden gerangschikt volgens het aantal ronden dat hij werkelijk aflegde.

Art. 14. Algemeen Hulp

Het is de helper(s) verboden een rijder te helpen nadat deze de startlijn in de startzone is gepasseerd. Iedere stilstand van een rijder in de herstellingszone of in het assistentiepark finish is definitief tijdens de tijdtrainingen. Hij mag in geen geval opnieuw vertrekken.

Art. 15. Startopstelling

Zie Artikel 2.19 van de Algemene Voorschriften CIK-FIA.

Art. 15.1. Toegang tot de startopstelling

De toegang tot de startopstelling eindigt vijf (5) minuten voor het in het tijdschema vermelde tijdstip van de start van de kwalificatieheats of de finale. Elke kart die op dat moment zijn positie op de startopstelling nog niet heeft ingenomen, krijgt hiertoe geen toestemming meer, behalve buitengewone omstandigheden toegestaan door de Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding. Elke rijder die op tijd met zijn kart aanwezig is op de startopstelling, zal beschouwd worden als startend. Het is de verantwoordelijkheid van de rijders/ rijders om met succes de controles van de banden (scannen) en van de frontspoiler (in de betreffende klassen) te ondergaan en aldus op tijd zijn om toegang te krijgen tot de Pré-Grid.

Art 16. Algemeenheden

- In geval van overmacht of van omstandigheden buiten de wil van de organisator/promotor om, kan het College der Sportcommissarissen dan wel de Wedstrijdleiding overgaan tot de beslissing om de tijdtrainingen te vervangen door een loting.
- Na elke tijdtraining zal de startopstelling worden uitgehangen op het officiële publicatiebord. De plaats van dat officiële publicatiebord wordt vermeld in het Bijzonder Reglement. Alleen de vermelde rijders krijgen toelating om aan de start deel te nemen in de wedstrijden (finales).
- Elke rijder, waarvan de kart om welke reden dan ook niet kan vertrekken, of elke rijder die redenen heeft om aan te nemen dat zijn/haar kart niet klaar zal zijn om te starten, moet dit onmiddellijk melden aan de verantwoordelijke van de voor-startopstelling, die de Starter en/of Wedstrijdleiding zal verwittigen.

Art. 17. Start



Zie Artikel 2.20 van de Algemene Voorschriften CIK-FIA.

De Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding kunnen elke foto-, video- of elektronisch systeem gebruiken dat hen kan helpen bij het nemen van een beslissing. De beslissingen van de Sportcommissarissen kunnen deze van de Feitenrechters overstemmen. Elke inbreuk op de bepalingen van de Code of van het Sportief Reglement met betrekking tot de startprocedure kan leiden tot diskwalificatie van de betrokken rijder.

Art. 17.1. Rollende Start

Het startsignaal van een wedstrijd wordt gegeven door middel van lichtsignalen of, bij overmacht, door de Nederlandse vlag. De start kan enkel rollend of stilstaand zijn. De startopstelling bestaat in beide gevallen uit twee rijen karts. Het type start wordt vermeld in het Bijzonder Reglement. De startprocedure wordt toegelicht tijdens de briefing.

Zodra de Starter door middel van een groene vlag aangeeft dat de karts hun formatieronde mogen aanvatten, zijn de rijders onderworpen aan de orders van de Starter en is de startprocedure begonnen. Zij mogen vanaf dat moment ook geen externe hulp meer krijgen. Elke rijder die niet tijdig met een startklare kart kan voldoen aan de orders van de Starter, mag de voor-startopstelling slechts verlaten op aangeven van de Starter.

De karts leggen minimaal één formatieronde af alvorens de start wordt gegeven. Tijdens deze formatieronde is het absoluut verboden een andere rijder in te halen na het passeren van de rode lijn, op straffe van een sanctie die opgelegd wordt door het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding. Als een rijder stopt tijdens de formatieronde, dient hij alvorens opnieuw te vertrekken het volledige startveld te laten passeren. Als de rijder toch probeert te vertrekken voordat het volledige startveld hem passeerde, dan wordt hem de zwarte vlag getoond en wordt hij gediskwalificeerd voor de betreffende wedstrijd.

Bij een rollende start krijgt een rijder die achteraan komt slechts de mogelijkheid zijn plaats op de startopstelling opnieuw in te nemen als hij hierbij de overige rijders niet hindert. Hij dient dit in elk geval te doen alvorens de rode lijn te overschrijden. Deze zal kenbaar gemaakt worden tijdens de briefing. Bij het opnieuw innemen van de startplaats is het in beide gevallen ten strengste verboden ieder ander traject te volgen dan het officiële traject van de baan, en dit op straffe van diskwalificatie (zwarte vlag). Als de Starter meent dat een rijder stilvalt door de fout van een andere rijder, dan kan hij de formatieronde stopzetten en de startprocedure opnieuw beginnen met de oorspronkelijke startopstelling, of dan kan hij de gehinderde rijder toelaten om zijn plaats op de startopstelling opnieuw in te nemen.

Tijdens de formatieronde is het verboden startsimulaties uit te voeren.

De Starter geeft de start zodra hij tevreden is over de formatie.

Bij herhaalde valse starts en bij incidenten tijdens de formatieronde(n) mag de Starter, optredend in zijn hoedanigheid van Feitenrechter, de startprocedure stopzetten door middel van de rode vlag. De rijders moeten stoppen op het rechte stuk waar de startopstelling zich bevindt. De Starter kan het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding verzoeken aan de schuldige(n) een sanctie op te leggen.

Een nieuwe startprocedure wordt opgestart, ofwel meteen, ofwel met een uitstel van maximaal 30 minuten. De startopstelling blijft dezelfde als voorheen. Alle rijders die, vóór het stilleggen van de startprocedure, aanwezig waren in de startzone of in de herstellingszone, worden toegelaten om de start te nemen van de nieuwe formatieronde.

Iedere rijder die poogt om de start opzettelijk te vertragen of uit te stellen, zal bestraft worden. Een en ander ter beoordeling van de Starter/Wedstrijdleiding.

Zodra de start is gegeven, zijn de wedstrijdvoorwaarden van kracht en is het verboden een rijder enige hulp te verlenen, tenzij voor het verplaatsen van een kart naar een veilige omgeving.

Art. 17.2. Stilstaande start voor karts met versnellingen

Op het einde van hun formatieronde nemen de rijders hun plaats in op de startopstelling. De Wedstrijdleider of één van zijn assistenten zal zich op de startlijn bevinden met opgeheven rode vlag.

Alle lichten zullen gedoofd blijven totdat de laatste kart zijn positie op de startopstelling heeft ingenomen. Als alle karts stilstaan op de startopstelling, zal een Official/Baancommissaris achteraan de startopstelling een groene vlag tonen. De Wedstrijdleider/Baancommissaris verlaten de baan, de rijders zijn onderworpen aan de orders van de Starter.

De Starter zal de rode lichten aanzetten. De start wordt beschouwd als gegeven, als de Starter alle rode startlichten heeft gedoofd.

Indien hij niet tevreden is over de startprocedure, dan zal hij de rode lichten niet doven en, indien aanwezig, de oranje knipperlichten ontsteken. Dit geeft aan dat er een extra formatieronde moet worden afgelegd. Ingeval van niet-aanwezigheid van oranje knipperlichten, wordt door alle baanposten de gele vlag gezwaaid.

Indien een rijder niet van start kan gaan is hij verplicht in de kart te blijven zitten en het probleem aan te geven door de arm in de lucht te steken.

Tijdens de formatieronde(n) is het verboden startsimulaties uit te voeren.

Bij een stilstaande start dient een rijder die achteraan komt zonder externe hulp terug te vertrekken en hij kan zijn oorspronkelijke plaats op de startopstelling niet meer innemen. Hij dient te vertrekken vanaf de laatste plaats op de startopstelling. De lege plaatsen op de startopstelling blijven dus leeg.

Art. 18. Onderbreking/Neutralisatie in de wedstrijd

Zie Artikel 2.20b van de Algemene Voorschriften CIK-FIA.

De Wedstrijdleiding kan beslissen een sessie te neutraliseren. Deze procedure zal enkel worden toegepast indien de baan versperd is of indien de rijders of officials in onmiddellijk fysiek gevaar zijn en de omstandigheden de stopzetting van de sessie of wedstrijd niet rechtvaardigen.

Als het bevel gegeven wordt om een sessie te neutraliseren, zal de Wedstrijdleider/Starter, indien aanwezig de oranje knipperlichten ontsteken en zullen alle baanposten de gele vlag zwaaien en zal er een bord "SLOW" worden getoond (geel bord, met de letters SLOW in het zwart) tot het einde van de neutralisatie.

Alle karts in de wedstrijd moeten zich in één rij plaatsen achter de leidende kart en het is absoluut verboden in te halen. Inhalen zal enkel toegelaten worden als een kart vertraagt omwille van een ernstig probleem.

De leidende kart zal het tempo aangeven tijdens de neutralisatie, aan een gematigd tempo dat door alle andere karts moet worden gevolgd, in een zo strak mogelijke formatie.

Tijdens de neutralisatie mogen de karts de herstellingszone binnenrijden, maar ze mogen slechts terug op de baan als een official dat toelaat. Een kart die opnieuw op de baan komt moet aan een aangepaste snelheid rijden tot het einde van de rij is bereikt van de achter de leidende kart rijdende rijders.

Als de Wedstrijdleiding beslist een einde te maken aan de neutralisatie, zullen de oranje knipperlichten worden gedoofd. Dat is voor de rijders het sein dat de neutralisatie bij de volgende passage over de start/finishlijn zal worden opgeheven. In de laatste ronde van de neutralisatie blijft het bord (blijven de borden) «SLOW» getoond en zullen de gele vlaggen stilstaand worden gepresenteerd.

De leidende kart zal een gematigd tempo blijven aanhouden. De vrijgave van de race zal door de Starter/Wedstrijdleider worden aangegeven door een groene vlag te zwaaien bij het overschrijden van de startlijn. Zolang de karts de start/finishlijn niet hebben overschreden op het einde van een neutralisatie, is elke inhaalbeweging verboden. Bij het naderen van de lijn, en met de gezwaaide groene vlag door de Starter/Wedstrijdleider, mag er door de rijders slechts worden versneld vanaf de voorafgaande gele lijn. De gele vlaggen en de borden “SLOW” zullen dan worden weggehaald en vervangen door gezwaaide groene vlaggen voor de duur van maximaal één ronde.

Elke afgelegde ronde onder neutralisatie zal tellen als een wedstrijdronde.

Als een sessie wordt beëindigd onder neutralisatie dan zullen de rijders een zwart/wit geblokte vlag gepresenteerd krijgen, als in een normale finishprocedure. Inhalen zal enkel toegelaten worden als een rijder vertraagt omwille van een ernstig probleem.

Art. 19. Stopzetten van de Wedstrijd

Wanneer het signaal tot stopzetten wordt gegeven door middel van de rode vlag:

- A. Tijdens de vrije training of tijdtraining: alle rijders vertragen onmiddellijk en rijden langzaam het assistentiepark in; alle op de baan achtergelaten karts worden verwijderd;
- B. Tijdens een kwalificatieheat of finale: alle rijders vertragen onmiddellijk en rijden langzaam het assistentiepark in, in de wetenschap dat:
 - De rangschikking van de wedstrijd de rangschikking is op het einde van de ronde voorafgaand aan de ronde waarin de rode vlag werd gegeven;
 - Er zich karts en/of hulpvoertuigen op de baan kunnen bevinden;
 - De baan volledig geblokkeerd kan zijn ten gevolge van een ongeval;
 - De weersomstandigheden de baan onberijdbaar kunnen gemaakt hebben.

Art. 20. Nieuwe Start

Zie Artikel 2.22 van de Algemene Voorschriften CIK-FIA.

Art. 21. Finish

Zie Artikel 2.23 van de Algemene Voorschriften CIK-FIA.

Art. 21.1. Finishlijn

De finish van een wedstrijd wordt gegeven op de finishlijn, zodra de leidende rijder ofwel

- de voorziene wedstrijdafstand integraal heeft afgelegd ofwel
- de grootst mogelijke afstand heeft afgelegd binnen de voorziene duur van de wedstrijd (zie tijdschema in het Bijzonder Reglement).

Als de finish van de wedstrijd wordt gegeven voordat de leidende rijder het voorziene aantal ronden integraal heeft afgelegd of de voorgeschreven tijd verstreken is, zal de wedstrijd als beëindigd worden beschouwd op het moment dat de leidende rijder de finishlijn overschreed in de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het stopsignaal werd gegeven, overeenkomstig Art. 19.

Als de finish van de wedstrijd wordt vertraagd, zal de wedstrijd als beëindigd worden beschouwd op het moment dat het wedstrijdeinde, onder normale omstandigheden, had moeten plaatsvinden.

Om een finish als geldig te laten beschouwen, moet de rijder de finishlijn rijdend hebben overschreden, gezeten achter het stuur van zijn kart en met draaiende motor.

Art. 21.2. Parc-Fermé

Na het geven van de finish van de wedstrijd moeten alle rijders zich met kart onmiddellijk naar het Parc-Fermé begeven, zonder te stoppen en zonder externe hulp (met uitzondering van de hulp van Baancommissarissen, indien noodzakelijk). Elke geklasseerde rijder die zich niet op eigen kracht met kart naar het Parc-Fermé kan begeven, wordt onder de controle van de Baancommissarissen geplaatst, die erover waken dat de kart op een reguliere wijze naar het Parc-Fermé gereden wordt. Zie Bijlage 1.

Art. 22. Klassement in het kader van een Wedstrijd en Prijsuitreiking

Op het einde van iedere wedstrijd(dag) vindt per klasse een prijsuitreiking plaats. De plaats en het exacte tijdstip ervan worden vermeld in het Bijzonder Reglement. Op deze prijsuitreiking worden de eerste drie rijders van elke klasse gehuldigd. Om de prijzen te kunnen ontvangen, dienen de rijders aanwezig te zijn bij de prijsuitreiking.

Art. 23. Tijdmeting (timing)

De tijdmeting gebeurt elektronisch. De aanwezigheid van een werkende transponder AMB TranX160 of AMB X2 is verplicht vanaf de vrije training, op straffe van boete van € 50,00. De rijder is verantwoordelijk voor de werking en de montage van de transponder (persoonlijk of gehuurd) volgens het verstrekte montageschema. Elke nalatigheid zal aanleiding geven tot het schrappen van alle gechronometeerde tijden.

Als een rijder zijn transponder verliest, kan hij in geen geval zijn tijden of rangschikking betwisten. Ter plaatse kan een rijder een transponder huren (à € 25,00 per wedstrijdweekeinde). Indien een rijder een door de organisator/promotor ter beschikking gestelde transponder verliest of beschadigt, zal deze aan hem in rekening worden gebracht tegen een bedrag van € 300,00 incl. BTW.

De huurtransponders worden aan de rijders ter beschikking gesteld in de tijdspanne voorafgaande aan de eerste vrije trainingssessie van hun klasse.

Art. 24. Incidenten

Zie Artikel 2.24 van de Algemene Voorschriften CIK-FIA.

Art. 24.1.

Een incident houdt een feit of reeks feiten in, waarbij één of meerdere rijders betrokken zijn (of iedere actie van een rijder, meegedeeld door de Feitenrechters aan de Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding, of genoteerd door de Sportcommissarissen en overgebracht aan de Wedstrijdleiding voor verder onderzoek), en waarbij:

- Een wedstrijd/sessie dient te worden stopgezet;
- Een overtreding begaan wordt tegen de Internationale Sportcode van de FIA of tegen de Algemene Voorschriften van de CIK-FIA of tegen onderhavig Sportief Reglement;
- Een valse start genomen wordt;
- De vertoonde vlaggen niet gerespecteerd worden;
- Één of meerdere karts tot een valse start gedwongen worden;
- Een ongeval veroorzaakt wordt;
- Een andere rijder van de baan gereden wordt;
- Een legale inhaalmanoeuvre van een rijder op een illegale manier verhinderd wordt;
- Een rijder op niet toegestane wijze gehinderd wordt tijdens een inhaalmanoeuvre.

Art. 24.2.

Een rijder (of rijders) die betrokken is (zijn) bij een incident mag het circuit niet verlaten zonder het akkoord van het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding. Het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding kan een straftijd van 10 seconden opleggen aan iedere rijder die een incident veroorzaakt heeft. Als een incident wordt veroorzaakt gedurende een tijdtraining, kan het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding de beste drie tijden uit die sessie annuleren. Het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding kan beslissen om een andere sanctie op te leggen.

Art. 25. Bestraffingen

In het kader van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME kan het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding rekening houden met eventuele bestraffingen/waarschuwingen opgelopen door een rijder tijdens voorgaande wedstrijden van het kampioenschap in kwestie. De organisator/promotor houdt een lijst bij van de opgelopen bestraffingen per rijder tijdens het geheel van de wedstrijden van een kampioenschap, en zal deze overhandigen aan de voorzitter van het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding van een wedstrijd.

| | A. Aanmelden op het Secretariaat | Sanctie |
|-----|---|--|
| 1. | Aanmelding na sluiting, zonder kennisgeving vooraf | Inschrijving geweigerd |
| 2. | Onjuiste of onsportieve houding | Diskwalificatie voor de wedstrijd (E) |
| | B. Tijdens Vrije Trainingen | |
| 3. | Rijden zonder zich te hebben aangemeld | Diskwalificatie voor de wedstrijd (E) |
| 4. | Niet-opvolgen van gele vlag, 1e keer | Waarschuwing |
| 5. | Niet-opvolgen van gele vlag, 2e keer | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de vrije trainingen |
| 6. | Gevaarlijk, onsportief rijgedrag, 1e keer | Waarschuwing |
| 7. | Gevaarlijk, onsportief rijgedrag, 2e keer | Diskwalificatie, uitsluiting van verdere deelname aan de vrije trainingen |
| 8. | Niet-opvolgen van de zwart/oranje vlag + startnummer na 3 weergaven aan de rijder | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de vrije trainingen |
| | C. Tijdens Tijdtraining | |
| 9. | Rijden zonder zicht te hebben aangemeld | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de tijdtrainingen |
| 10. | Niet-opvolgen van de gele vlag | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de tijdtrainingen |
| 11. | Gevaarlijk rijgedrag, onsportieve houding | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de tijdtrainingen |
| 12. | Niet-opvolgen van de zwart/oranje vlag + startnummer na 3 weergaven aan de rijder | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de tijdtrainingen |
| 13. | Externe hulp | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de tijdtraining en verlies van alle tijden |
| 14. | Ronde niet volledig afgelegd | Verlies van alle tijden (E) |

IAME SERIES NETHERLANDS-Nederlands Kampioenschap 2-Takt IAME

Sportief Reglement 2019 –Approved by KNAF onder Permitnr. **0107.19.043**

| | | |
|--|---|---|
| 15. | Ronde niet volledig afgelegd, onopzettelijk of ten gevolge van een ongeval | Verlies van de tijd van die ronde |
| 16. | Gewicht niet conform of technische non-conformiteit | Verlies van alle tijden (E) |
| 17. | Niet wegen direct na een tijdtraining of bij het binnenkomen van het assistentiepark | Verlies van alle tijden (E) |
| D. Tijdens de Kwalificatieheats en Finale | | |
| 18. | Hernemen van zijn plaats na de rode lijn (rollende start) of op de startopstelling (stilstaande start) na een technisch probleem op het moment van de start | Diskwalificatie voor verdere deelname aan de wedstrijd (E) (zwarte vlag + startnummer) |
| 19. | te vroeg of te laat starten tijdens een rollende of stilstaande start | Tijdstraf van 10 seconden |
| 20. | Zijn plaats verlaten of buiten de rijstrook gaan (gedeeltelijk: 2 wielen) voor het overschrijden van de startlijn (rollende start) of het doven van de startlichten | Tijdstraf van 3 seconden |
| 21. | Zijn plaats verlaten of buiten de rijstrook gaan (geheel: 4 wielen) voor het overschrijden van de startlijn (rollende start) of het doven van de startlichten | Tijdstraf van 10 seconden |
| 22. | Niet-opvolgen van gele vlag, 1e keer | Tijdstraf van 5 seconden |
| 23. | Niet-opvolgen van gele vlag, 2e keer | Tijdstraf van 10 seconden |
| 24. | Niet-opvolgen van blauwe vlag, 1e keer | Waarschuwing |
| 25. | Niet-opvolgen van blauwe vlag, 2e keer | Tijdstraf van 5 seconden |
| 26. | Niet-opvolgen van de zwart/oranje vlag + startnummer na 3 weergaven aan de rijder | Zwarte vlag + startnummer: Diskwalificatie voor verdere deelname aan de wedstrijd (E) |
| 27. | Externe hulp | Zwarte vlag + startnummer: Diskwalificatie voor verdere deelname aan de wedstrijd (E) |
| 28. | Ronde niet volledig afgelegd, onopzettelijk of ten gevolge van een ongeval zonder winst voor de rijder | Laatste waarschuwing: Z/W-vlag + startnummer |
| 29. | Ronde niet volledig afgelegd met winst voor de rijder | Tijdstraf vrije keus naar oordeel Wedstrijdleader/Sportcommissarissen gelet op de behaalde tijdwinst. |
| 30. | Zonder opzet afwijken | Tijdstraf van 5 seconden |
| 30 b. | Onaangepast agressief rijgedrag | Tijdstraf van 10 seconden |
| 31. | gevaarlijk, onsportief rijgedrag | Zwarte vlag + startnummer: Diskwalificatie, uitsluiting van verdere deelname aan de wedstrijd (E) |
| E. In algemeen tijdens de Wedstrijd | | |

| | | |
|-----|---|--|
| 32. | Gevaarlijk binnenrijden van de pitstraat | Startverbod of tijdstraf van 10 seconden |
| 33. | Niet gehoorzamen aan de instructies van de verantwoordelijke pré-grid | Startverbod of tijdstraf van 10 seconden |
| 34. | Onsportief gedrag van de rijder en/of een begeleider gedurende de duur van de wedstrijd | Diskwalificatie, uitsluiting van verdere deelname aan de wedstrijd (E) |
| 35. | Rijden in het park der rijders | Startverbod |
| 36. | Laten draaien van de motor in het park der rijders (strikt verboden) | Startverbod voor de tijdtraining, de kwalificatieheats of de finale |
| 37. | Rijden met open vizier bij droog weer, 1e keer | Waarschuwing |
| 38. | Rijden met open vizier bij droog weer, 2e keer | Tijdstraf van 10 seconden |
| 39. | Gewicht niet conform of wegen | Geklasseerd als laatste met 0 punten of Diskwalificatie in de tijdtraining |
| 40. | Motornummer verschillend van de technische fiche of niet-geregistreerd of niet-conform motortype voor de klasse | Diskwalificatie, uitsluiting van verdere deelname aan de wedstrijd (E) |

Art. 26. Technische Controle

Art. 26.1.

De organisator/promotor van de wedstrijd zal het benodigde personeel ter beschikking stellen voor het beheer van het Parc-Fermé. Hij moet eveneens in een minimum van 2 portofoons voorzien die rechtstreeks in verbinding staan met de Wedstrijdleiding: één portofoon voor de Technische Commissarissen en één portofoon voor de Voorzitter van het College der Sportcommissarissen en/of Hoofdwedstrijdleider. De organisator/promotor stelt een lokaal ter beschikking aan de Technische Commissarissen en/of Wedstrijdleiding, met daarin 2 tafels, een aansluiting op het elektriciteitsnet en indien mogelijk een Tv-scherm dat de resultaten van de betrokken sessie weergeeft.

Art. 26.2.

Het gewicht van een kart dient gecontroleerd te worden op een nauwkeurige weegschaal, die minimaal tot 200 kg kan aanduiden.

De organisator/promotor is verplicht het geldige ijkingsbewijs (maximum 2 jaar oud) voor te leggen aan de Technische Commissarissen. De organisator/promotor is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van deze weegschaal, evenals voor de geijkte gewichten.

De weegschaal zal niet mogen verplaatst worden gedurende de hele duur van de wedstrijd. De weegschaal moet ter beschikking zijn vanaf de vrije training, bij voorkeur bij de ingang van het Parc-Fermé en in een beschermde zone die makkelijk bereikbaar is.

Art. 26.3.

De technische controle van de motor (volledige demontage), van brandstof, van chassis etc. kan op ieder moment van de wedstrijd gebeuren, en dit zonder voorafgaande mededeling van de Technische Commissarissen of Sportcommissarissen. De technische controle van een onderdeel kan ook plaatsvinden ten gevolge van een protest, dat ingediend werd in overeenstemming met de Internationale Sport Code van de FIA en in overeenstemming met de Nationale Reglementen van de betrokken ASN's. Een technisch protest dient vergezeld te gaan van de volgende waarborg:

Als genoemd in het Reglement Technische Protesten (versie 2019) Sectie Karting KNAF:

- a. Bij protesten tegen ophanging, wielen, stuurinrichting, chassis, carrosserie, remmen, gewicht.: € 150,--.
- b. Bij protesten tegen het inlaatsysteem of uitlaatsysteem: € 150,--.
- c. Bij protesten tegen de motor: € 250,--.
- d. Bij protesten tegen de brandstof: € 350,--.

Art. 26.4.

Als materiaal/onderdeel niet-conform wordt verklaard, dan moet dit ter beschikking blijven van de Technische Commissie. Weigering de Technische Controle te ondergaan, heeft automatisch en onherroepelijk de diskwalificatie van de rijder uit de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME tot gevolg. De deelnemer is volledig verantwoordelijk voor de conformiteit van zijn materiaal. De Technische Controle mag het gedemonteerde materiaal/onderdeel behouden, zolang dat nodig is voor de Technische Nacontrole. De niet-conforme onderdelen worden bewaard tot het einde van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME.

Het geheel van het materieel zal behouden worden tot en met de officiële bekendmaking van de einduitslag. Wanneer, ten gevolge van een protest, een definitieve beslissing genomen wordt betreffende de al dan niet conformiteit van de motor of van de brandstof, zal de financiële regeling van het geschil als volgt geschieden:

1. De aanklager heeft gelijk

- a. de aanklager wordt integraal terugbetaald;
- b. de foutieve deelnemer zal de demontagekosten dragen;
- c. de foutieve deelnemer moet een bedrag gelijk aan de waarborg betalen aan de KNAF;
- d. de foutieve deelnemer verliest alle in betreffende wedstrijd behaalde punten;
- e. de foutieve deelnemer wordt uitgesloten uit het IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME in het geval van niet-conforme cilinderinhoud;
- f. de foutieve deelnemer kan voor de Nationale Sportrechtbank/CAR gedaagd worden.

2. De aanklager heeft geen gelijk

- a. de aanklager verliest de demontagekosten;
- b. de borgstelling wordt gestort aan de KNAF;
- c. de vrijgesproken deelnemer ontvangt de demontagekosten.

Art. 27. Bijzondere voorzieningen

Art. 27.1. Voorbumper en montagekit voorbumper (met uitzondering van de klasse X30 Super Shifter)

Het gebruik van de montagekit CIK/FIA 2015-2020 en een CIK/FIA 2015 gehomologeerde voorbumper (of compatibel met de nieuwe montagekit CIK/FIA 2015-2020 gehomologeerd) is verplicht. De technische commissie behoudt zich het recht voor om een voorbumper of zijn onderdelen te weigeren die niet beantwoorden aan de vereiste normen met als doel regelmatige aanrijdingen te vermijden (verplichte conditie voor de bumpers van voor CIK/FIA 2015-2020).

Op het moment van arriveren van de rijders in het Assistentiepark dienen de voorbumpers NIET gemonteerd te zijn.

Art. 27.2. Straffen bij niet conformiteit voorbumper

De zwarte vlag met oranje bol + startnummer (technisch probleem) zal - niet systematisch - getoond worden aan de rijders wiens voorbumper niet in de correcte positie staat.

In dit geval, zal na verificatie van de feiten door een official (Wedstrijdleiding, Feitenrechter, Sportcommissaris) een tijdstraf van 5 seconden toegekend worden.

Deze straf is toepasbaar op basis van de bevinden van een official (Wedstrijdleiding, Feitenrechter, Official, Sportcommissaris) en/of rapport van de Technische Commissie, bij het overschrijden van de finishlijn, terugkerende naar het Assistentiepark of voordat de verplichte weging op de weegschaal heeft plaatsgevonden.

De sanctie is onbetwistbaar en zonder beroepsmogelijkheid. De betreffende rijder zal van de straf in kennis worden gesteld in het Parc-Fermé en zal worden uitgenodigd om het rapportageformulier te ondertekenen. De rapportage wordt overhandigd aan de (Commissie van) Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding. De straffen zijn onmiddellijk toepasbaar. De betreffende rijders zullen niet worden gehoord door de (Commissie van) Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding. De straf wordt uitsluitend gegeven indien de voorbumper volledig los is gekomen van de houder/systeem.

Een rijder die opzettelijk het loskomen van een voorbumper veroorzaakt bij een andere rijder (feit vastgesteld door een official of een feitenrechter), zal bestraft worden met diskwalificatie in de betreffende tijdtraining, kwalificatieheat of finale.

Het is verboden dat de rijders zelf hun voorbumper terug aanbrengen, zowel op de baan (ook op de “pick-up wagen”) als in de terugrijzone, op straffe van diskwalificatie in de tijdtraining, de kwalificatieheats of de finale.

Elke vastgestelde wijziging van het CIK/FIA gehomologeerde montagesysteem of zijn onderdelen zal de diskwalificatie van de rijder voor het betreffende wedstrijdonderdeel met zich meebrengen en dit zonder beroepsmogelijkheid.

Art. 27.3. Technische Tekeningen n°2c en n°2d

Zie bijlage.

Art. 28. Protest – Beroep - Boete

Protesten kunnen enkel ingediend worden door een deelnemer in de klasse waarin deze deelneemt. Het protest moet vergezeld zijn van een borg van € 250,00.

Voor de juiste procedure wordt verwezen naar het KNAF Reglementboek 2019.

In geval van een protest op technisch gebied, zullen alle gedemonteerde onderdelen ter beschikking blijven van de Technische Commissie, en dit tot en met de beëindiging van de procedure.

Alle boetes dienen cash betaald te worden aan het College van Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding voor verdere deelname aan de wedstrijd.

Art. 29. Bevoegdheden

Bij een wedstrijd van de IAME SERIES NETHERLANDS-NK 2-Takt IAME worden de Wedstrijdleiding, de Wedstrijdsecretaris en de Starter goedgekeurd door de KNAF. De andere verantwoordelijken worden aangewezen door de organisator/promotor.

IAME SERIES NETHERLANDS-Nederlands Kampioenschap 2-Takt IAME

Sportief Reglement 2019 –Approved by KNAF onder Permitnr. 0107.19.043

De Sportcommissarissen en de Technische Commissarissen worden eveneens aangewezen door de KNAF. Alle officials die vermeld worden in het Bijzonder Reglement, dienen houder te zijn van een geldige licentie voor de betreffende functie.

Art. 30. Verslag – Officiële Documenten tijdens de wedstrijd

Het uithangen van officiële documenten, inclusief de beslissingen van het College der Sportcommissarissen en/of Wedstrijdleiding, en de uitslagen van elke heat, dient altijd te gebeuren aan het Officiële Publicatiebord. De exacte locatie van dat Officiële Publicatiebord wordt opgenomen in het Bijzonder Reglement. Het uur en datum dienen tevens vermeld te worden op de officiële documenten, evenals de handtekeningen van de Sportcommissarissen.



BIJLAGE 1

INDELING Paddock, Assistentie parken, Pré-Grid, Parc-Fermé

DEFINITIES

Paddock

Het door de baaneigenaar als rennerskwartier aangewezen deel c.q. delen van het terrein.

Assistentie Park "Start"

Zone gelegen tussen de paddock en de Pré-Grid met beperkte toegang, waar de rijder en slechts één van zijn mecaniciens aanwezig mogen zijn.

Assistentie Park "Finish"

Zone gelegen tussen de baan en de paddock met beperkte toegang, waar de rijder en slechts één van zijn mecaniciens aanwezig mogen zijn.

Pré-Grid

Zone waar de karts op de grond worden geplaatst en op een aangewezen positie worden geplaatst in afwachting van de start van de opwarmronde.

Parc-Fermé

Gesloten zone, gelegen naast het Assistentie Park "Finish", waar het materiaal wordt geparkeerd tijdens reglementaire periodes "en/of" in afwachting van controles.

Alleen de officials die de controles uitvoeren en de betrokken mecaniciens mogen deze zone betreden en hierin aanwezig zijn.

Geen enkele ingreep aan de kart is toegestaan zonder toestemming van een official.

STANDAARD CONDITIES

Het starten van motoren is verboden in de Assistentie Parken "Start" en "Finish", Parc-Fermé, alsmede op de Pré-Grid voordat het bord "Motor" of "Engine" wordt getoond.

Na een gemotiveerd verzoek en na toestemming van en onder de controle van de verantwoordelijke official, kan van deze regel worden afgeweken.

Teammanagers en rijders

De Team Managers en rijders hebben toegang tot de Assistentie Parken "Start" en "Finish" en de Pré-Grid. Ze moeten daartoe hun pas – die hen alleen door de organisator kan zijn verstrekt op naam - zichtbaar dragen en ongevraagd tonen bij het betreden van deze zones. Zij mogen op geen enkele manier werkzaamheden van welke aard ook verrichten in deze zones, behalve op verzoek van een official.

Assistentie Park "Start"

Uitsluitend de montage en demontage van de wielen, de aanpassing van de breedte van de kart en het instellen van de bandenspanning zijn toegestaan in deze zone.

Elke ingreep omwille van de veiligheid kan alleen plaatsvinden met toestemming van een official.

Assistentie Park "Finish"

Alleen de controle van bandenspanning is toegestaan in deze zone.

Elke werkzaamheid aan de kart is uitsluitend toegestaan na toestemming van een official.

Pré-Grid

Alleen de controle van de bandenspanning is toegestaan in deze zone.

Het sluiten van de Pré-Grid - Sluitingstijd

De zogenaamde “Sluitingstijd” is het tijdstip waarop de Pré-Grid wordt gesloten.

Elke rijder moet de toegangspoort tot de Pré-Grid zijn gepasseerd voor de “Sluitingstijd”. Een claxon op luchtdruk zal worden gebruikt om aan te kondigen dat over 5 minuten de toegangspoort zal worden gesloten.

Elke rijder die arriveert nadat de toegangspoort is gesloten, zal geen toestemming krijgen om de Pré-Grid te betreden.

Op het moment dat de rijders het sein krijgen voor het wegrijden voor de opwarmronde en een kart niet start, wordt elke ingreep in welke vorm ook door de mecaniciens bestraft met terugplaatsing naar de laatste startplaats van betreffende sessie.

De niet-naleving van deze bepalingen zal leiden tot het tonen van de zwarte vlag aan- en diskwalificatie van betreffende rijder in betreffende sessie.

BIJZONDERE VOORWAARDEN

In het geval van een plotselinge verandering van het weer, op het moment dat de rijders opgesteld staan op de Pré-Grid, is alleen de Wedstrijdleiding bevoegd tot het nemen van het besluit om de start uit te stellen.

In dat geval wordt aan alle rijders toegestaan om terug te keren naar de het Assistentie Park “Start” teneinde hen in staat te stellen om de kart te veranderen naar een regen configuratie, onder toezicht van officials.

In dit geval zal slechts worden toegestaan:

- de demontage en montage van de wielen
- de afstelling van de breedte van de voor- en achterzijde van de karts
- controle en aanpassing van de bandenspanning
- de vervanging van de bougie
- het draaien/keren van de airbox of het aanbrengen van regenprotectie.

Deze interventies mogen uitsluitend worden uitgevoerd door de rijder en/of zijn mecaniciens.

Alle andere ingrepen dan wel vormen van assistentie zijn verboden.

De niet-naleving van deze bepalingen zal leiden tot het tonen van de zwarte vlag aan- en diskwalificatie van betreffende rijder in betreffende sessie.