



Hoofdstuk 1: Karting Definities

Art. 1: Definities:

Overeenkomstig het Hoofdstuk Definities & Classificaties (blz. 72-75 van het Jaarboek 2008 van de C.I.K.-F.I.A.)

Verzamelen van gegevens:

Elk systeem, al dan niet voorzien van een geheugen, geïnstalleerd op een kart, waarmee de rijder of het team tijdens of na een wedstrijd gegevens kan lezen, verzamelen, tonen, opslaan en / of doorsturen.

Telemetrie:

Gegevenstransmissie tussen een kart in beweging en een externe eenheid.

Maximum:

De grootste waarde die kan bereikt worden door een variabele; de bovengrens.

Minimum:

De kleinste waarde die kan bereikt worden door een variabele; de ondergrens.

Categorie:

De rangschikking van karts in functie van enerzijds hun technische kenmerken en anderzijds de toelatingsvoorwaarden voor hun piloten.

Het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 is opgesplitst in twee categorieën:

- C.I.K.-F.I.A. Categorieën: KF3, KF2 en KZ2.
- Nationale Categorieën: Mini (Parilla Swift ; Micromax & WTP) en Cadet.

Originele Onderdelen:

De standaardonderdelen waarnaar alle merktekens of elke meting wordt teruggevoerd.

Constructeur:

De natuurlijke persoon of rechtspersoon die houder is van een C.I.K.-F.I.A. homologatie of van een geldige C.I.K.-F.I.A. registratie.

**Voorzitter van de Technische Commissarissen:**

De voorzitter van de Technisch Commissarissen wordt aangeduid door R.A.C.B. Sport en is verantwoordelijk voor alle Technische Controles. Hij heeft het volledige gezag over alle Technische Commissarissen.

Merk:

De benaming die door een constructeur wordt gegeven aan een product. Hieronder kunnen we meerdere modellen, types of versies verstaan.

Vertrek-Assistentiepark:

De zone tussen de Paddock en de Pré-Grille, alwaar de rijder en één van zijn mecaniciens overgaan tot het monteren van de banden, die bewaard werden in het "Parc Fermé", en dit voor de kwalificatieritten of de wedstrijden. Deze zone is slechts beperkt toegankelijk.

Aankomst-Assistentiepark:

De zone tussen de omloop en de Paddock, alwaar de rijder en één van zijn mecaniciens overgaan tot het demonteren van de banden, die bewaard zullen blijven in het "Parc Fermé", en dit na de kwalificatieritten of de wedstrijden of nadat het materiaal onder "Parc Fermé"-voorwaarden werd geplaatst.

Wedstrijdleader:

De Wedstrijdleader beschikt over de volledige bevoegdheid omtrent:

- de controle over het verloop van de vrije trainingen;
- de controle over het verloop van de kwalificatieritten;
- de controle over het verloop van de wedstrijden (en eventuele reeksen);
- de controle over het naleven van de timing: indien hij dit nodig acht, dan kan hij een voorstel doen aan het College der Sportcommissarissen teneinde de timing te wijzigen en dit conform de Internationale Sportcode van de F.I.A. en het onderhavige Sportreglement;
- het laten stoppen van karts, in overeenstemming met de Internationale Sportcode van de F.I.A. en het onderhavige Sportreglement;
- het stopzetten van trainingen, kwalificatieritten, wedstrijden (en eventuele reeksen), als hij de voortzetting ervan gevaarlijk acht, en dit in overeenstemming met de Internationale Sportcode van de F.I.A. en het onderhavige Sportreglement;
- verzekeren dat de nieuwe startprocedure gebeurt volgens de heersende regels;



- het leiden van de briefing;
- het vragen dat een kart die bij een ongeval betrokken was, tegengehouden en gecontroleerd wordt door de Technische Commissarissen.

Starter:

De aangeduide Starter zal, vanaf het ogenblik dat de piloten onder het toezicht van de Starter zijn, tot en met het geven van de start, alle taken van Wedstrijdleider waarnemen.

Gedurende deze periode is hij hoofdzakelijk en specifiek verantwoordelijk voor:

- het tonen van de zwarte vlag aan een rijder die in overtreding is met de startprocedure;
- het stopzetten van de formatieronde en dus opnieuw te beginnen met de startprocedure.

Nadat de Starter de effectieve start heeft gegeven, neemt de Wedstrijdleider opnieuw de controle van de wedstrijd over. Vanaf dat moment neemt de Starter de taak van feitenrechter op zich.

Homologatiefiche:

Elk model van een chassis, een motor of van ander materiaal dat door de C.I.K.-F.I.A. werd gehomologeerd, moet het voorwerp uitmaken van een beschrijvende fiche: de zogenaamde Homologatiefiche. Op deze Homologatiefiche worden de kenmerken aangegeven via dewelke het genoemde model kan worden geïdentificeerd.

Het vertonen van de Homologatiefiche kan worden vereist door een Technische Commissaris, en dit zowel bij de Technische Controle als voor het vertrek. Bij het niet vertonen van de Homologatiefiche, zal de Technische Commissaris het recht hebben om de deelname van de betrokken deelnemer te weigeren.

Bij de levering van zijn materiaal (chassis, motor,...) is de Constructeur eraan gehouden eveneens de overeenkomstige Homologatiefiche te leveren.

Een Homologatiefiche is op volgende wijze samengesteld:

- een basisfiche die het basismodel beschrijft;
- een zeker aantal bijkomende bladeren, die de homologatie-extensies beschrijven (niet noodzakelijk).

Deelnemer:



Elke natuurlijke persoon of rechtspersoon die deelneemt aan een competitie en die verplicht voorzien dient te zijn van een deelnemersvergunning. Deze persoon is dan ook juridisch en sportief aansprakelijk / verantwoordelijk.

Rijder:

De persoon die een voertuig bestuurt in een wedstrijd en verplicht voorzien dient te zijn van een vergunning.

Hoofdstuk 2: Algemene Voorschriften

Art. 2: Algemeenheden:

Enkel R.A.C.B. Sport is door de C.I.K.-F.I.A. erkend voor het beheer van de kartingsport in België.

De Werkgroep Karting verzekert de organisatie en de ontwikkeling van de kartingsport in België. Dit in overeenstemming met de voorschriften van de Internationale Sportcode van de F.I.A., evenals met de heersende C.I.K.-F.I.A. Reglementen; behoudens bij uitzonderlijke bepalingen in de heersende Nationale Reglementering.

Voor alles wat niet in huidig Sportreglement vermeld wordt, wordt verwezen naar de geldende C.I.K.-F.I.A. Reglementering. Bij eventuele discussie wordt ook op deze Reglementering teruggevallen.

Art. 3: Sportvoorschriften:

Art. 3.1: Toepassing van de Algemene Voorschriften

Alle bijzondere wedstrijdreglementen voor de wedstrijden die ingeschreven zijn op de kalender van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008, moeten in overeenstemming zijn met de Internationale Sportcode van de F.I.A. en haar Bijlagen; met de Officiële Bulletins van de F.I.A. en de C.I.K.-F.I.A.; met de Algemene Voorschriften die toepasbaar zijn op de C.I.K.-F.I.A. Internationale Kartingwedstrijden en met het onderhavige Sportreglement.

Alle betrokken partijen (F.I.A.; R.A.C.B. Sport; organisator, promotor, circuit-uitbater, officials, deelnemers, teamchefs, rijders en hun aangestelden) verbinden zich ertoe deze regels steeds toe te passen en er over te waken.

Voor alles wat niet in huidig Sportreglement vermeld wordt; wordt verwezen naar de geldende C.I.K.-F.I.A. Reglementering. Bij eventuele discussie wordt ook op deze Reglementering teruggevallen.

Alles wat niet expliciet wordt omschreven in onderhavig Sportreglement of in de geldende C.I.K.-F.I.A. Reglementering, is verboden.



Wijzigingen aan het onderhavige Sportreglement worden bekendgemaakt door middel van additieven aan dit Reglement. Alle betrokken partijen zullen hiervan op de hoogte worden gebracht.

De titels van dit document worden alleen uit zorg voor de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Reglement.

Art. 3.2: Organisatie van de Meetings

De meetings van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 mogen enkel ingericht worden op permanente en door de C.I.K.-F.I.A. gehomologeerde omlopen. Dit daarenboven in de configuratie van de omloop die gelijkstaat aan de maximale lengte van de omloop.

Art. 3.3: Verplichtingen van de Organisator

De Organisator van een meeting tellend voor het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 verbindt er zich toe om wedstrijden te organiseren voor alle klassen die voorzien werden in het Belgisch Kampioenschap Karting 2008: Mini, Cadet, KF3, KF2, KZ2, Boxer 30 en NBMC. Dit bovendien onafhankelijk van het aantal ingeschreven rijders per klasse.

De Organisator organiseert de meeting in overeenstemming met de gebruikelijke eisen van R.A.C.B. Sport.

Art. 3.4: Algemene Voorwaarden

De deelnemer is ertoe verplicht ervoor te zorgen dat alle bij hun deelname betrokken personen de bepalingen van de Internationale Sportcode van de F.I.A., van de geldige C.I.K.-F.I.A. Reglementeringen, van het Technische Reglement en van het Sportreglement naleven.

Op elk ogenblik van een meeting is de deelnemende rijder gezamenlijk en solidair met de deelnemer verplicht tot de naleving van het geheel van de bepalingen van de Internationale Sportcode van de F.I.A. en van onderhavig Reglement.

Alle deelnemers moeten ervoor zorgen dat hun karts vodoen aan de conformiteitsvoorwaarden en de veiligheidsvoorwaarden en dit tijdens de volledige duur van de meeting (het begin van de meeting zijnde de niet-kwalificatieritten op zaterdagochtend).

Alle personen die op gelijk welke manier betrokken zijn bij een deelnemende kart of die zich om gelijk welke reden in de Paddock, in het Vertrek-Assistentiepark, in het Aankomst-Assistentiepark of op de omloop bevinden, moeten de heersende Reglementen naleven.



Art. 4: Registratie van het Materiaal & Administratieve Controles:

§1

De inleidende Administratieve Controles vinden plaats op vrijdagnamiddag tijdens de vrije trainingen en / of op zaterdagmorgen, bij het begin van de meeting.

De niet-kwalificatieritten en de kwalificatieritten vinden volgens eenzelfde verloop plaats op zaterdagmorgen en op zondagmorgen. De registratie van het materiaal gaat door op zaterdag. De eigenlijke wedstrijden (finales) vinden vervolgens volgens eenzelfde verloop plaats op zaterdagnamiddag en op zondagnamiddag.

De duur van de niet-kwalificatieritten bedraagt 20 minuten voor de klassen Cadet, KF3, KF2, KZ2. De duur van de niet-kwalificatieritten bedraagt 15 minuten voor de klasse Mini. De duur van de kwalificatieritten bedraagt 8 minuten voor elke klasse.

De Bijgevoegde Series Boxer 30 en NBMC worden elk over een wedstrijddag verreden (voor de concrete timing ervan: zie het Bijzonder Wedstrijdreglement van elke meeting).

§2

Tijdens de registratie van het materieel en de inleidende Administratieve Controle moeten de rijder en de deelnemer alle gevraagde documenten en gegevens bij zich hebben. Het exacte tijdstip en de exacte locatie van deze controles wordt vermeld in het Bijzonder Wedstrijdreglement van elke meeting.

Rijders en deelnemers die niet tijdig opdagen voor deze controles, krijgen geen toelating om deel te nemen aan de meeting. Als zij blij kunnen geven van uitzonderlijke omstandigheden (overmacht), kan het College van Sportcommissarissen een afwijking toestaan op deze regel.

Als een deelnemer onmogelijk persoonlijk aanwezig kan zijn op een meeting, dan moet hij zijn vertegenwoordiger schriftelijk aanduiden. Dit document dient de vertegenwoordiger dan te overhandigen aan het Wedstrijd-secretariaat en dit vóór de Administratieve Controle plaatsvindt.

§3

Bij de Administratieve Controle moet de rijder zijn vergunning voorleggen, evenals een deelnemersvergunning.



Elke deelnemer dient tevens in het bezit te zijn van een poederbrandblusser van minimaal 6KG, die gekoppeld is aan het kartnummer. Het bezit van zo'n poederbrandblusser kan op elk tijdstip van de meeting gecontroleerd worden. Indien de deelnemer niet in het bezit blijkt te zijn van de poederbrandblusser, wordt dit voorgelegd aan het College der Sportcommissarissen.

§4

De Technische Controle & Technische Nazichten worden uitgevoerd door daarvoor aangeduide officials (Technische Commissarissen). Deze zijn dan verantwoordelijk voor de organisatie van de Assistentieparken en / of van het "Parc Fermé". Deze officials zijn als enigen gemachtigd om binnen deze zones instructies te geven aan de deelnemers / rijders.

De Technische Commissarissen mogen op elk moment van de meeting:

- de conformiteit van de kart of van de rijdersuitrusting nagaan;
- eisen dat een kart gedemonteerd wordt door de deelnemer of de tuner, teneinde na te gaan of alle toelatingsvoorwaarden en / of conformiteitsvoorwaarden worden nageleefd;
- aan de deelnemer de voorlegging vragen van elk proefmonster of onderdeel dat zij nuttig achten.

Elke kart die na de registratie bij de Technische Commissarissen, wordt gedemonteerd, gewijzigd en / of hersteld, zodanig dat de veiligheid of de conformiteit ervan in gevaar wordt gebracht, moet opnieuw ter goedkeuring worden aangeboden bij de Technische Commissarissen. Deze regel geldt eveneens voor karts die betrokken zijn bij een ongeval dat gelijkaardige gevolgen heeft.

Daarenboven mag de Wedstrijdleider vragen dat elke kart die bij een ongeval was betrokken, wordt tegengehouden en wordt gecontroleerd door de Technische Commissarissen.

Het aanbieden van een kart bij de registratie van het materiaal wordt beschouwd als een impliciete verklaring van conformiteit.

§5

Elke deelnemer ontvangt bij de Administratieve Controle een registratiefiche voor het materieel. Alle bijkomende details betreffende het materieel moeten op dit formulier worden vermeld vooraleer het materieel wordt voorgelegd ter registratie. Een onvolledige fiche wordt geweigerd door de Technische Commissarissen.

Het wedstrijdnummer, de naam en nationaliteit van de rijder en eventuele publiciteitsteksten moeten reeds op de kart zijn aangebracht bij de registratie



van het materieel. De karren van de mecaniciens moeten zijn uitgerust met een plaat, in hetzelfde kleur als de startnummers voor de klasse waarin hun rijder uitkomt, met daarop het startnummer van de desbetreffende rijder.

Rijdersuitrustingen die niet beantwoorden aan de heersende C.I.K.-F.I.A.-normen worden door de Technische Commissarissen in beslag genomen voor de duur van de meeting.

§6

Tijdens wedstrijden, is elke herstelling aan de kart verboden buiten de daarvoor voorzien herstellingszone. De rijder mag alleen assistentie krijgen in deze zone, die tijdens de briefing wordt toegelicht. Buiten deze zone is geen enkele externe hulp toegelaten.

Het is bovendien expliciet verboden om aan boord van de kart gelijk welk gereedschap of wisselstuk te bewaren.

Art. 5: Toegang tot de Omloop:

Enkel de Officials die worden vermeld in het Bijzonder Wedstrijdreglement van de meeting en de Organisatoren hebben toegang tot de omloop.

De vertegenwoordigers van de pers hebben geen toegang tot de omloop, tenzij ze hiervoor uitdrukkelijk de toelating hebben verkregen van de Organisator. Zij moeten bovendien alle veiligheidsvoorschriften naleven die opgelegd worden door de Officials en de Organisator.

Art. 6: Parc Fermé:

Enkel de Technische Commissarissen, evenals de Sportcommissarissen, mogen het "Parc Fermé" betreden. Er mag geen enkele interventie worden uitgevoerd aan de kart zonder daarvoor de toelating te hebben gekregen van de Technische Commissarissen.

Na het tonen van de zwart-wit geblokte vlag (finishvlag) is de "Parc Fermé"-regelgeving van toepassing op de zone tussen de aankomstlijn en de weging. Vóór die weging is het overigens verboden om de bandendruk te nemen.

De Organisator moet een voldoende groot en afgeschermd "Parc Fermé" voorzien en moet tevens waarborgen dat geen enkele onbevoegde persoon dit "Parc Fermé" kan betreden.

Art. 7: Algemene Veiligheid:

§1



Het is voor de rijders ten strengste verboden om met hun kart in tegengestelde richting op de omloop te rijden.

Tijdens de niet-kwalificatieritten, de kwalificatieritten, de wedstrijden (en eventuele reeksen) heeft een rijder die met zijn kart stilvalt, enkel het recht om te proberen te herstarten als hij zich buiten de ideale rijlijn opstelt en als hij geen gevaar / hinder oplevert voor de andere rijders.

Indien de kart niet onmiddellijk herstart, moet deze zo snel als mogelijk van de omloop worden verwijderd, teneinde geen gevaar / hinder op te leveren voor de andere rijders. Als een rijder in de onmogelijkheid verkeert een kart al rijdend van de omloop te verwijderen, dan is het de plicht van de Baancommissarissen om hem bijstand te verlenen. Echter, als de kart herstart dankzij dergelijke bijstand, dan wordt deze uitgesloten uit de rangschikking van de betrokken sessie (niet-kwalificatierit; kwalificatierit; wedstrijd).

De rijder dient verplicht in de buurt te blijven van de kart tot het einde van de betrokken sessie. Enkel omwille van medische redenen of veiligheidsredenen mag een uitzondering gemaakt worden op deze regel. De rijder mag in geen enkel geval terugkeren naar het Assistentiepark om materiaal voor de herstelling van de kart te halen.

§2

Een rijder die tijdens een sessie zijn helm afzet, wordt beschouwd als een rijder die heeft opgegeven en mag dus niet opnieuw vertrekken.

Na de sluiting van de omloop door de Wedstrijdleider mag er tijdens en na de sessie niemand de omloop betreden, behalve de Baancommissarissen tijdens de uitvoering van hun taken en de rijder terwijl hij rijdt. Dit blijft zo totdat alle betrokken karts, al dan niet rijdend, het Aankomst-Assistentiepark en / of het "Parc Fermé" bereiken hebben.

§3

Geen enkele rijder mag tijdens de sessie de Herstellingszone verlaten, zonder daarvoor de toestemming gekregen te hebben van de betrokken Commissaris(sen).

Elke rijder die de intentie heeft de omloop te verlaten en / of terug te keren naar het Assistentiepark en / of te stoppen in de Herstellingszone, zal hierbij die intentie duidelijk kenbaar maken ten overstaan van de andere rijders. Hij doet dit door zijn arm omhoog te steken en vergewist er zich tevens van dat het manoeuvre zonder gevaar kan uitgevoerd worden.

§4



Tijdens de wedstrijd, en op bevel van de Wedstrijdleider, moet een rijder wiens kart niet voldoet aan het Technisch Reglement halt houden in de Herstellingszone en de non-conformiteit herstellen alvorens de omloop terug op te rijden. Deze regel geldt niet wanneer de inbreuk wordt vastgesteld tijdens de laatste ronde.

Rijders die deelnemen aan de niet-kwalificatieritten, de kwalificatieritten en / of de wedstrijden, dienen altijd hun volledige uitrusting te dragen, zoals die gedefinieerd wordt in het Technisch Reglement. Indien een rijder niet aan deze regel voldoet, zal hem de start tot de sessie geweigerd worden door de Technische Commissarissen.

Aanrijdingen die het gevolg zijn van een vrijwillige en opzettelijke richtingsverandering; van een afwijking van de ideale rijlijn; van het vroegtijdig of onnodig hard remmen, kunnen allen de uitsluiting uit de wedstrijd tot gevolg hebben. De rijder die gevaarlijk rijgedrag vertoont en die ernstige fouten begaat of een gebrek aan beheersing van zijn kart vertoont, kan eveneens uit de wedstrijd uitgesloten worden.

§5

In de Paddock is het verboden om met moto's, bromfietsen of andere gemotoriseerde voertuigen (verbrandingsmotor; elektromotor of andere) rond te rijden.

§6

De rijders uit de KZ2-klasse zullen de mogelijkheid hebben om hun starts te oefenen tijdens de niet-kwalificatieritten op zaterdagmorgen en zondagmorgen. Dit kan echter enkel gebeuren op de daarvoor tijdens de briefing gespecificeerde plaatsen.

§7

In geval van "regenwedstrijden" (die aangegeven worden door middel van een paneel dat getoond wordt door de Wedstrijdleider) zal de keuze van de banden overgelaten worden aan het oordeel van elke rijder.

De Wedstrijdleider behoudt zich echter het recht voor om gebruik te maken van de zwarte vlag indien hij van oordeel is dat een rijder door zijn bandenkeuze te traag en te gevaarlijk is voor de andere rijders. De rijder in kwestie wordt dan geklasseerd volgens het aantal ronden dat hij volledig afgelegd heeft.

Art. 8: Medisch Onderzoek:



Op elk moment van een meeting kan de Wedstrijdleader en / of de Medisch Verantwoordelijke een rijder vragen zich te onderwerpen aan een medisch onderzoek of aan een drugstest, alcoholtest of dopingtest.

Art. 9: Vlaggen en Signalisatie:

1. Lichten of (in geval van overmacht) een Belgische vlag: betekenen het startsein voor een sessie (niet-kwalificatieritten, kwalificatieritten of een wedstrijd).
2. Rode vlag: Wordt heen en weer gezwaaid op de startlijn als er beslist werd een sessie stop te zetten. Tegelijkertijd wordt met rode vlaggen gezwaaid op elke interventiepost langsheen de omloop. De rode vlag kan worden gebruikt door de Wedstrijdleader of de Adjunct-Wedstrijdleader om de sluiting van de omloop aan te duiden. De rijders moeten onmiddellijk hun snelheid minderen en langzaam naar het Aankomst-Assistentiepark rijden. Elke inhaalpoging is verboden. Als de rode vlag vertoond wordt tijdens de formatieronde(n), dienen de rijders halt te houden onder de startlichten.
3. Zwart-wit geblokte vlag: wordt heen en weer gezwaaid op de startlijn en betekent het einde van een sessie (niet-kwalificatieritten; kwalificatieritten, wedstrijd en / of eventuele reeksen).
4. Zwarte vlag met een startnummer: wordt gebruikt om de betrokken rijder ervan te informeren dat hij het "Parc Fermé" dient binnen te rijden bij zijn volgende doortocht erlangs. Als de rijder om welke reden dan ook deze instructie negeert, dient deze vlag niet langer dan gedurende 4 opeenvolgende ronden vertoond te worden.
5. Zwarte vlag met een oranje schijf van ongeveer 40 centimeter als diameter, met een startnummer: wordt gebruikt om de betrokken rijder ervan te informeren dat zijn kart mechanische problemen vertoont, waarvan geacht wordt dat zij een gevaar opleveren voor de rijder zelf en voor zijn tegenstanders. De rijder dient bij de volgende doortocht halt te houden in de Herstellingszone. Eenmaal de mechanische problemen opgelost werden, mag de kart de wedstrijd terug vervoegen.
6. Diagonaal zwart-witte vlag met nummer: wordt slechts éénmaal aan een rijder vertoond, doet dienst als waarschuwing en verwittigt de rijder ervan dat hij riskeert uitgesloten te worden wegens onsportief rijgedrag.
7. Gele vlag: duidt op gevaar en wordt aan de rijders vertoond op twee manieren:



- a. 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 omloop.
- b. 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 omloop.

Normalerweise werden die gele vlaggen slechts vertoond op de post met de Baancommissarissen juist voor het gevaar / de hindernis.

Inhalen is verboden tussen de eerste gele vlag en de groene vlag die vertoond wordt na het incident / de hindernis.

8. Gele vlag met rode strepen: daling van de grip; slipgevaar (bijvoorbeeld door olie, waterplassen, aquaplaning, ...).
9. Blauwe vlag: wordt vertoond aan rijders die dreigen gedubbeld te worden of die reeds gedubbeld zijn.
10. Witte vlag: duidt op de aanwezigheid van een traag voertuig op de omloop.
11. Groene vlag: moet worden gebruikt om aan te duiden dat de omloop vrij is van enige hindernis. De groene vlag moet vertoond worden op de post met Baancommissarissen onmiddellijk na de hindernis / het ongeval dat het gebruik van één of meerdere gele vlaggen rechtvaardigde. De groene vlag kan eveneens de start betekenen van een opwarmronde of van een oefensessie (als de Wedstrijdleader dit nodig acht). Bij de kwalificatieritten moet met de groene vlag gelijktijdig gezwaaid worden op de startlijn en bij het begin van de "pré-grille". Dit toont de rijders dat de sessie begonnen is en de chronometer geactiveerd werd.

Bij 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10 en 11 moet het signaal / de vlag op de startlijn vertoond worden door de Wedstrijdleader of de Adjunct-Wedstrijdleader.

Bij 2,7,8,9,10 en 11 moet de vlag eveneens gebruikt worden door de posten met Baancommissarissen.

Art. 10: Briefing:

Art. 10.1: Definitie

De briefing is een vergadering die georganiseerd wordt door de Wedstrijdleader en dit voor alle rijders en deelnemers die deelnemen aan de



Art. 10.2: Voorwerp van de Briefing

- De rijders en deelnemers herinneren aan de specifieke punten uit het Bijzonder Wedstrijdreglement die betrekking hebben op de organisatie van de meeting.
- De rijders en deelnemers herinneren aan de algemene en specifieke veiligheidsrichtlijnen evenals aan de specifieke richtlijnen eigen aan de gebruikte omloop.
- De rijders en deelnemers eventuele verduidelijking verschaffen over de interpretatie van bepaalde punten van het Reglement.

Art. 10.3: Aanwezigheid tijdens de Briefing

Tijdens elke meeting is de aanwezigheid van rijders en deelnemers verplicht voor de volledige duur van de briefing, en dit op straffe van een geldboete. Bij het binnenkomen van de briefingruimte, dus voor de briefing, dient elke rijder en elke deelnemer de aanwezigheidslijst te tekenen.

Elke rijder of deelnemer die afwezig is bij het begin van of tijdens de briefing zal een boete dienen te betalen vooraleer hij kan deelnemen aan de kwalificatieritten. Indien deze boete niet betaald wordt voor het begin van de kwalificatieritten, neemt de betrokken rijder of deelnemer niet langer deel aan de meeting. De boete bedraagt:

- bij een eerste afwezigheid: **100,00€**
- bij een tweede afwezigheid: **200,00€**
- vanaf de derde afwezigheid: **500,00€**

Art. 10.4: Uur & plaats van de Briefing

Het uur en de locatie waar de briefing zal plaatsvinden wordt verduidelijkt in het Bijzonder Wedstrijdreglement van de meeting. Het uur wordt beschouwd als het begintijdstip van de briefing. Van zodra dit tijdstip voorbij is, wordt de toegang tot de briefingruimte afgesloten.

De briefing dient ten allen tijde te gebeuren voor het begin van de niet-kwalificatieritten. Indien dit nodig wordt geacht, kunnen bijkomende briefings worden georganiseerd.

Hoofdstuk 3: Vergunningen

Art. 11: Algemeenheden:

§1



In de kartingsport bestaan de volgende categorieën van vergunningen:

- rijder / deelnemer
- deelnemer
- official
- tuner / preparateur

Elke vergunningsaanvraag dient de stempel te dragen van een erkende Kartingclub. De lijst met kartingclubs die erkend worden door R.A.C.B. Sport is terug te vinden op de website: www.racb.com. Er zal op deze website eveneens een rubriek 'Karting' ontwikkeld worden.

Wat betreft minderjarige rijders, dient de vergunningsaanvraag vergezeld te zijn van een ouderlijke toelating en van een afstand van verhaal, die ondertekend werd door een van de ouders, de verantwoordelijke voogd of door een wettelijke vertegenwoordiger. De ouderlijke toelating moet gewettigd worden door de burgemeester van de domiciliiegemeente.

§2

De vergunningen zijn geldig gedurende het burgerlijke jaar van uitgifte en vervallen verplicht op 31 december van het jaar van uitgifte.

§3

De deelnemer is ten allen tijde verantwoordelijk voor het gedrag van zijn entourage (ouders, mecaniciens, vrienden, genodigden,...).

Art. 12: Deelnemersvergunning:

Art. 12.1: Deelnemersvergunning van het type "TEAM"

Deze vergunning wordt afgeleverd aan elke handelsmaatschappij die een attest van inschrijving in het handelsregister voorlegt.

Art. 12.2: Deelnemersvergunning van het type "RENTAL"

Deze vergunning wordt afgeleverd aan elke sportvereniging na voorlegging van haar statuten, die bovendien conform moeten zijn aan de Belgische burgerlijke wetgeving aangaande VZW's.

Art. 12.3: Vergunning Deelnemer-Rijder

Als de rijder meerderjarig is, wordt de deelnemersvergunning automatisch toegekend aan de rijder / deelnemer en zal ze ook hetzelfde nummer dragen.



Als de rijder minderjarig is, wordt de deelnemersvergunning automatisch toegekend aan de ouderlijke autoriteit die de vergunningsaanvraag valideerde en zal ze ook hetzelfde nummer dragen.

Art. 12.4: Volmacht

Elke bezitter van een deelnemersvergunning kan zijn hoedanigheid van deelnemer per volmacht afstaan aan een andere houder van een deelnemersvergunning of aan de kartingclub / renstal.

De rijder dient daarvoor de verantwoordelijke van de Administratieve Controle te verwittigen. De volmacht moet als volgt worden opgesteld en moet worden overhandigd tijdens de Administratieve Controle.

"Ik, ondergetekende (naam, voornaam) _____, wettelijke vertegenwoordiger van (naam en voornaam van de minderjarige) _____ met als nummer van deelnemersvergunning n° _____, geef volmacht aan (naam, voornaam) _____, met als nummer van deelnemersvergunning n° _____, om mij te vertegenwoordigen als deelnemer voor alle meetings van het kampioenschap / voor deze meeting (schrappen wat niet van toepassing is).

Opgemaakt te _____ op ____/____/2008. Ouderlijke Handtekening + Gemachtigde Handtekening."

Art. 13: Rijdersvergunning:

Er bestaan twee types vergunningen:

1. Nationale vergunning: deze laat aan de houder ervan toe om deel te nemen aan alle meetings die weerhouden zijn op de nationale kalender van de ASN en die tevens opgenomen zijn op de C.I.K.-F.I.A. kalender onder het "OPEN"-statuut en eveneens aan alle meetings die in België gehouden worden, buiten elk C.I.K.-F.I.A. kampioenschap.
2. Internationale vergunning: deze laat aan de houder ervan toe om deel te nemen aan alle meetings die weerhouden worden op de Internationale Kalender van de C.I.K.-F.I.A. Voor meer informatie: zie Appendix B van het Jaarboek 2008 van de C.I.K.-F.I.A. (blz. 113-122).

Art. 14: Voorwaarden voor het Bekomen van een Nationale Vergunning:

Voor meer informatie in verband met de verschillende vergunning en in verband met de aanvraagprocedure voor een vergunning kan U terecht op www.racb.com of kt.sport@racb.com.



Art. 14.1: K-Oneday (50,00€)

- alle nationale categorieën;
- voor rijders die de leeftijd van 8 jaar bereikt hebben op de dag van de wedstrijd;
- is slechts geldig voor één meeting;
- er kunnen geen punten voor het kampioenschap verdiend worden.

Art. 14.2: K-Mini (55,00€)

- uitsluitend geldig voor de 'Mini'-klasse;
- voor rijders die de leeftijd van 8 jaar bereikt hebben en nog niet de leeftijd van 11 jaar bereikt hebben op de dag van de wedstrijd;
- elke overstap naar een vergunning K-Cadet in de loop van het jaar is definitief en is onderworpen aan een evaluatie van R.A.C.B. Sport op basis van het palmares.

Art. 14.3: K-Cadet (145,00€)

Deelname mogelijk aan alle meetings opgenomen op de kalender van R.A.C.B. Sport, alsmede aan meetings die op de Internationale Kalender van de C.I.K.-F.I.A. voorkomen als ENPEA / OPEN-wedstrijden (=nationale meetings met toegestane buitenlandse deelname).

- uitsluitend voor 'Cadet'-klasse;
- voor rijders die de leeftijd van 11 jaar bereikt hebben en nog niet de leeftijd van 13 jaar bereikt hebben op de datum van uitreiking van de vergunning;
- kan toegekend worden aan een rijder jonger dan 11 jaar, op voorwaarde dat hij de leeftijd van 11 jaar bereikt in de loop van het kampioenschap;
- de vergunning kan geldig blijven na de 13^e verjaardag van een rijder, maximaal tot op het einde van het lopende kalenderjaar;
- elke overstap naar een vergunning K-Junior of hoger in de loop van het jaar is definitief;
- de overstap naar een hoger niveau is onderworpen aan een evaluatie van R.A.C.B. Sport op basis van het palmares.

Een ouderlijke toelating gewettigd door de domiciliegemeente, een afstand van verhaal en een medisch getuigschrift waaruit blijkt dat autosport mag beoefend worden zijn vereist.

Art. 14.4: K-Junior (190,00€)

Deelname mogelijk aan alle meetings opgenomen op de kalender van R.A.C.B. Sport, alsmede aan meetings die op de Internationale Kalender van



de C.I.K.-F.I.A. voorkomen als ENPEA / OPEN-wedstrijden (=nationale meetings met toegestane buitenlandse deelname).

- uitsluitend voor de KF3-klasse (=Junioren);
- rijders die de leeftijd van 13 bereikt hebben en nog niet de leeftijd van 15 jaar bereikt hebben op de datum van uitreiking van de vergunning;
- kan toegekend worden aan een rijder jonger dan 13 jaar, op voorwaarde dat hij de leeftijd van 13 jaar bereikt in de loop van het kampioenschap;
- de vergunning kan geldig blijven na de 15^e verjaardag van een rijder, maximaal tot op het einde van het lopende kalenderjaar;
- elke overstap naar een K-vergunning of hoger in de loop van het jaar is definitief;
- de overstap naar een hoger niveau is onderworpen aan een evaluatie van R.A.C.B. Sport op basis van het palmares.

Een ouderlijke toelating gewettigd door de domiciliégemeente, een afstand van verhaal en een medisch getuigschrift waaruit blijkt dat autosport mag beoefend worden zijn vereist.

Art. 14.5: K (190,00€)

Deelname mogelijk aan alle meetings opgenomen op de kalender van R.A.C.B. Sport, alsmede aan meetings die op de Internationale Kalender van de C.I.K.-F.I.A. voorkomen als ENPEA / OPEN-wedstrijden (=nationale meetings met toegestane buitenlandse deelname).

- rijders die de leeftijd van 15 jaar bereikt hebben op de datum van de uitreiking van de vergunning;
- kan toegekend worden aan een rijder jonger dan 15 jaar, op voorwaarde dat hij de leeftijd van 15 jaar bereikt in de loop van het kampioenschap;
- de overstap naar een hoger niveau is onderworpen aan een evaluatie van R.A.C.B. Sport op basis van het palmares.

Voor minderjarigen zijn een ouderlijke toelating gewettigd door de domiciliégemeente, een afstand van verhaal en een medisch getuigschrift waaruit blijkt dat autosport mag beoefend worden, vereist.

Art. 15: Voorwaarden voor het Bekomen van een Internationale Vergunning:

Voor meer informatie: zie Appendix B van het Jaarboek 2008 van de C.I.K.-F.I.A. (blz. 113-122).

Art. 16: Karting Clubs & Renstallen:



Inrichtende Clubs moeten als rechtspersoon het statuut van VZW hebben, en dit volgens de heersende Nationale Wetgeving met betrekking tot VZW's.

Teneinde erkend te blijven, dienen zij jaarlijks:

- een bijdrage van **90,00€** te betalen aan R.A.C.B. Sport;
- erkend te zijn en te blijven door hun P.A.K.

Enkel erkende Inrichtende Clubs mogen nationale en / of internationale (karting)meetings organiseren.

Karting Clubs, die uitsluitend vergunningsaanvragen voor karting kunnen valideren, moeten opgericht zijn volgens de reglementering betreffende autorenstallen en moeten tevens houder zijn van een deelnemersvergunning.

Art. 17: Doorlaatbewijzen Tuner:

Een tuner die zich één of twee doorlaatbewijzen op naam voor het “Parc Fermé” wil verschaffen, moet hiervoor een schriftelijke aanvraag indienen bij de Karting Manager (mr.sport@racb.com).

Op de aanvraag moet de naam van de persoon staan voor wie het bewijs bestemd is. De prijs voor één permanent doorlaatbewijs bedraagt **175,00€** en voor twee permanente doorlaatbewijzen bedraagt de prijs **350,00€**.

Organisatoren zijn verplicht om de persoon die in het bezit is van een dergelijk doorlaatbewijs, gratis een pas voor vrije toegang tot het “Parc Fermé” te verlenen.

Daar de doorlaatbewijzen op naam staan is het onmogelijk om zich te laten vertegenwoordigen door een derde, zelfs als deze derde deel uitmaakt van hetzelfde team. Elke vorm van fraude leidt tot onmiddellijk intrekking van de doorlaatbewijzen.

Hoofdstuk 4: Verloop van het Kampioenschap

Art. 18.1: Kalender:

Het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 wordt verreden over 3 meetings van vier wedstrijden elk: Finale 1, 2, 3 en 4.

De kalender van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 ziet er als volgt uit:

- Spa-Francorchamps: 16-17/08/2008
- Genk: 13-14/09/2008
- Mariembourg: 11-12/10/2008

Art. 18.2: Afstanden Finales:



- Mini: ca. 15 km;
- Cadet: ca. 15 km;
- KF3: ca. 20 km;
- KF2: ca. 25 km;
- KZ2: ca. 25 km.

Art. 18.3: Algemeenheden:

Het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 staat in alle klassen open voor rijders van alle nationaliteiten. Echter, enkel de klassen KF3, KF2 en KZ2 hebben het internationale statuut. Dit houdt in dat in de klassen Mini en Cadet eventuele buitenlandse rijders worden weerhouden in de dagrangschikkingen, maar niet in de eindstand van het kampioenschap.

Het is niet toegelaten dat een rijder zich inschrijft in twee verschillende klassen tijdens éénzelfde meeting.

Opdat een Kampioenschap geldig kan zijn, moeten in de desbetreffende klasse minimaal zes rijders ingeschreven zijn voor de totale duur van het Kampioenschap. Het aantal ingeschreven rijders wordt vastgesteld op de sluitingsdatum voor de jaarinschrijvingen, zijnde 10/08/2008.

Alle meetings voor het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 zijn ingeschreven op de Internationale Kalender van de C.I.K.-F.I.A. en hebben het internationale statuut voor de klassen KF3, KF2 en KZ2.

Art. 18.4: Hiërarchie van de Klassen:

De klassen uit het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 zijn, in stijgende volgorde:

- Mini => deze klasse bestaat uit drie Challenges, naargelang de motorisatie: WTP; Parilla Swift en Micromax.
- Cadet
- KF3
- KZ2
- KZ2

Art. 18.5: Inschrijvingsrecht:

1. Voor alle meetings van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008

Iedere rijder heeft de mogelijkheid zich in te schrijven voor alle meetings van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008. Het officiële inschrijvingsbulletin moet correct, volledig en leesbaar ingevuld worden. Het inschrijvingsbulletin is te vinden op de website van R.A.C.B.



Sport. Geen enkel ander inschrijvingsbulletin zal aanvaard worden.

De inschrijving moet vergezeld worden van een storting van **450,00€** op het rekeningnummer dat vermeld wordt op het inschrijvingsbulletin. De betaling moet geschieden voor 10/08/2008.

In geval van betaling via buitenlands banken, vallen de kosten daarvan ten laste van de inschrijver. Enkel de uittreksels van de hierboven vermelde bankrekening zullen dienst doen als betalingsbewijs.

Tijdens de Administratieve Controle zal daarenboven een borg gevraagd worden van **25,00€** in cash. Deze borg kan U terughalen na de meeting, bij het net achterlaten van de U toegewezen paddockplaats.

2. Voor één wedstrijd

De rijder die wenst deel te nemen aan een wedstrijd van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 moet het officieel inschrijvingsbulletin correct, volledig en leesbaar invullen. Het inschrijvingsbulletin is te vinden op de website van R.A.C.B. Sport. Geen enkel ander inschrijvingsbulletin zal aanvaard worden.

Deze inschrijving moet ten laatste één week voorafgaand aan de betrokken wedstrijd verzonden worden naar R.A.C.B. Sport (Aarlenstraat, 53 – 1040 Brussel). De inschrijving moet vergezeld worden van een storting van **180,00€ (= enkel recht)** op het rekeningnummer dat vermeld wordt op het inschrijvingsbulletin.

Na deze uiterste limietdatum kan nog ingeschreven worden, maar dan tegen een verhoogd inschrijvingsrecht van **205,00€ (=verhoogd recht)**.

In geval van betaling via buitenlands banken, vallen de kosten daarvan ten laste van de inschrijver. Enkel de uittreksels van de hierboven vermelde bankrekening zullen dienst doen als betalingsbewijs.

Tijdens de Administratieve Controle zal daarenboven een borg gevraagd worden van **25,00€** in cash. Deze borg kan U terughalen na de meeting, bij het net achterlaten van de U toegewezen paddockplaats.

3. Eventuele Terugbetaling

De borg van **25,00€** zal op de laatste dag van de meeting worden terugbetaald, bij het net achterlaten van de toegewezen paddockplaats.



Terugbetaling van inschrijvingsgeld moet schriftelijk door de deelnemer worden aangevraagd, en dit maximum vijf werkdagen na de betrokken meeting. De aanvraag moet vergezeld zijn van een medisch attest waaruit blijkt dat de betrokkene niet aan de meeting kon deelnemen of van een voor echt verklaard attest van zijn ASN.

Als de terugbetaling wordt toegestaan, zal het inschrijvingsrecht, verminderd met **50,00€** administratieve kosten, terugbetaald worden. De terugbetaling kan enkel via bankrekening gebeuren.

Art. 18.6: Rangschikking van het Kampioenschap:

Voor het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 worden op het einde van het jaar de resultaten van 10 van de 12 verreden wedstrijden (=finales) weerhouden. Het eindresultaat is dus de som van de 10 beste resultaten. De slechtste twee resultaten (dus ook niet verreden wedstrijden) van elke rijder komen in aanmerking voor schrapping.

Om in aanmerking te komen voor het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 in een welbepaalde klasse, dienen minstens zes rijders ingeschreven te zijn in de betrokken klasse.

Voor elke wedstrijd (= finale) die telt voor het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 worden de punten als volgt verdeeld onder de rijders:

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



- 23. 12 punten
- 24. 11 punten
- 25. 10 punten
- 26. 9 punten
- 27. 8 punten
- 28. 7 punten
- 29. 6 punten
- 30. 5 punten
- 31. 4 punten
- 32. 3 punten
- 33. 2 punten
- 34. 1 punt
- 35. 1 punt
- 36. 1 punt

De snelste wedstrijdronde per finale levert 2 extra punten op.

Art. 18.7: Overtredingen:

Een uitsluiting uit de wedstrijd, volgend op een beslissing van het College der Sportcommissarissen staat gelijk met 0 punten voor het Kampioenschap. Dit resultaat kan ook geen dienstdoen als schrapresultaat op het einde van het jaar. Een uitsluiting uit de meeting staat gelijk met 0 punten voor alle vier de finales van de meeting.

Het zich niet aanbieden bij de start staat gelijk met 0 punten voor het Kampioenschap. Dit resultaat kan echter wel dienstdoen als schrapresultaat op het einde van het jaar.

Art. 18.8: Ex Aequo:

Indien op het einde van jaar twee rijders eenzelfde aantal punten gescoord hebben in de eindrangschikking van het Kampioenschap (na schrapping van twee resultaten), zal eerst rekening gehouden worden met het eerste plaatsen die behaald werden in alle wedstrijden van het Kampioenschap. Daarna wordt dit systeem verder gehanteerd, via de tweede plaatsen naar de derde plaatsen, enz...

Indien deze procedure niet toelaat de rijders te scheiden, zal R.A.C.B. Sport de winnaar aanduiden op basis van andere eerlijke criteria, die achteraf ook zullen bekendgemaakt worden.

Art. 18.9: Wedstrijdleider & Starter & Relatie Deelnemers:

De wedstrijdleider, starter en relatie deelnemers worden per meeting bekendgemaakt in het Bijzondere Wedstrijdreglement. Deze dienen niet



Belgian Karting Championship 2008
noodzakelijk dezelfde te zijn voor de ganse duur van het Belgisch
Kampioenschap Karting 2008.

8/1/2008

Hoofdstuk 5: Verloop van de Meeting

Art. 19.1: Verzekering:

De burgerlijke aansprakelijkheid van de organisatoren en van alle wedstrijden op een omloop moeten gedekt zijn volgens de voorschriften van R.A.C.B. Sport.

Art. 19.2: Niet-kwalificatieritten:

De omloop moet per klasse gedurende minimaal éénmaal 15 minuten beschikbaar zijn voor de niet-kwalificatieritten die voorafgaan aan elke competitie.

Het materieel dat gebruikt wordt tijdens de niet-kwalificatieritten moet overeenkomen met het materieel dat vermeld wordt op de registratiefiche voor het materieel.

Op de omlopen van Francorchamps, Genk en Mariembourg bedraagt de maximumcapaciteit van de omloop 36 rijders. Dit geldt zowel voor de niet-kwalificatieritten, de kwalificatieritten en de wedstrijden.

Art. 19.3: Kwalificatieritten:

§1

Voor de rijders die voldaan hebben aan de registratie van het materieel, is er per klasse een kwalificatierit voorzien van 10 minuten. Er is een kwalificatiesessie voorzien per klasse. Iedere sessie kan maximaal uit 36 rijders bestaan, daar de inschrijvingen per klasse ook beperkt worden tot maximaal 36 rijders.

Tijdens elke kwalificatiesessie mag de rijder de start nemen 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 gechronometreerd 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.

§2



De eindrangschikking van de kwalificatieritten, die de basis vormt voor de startopstelling, wordt bepaald door het rangschikken van de rijders volgens hun snelste individuele tijd over een ronde. Deze officiële eindrangschikking bepaalt de startopstelling van de eerste finale van de dag. De startopstelling van de tweede finale van de dag wordt telkens bepaald door de eindrangschikking van de eerste finale.

Een rijder die geen enkele geldige tijd achter zijn naam heeft staan, zal de laatste plaats op de startopstelling innemen. Indien meerdere rijders in deze situatie verkeren, zal hun startpositie door loting bepaald worden. Deze loting zal geschieden in het bijzijn van een der Sportcommissarissen.

§3

Het is de “duwers-mecaniciens” verboden een rijder te helpen nadat deze de startlijn in de startzone heeft overschreden.

Iedere stilstand van een rijder in de Herstellingszone of in het Aankomst-Assistentiepark is definitief tijdens de kwalificatieritten. Hij mag in geen enkel geval opnieuw vertrekken.

Art. 19.4: Wedstrijden (Finales):

Bij elke meeting van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 worden per klasse twee wedstrijden (finales) verreden op zaterdag en twee wedstrijden (finales) op zondag.

- Mini, Cadet: circa 15 km.
- KF3 : circa 20 km.
- KF2, KZ2: circa 25 km.

Een rijder die de aankomst van een finale niet haalt, wordt gerangschikt volgens het aantal ronden dat hij werkelijk aflegde.

Art. 19.5: Startopstelling:

§1

De rijders worden verplicht zich in twee rijen op te stellen:

- in functie van de weerhouden tijden uit de kwalificatiesessie (voor finale 1 en 3)
- in functie van de officiële eindrangschikking uit finale 1 of 3 (voor respectievelijk finale 2 en 4)

In geval van overmacht of van omstandigheden buiten de wil van de Organisator om, kan het College der Sportcommissarissen overgaan tot de



beslissing om de gechronometreerde kwalificatiesessie te vervangen door een lottrekking.

Na de kwalificatiesessie zal per klasse de startopstelling worden uitgehangen aan het Officiële Uithangbord. De locatie van dat Officiële Uithangbord wordt vermeld in het Bijzonder Wedstrijdreglement. Alleen de vermelde rijders krijgen toelating om de start te nemen in de wedstrijden (finales).

§2

Elke rijder, waarvan de kart om welke reden dan ook onmogelijk 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 voor de “Pré-Grille”. Deze laatste verwittigt dan de Starter en / of de Wedstrijdleider zodra hij daartoe de kans krijgt.

§3

De startopstelling van de Finales 1 en 3 wordt opgemaakt in functie van de snelste tijd gereden door elke rijder in de kwalificatiesessie die eerder op de wedstrijddag verreden werd. Als één of meerdere rijders daarin een ex aequo lieten noteren, dan zal de tweede beste tijd die ze behaalden bepalend zijn, en zo verder in geval van een blijvend ex aequo (zie Art. 19.3 §1).

De rijder die vooraan staat op de startopstelling heeft de keuze omtrent de locatie van zijn pole position (op het linker- of rechtergedeelte van de omloop). De voorwaarde is wel dat hij de Starter en / of de Wedstrijdleider hiervan op de hoogte brengt bij zijn aankomst op de “Pré-Grille”. De keuze van deze rijder heeft slechts invloed op de eerste startrij, alle andere startrijen blijven ongewijzigd.

Indien de rijder in pole position geen keuze kenbaar maakt, dan neemt hij de start van de wedstrijd (finale) op de pole position die werd aangeduid door de C.I.K.-F.I.A.

§4

De toegang tot de startopstelling eindigt vijf minuten voor het vertrektijdstip dat in de timing werd voorzien. Elke kart die op dat moment zijn positie op de startopstelling nog niet heeft ingenomen, krijgt hiertoe geen toestemming meer. Het College der Sportcommissarissen kan hierop in buitengewone omstandigheden een uitzondering maken.

Elke rijder die op tijd met zijn kart aanwezig is op de startopstelling, zal beschouwd worden als hebbende de start genomen.

Art. 19.6: Start:

**§1**

Het startsignaal van een wedstrijd wordt gegeven door middel van lichtsignalen of, bij overmacht, door de Belgische vlag.

De start kan enkel 'vliegend' of 'stilstaand' zijn. De startopstelling bestaat in beide gevallen uit twee rijen karts en de startwijze dient opgenomen te zijn in het Bijzonder Wedstrijdreglement van de meeting.

§2

Om de start te geven, bevindt de Starter (of bij gebrek eraan de Wedstrijdleader) zich op een platform dat minstens vijf meter van de rand van de omloop verwijderd is en achter een permanente barrière staat, of op de plaats die daarvoor werd aangewezen op de Homologatiefiche van de omloop.

Een gele lijn wordt 25 meter voor de startlijn getrokken en het is verboden om te accelereren alvorens die gele lijn te hebben overschreden. Bij 'vliegende' starts zal deze gele lijn eveneens worden aangegeven door een rij soepele kegels: 1 kegel langs beide zijden van de omloop en 4 kegels geplaatst op de middellijn van de omloop.

Van zodra de Starter / Wedstrijdleader door middel van een groene vlag aangeeft dat de karts hun formatieronde mogen aanvatten, zijn de rijders onderworpen aan de orders van de Starter. Ze mogen vanaf dat moment ook geen externe hulp meer krijgen. Elke rijder die zich niet tijdig met een startklare kart heeft onderworpen aan de orders van de Starter, mag de "Pré-Grille" slechts verlaten op bevel van de Starter of van de verantwoordelijke voor de "Pré-Grille".

§3

De karts leggen minimaal een formatieronde af alvorens de start wordt gegeven. Tijdens deze formatieronde is het absoluut verboden een andere rijder in te halen, op straffe van een sanctie die opgelegd wordt door het College der Sportcommissarissen (10 seconden straftijd voor die wedstrijd of uitsluiting uit de wedstrijd).

Als een rijder, om gelijk welke reden, halt houdt tijdens de formatieronde, dient hij alvorens opnieuw te vertrekken het volledige startveld te laten doorrijden. Hij start daarna dan opnieuw achteraan. Als de rijder toch probeert te vertrekken vooraleer het volledige startveld hem passeerde, dan wordt hem de zwarte vlag vertoond en wordt hij uitgesloten uit de betrokken wedstrijd (finale).



Bij een 'stilstaande' start, krijgt een achtergebleven rijder enkel de mogelijkheid zijn plaats op de startopstelling opnieuw in te nemen zolang de startsequentie met lichten niet op gang is gebracht.

Bij een 'vliegende' start, krijgt een achtergebleven rijder enkel de mogelijkheid zijn plaats op de startopstelling opnieuw in te nemen als hij hierbij de overige rijders niet hindert en in elk geval alvorens de rode lijn te overschrijden. Deze zal aangebracht worden op de piste en zal door de Wedstrijdleider / Starter gesignaleerd worden tijdens de briefing.

Bij het opnieuw innemen van de positie op de startopstelling is het in beide gevallen ten strengste verboden om een ander traject te nemen dan het officiële traject van de omloop.

Als de Starter / Wedstrijdleider meent dat een rijder geïmmobiliseerd werd 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.

§4

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

Bij herhaalde valse starts en bij incidenten tijdens de formatieronde mag de Starter / Wedstrijdleider, optredend in zijn hoedanigheid van Feitenrechter, de startprocedure stopzetten. Deze wordt stopgezet door middel van de rode vlag. Hij kan daarna het College der Sportcommissarissen verwittigen, die dan eventueel aan de schuldige een sanctie kan opleggen.

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.

Elke poging om de start te anticiperen of uit te stellen, zal bestraft worden door het College der Sportcommissarissen.

§5

Zodra de start werd gegeven worden de wedstrijdvoorwaarden van kracht en is het verboden een rijder enige bijstand te verlenen, ongeacht de plaats



waar diens kart zich bevindt. De enige uitzondering op deze regel is er voor het verplaatsen van een kart naar een veiliger oord.

§6 => Stilstaande starts voor karts met versnellingsbak (KZ2)

Op het einde van hun formatieronde nemen de rijders hun plaats in op de startopstelling. De Wedstrijdleader toont de rode vlag. Alle startlichten blijven uit, totdat de laatste kart zijn positie op de startopstelling heeft ingenomen.

Eenmaal alle karts onbeweeglijk stilstaan op de startopstelling, zal een Baancommissaris achteraan de startopstelling een groene vlag tonen. De Wedstrijdleader, de Adjunct-Wedstrijdleader en de bovenvernoemde Baancommissaris verlaten samen de omloop. Vanaf dat ogenblik zijn de rijders onderworpen aan de orders van de Starter / Wedstrijdleader.

De Starter / Wedstrijdleader start dan de ontstekingssequentie. De start wordt beschouwd als gegeven eenmaal de Starter / Wedstrijdleader de startlichten handmatig heeft gedooft. Indien deze laatste niet tevreden is over de startprocedure, dan zal hij het oranje licht ontsteken. Dit geeft aan dat er een bijkomende formatieronde moet worden afgelegd.

Indien een rijder niet van start kan gaan, dan is hij verplicht in de kart te blijven zitten met opgeheven arm.

Tijdens de formatieronde is het verboden startsimulaties uit te voeren.

Art. 19.7: Stoppen van de Wedstrijd (Finale):

§1

Als het noodzakelijk wordt de wedstrijd (of de niet-kwalificatierit of de kwalificatierit) stop te zetten omwille van de versperring van de omloop tengevolge van een ongeval, beveelt de Wedstrijdleader een rode vlag te ontvouwen op de Startlijn. Dit kan eveneens tengevolge van de atmosferische omstandigheden of omwille van andere redenen.

Tegelijkertijd worden rode vlaggen vertoond langsheen alle hiermee uitgeruste posten van de Baancommissarissen.

De beslissing een wedstrijd of sessie stop te zetten kan enkel genomen worden door de Wedstrijdleader (of door de Adjunct-Wedstrijdleader, indien de Wedstrijdleader afwezig is).

§2

Wanneer het signaal tot stopzetten van de wedstrijd / sessie wordt gegeven:



- tijdens de niet-kwalificatieritten of kwalificatieritten: alle karts vertragen onmiddellijk en rijden langzaam het Aankomst-Assistentiepark binnen; alle op de omloop achtergelaten karts worden verwijderd.
- tijdens een wedstrijd: alle karts vertragen onmiddellijk en rijden langzaam het Aankomst-Assistentiepark binnen, in de wetenschap dat:
 - o de rangschikking van de wedstrijd de rangschikking is op het einde van de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het stopsignaal werd gegeven;
 - o er zich karts en / of hulpvoertuigen op de omloop kunnen bevinden;
 - o de omloop volledig geblokkeerd kan zijn tengevolge van een ongeval;
 - o de atmosferische omstandigheden de omloop onberijdbaar kunnen gemaakt hebben.

§3

De te volgen procedure varieert naargelang het aantal ronden dat reeds volledig afgelegd werd, door de leidende rijder, op het ogenblik dat het stopsignaal werd gegeven.

1. Indien minder dan 2 ronden volledig werden afgelegd door de leidende rijder:
 - a. indien er geen nieuwe start kan gegeven worden: er worden geen punten toegekend;
 - b. als een nieuwe start kan gegeven worden, is Art. 19.8 (§2) van toepassing.
2. Indien meer dan 2 ronden, maar minder dan 75% van de voorziene wedstrijdafstand werden afgelegd door de leidende rijder (afgerond naar boven):
 - a. indien er geen nieuwe start kan gegeven worden: de helft van de punten worden toegekend;
 - b. als een nieuwe start kan gegeven worden, is Art. 19.8 (§3) van toepassing.
3. Indien 75% of meer van de voorziene wedstrijdafstand werden afgelegd door de leidende rijder (afgerond naar boven):
 - a. de karts worden rechtstreeks naar het "Parc Fermé" geleid;
 - b. de wedstrijd wordt beschouwd als geëindigd wanneer de leidende kart de startlijn overschreden heeft op het einde van de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het stopsignaal werd gegeven;
 - c. de totaliteit der punten wordt toegekend.

Art. 19.8: Nieuwe Start:

**§1**

Enkel in het Assistentiepark is het toegelaten aan de karts te werken of vervangingsmaterieel binnen te brengen (enkel materieel dat geïdentificeerd is in geval van motor / chassis). De bevoorrading van brandstof zal eveneens toegelaten worden.

§2

Indien minder dan 2 ronden volledig werden afgelegd door de leidende rijder, zal er een nieuwe start worden gegeven binnen de 30 minuten volgend op het geven van de rode vlag. Enkel in geval van overmacht kan het College der Sportcommissarissen een verlenging van deze termijn toestaan.

De wedstrijdafstand van de nieuwe wedstrijd zal de integrale wedstrijdafstand zijn die voorzien was voor de eerste wedstrijd. De eerste start wordt dan ook beschouwd als onbestaande en de startopstelling is dus dezelfde als voor de oorspronkelijke wedstrijd.

De rijders die de aankomstlijn overschreden hebben in de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het stopsignaal werd gegeven en de rijders die zich in de Herstellingszone bevonden op het moment dat de rode vlag werd vertoond, worden toegelaten tot het nemen van de nieuwe start (hetzij met hun originele kart, hetzij met hun reservekart). De plaatsen die niet ingenomen worden op de startopstelling, blijven leeg.

§3

Indien meer dan 2 ronden volledig werden afgelegd door de leidende rijder, zal er een nieuwe start worden gegeven binnen de 30 minuten volgend op het geven van de rode vlag.

De wedstrijdafstand van de nieuwe wedstrijd zal gelijk zijn aan het verschil tussen het oorspronkelijk voorziene aantal ronden en het aantal ronden dat reeds volledig werd afgelegd op het moment dat de rode vlag werd vertoond.

De rijders die de aankomstlijn overschreden hebben in de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het stopsignaal werd gegeven en de rijders die zich in de Herstellingszone bevonden op het moment dat de rode vlag werd vertoond, worden toegelaten tot het nemen van de nieuwe start (hetzij met hun originele kart, hetzij met hun reservekart). De originele kart en de reservekart worden toegelaten in het Vertrek-Assistentiepark.

De plaatsen op de startopstelling worden bepaald door de aankomstvolgorde op het einde van de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het stopsignaal werd gegeven



De rangschikking van een wedstrijd die werd stopgezet, zoals hierboven beschreven, en waarvoor een nieuwe start wordt gegeven, is de optelling van de tijden van de stopgezette wedstrijd en van de wedstrijd die na de tweede start heeft plaatsgevonden.

Art. 19.9: Aankomsten:

§1

Het eindsignaal van een wedstrijd wordt gegeven op de aankomstlijn, van zodra de leidende kart ofwel:

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

Als het eindsignaal van de wedstrijd wordt gegeven om een andere reden en dus vooraleer de leidende kart 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 kart de aankomstlijn overschreed in de ronde voorafgaand aan de ronde waarin het stopsignaal werd gegeven.

Als het eindsignaal van de wedstrijd, om welke reden dan ook, wordt vertraagd, zal de wedstrijd als beëindigd worden beschouwd op het moment dat het wedstrijdeinde, onder normale omstandigheden, had moeten plaatsvinden.

§2

Na het geven van het eindsignaal van de wedstrijd moeten alle karts zich onmiddellijk naar het “Parc Fermé” begeven, zonder te stoppen en zonder externe assistentie (met uitzondering van de assistentie der Baancommissarissen, indien nodig).

Elke geklasseerde kart die zich niet op eigen middelen naar het “Parc Fermé” kan begeven, wordt onder de exclusieve controle van de Baancommissarissen geplaatst. De Baancommissarissen waken erover dat de kart op een reguliere wijze naar het “Parc Fermé” gereden wordt.

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

Art. 19.10: Rangschikking van een Meeting en Prijsuitreiking:

**§1**

In het kader van een meeting vinden dus 4 wedstrijden (finales) plaats per klasse: 2 op zaterdag en 2 op zondag.

De puntenschaal wordt verduidelijkt in Art. 18.6 van onderhavig Sportreglement. De rangschikking van de meeting wordt bekomen door de optelling van de behaalde punten in de 4 finales. De winnaar van de meeting is de rijder met het grootste aantal punten dat behaald werd in de 4 finales.

Bij ex aequo zal de behaalde plaats in de kwalificatiesessie doorslaggevend zijn. Indien het ex aequo blijft, dan zal de behaalde plaats in respectievelijk de eerste, tweede, derde en vierde wedstrijd van de meeting doorslaggevend zijn

De rijder die door het College der Sportcommissarissen uitgesloten werd uit de wedstrijd, verschijnt in het klassement met de letter 'E' (=excluded). De rijder die zich niet aangeboden heeft aan de start van de wedstrijd, verschijnt in het klassement met de letters 'DNS' (= did not start). De rijders die de eerste ronde van een wedstrijd niet vervolmaakten, worden gerangschikt naargelang hun positie op de startopstelling.

§2

Op het einde van de meeting, dus op zondagavond, vindt per klasse een prijsuitreiking plaats. De locatie en het exacte tijdstip ervan worden bekendgemaakt in het Bijzonder Wedstrijdreglement van elke meeting.

Op deze prijsuitreiking worden de 3 eersten bekroond van elke klasse. Het gaat hierbij dus om de 3 rijders die, gezien over de 4 finales van elke meeting, het meest aantal punten gescoord hebben en dus beschouwd kunnen worden als "weekendwinnaars".

Op deze prijsuitreiking wordt door de bandenleverancier van de klasse per meeting twee stellen banden weggeschonken: één stel zal aan de winnaar van de betrokken klasse geschonken worden, en één ander stel wordt verloot aan een andere deelnemer van de betrokken klasse. Om hiervoor in aanmerking te komen dienen de rijders wel aanwezig te zijn op de prijsuitreiking. In de klasse Mini wordt slechts één set banden per weekend weggeschonken en dit per lottrekking onder alle aanwezige rijders van de Challenges samen.

Art. 19.11: Tijdsmeting:

De tijdsmeting gebeurt verplicht elektronisch. Voor de rijders is een transponder verplicht vanaf de niet-kwalificatieritten. Indien een rijder geen



transponder heeft gemonteerd op de kart, wordt hem een boete opgelegd van **75,00€**.

De rijder is verantwoordelijk voor de montage van de transponder, en dit volgens het verstrekte montageschema. Elke nalatigheid zal aanleiding geven tot het schrappen van alle gechronometreerde tijden.

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

Elke transponder die een rijder verliest, zal hem aangerekend worden tegen de kostprijs (incl. BTW).

Art. 19.12: Incidenten:

§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 Wedstrijdleader aan het College der Sportcommissarissen of genoteerd door het College der Sportcommissarissen en overgebracht aan de Wedstrijdleader voor verder onderzoek), en waarbij:

- een wedstrijd / sessie wordt stopgezet;
- een overtreding begaan wordt tegen de Internationale Sportcode van de F.I.A. of tegen de Algemene Voorschriften van de C.I.K.-F.I.A. of tegen onderhavig Sportreglement;
- een vervroegde start genomen werd;
- de vertoonde vlaggen niet gerespecteerd werden;
- één of meerdere karts tot een valse start gedwongen werden;
- een ongeval veroorzaakt werd;
- een andere rijder van de omloop gereden werd;
- een legaal inhaalmanoeuvre van een andere rijder op een illegale manier verhinderd werd;
- een andere rijder illegaal gehinderd werd tijdens een inhaalmanoeuvre.

§2

Het College der Sportcommissarissen kan, op verslag of aanvraag van de Wedstrijdleader, beslissen of een rijder betrokken is bij een incident en of die rijder het terrein mag verlaten zonder de goedkeuring van het College der Sportcommissarissen.

Indien een rijder betrokken is bij een ongeval / incident en indien hij hierover door het College der Sportcommissarissen werd ingelicht binnen de 30 minuten volgend op het einde van de wedstrijd, dan mag de betrokken rijder



het terrein niet verlaten zonder het akkoord van het College der Sportcommissarissen.

Het College der Sportcommissarissen moet een straftijd van 10 seconden opleggen aan iedere rijder die een incident veroorzaakt heeft.

Als een incident werd veroorzaakt gedurende een kwalificatiesessie, dan moeten van de betrokken rijder de beste drie tijden uit die sessie geannuleerd worden.

Echter, naargelang de ernst van het incident kan het College der Sportcommissarissen beslissen om in plaats van de tijdstraf, een sanctie te nemen die voorzien wordt door de schaal der bestraffingen (zie verder).

Art. 19.13: Bestraffingen: zie Art. 151-170 van de Internationale Sportcode van de F.I.A.

In het kader van de Kampioenschappen van R.A.C.B. Sport, kan het College der Sportcommissarissen van een wedstrijd de mogelijkheid hebben om rekening te houden met de bestraffingen / waarschuwingen die reeds aan de betrokken rijder werden opgelegd gedurende de voorgaande meetings van het bewuste Kampioenschap.

Ten laatste 48 uur na het einde van de meeting, zal de Voorzitter van het College der Sportcommissarissen een lijst der bestraffingen, die opgelegd werden door het College, overmaken aan de Karting Manager (mr.sport@racb.com of Aarlenstraat, 53 – 1040 Brussel).

De Karting Manager zal de Voorzitter van het College der Sportcommissarissen van de volgende meeting dan op de hoogte brengen van deze lijst.

Art. 19.14: Technische Controle:

§1

De organisatoren van de meeting zullen minimum 6 personen ter beschikking stellen voor de Technische Controle, evenals voor het beheer van het “Parc Fermé”, voor het bandenpark. Ze moeten eveneens 2 walkietalkies voorzien die rechtstreeks in verbinding staan met de Koersdirectie: één walkietalkie voor de Technische Commissarissen en één walkietalkie voor de Voorzitter van het College der Sportcommissarissen.

De organisatoren stellen een afsluitbaar verlicht lokaal van minstens 10m² ter beschikking van de Technische Commissarissen, met daarin 2 tafels en 1 aansluiting op het elektriciteitsnet.

**§2**

Het gewicht van een kart dient gecontroleerd te worden op een nauwkeurige weegschaal, die minimum tot 175kg kan aanduiden. De organisator is verplicht het geldige ijkinggetuigschrift ervan voor te leggen aan de Technische Commissarissen. De organisator is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van deze weegschaal, evenals voor de geijkte massa's. De weegschaal zal niet mogen verplaatst worden gedurende de hele meeting. De weegschaal moet ter beschikking zijn vanaf de niet-kwalificatieritten, bij voorkeur aan de ingang van het rennerspark en in een beschermde zone die makkelijk bereikbaar is.

§3

De technische controle van de motor (volledige demontage), van brandstof, van chassis, ... kan op ieder moment van de meeting gebeuren, en dit zonder voorafgaande mededeling van de Technische Commissarissen of Sportcommissarissen. De technische controle van een onderdeel kan ook tengevolge van een klacht, die ingediend werd in overeenstemming met de Internationale Sportcode van de F.I.A.

Een technische klacht dient vergezeld te zijn van de volgende borgstelling:

- carburator: **400,00€**;
- nokkenas en cilinderinhoud: **400,00€**;
- volledig motor: **650,00€**;
- brandstof (octaan- en loodgehalte): **650,00€**.

§4

Als een materiaal / onderdeel niet-conform wordt verklaard, dan moet dit materiaal / onderdeel ter beschikking blijven van de Technische Commissie.

Weigering de Technische Controle te ondergaan, heeft automatisch en onherroepelijk de uitsluiting van de rijder uit het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 tot gevolg.

De rijder 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 nazichten. De niet-conforme onderdelen worden bewaard tot het einde van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008.

Elke rijder zal een kist moeten voorzien die motor en uitlaat kan bevatten. De kist wordt gelood in aanwezigheid van de rijder.



Het geheel van het materieel zal bijgehouden worden tot en met de officiële bekendmaking van de rangschikkingen. Wanneer, tengevolge een klacht, 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 zal aan de demontagekas een bedrag gelijk aan de borgstelling betalen;
 - d. de foutieve deelnemer verliest alle punten in het Belgisch Kampioenschap Karting 2008;
 - e. de foutieve deelnemer wordt uitgesloten uit het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 als er sprake is van een foutieve cilinderinhoud;
 - f. de foutieve deelnemer kan voor de Sportrechtbank van R.A.C.B. Sport gedaagd worden.
2. De aanklager heeft geen gelijk:
 - a. de aanklager verliest de demontagekosten;
 - b. de borgstelling wordt aan de demontagekas gestort;
 - c. de vrijgesproken deelnemer ontvangt de demontagekosten in overeenstemming met het barema uit §3 van huidig artikel.

§5

Slicks zijn verboden op de karren van de mecaniciens. Het gebruik van geprofileerde banden is verplicht op de karren van de mecaniciens.

De karren van de mecaniciens moeten zijn uitgerust met een plaat, in hetzelfde kleur als de startnummers voor de klasse waarin hun rijder uitkomt, met daarop het startnummer van de desbetreffende rijder. Dit is verplicht om in het "Parc Fermé" binnen te gaan.

Art. 19.15: Klachten – Beroep – Boetes:

Klachten kunnen steeds neergelegd worden door een deelnemer die aan de meeting deelneemt. De klachten dienen schriftelijk te gebeuren, binnen de 10 minuten volgend op het uithangen, aan het Officiële Uithangbord, van de officiële resultaten van de kwalificatieritten en binnen de 30 minuten volgend op het uithangen van de officiële resultaten van de wedstrijden (finales).



Klachten dienen overhandigd te worden aan de Relatie Deelnemers of aan één der dienstdoende Sportcommissarissen. De klacht dient vergezeld te zijn van een borg van **500,00€**.

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

Alle boetes dienen betaald te worden aan R.A.C.B. Sport (310-0228640-97) en dit binnen een termijn van 48 uur volgend op de oplegging en mededeling van de boete. Boetes **tot 700,00€** moeten echter onmiddellijk betaald worden, anders wordt de rijder niet toegelaten aan de volgende wedstrijd / sessie van de meeting.

Een eventueel beroep dient vergezeld te worden van een verhaalrecht van **1.000,00€**.

Art. 19.16: Bevoegdheden:

Bij een meeting van het Belgisch Kampioenschap Karting 2008 dienen de Wedstrijdleader(s), de Wedstrijdsecretaris en de Starter voorafgaandelijk goedgekeurd te worden door R.A.C.B. Sport.

De andere verantwoordelijken (hulp voor de Technische Controle; verantwoordelijke "Pré-Grille"; ...) worden aangeduid door de Organisator. De Baancommissarissen worden aangeduid door de Nationale Commissie voor Baancommissarissen (NKBK-CNCR). De Sportcommissarissen worden aangeduid door de Commissie der Sportcommissarissen en de Technische Commissarissen worden aangeduid door de Commissie voor de Technische Controle.

Alle officials, die vermeld worden in het Bijzonder Wedstrijdreglement van de meeting, dienen houder te zijn van een geldige official-vergunning van R.A.C.B. Sport.

Art. 19.17: Verslag & Officiële Documenten tijdens de Meeting:

Een eindverslag wordt opgemaakt door de Voorzitter van het College der Sportcommissarissen en binnen de 48 uur bezorgd aan de Karting Manager (mr.sport@racb.com of Aarlenstraat, 53 – 1040 Brussel). Alle verder informatie hieromtrent wordt vermeld op de typeformulieren van de Commissie voor Sportcommissarissen.

Het uithangen van officiële documenten, inclusief de beslissingen van het College der Sportcommissarissen, en de resultaten van elke sessie / wedstrijd, dient zekerlijk te gebeuren aan het Officiële Uithangbord. De exacte locatie



van dat Officiële Uithangbord wordt opgenomen in het Bijzonder Wedstrijdreglement van de meeting.

Op die officiële documenten moet het uur en de datum duidelijk worden vermeld, evenals de handtekening van alle Sportcommissarissen.

Belgian Karting Championship 2008 – Technical Regulations

Hoofdstuk 1: Algemeenheden

Het Technische Reglement voor de klassen KF3, KF2 en KZ2 wordt volledig bepaald door het C.I.K.-F.I.A. - Technisch Reglement voor die klassen.

Art. 1: Doel en Geldigheid:

Het doel van dit Technisch Reglement is de omschrijving en reglementering van de klassen te definiëren, evenals de technische eisen waaraan de karts en motoren dienen te voldoen te definiëren.

Dit Technisch Reglement is geldig voor één jaar. Eventuele wijzigingen in het huidige reglement zullen aan alle deelnemers per mail verzonden worden, via een Additief aan het huidige Technisch Reglement.

Art. 2: Chassis:

Voor alle klassen, met uitzondering van de Mini-klasse, blijft het gebruik van gehomologeerde chassis voor de periode 2004-2006 toegelaten in 2008, in het kader van de wedstrijden die ingeschreven zijn op de Internationale Sportkalender van de C.I.K.-F.I.A., met uitzondering van de wedstrijden die meetellen voor de kampioenschappen, bekens en trofeeën van de C.I.K.-F.I.A.

Om te worden aanvaard moeten deze chassis uitgerust zijn met een nieuw gehomologeerde voorste stroomlijn.

Art. 3: Brandstof & Tweektaktolie:

De brandstof moet van het commerciële type zijn, zonder lood en conform aan het van kracht zijnde C.I.K.-F.I.A. Reglement. Het is absoluut niet toegestaan om welk product dan ook toe te voegen aan deze benzine, behalve natuurlijk de vereiste tweektaktolie.

De brandstof dient conform te zijn aan het heersende C.I.K.-F.I.A. Reglement en kan op ieder moment worden gecontroleerd door de Technische Commissarissen, via een brandstofstaal.



De loodvrije handelsbenzine wordt vermengd met een synthetische tweetaktolie, dewelke door de C.I.K.-F.I.A. dient gehomologeerd te zijn. Het is absoluut niet toegestaan om welk product dan ook toe te voegen aan deze olie.

Art. 4: Koetswerk:

Het koetswerk is verplicht volgens de homologaties van de C.I.K.-F.I.A. en bestaat uit: een bumper vooraan, een frontaal paneel en twee laterale pontons.

De bumpers zijn beschermingsvoorzieningen vooraan, achteraan en opzij. De zijdelingse beschermingsvoorzieningen mogen de lijn, getrokken aan de buitenkant van het voor- en achterwiel ter hoogte van de wielnaven en met niet gedraaide voorwielen, niet overschrijden. De bevestigingen van deze bumpers moeten van magneetstaal zijn. Dit betreft de voorbumper, achterbumper en zijbumpers.

Art. 5: Technische Controle:

Een verplichte Technische Controle is voorzien voor de start van de meeting.

In alle klassen zal tijdens de technische verificaties een markering van het chassis en van de voornaamste motoronderdelen (**onderste** carters en cilinder) gebeuren.

Voor alle gebruikte materiaal dat betrekking heeft op een Homologatie, dient elke deelnemer / rijder in staat te zijn om de nodige Homologatiefiches te kunnen voorleggen.

Hoofdstuk 2: Bepalingen voor alle Klassen

§1

Alle overlopen en ontluchtingsuitgangen dienen uit te monden in een opvangbus. Specifiek voor KZ2 dienen alle overlopen van de carburator en de motor opgevangen te worden in een opvangbus van minstens 25cl. Deze opvangbussen dienen regelmatig gelegeerd te worden, zodat deze niet kunnen overlopen.

Voor alle klassen is de luchtfilter, opgenomen door de C.I.K.-F.I.A., verplicht en dit zonder wijziging.

§2



De achteras moet een buitendiameter hebben van maximaal 50 millimeter en de minimum wanddikte van de holle achteras volgens de C.I.K.-F.I.A. tabel.

De dikte van de achteras moet op alle punten (behalve in het logement van de pennen) minstens gelijk zijn aan de waarden hernomen op de tabel der equivalentiediktes (zie het Technisch Reglement van de C.I.K.-F.I.A.).

§3

Het vastmaken van een wiel moet een veiligheidssysteem omvatten (kroonmoeren met splitpennen of zelfborgende moeren, circlips, ...).

Het vermengen van de motormerken is toegelaten in alle categorieën.

Het is strikt verboden om zelfklevende strips / tape aan te brengen voor de radiatoren.

Hoofdstuk 3: Motorwijzigingen => volgens de C.I.K.-F.I.A. voorschriften 2008.

Hoofdstuk 4: Varia

Art. 7: Nummerborden:

Elke kart dient voorzien te zijn van vier nummerborden, waarvan één gemonteerd is aan de voorzijde, onder het stuur, en twee op de laterale pontons, net voor de achterwielen en één achteraan, op de daarvoor gebruikelijke plaats.

Deze nummerborden dragen bij de wedstrijden en per klasse een vast nummer. Dit vast nummer dient overeen te stemmen met de aangebrachte vermelding op de inschrijvingslijst, die werd gebaseerd op de verzoeken op het inschrijvingsbulletin.

Het dragen van andere nummers tijdens de wedstrijden is strafbaar en kan leiden tot uitsluiting uit de niet-kwalificatieritten, kwalificatieritten of wedstrijden (finales).

Uitsluitend vierkante nummerborden van minimaal 22x22 cm mogen gebruikt worden. Ze dienen van flexibel materiaal gemaakt te zijn. De hoogte der cijfers moet minimaal 12 centimeter bedragen, de breedte ervan minimaal 4 centimeter. De lijndikte van de nummers zelf moet minimaal 2 centimeter bedragen en de nummerborden moeten ten allen tijde duidelijk leesbaar zijn en zo gelaten worden. De competitienummers zullen hernomen worden aan de voorzijde, onder het stuur en op de 2 laterale pontons, net voor de achterwielen.



De naam en nationaliteit van de rijder (onder de vorm van een nationale vlag) zal aangebracht worden op elke laterale ponton. De letterhoogte en de hoogte van de nationale vlag moet 4 centimeter bedragen.

Art. 8: Publiciteit:

Indien de organisatie dit voorschrijft is alleen uniforme reclame van maximaal 5 centimeter toegestaan, en dit aan de bovenzijde van het nummerbord.

Publiciteit wordt zonder beperking toegestaan op de koetswerken, indien het nummer en de naam van de rijder op elke laterale ponton duidelijk leesbaar blijven.

Huidige bepalingen veranderen niets aan het C.I.K.-F.I.A. Reglement, dat betrekking heeft op de publiciteit op de nummerborden.

Art. 9: Uitrusting:

De uitrusting van elke rijder dient voor elk wedstrijdonderdeel, alle wedstrijden en alle trainingen minimaal te voldoen aan:

- een onbeschadigde C.I.K.-gehomologeerde integraalhelm, die op de juiste manier gedragen wordt; iedere toevoeging van aërodynamische onderdelen op de helm is verboden indien deze toevoeging niet gehomologeerd is met de betrokken helm;
- een efficiënte en onbreekbare gezichtsbescherming, waarbij een turbovizier geldt als efficiënt in de regen;
- een C.I.K.-F.I.A. goedgekeurde karting-overall, die het gehele lichaam, inclusief de armen en de benen, bedekt en die een geldig homologatienummer draagt; regenkleding vervangt in geen geval de voorgeschreven kledij;
- degelijke handschoenen die de hand geheel bedekken en een paar schoenen die doeltreffend de enkels beschermen;
- voor alle deelnemers tot en met 14 jaar is het dragen van een door de C.I.K.-F.I.A. / R.A.C.B. goedgekeurde nekbeschermer ten sterkste aanbevolen; tevens dient de 'bodyprotector' onder de karting-overall gedragen te worden.

De bovenvernoemde uitrusting dient gedragen te worden op alle wedstrijdonderdelen, alle wedstrijden en alle trainingen van de meeting.

Art. 10: Kettingbeschermer:

Een kettingbeschermer is verplicht en dient volledig het tandwiel te bedekken en een doeltreffende laterale bescherming te omvatten.

**Art. 11: Voorgeschreven Gewicht:**

De, in onderhavig Reglement, vermelde gewichten zijn de absolute minima die op ieder ogenblik van de competitie kunnen gecontroleerd worden. Dit terwijl de rijder over zijn normale wedstrijdtrusting beschikt (helm, handschoenen, schoenen, karting-overall).

Het is toegelaten het gewicht van de kart aan te passen, door één of meerdere ballasten te plaatsen. Dit op voorwaarde dat het hier gaat om solide blokken, die vastgemaakt zijn door middel van materiaal met minstens 2 M6-bouten, kwaliteit 8.8, en bevestigingsplaten.

Elke overtreding, vastgesteld tijdens een controle tijdens de meeting, zal tot gevolg hebben dat de rijder voor de betrokken wedstrijd / sessie uitgesloten zal worden.

Elke rijder zal zich, na het beëindigen van zijn sessie / wedstrijd, ter beschikking houden van de Technische Commissarissen, evenals voor de weging van zijn kart. Nadien dient hij het "Parc Fermé" te vervoegen.

Inbreuk op deze regels heeft de uitsluiting uit de sessie / wedstrijd tot gevolg.

Geen enkele mecanicien mag zich tussen de aankomstlijn en de weging bevinden, daar de "Parc Fermé"-regelgeving van toepassing is op de zone tussen de aankomstlijn en de weging.

Art. 12: Remmen:

De remmen moeten gehomologeerd zijn door de C.I.K.-F.I.A. Ze moeten doeltreffend zijn en simultaan reageren op tenminste de twee achterwielen.

Voor de KZ2-klasse moeten de remmen werken op de 4 wielen, met een onafhankelijke operator voor- en achteraan. Indien één der beide systemen niet werkt, moet het ander de werking op de andere twee wielen garanderen. De remmen moeten tevens hydraulisch zijn en schijfremmen in koolstof zijn dus verboden.

De rembediening (=de verbinding tussen de rempedaal en de pomp(en)) moet dubbel zijn. Indien er een kabel gebruikt wordt, moet deze een minimumdiameter hebben van 1,8 millimeter en moet deze geblokkeerd worden met een kabelklem van het type 'vlakke sluiting'.

De Homologatiefiche moet integraal gebruikt worden: iedere vorm van mengen tussen fiches is verboden. In elk geval moet een dubbele bescherming worden gebruikt (bijvoorbeeld: kabel-kabel of kabel-stang).

Art. 13: Toegelaten Materiaal op de Wedstrijd:



Per meeting (= niet-kwalificatieritten, kwalificatieritten en wedstrijden (finales)):

- één chassis;
- twee motoren.
- wat betreft de banden: zie het bandenreglement.

Art. 14: Decibelcontrole:

Doeltreffende geluidsdempers zijn verplicht.

Een inlaatfilter voor elke motor is verplicht (model C.I.K.-F.I.A.). Hetzelfde geldt voor de uitlaat-geluidsdemper (model C.I.K.-F.I.A.).

De metingen en eventuele bestraffingen zullen gebeuren in overeenstemming met de C.I.K.-F.I.A. Regelgeving.

Art. 15: Wijzigen van Chassis => zie C.I.K.-F.I.A. Reglementering

Art. 16: Alles wat niet benadrukt wordt in onderhavig Technisch Reglement, wordt verduidelijkt in het C.I.K.-F.I.A. Jaarboek 2008 van de Kartingsport & het Technisch Reglement van de C.I.K.-F.I.A. dat daar deel van uitmaakt.



Belgian Karting Championship 2008 – Categories

KF2

- Vereiste Vergunning: Nationaal K of C-ClK Senior
- Minimumleeftijd: 15 jaar bereikt hebben op de eerste dag van de meeting.
- Kleur van het nummerbord: wit
- Kleur van de cijfers op het nummerbord: zwart
- Technisch Reglement: zie het Technisch Reglement van de C.I.K.-F.I.A.
 - o Motor
 - o Maximale Cilinderinhoud
 - o Minimum Slag
 - o Maximum Slag
 - o Totale Openingshoek Uitlaat
 - o Carburator
 - o Inlaatgeluidsdemper
 - o Uitlaat
 - o Koetswerk
 - o Velgen
- Chassis: volgens C.I.K.-F.I.A. Homologatie; maximale totale breedte 140 centimeter.
- Minimumgewicht: 158kg (inclusief rijder)
- Minimumgewicht van de Kart: 75 kg (zonder brandstof aan boord)
- Banden:
 - o Bridgestone YKB – **175,00€**
 - o Bridgestone YKP – **200,00€**

KF3

- Vereiste Vergunning: K-Junior of C-ClK Junior
- Minimumleeftijd: 13 jaar bereikt hebben op de eerste dag van de meeting.
- Maximumleeftijd: het einde van het kalenderjaar waarin de rijder 15 jaar wordt.
- Kleur van het nummerbord: geel
- Kleur van de cijfers op het nummerbord: zwart
- Technisch Reglement: zie het Technisch Reglement van de C.I.K.-F.I.A.
 - o Motor
 - o Maximale Cilinderinhoud
 - o Minimum Slag
 - o Maximum Slag
 - o Totale Openingshoek Uitlaat
 - o Carburator
 - o Uitlaat
 - o Koppeling (gesloten bescherming van de transmissie is verplicht)



- o Koetswerk
- o Uitlaatpot (moet gehomologeerd zijn)
- o Velgen
- Chassis: volgens C.I.K.-F.I.A. Homologatie; maximale totale breedte 136 centimeter.
- Minimumgewicht: 145kg (inclusief rijder)
- Minimumgewicht van de Kart: 75 kg (zonder brandstof aan boord)
- Banden:
 - o Bridgestone YKC – **156,00€**
 - o Bridgestone YKP – **200,00€**

KZ2

- Vereiste Vergunning: Nationaal K of C-ClK Senior
- Minimumleeftijd: 15 jaar bereikt hebben op de eerste dag van de meeting.
- Kleur van het nummerbord: groen
- Kleur van de cijfers op het nummerbord: wit
- Technisch Reglement: zie het Technisch Reglement van de C.I.K.-F.I.A.
 - o Motor
 - o Klappettendoos
 - o Carburator
 - o Overbrenging
 - o Volume van de Verbrandingskamer
 - o Ontsteking
 - o Inlaatsgeluiddemper
 - o Uitlaat
 - o Koetswerk
 - o Velgen
- Chassis: volgens C.I.K.-F.I.A. Homologatie; maximale totale breedte 140 centimeter.
- Minimumgewicht: 175kg (inclusief rijder)
- Banden:
 - o Vega XM – **175,00€**
 - o Vega W5 – **190,00€**

Cadet

- Vereiste Vergunning: K-Cadet
- Minimumleeftijd: 11 jaar bereikt hebben op de eerste dag van de meeting.
- Maximumleeftijd: het einde van het kalenderjaar waarin de rijder 14 jaar wordt.
- Kleur van het nummerbord: zwart
- Kleur van de cijfers op het nummerbord: wit
- Motor:
 - o KF3-motor met CDI-Box met begrenzing van 13.000 rpm



- o 6 CDI-Boxen (van PVL) worden toegewezen per lottrekking voor de verschillende meetings, en dit via de Technische Commissie.
- Uitlaat: KF3-uitlaat met restrictor (van ELTO)
- Chassis: volgens C.I.K.-F.I.A. Homologatie, maximale totale breedte van 136 centimeter.
- Minimumgewicht: 140kg (inclusief rijder)
- Velgen: idem als in KF3.
- Vaste Tandwieloverbrenging.
- Banden:
 - o Maxxis HG1(4.5;7.1) – **145,00€**
 - o Maxxis WT8 – **199,00€**

Mini

- Vereiste Vergunning: K-Mini
- Minimumleeftijd: 8 jaar bereikt hebben op de eerste dag van de meeting.
- Kleur van het nummerbord: rood
- Kleur van de cijfers op het nummerbord: wit
- Challenges met 3 aparte kampioenen:
 - o WTP
 - o Parilla Swift
 - o Micro Max
- Minimumgewicht: 110 kg.
- Banden: Vega Cadetti – **155,00€.**
- Technisch Reglement van de **Parilla Swift-Challenge**:
 - o Motor:
 - De enige toegelaten motor is de PARILLA PV60 MINI SWIFT 07. De versie van 2007 werd technisch vastgezet voor een minimumperiode van 3 jaar.
 - De motor moet conform zijn aan de technische fiche, die consulteerbaar is bij de organisator van deze Challenge.
 - De motor moet gebruikt worden met alle originele onderdelen, die vermeld staan op de technische fiche.
 - Geen enkele verandering, verbetering, toevoeging of verwijdering van gelijk welk onderdeel van de motor wordt toegestaan.
 - Het starten van de motor zal verplicht gebeuren via het startsysteem die geleverd wordt met de motor.
 - *L'embrayage centrifuge devra entrer en prise et entraîner le kart à un régime maximal de 4500 tours / minute.*
 - *Le rapport de démultiplication sera obligatoirement d'une valeur de 1/7, soit une couronne arrière de 70 dents pour un pignon moteur de 10 dents, ou une couronne arrière de 77 dents pour un pignon moteur de 11 dents.*
 - *La bougie employée devra obligatoirement être munie d'une rondelle d'étanchéité.*



o Carburator :

- De carburator is verplicht de DELLORTO PHBG 18 STANDARD, in diens originele configuratie.
- Geen enkele verandering, verbetering, toevoeging of verwijdering van gelijk welk onderdeel van de carburator wordt toegestaan.
- Enkel de originele onderdelen, die samen met de carburator geleverd worden, zijn toegestaan.

o Chassis:

- Elk chassis van het type 'Minikart', dat beantwoordt aan de geldende normen van de C.I.K.-F.I.A., is toegestaan.
- De maximale diameter van de achteras bedraagt 30 mm.
- *Les axes de fusées ne pourront comporter aucun réglage de chasse ou de carrossage.*

Om veiligheidsredenen behoudt de R.A.C.B. Sport zich het recht voor om gedurende het seizoen parameters te wijzigen met onmiddellijke ingang. Dit met als enige doel de veiligheid van de rijders te verhogen.

**Belgian Karting Championship 2008 – Bandenreglement****Art. 1: Algemeenheden:**

De unieke leverancier van banden, via het uitschrijven van een aanbesteding, dient elke rijder te voorzien van het juiste aantal en het juiste type van banden.

Voor alle klassen is het verwarmen en het afkoelen van banden verboden. Het coveren van banden en het gebruik van chemische producten is eveneens verboden. De banden mogen dus op geen enkel vlak enige behandeling ondergaan.

Tijdens de volledige duur van de meeting worden de banden bewaard in het “Parc Fermé”.

Het gelijktijdig gebruiken van banden van verschillende merken op eenzelfde kart is verboden. Het gelijktijdig gebruik van slicks en regenbanden op eenzelfde kart is eveneens verboden in alle omstandigheden.

Art. 2: Deponeren:

Het deponeren van de gehomologeerde banden in het “Parc Fermé”, zal door de bandenleverancier van de gekozen banden uitgevoerd worden, en dit op vrijdag voor elke meeting.

De bandenleverancier van de gekozen banden zal één specificatie per soort banden presenteren, namelijk de specificatie die overeengekomen werd in het kader van de aanbesteding.

Art. 3: Verdeling:

De verdeling van de banden vindt plaats in het Vertrek-Assistentiepark, tegen het inruilen van een voucher (=bon) van de bandenleverancier van de weerhouden banden voor die klasse.

Deze vouchers dienen aangekocht te zijn bij de bandenleverancier.

De verdeling van de banden vindt plaats vóór de kwalificatietrainingen (voor het exacte tijdstip: zie de timing in het Bijzonder Wedstrijdreglement van de meeting).

Na lottrekking worden de banden op velg getrokken door een rijder en / of zijn mecaniciens en ze worden door het personeel van het bandendistributiecentrum voorzien van de nodige markeringen, namelijk op



de zijflanken en op de binnenkant van de band, met het nummer van de betrokken rijder. Het staat de rijders vrij hun eigen banden op velg te trekken.

Elke regenband zal toegekend worden tegen het inruilen van een voucher van de bandenleverancier. De band zal uitgepakt worden (indien verpakt) en zal voorzien worden van het nummer van de rijder, namelijk op de zijflanken en op de binnenkant van de band. Daarna wordt hij op velg getrokken.

Niet-gebruikte vouchers voor regenbanden kunnen overgedragen worden naar de volgende meeting. Echter, elke gemonteerd of uitgepakte regenband wordt niet meer teruggenomen door de bandenleverancier, zelfs als deze niet gebruikt werd.

De rijders kunnen op elk ogenblik van de meeting de regenbanden verkrijgen, volgens de openingsuren van het bandendistributiecentrum. Echter, geen enkele bijkomende tijd zal toegestaan worden om een rijder toe te laten regenbanden te monteren op de "Pré-Grille".

Art. 5: Type Banden

Mini: Vega Cadetti – **155,00€**

Cadet :

- o Maxxis HG1(4.5;7.1) – **145,00€**
- o Maxxis WT8 – **199,00€**

KF3 :

- o Bridgestone YKC – **156,00€**
- o Bridgestone YKP – **200,00€**

KF2:

- o Bridgestone YKB – **175,00€**
- o Bridgestone YKP – **200,00€**

KZ2:

- o Vega XM – **175,00€**
- o Vega W5 – **190,00€**

Art. 6: Veiligheid bij de Montage van de Banden:

De wielbevestigingen dienen voorzien te zijn van een veiligheidssysteem. Het is verplicht om veiligheidsmoeren te gebruiken, om op die manier te vermijden dat de band van de velg afgaat (enkel het buitenste gedeelte).

Art. 7: Bandenwissels:

Belgian Karting Championship 2008
Het beheer in het Vertrek-Assistentiepark is vrij.



8/1/2008



Belgian Karting Championship 2008 – Overzicht der Bestraffingen

NKR = niet-kwalificatieritten

KR = kwalificatieritten

WED = wedstrijd

Inhalen onder gele vlag:

- o NKR: boete van **50,00€**
- o KR: annulering van de 3 beste rondetijden
- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd

Duwen tijdens de start:

- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd

Gevaarlijk rijgedrag tijdens de start of de eerste ronde:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de 3 beste rondetijden
- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd

Overdreven snelheid tijdens de startprocedure:

- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd

Valse Start:

- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd

Herstarten voor het Peloton:

- o WED: uitsluiting uit de wedstrijd

Op de Startopstelling werken aan de Kart:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: de start wordt geweigerd
- o WED: de start wordt geweigerd

Incidenten NA de zwart-wit geblokte vlag:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de tijden of een boete
- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd

Meer dan 3x een vlag negeren:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de tijden of een boete
- o WED: uitsluiting uit de wedstrijd

Te laat op de startopstelling:

- o WED: de start wordt geweigerd



Meer dan één mecanicien die werkt aan de kart in het assistentiepark:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de 3 beste rondetijden
- o WED: uitsluiting uit de wedstrijd

Andere rijder hinderen tijdens het inhalen:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de 3 beste rondetijden
- o WED: 10 seconden straf tijd of uitsluiting uit de wedstrijd

Vrijwillige Aanrijding:

- o NKR: uitsluiting uit de meeting
- o KR: uitsluiting uit de meeting
- o WED: uitsluiting uit de meeting

Een andere rijder duwen tijdens de wedstrijd / sessie:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de 3 beste rondetijden
- o WED: 10 seconden straf tijd of uitsluiting uit de wedstrijd

Bij stilstand van de kart de orders van de Baancommissarissen niet opvolgen of het Assistentiepark binnenrijden:

- o NKR: boete van **100,00€**
- o KR: boete van **100,00€** of annulering van de tijden
- o WED: boete van **100,00€** of annulering van de tijden

Externe hulp tijdens een wedstrijd / sessie:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de tijden
- o WED: zwarte vlag of 10 seconden straf tijd of uitsluiting uit de wedstrijd

Gewicht is niet-conform:

- o KR: annulering van de tijden
- o WED: uitsluiting uit de wedstrijd

Gebruik van niet-gemerkte banden:

- o KR: annulering van de tijden of uitsluiting uit de meeting
- o WED: uitsluiting uit de meeting

Niet naleven van de wegingsprocedure:

- o KR: boete van **50,00€** of annulering van de tijden
- o WED: uitsluiting uit de wedstrijd

Inhalen tijdens de startprocedure:

- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd



Gebruik van niet geregistreerd materieel:

- o NKR: uitsluiting uit de meeting
- o KR: uitsluiting uit de meeting
- o WED: uitsluiting uit de meeting

Opzettelijk niet correct volgen van de omloop:

- o KR: annulering van de tijden
- o WED: straf tijd van 10 seconden of uitsluiting uit de wedstrijd

Kart duwen of dragen tot in de Herstelzone of het Parc Fermé:

- o NKR: boete van **50,00€**
- o KR: boete van **50,00€** of annulering van de 3 beste rondetijden
- o WED: uitsluiting uit de wedstrijd

Bandenspanning meten voor de weegschaal:

- o KR: boete van **50,00€**
- o WED: boete van **50,00€**

Niet-conforme rijdersuitrusting:

- o NKR: de start wordt geweigerd
- o KR: de start wordt geweigerd
- o WED: de start wordt geweigerd

De helm afzetten en vervolgen toch terug vertrekken:

- o NKR: waarschuwing
- o KR: annulering van de tijden
- o WED: uitsluiting uit de wedstrijd

Te laat op Administratieve Controle: boete van **50,00€**

Te laat op Technische Controle: boete van **50,00€**

Te laat voor bandenmontage: boete van **50,00€**

Geen Homologatiefiche bij uiteennemen of klacht: boete van **50,00€**

Te laat of afwezig op Briefing:

- o 1^e afwezigheid: boete van **100,00€**
- o 2^e afwezigheid: boete van **200,00€**
- o 3^e afwezigheid: boete van **500,00€**

Visa R.A.C.B Sport: _____ op __/__/2008.