

Karting Reglement

Datum publicatie 03-02-2026

Clubsport Algemeen

Dit reglement is geschikt voor officiële Nederlandse Kampioenschappen en Nationale wedstrijden die meetellen voor een kampioenschap of competities zonder enige kampioenschapsstatus.

Versie goedgekeurd door KNAF onder permit nummer 0100.26.030

Dit autosport reglement is van toepassing op alle wedstrijden met status:

Karting **Clubsport**

INFO@KNAF.NL
WWW.KNAF.NL
+31 (0)88 00 47 888

DUWBOOT 85, 3991 CG HOUTEN
IBAN: NL57 INGB 0665 5459 67
KVK: 40410073

Inhoudsopgave

Introductie Karting	5
Bestuur Sectie Karting.....	5
Algemeen Reglement Karting	6
Artikel 1.1 KNAF erkende karting organisatoren	6
Artikel 1.2 KNAF erkende kartscholen	6
Artikel 2 Definities:	7
Artikel 3 Algemene voorschriften.....	8
3.1 Reglementen	8
3.2 Dispensatie.....	8
3.3 Weigering inschrijving.....	8
3.4 Afgelasting.....	8
3.5 inschrijfgelden	8
3.6 Persoonlijke uitrusting.....	8
3.6.1 Helmen.....	9
3.6.2 Overalls	9
3.6.3 Handschoenen	10
3.6.4 Schoenen	10
3.6.5 Kart-bodyprotector.....	10
3.6.6 Nekprotector	10
3.7 Letsel bij rijder	10
3.8 Rijdersbriefing	10
3.9 Straf, Protest en Beroep	10
Artikel 4 Aanvullend Milieureglement	11
4.1 Koelvloeistof:	11
4.2 Opwarmen banden:.....	11
4.3 Oude banden:	11
4.4 Reservoirs:	11
4.5 Radiator tape:	11
4.6 Zeil:.....	11
4.7 Stroomvoorziening en/of milieu afvoerkosten:	11
4.8 Geluid	11
Artikel 5 Video opnamen en rechten	12
5.1 Communicatie en datalogging.....	12
5.2 Rechten	12
5.3 Persvoorschriften	12

Artikel 6 Schade, vrijwaring en verzekering	12
6.1 Aansprakelijkheid	12
6.2 Aansprakelijkheid en schade	12
Artikel 7 Rijders/ Inschrijvers	13
7.1 Toegelaten Rijders	13
7.2 Verantwoordelijkheden en verplichtingen rijder/ inschrijver	13
7.3 Veiligheid / registratie keuring	14
7.4 Tijdwaarneming/ transponder	14
7.5 Vlagsignalen	15
7.6 Andere signalen en bijzonderheden	15
7.7 Wedstrijd	15
Artikel 8 Rijgedrag	16
8.1 Naleving van signalen	16
8.2 Inhalen tijdens een race	16
8.3 Karts die stoppen tijdens een race	17
8.4 Ingang van de pitstraat (naar de reparatiezone of het “Parc Fermé”)	17
8.5 Rijrichting	18
8.6 Trainingen	18
8.7 Tijdrijden/ Kwalificatie	18
Artikel 9 Start/ Finish	18
9.1 Startopstelling	18
9.2 Startprocedure	18
9.3 Start van de Race	19
9.4 Hulp in de Baan	19
9.5 Onderbreken van de Race/ Code Rood	19
9.6 Finish van de Race	20
9.7 Hand opsteken bij verlaten van de baan	20
Artikel 10 Parc Ferme	20
10.1 Parc Fermé voor de race	20
10.1.1 Te laat in Parc Fermé bij Tijdrijden	21
10.1.2 Te laat in Parc Fermé bij de Race - Starten vanuit de Pitstraat/ Parc Fermé	21
10.1.3 Technische Mankement bij verlaten Pits	21
10.2 Parc Fermé na de Race	21
Artikel 11 Algemene Voorschriften kart en motor	22
11.1 Chassis of Certificering	22
11.1.1 Bodywork	22

11.1.2 Kettingbescherming	22
11.1.3 Wedstrijdnummers.....	22
11.1.4 Afmetingen	22
11.2 Motor	22
11.2.1 Inlaatfilter.....	22
11.2.2 Uitlaatdemper	22
11.2.3 Motormodificaties	23
11.3 Technische (Na)Controle	23
11.4 Gewicht.....	23
11.5 Brandstof	24
Artikel 12 Banden	24
12.1 Bandenkeuze	24
12.2 Wet Race / Natte Race	25
12.3 Procedure Bandenmeting	25
Artikel 13 Klassementen en prijzen.....	25
13.1 Schrap resultaten/ puntentelling kampioenschap	25
13.2 Diskwalificatie = 0 resultaat.....	26
13.3 Podium Regels	26
Artikel 14 Straffen Overzicht	26

Bijlage 1 ERKENDE NORMEN VOOR HELMEN IN KARTING

Bijlage 2 ERKENDE NORMEN VOOR HELMEN IN KARTING

Bijlage 3 UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Introductie Karting

Het ontstaan en de ontwikkeling van de kartsport in Nederland

In Nederland werd op 30 april 1960 de eerste officiële kartwedstrijd verreden op de sintelbaan van het Emma Stadion in Hoensbroek. Dat moment wordt gezien als de start van de georganiseerde kartsport in ons land. In de daaropvolgende jaren ontstonden verschillende kartbanen en kwamen er Nederlandse chassisfabrikanten op de markt, waarvan Landia de bekendste en succesvolste was.

De techniek ontwikkelde zich snel. In de beginjaren werden veel eenvoudige tweetakmotoren gebruikt, waaronder Amerikaanse blokken van merken als West Bend en McCulloch. Later kwamen steeds vaker gespecialiseerde kartmotoren uit Italië beschikbaar, waarmee de sport professioneler werd. Ook de chassisconstructie veranderde: midden jaren zestig werd de lay-out met de motor aan de zijkant de standaard, wat de wegligging en veiligheid verbeterde.

Vanaf de jaren tachtig groeide de kartsport sterk en werd het een belangrijke opstap naar de autosport. Het was en is de discipline waarin vrijwel alle grote coureurs, van Jos en Max Verstappen tot Nyck de Vries, hun eerste race-ervaring opdeden. De komst van geasfalteerde outdoorbanen, strengere veiligheidsregels en de professionalisering van teams en klassen maakten de sport toegankelijker én competitiever. Vandaag de dag, in 2026, is karting in Nederland een volwassen tak van autosport.

Wedstrijdkarten is mogelijk vanaf een leeftijd van zes jaar en er is een breed scala aan nationale en internationale klassen. De KNAF, als nationale autosportfederatie, ziet karting nog altijd als de kweekvijver van talent. Tegelijkertijd blijft het een populaire hobby voor volwassenen die recreatief willen racen. Innovaties zoals geavanceerde telemetrie en verbeterde veiligheidssystemen maken de sport toekomstbestendig, zonder dat het pure en directe karakter van het karten verloren gaat.

Karting is daarmee uitgegroeid van een experimentele sport in de jaren zestig tot een professionele en toegankelijke discipline die zowel jonge talenten als ervaren liefhebbers blijft aantrekken, een onmisbare basis voor de Nederlandse autosportcultuur.

Bestuur Sectie Karting

Het Bestuur Sectie Karting, wordt gevormd door:

Marianne Tromp (Voorzitter)
Dick Leermakers (Vice-voorzitter)
Mathieu van Renssen (Penningmeester)
Nick de Bruijn (Secretaris)

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

KNAF, Duwboot 85, 3991 CG Houten, tel: 088-0047888, email: karting@knaf.nl, www.knaf.nl

Algemeen Reglement Karting

Artikel 1.1 KNAF erkende karting organisatoren

0105 Chrono Karting BV

Gaby van de Burgt, Cluselaan 19, 5627 DC Eindhoven, 06-53814437, gaby@chrono.nl, www.chrono.nl

0106 Kartcentrum Lelystad

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

0107 C.Point

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

0114 Skelsterclub Hoekse Waard SHW

Secretariaat SHW, Postbus 5845, 3290 AC Strijen, secretariaat@kartbaanstrijen.nl, www.kartbaanstrijen.nl

0125 Formula Karting

Secretariaat, Hortlijnhof 14, 1445 SH Purmerend, 06-28299293, formulakarting@hotmail.com

0126 Stichting Pro Kart Nederland

Wilsterstraat 2, 1791 XS Den Burg, 06-13022906, info@prokartnederland.nl

0129 Karting Champions League (KCL)

Cara de Vlaming, Ferrarilaan 2, 3261 NC Oud-Beijerland, 06-53463184, Cara@kartingchampionsleague.com, www.kartingchampionsleague.com

Artikel 1.2 KNAF erkende kartscholen

0105 Chrono Karting Dutch Karting School - (Outdoor)

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

0106 Kartschool Lelystad (Outdoor)

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

0107 MIRCA

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

0113 James Watt Leisure (Indoor)

W. van der Kooij, Willem Dreeslaan 436, 3729 NK Zoetermeer, sales@gamecity.nl

0114 Skelsterclub Hoekse Waard (Outdoor)

Secretariaat SHW, Postbus 5845, 3290 AC Strijen, secretariaat@kartbaanstrijen.nl, www.kartbaanstrijen.nl

0115 Den Hartog Racing

Schumannsingel 59, 6716 KD Ede, info@denhartogracing.com

0122 Sign Mind Racing

Bjorn Bakker, Oostergo 6, 1274 JT, 06-51354816, info@signmindracing.nl

0123 KWM Karting

Mathieu van Renssen, Bredestraat 16 unit 1.1, 2715 CA Zoetermeer, 06-14772142, info@kwmracing.nl

0127 Pulsar karting BV

Celsiusweg 28-30, 8912AN Leeuwarden, 058-2134722, info@kartbaanleeuwarden.nl

Artikel 2 Definities:

FIA	Federation internationale de l'Automobile
CIK-FIA	Commision Internationale de Karting- FIA
ASN	Nationale autosport autoriteit
BSK	Bestuur Sectie Karting
CAR	College Autosport Rechtzaak
CSI	Code Sportif International
RG	Reglement Generale FIA Karting
KRB	KNAF Reglement Boek
BR	Bijzonder Reglement
WL	Wedstrijdleider
(H)TC	(Hoofd) Technisch Commissaris

Baanlicentie

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

Homologatiestaat of certificering

Document waarin een door het CIK-FIA of ASN goedgekeurd(e) chassis, motor etc. is beschreven. Bij de technische keuring kan worden verlangd dat de inschrijver de betreffende homologatiestaat of certificering ter inzage geeft aan de (H)TC.

Artikel 3 Algemene voorschriften

3.1 Reglementen

Dit reglement beschrijft de regels, voorschriften en bijzonderheden van Clubsport kartwedstrijden. Algemene zaken die ook andere takken van de autosport betreffen, zijn niet in dit reglement genoemd, doch worden in het KNAF Reglementen boek (KRB). Daar waar dit reglement zaken niet vermeldt, wordt verwezen naar de Code Sportif International (CSI), het Reglement Generale FIA Karting (RG) en het KRB. Daar waar dit reglement afwijkt van de CSI, het RG of het KRB, prevaleert dit reglement. Aanpassingen en aanvullingen op dit reglement die gedurende het seizoen van kracht worden, zullen op de website <https://www.knaf.nl> gepubliceerd worden en zijn geldig vanaf het moment van publicatie. De klassenreglementen zullen gepubliceerd worden door de organisator van de betreffende klasse (voor contactgegevens zie art. 1.2) en staan ook op de website van de KNAF.

3.2 Dispensatie

Het verlenen van dispensatie aan een deelnemer om af te mogen wijken van de reglementen kan slechts bij zeer hoge uitzondering en is alleen mogelijk als er sprake is van uitzonderlijke gewichten (meer dan 25kg te licht dan wel 10kg te zwaar). De dispensatie is uitsluitend geldig indien daarover een bevestiging van het Bestuur Sectie Karting (BSK) is ontvangen.

3.3 Weigering inschrijving

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

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

3.4 Afgelasting

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

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

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

3.5 inschrijfgelden

Het inschrijfgeld voor een evenement wordt bepaald door de organisatie.

3.6 Persoonlijke uitrusting

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

De persoonlijke uitrusting moet zijn conform **Article 7 Driver Safety Equipment, CIK Karting Technical Regulations:**

De rijder moet te allen tijde een gehomologeerde integraalhelm, een overall en een kart-bodyprotector dragen, evenals handschoenen en schoenen.

Het dragen van een sjaal of enig ander los kledingstuk rond de nek, zelfs onder de overall, is **niet** toegestaan.

Lang haar moet volledig worden opgeborgen in de helm, de balaclava of de overall.

3.6.1 Helmen

Helmen moeten voldoen aan de volgende voorschriften:

Voor bestuurders jonger dan 15 jaar:

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 en Snell-FIA CMR2016).

Voor bestuurders ouder dan 15 jaar:

- Snell-Foundation K2015 (niet geldig na 31.12.2028), K2020, SA2015 (niet geldig na 31.12.2028) en SA2020
- FIA 8859-2015 (niet meer geaccepteerd na 31.12.2035)
- FIA 8859-2024 en FIA 8859-2024 ABP
- FIA 8878-2024
- FIA 8860-2010 (niet geldig na 31.12.2028)
- FIA 8860-2018 en FIA 8860-2018 ABP
- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 en Snell-FIA CMR2016)

Zie bijlage 1 en 2 “*ERKENDE NORMEN VOOR HELMEN IN KARTING*” voor markeringen.

Helmen moeten zijn uitgerust met een efficiënt en onbreekbaar vizier voor de oogsparring. Vizieren moeten het logo van de fabrikant en de productiedatum bevatten.

Elke wijziging in de bovenstaande lijst wordt gepubliceerd in een CIK-FIA-bulletin.

Overeenkomstig Appendix L van de International Sporting Code (Hoofdstuk III, Artikel 1.4) is het toevoegen van elk apparaat aan een helm, aerodynamisch of anderszins, toegestaan indien dit samen met de betreffende helm is gehomologeerd.

Helmen die voldoen aan de Snell-FIA CM/CMH-normen mogen ook na de leeftijd van 15 jaar zonder beperking door bestuurders worden gebruikt.

Voor helmen uitgerust met 8858-2010 Helmet M6-verankeringspunten (HANS-bevestigingspunten) geldt dat deze verankeringspunten om veiligheidsredenen **niet** in karting mogen worden gebruikt.

3.6.2 Overalls

Stoffen overalls moeten voldoen aan één van de volgende criteria:

- i) een «Level 2» CIK-FIA homologatie, toegekend volgens de CIK-FIA Standaard 2013-1, of
- ii) kartingoveralls van Graad 1 of Graad 2 conform FIA Standaard 8877-2022.

Leren overalls die voldoen aan de door de FIM gedefinieerde normen zijn toegestaan. Voor wedstrijden op lange circuits zijn leren overalls conform FIM-normen (motorfietsen, dikte 1,2 mm) of kartingoveralls van Graad 2 conform FIA Standaard 8877-2022 verplicht.

NOTE:

De huidige FIA-gehomologeerde overalls (Standaard CIK-FIA N2013-1) worden geaccepteerd gedurende hun levensduur, die op het label van de overall staat vermeld, maar niet langer dan 31.12.2029. Karting overalls die voldoen aan de FIA Standard 8877-2022 zijn verplicht vanaf 01.01.2030.

3.6.3 Handschoenen

Handschoenen moeten de handen en polsen volledig bedekken of voldoen aan FIA Standaard 8877-2022. Voor FIA Karting Kampioenschappen, Cups en Trofeeën, en alle kartingwedstrijden op de FIA Internationale Sportkalender, moeten handschoenen voldoen aan FIA Standaard 8877-2022.

3.6.4 Schoenen

Schoenen moeten de voeten bedekken en de enkels beschermen of voldoen aan FIA Standaard 8877-2022.

Voor FIA Karting Kampioenschappen, Cups en Trofeeën, en alle kartingwedstrijden op de FIA Internationale Sportkalender, moeten schoenen voldoen aan FIA Standaard 8877-2022.

3.6.5 Kart-bodyprotector

Het gebruik van een kart-bodyprotector conform FIA Standaard 8870-2018, en met de juiste maat in verhouding tot de lengte van de bestuurder – of maximaal één maat kleiner – is verplicht voor alle rijders bij FIA Karting Kampioenschappen, Cups en Trofeeën en alle internationale karting wedstrijden. De ribprotector dient direct onder de race overall gedragen te worden.

Note: Onder de 15 jaar dient de ribprotector ook de borst te beschermen

3.6.6 Nekprotector

- De nekband dient in goede conditie te zijn
- De nekband moet een minimale dikte van 20mm hebben, en goed aansluiten tussen helm en schouders.

Een bodyprotector is verplicht voor alle rijders van 15 jaar en jonger, een nekband is verplicht voor alle rijders van 15 jaar en jonger.

Aanvullingen:

Het is verplicht om een helder vizier te voeren wanneer de kunstmatige lichten van het circuit ontsteken en de schemer invalt. Het is dus niet toegestaan een donker en/of spiegelen vizier te dragen tijdens het ontsteken van de kunstmatige lichten van het circuit. Een helder geel, oranje of roze vizier is ook toegestaan.

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

3.7 Letsel bij rijder

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

3.8 Rijdersbriefing

Tijdens het evenement kunnen door de WL één of meerdere rijdersbesprekingen gehouden worden.

Elke **rijder** is verplicht bij deze rijdersbespreking aanwezig te zijn.

3.9 Straf, Protest en Beroep

De rijder kan tegen een beslissing van de WL protest aantekenen in overeenstemming met de methode welke omschreven staat in het Reglement Protesten (KNAF Reglementen Boek, hoofdstuk 6), Reglement Technische Protesten (KNAF Reglementen Boek, hoofdstuk 7)

Artikel 4 Aanvullend Milieureglement

4.1 Koelvloeistof:

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

4.2 Opwarmen banden:

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

4.3 Oude banden:

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

4.4 Reservoirs:

Alle ontluchtingen van motor, radiator en tank dienen uit te komen in één of meerdere reservoirs van minimaal 50cc, tenzij anders vermeldt in het technisch reglement van de klasse.

4.5 Radiator tape:

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

4.6 Zeil:

De regels van de paddock van de desbetreffende baan dienen te worden gehanteerd.

4.7 Stroomvoorziening en/of milieu afvoerkosten:

De organisator kan de rijder verplichten een bijdrage te laten betalen voor milieu afvoerkosten en/of stroomvoorziening

Dit staat vermeld in het Bijzonder Reglement.

4.8 Geluid

Bepalingen betreffende geluid van het starten van motoren zullen worden opgenomen in het Bijzonder Reglement.

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

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

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

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

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

Artikel 5 Video opnamen en rechten

5.1 Communicatie en datalogging

Iedere vorm van radio- en/of telecommunicatie met een rijder wanneer deze zich op de baan bevindt, is verboden. Toegestaan is het gebruik van datalogging als omschreven door de CIK-FIA, zie RG.

5.2 Rechten

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

5.3 Persvoorschriften

Iedere fotograaf en/of filmploeg dient zich voorafgaande aan het evenement te melden bij de organisatie. Deze ondertekent een afstand van verhaal, waarmee men de organisatie niet verantwoordelijk stelt voor persoonlijk letsel en/of schade op of naast de baan. Men mag de baan niet betreden zonder veiligheidsvest verstrekt door de organisatie.

Na afloop van het evenement dient men dit veiligheidsvest weer te retourneren aan de organisatie. De pers dient aanwijzingen van de wedstrijdleiding cq official altijd op te volgen.

Artikel 6 Schade, vrijwaring en verzekering

6.1 Aansprakelijkheid

6.1.1 Alle betrokkenen bij karting activiteiten dienen zich voortduren bewust te zijn van de mogelijke gevolgen van dergelijke activiteiten. Dit geldt voor de betrokkenen zelf en voor derden. Betrokkenen dienen zich bewust te zijn van het feit dat zij door deze laatste aansprakelijk gesteld kunnen worden voor de door hen geleden schade, als deze schade een direct of indirect gevolg vormt van de activiteiten.

6.1.2 Deelname aan een evenement waarop dit reglement van toepassing is, veronderstelt overeenstemming ten aanzien van de bepalingen in dit reglement en meer bepaald met onderstaande vrijwaringen voor de aansprakelijkheid voor schade.

6.1.3 Noch de KNAF, noch haar officials, noch het bestuur van de sectie Karting, noch de organisatoren, noch de promotor, noch de circuiteigenaar, noch de medewerkers van en op het circuit zijn tegenover de inschrijvers, deelnemers hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen (Deelnemers) aansprakelijk voor enige schade, die uit of bij deelnemen aan evenementen onder auspiciën van de KNAF tijdens en/of gedurende een wedstrijd of training mocht ontstaan.

6.1.4 Deze vrijwaring van aansprakelijkheid geldt eveneens tussen deelnemers onderling voor aanspraken wegens materiële schade, letselschade en gevolgschade, veroorzaakt door auto's en/of deelnemers tijdens competities, trainingen of demonstraties.

6.1.5 Ten overvloede moeten de Deelnemers de zogenaamde aansprakelijkheidsclausule tekenen alvorens de Deelnemers aan een evenement kunnen deelnemen. Deze clausule is in de inschrijfformulieren opgenomen of wordt als aparte verklaring ondertekend.

6.2 Aansprakelijkheid en schade

6.2.1 Deelnemers aan trainingen, races en/of andere (onderdelen) van Evenementen dienen zich voortdurend bewust te zijn van de mogelijke gevolgen van die activiteiten. Als direct of indirect gevolg van de activiteiten kunnen Deelnemers (i) zelf schade lijden en (ii) aansprakelijk worden gesteld voor schade die zij jegens anderen veroorzaken.

6.2.2 De mogelijke aansprakelijkheid van diverse betrokken partijen wordt uitgesloten c.q. beperkt zoals uiteengezet in het als **bijlage 3** bij dit reglement gevoegde KNAF- modelformulier ‘uitsluiting van aansprakelijkheid’. Dit formulier dient in originele, ongewijzigde vorm te worden gebruikt. De in het formulier weergegeven regeling wordt automatisch van kracht door inschrijving voor evenementen waarop dit reglement van toepassing is. Om administratieve redenen zal de organisator iedere deelnemer het formulier laten ondertekenen. Zonder ondertekend formulier zal de deelnemer niet tot een evenement worden toegelaten.

6.2.3 De organisator van een evenement is verplicht aan het bepaalde in het KNAF- reglement verzekeringen.

6.2.4 De **inschrijvers** die de clausule niet voor akkoord ondertekenen, worden niet tot het evenement toegelaten.

Artikel 7 Rijders/ Inschrijvers

7.1 Toegelaten Rijders

Indien er sprake is van voorselecties d.m.v. het rijden van series en/of een herkansing, dan zijn uitsluitend die **Rijders** toegelaten tot Race 1, Race 2 en wanneer aanwezig Race 3, die zich geplaatst hebben via de betreffende series en/of de herkansing. Alleen deze **Rijders** zullen in de einduitslag van de wedstrijd opgenomen worden.

Rijders die toegelaten zijn tot Race 1, zijn ook toegelaten tot Race 2 en Race 3, uitgezonderd na diskwalificatie.

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

7.2 Verantwoordelijkheden en verplichtingen rijder/ inschrijver

- De rijder/ inschrijver is ervoor verantwoordelijk dat kart en uitrusting op het aangegeven tijdstip ter keuring worden aangeboden.
- De rijder/ inschrijver dient er zorg voor te dragen dat de naam van de monteur/helper op het keuringformulier is vermeld en dat het formulier is ondertekend.
- De rijder/ inschrijver is er verantwoordelijk voor dat hij in het bezit is van de juiste transponder en dat deze is opgeladen, deugdelijk is gemonteerd en functioneert.
- Het aanbieden van de kart voor de veiligheidskeuring wordt beschouwd als een verklaring dat de kart aan de reglementen voldoet.
- De rijder/ inschrijver is ervoor verantwoordelijk dat zijn kart en uitrusting gedurende het gehele evenement aan de reglementen blijft voldoen.
- De rijder/ inschrijver is verantwoordelijk voor alle handelingen en nalatigheden van ieder persoon die deelneemt in, of een dienst levert in verband met een Wedstrijd of Kampioenschap voor rekening van de rijder/ inschrijver, in het bijzonder hun personeel, direct of indirect, rijders, monteurs, adviseurs, dienstverleners of passagiers, net zoals elk persoon waarvoor de rijder/ inschrijver toegang heeft verleend tot gereserveerde gebieden (Reserved Areas).
- Onheuse bejegeningen, handtastelijkheden, fysiek en verbaal geweld en/of gebruik van middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden (alcohol, drugs etc.) kunnen worden bestraft met onmiddellijke

verwijdering van het wedstrijdterrein en uitsluiting van het gehele evenement. Tevens kan het Tuchtcollege aanvullende straffen opleggen.

- De rijder moet tijdens de wedstrijd de veiligheidsvoorschriften en milieuregels – _waaronder KNAF Milieureglement) in acht nemen (deze kunnen verschillen per circuit). Schoonmaken van karts en motoren alsmede het bijvullen van brandstof en olie moet gebeuren op de daarvoor aangewezen plaatsen, waarbij de aanwijzingen van de officials en/of de baaneigenaar/beheerder onvoorwaardelijk moeten worden opgevolgd.
- Wanneer een rijder wordt opgeroepen zich te melden bij de WL , dan dient hij/zij persoonlijk (minderjarigen met ouder/voogd of inschrijver) te verschijnen, tenzij de WL o anders bepaald.
- De rijder of inschrijver moet bij de technische (na)keuring aanwezig zijn, de opgedragen demontage werkzaamheden verrichten en de aanwijzingen van de (H)TC stipt opvolgen. De rijder mag zich hierbij laten assisteren door een helper.
- De rijder die in enig document al dan niet opzettelijk een onjuiste verklaring heeft gedaan, kan schuldig worden verklaard aan overtreding van de reglementen en kan worden bestraft.
- Indien een evenement wordt gesponsord, kan de organisatie de rijders verplichten tot het voeren van reclame op de kart.

7.3 Veiligheid / registratie keuring

- Per wedstrijd mogen, tenzij anders aangegeven in het Technisch Reglement of het Bijzonder Reglement, maximaal één chassis en maximaal twee motoren gebruikt worden. Het tijdens de wedstrijd wisselen van motor gaat geheel volgens het geldende reglement. Alle te gebruiken delen, samengesteld tot tenminste één compleet rijklare kart dienen bij de veiligheidskeuring aan de TC te worden aangeboden.
- Alleen indien alle materialen op veiligheid door de TC goedgekeurd zijn, mag de inschrijver met die goedgekeurde materialen aan de wedstrijd deelnemen.
- Bij aanvang van de veiligheidskeuring dient de inschrijver het bij de administratieve controle verstrekte registratie formulier duidelijk en compleet ingevuld en ondertekend bij de TC in te leveren.
- Het aanbieden van de kart bij de veiligheidskeuring wordt beschouwd als een verklaring van de inschrijver dat de kart aan de reglementen voldoet.
- Op verzoek van de TC moeten homologatiepapieren van de kart en/of motor(en) ter inzage aangeboden worden.
- De door de (H)TC gebruikte (meet)methoden en het (meet) gereedschappen zijn altijd maatgevend.
-

7.4 Tijdwaarneming/ transponder

Elke **inschrijver** dient zelf te zorgen voor een werkende transponder.

Plaats van de transponder:

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

De **inschrijver** is verplicht de ingeschreven transponder op zijn kart te voeren.

Als een rijder zijn transponder verliest of gedurende een race of sessie blijkt over een niet goed functionerende transponder te beschikken, dan kan de rijder in geen geval zijn tijden of rangschikking betwisten.

7.5 Vlagsignalen

Zie KNAF Reglementen Boek, Reglement Vlagsignalen.

Aanvullingen:

- **Rode vlag**
Alle rijders zijn verplicht om onmiddellijk vaart te minderen en langzaam naar een door de WL aangegeven plaats te rijden. De rijders dienen hierbij de uiterste voorzichtigheid te betrachten en erop voorbereid te zijn om indien nodig te stoppen. De rijders dienen te allen tijde de aanwijzingen van de officials op te volgen.
- **Zwarte vlag met Oranje schijf (Onbewogen getoond met kartnummer)**
De rijder moet bij de eerstvolgende doorkomst stoppen op een door een official aangegeven plaats of reparatie zone.
Na 2 x negeren van de materiaalvlag volgt een zwarte vlag.

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

7.6 Andere signalen en bijzonderheden

Verklaring lichtsignalen

- Geel licht: gelijke betekenis als gele vlag
- Groen licht: gelijke betekenis als groene vlag
- Rood licht: gelijke betekenis als rode vlag
- Gele vlag met 'SLOW' bord

Code slow

De wedstrijdleader kan ten alle tijden beslissen om 'code slow' te gebruiken tijdens een training, kwalificatie of wedstrijd. Deze situatie kan ingaan vanaf elke willekeurige baanpost op het circuit. Alle baanposten zullen met de gele vlag zwaaien en een bord met daarop 'SLOW' tonen. Alle rijders zijn verplicht om onmiddellijk vaart te minderen, en dus te stoppen met racen (rijden op langzaam tempo, verboden in te halen) vanaf het moment dat er vanaf start/finish de gele vlag stil hangt (dus niet wordt gezwaaid) is het de laatste ronde 'code SLOW'. Wanneer de koploper de groene vlag krijgt (altijd op start/finish) mag er weer worden geracet en dus ook ingehaald. Niemand mag inhalen voordat ze de start/finish lijn met groene vlag gepasseerd zijn. Uitzondering in overleg met de WL kan zijn dat iemand een technisch mankement oploopt tijdens de 'code SLOW'

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

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

7.7 Wedstrijd

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

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

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

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

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

Als alleen een herkansing gereden wordt, dan plaatsen die rijders zich direct voor Race 1 die het best geklasseerd zijn na het tijdrijden. Het aantal dat zich plaatst, is het volgens de baanlicentie toegelaten aantal rijders minus zes. De overige rijders voor Race 1 zijn de zes best geklasseerde rijders uit de herkansing. In geval van een race waarin verschillende klassen gelijktijdig rijden, wordt de uitslag en het klassement per klasse bepaald.

Artikel 8 Rijgedrag

Zie ook CIK International Sporting Regulations:

Art. 3. Internationale Rijderslicenties voor Karting & Gedragsregels tijdens het rijden

Artikel 3.6: Gedragsregels tijdens het rijden op kartcircuits

8.1 Naleving van signalen

De instructies zoals beschreven in Artikel 2.15 van de General Prescriptions van de FIA en in Artikel 2.3 van de Circuitreglementen (Deel II) maken integraal deel uit van deze Gedragsregels. Alle rijders moeten zich hieraan houden.

8.2 Inhalen tijdens een race

a) Een kart die alleen op de baan rijdt, mag de volledige breedte van de baan gebruiken. Zodra deze echter wordt ingehaald door een kart die op het punt staat een ronde voorsprong te nemen, moet de rijder de snellere rijder bij de eerst mogelijke gelegenheid voorbij laten. Indien de ingehaalde rijder niet lijkt te beseffen dat een andere rijder hem wil passeren, zullen de vlaggenposten met gezwaaide blauwe vlaggen aangeven dat de snellere rijder wil inhalen. Iedere rijder die de blauwe vlaggen negeert, zal worden gerapporteerd aan de wedstrijdleiding.

b) Inhalen mag, afhankelijk van de omstandigheden, zowel rechts als links plaatsvinden. Manoeuvres die andere rijders kunnen hinderen, zoals meer dan één keer van richting veranderen om een positie te verdedigen, het bewust naar buiten duwen van karts buiten de baan, of andere gevaarlijke koerswijzigingen, zijn strikt verboden. Iedere rijder die zich hieraan schuldig maakt, zal worden gerapporteerd aan de wedstrijdleiding.

c) Rijders moeten te allen tijde gebruikmaken van de baan. Voor de duidelijkheid: de witte lijnen die de baanranden aangeven worden beschouwd als onderdeel van de baan, maar de kerbstones niet. Een rijder wordt geacht de baan te hebben verlaten als geen enkel deel van de kart nog contact heeft met de baan.

Indien een kart om welke reden dan ook de baan verlaat (onverminderd artikel 2d hieronder), mag de rijder terugkeren, mits dit veilig kan en er geen voordeel mee wordt behaald.

d) Herhaaldelijke ernstige fouten of het tonen van gebrek aan controle over de kart (zoals het verlaten van de baan) zullen aan de wedstrijdleiding worden gerapporteerd en kunnen leiden tot diskwalificatie van de betrokken rijder(s).

e) Contacten of botsingen (ook tijdens de uitloopronde): sancties kunnen worden opgelegd aan een rijder die een andere rijder duwt.

8.3 Karts die stoppen tijdens een race

a) De rijder van een kart die de baan moet verlaten omdat hij niet langer racesnelheid kan aanhouden, moet dit tijdig aangeven en is zelf verantwoordelijk om de manoeuvre veilig en zo dicht mogelijk bij een uitgang uit te voeren.

b) Wanneer een kart buiten de pitstraat of reparatiezone stopt, moet deze zo snel mogelijk worden verplaatst zodat hij geen gevaar oplevert of andere rijders hindert. Indien de rijder de kart niet zelf kan verplaatsen, is het de taak van de baanposten om te helpen. Indien deze hulp ertoe leidt dat de rijder de race kan hervatten, moet dit gebeuren zonder overtreding van de reglementen en zonder daar voordeel uit te halen.

c) Bijtanken of aanvullen van vloeistoffen van welke aard dan ook is verboden, tenzij de kart zich bevindt in een speciaal daarvoor aangewezen zone.

d) Behalve de rijder en officieel aangestelde functionarissen mag niemand een stilgevallen kart aanraken, behalve in de pitstraat of in de reparatiezone.

e) Behalve tijdens een raceonderbreking geldt dat een kart die door de rijder op de baan wordt verlaten, zelfs tijdelijk, als uitgevallen uit de race wordt beschouwd.

8.4 Ingang van de pitstraat (naar de reparatiezone of het “Parc Fermé”)

a) De zogenaamde "slow"zone maakt deel uit van de pitstraat. Het stuk baan dat naar de pitstraat toe leidt, wordt de *pit entry* genoemd.

b) Tijdens trainingen en de race is toegang tot de pitstraat, de reparatiezone of de serviceterreinen alleen toegestaan via de *pit entry* en de "slow"zone. Overtreding van deze regel leidt tot diskwalificatie.

c) Iedere rijder die van plan is de baan te verlaten of de pitstraat, pits, het “Parc Fermé” of de reparatiezone in te gaan, moet dit tijdig aangeven en zich ervan verzekeren dat dit veilig kan gebeuren.

d) Behalve in gevallen van overmacht (door de wedstrijdleiding als zodanig erkend) is het oversteken, in welke richting dan ook, van de lijn die de *pit entry*/ "slow"zone van de baan scheidt, verboden.

e) Behalve in gevallen van overmacht (door de wedstrijdleiding als zodanig erkend), mag geen enkele lijn die op de baan is aangebracht bij de uitgang van de pitstraat of reparatiezone, bedoeld om karts die de pits verlaten te scheiden van karts op de baan, door een kart overschreden worden.

Aanvullingen: De volgende gedragingen en/of handelingen zijn niet toegestaan:

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

8.5 Rijrichting

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

8.6 Trainingen

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

8.7 Tijdrijden/ Kwalificatie

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

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

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

Artikel 9 Start/ Finish

9.1 Startopstelling

Een startopstelling kan op verschillende manieren tot stand komen:

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

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

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

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

9.2 Startprocedure

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

Vanaf het moment dat de Starter met de groene vlag het sein geeft de karts te laten oprijden, staan de rijders onder gezag van de Starter. Er zal de mogelijkheid geboden worden de karts op snelheid op te warmen tot het passeren van de start/finishlijn.

Aansluitend zal een formatieronde gereden worden die door de Starter aangegeven wordt. Dat wil zeggen dat het laatste gedeelte voor de start ingegaan is en dat de rijders verplicht zijn hun startpositie in het veld in te nemen. De rijders moeten hun snelheid aanzienlijk terugbrengen en constant houden en elkaar de gelegenheid geven om hun juiste startpositie in te nemen.

Inhalen anders dan voor het innemen van de toegewezen startpositie is verboden.

Het is verboden een andere route op het circuit te volgen dan aangegeven op de baanlicentie, tenzij op aanwijzingen van een official.

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

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

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

De karts moeten recht achter elkaar blijven rijden tussen de witte lijnen (corridor) die elk baanvak apart markeren en mogen elkaar niet raken. De nr. 2 dient te allen tijde naast de kopman te blijven (nooit er voorbij) totdat het startsein is gegeven.

Het startsein wordt gegeven met startlichten of met de nationale vlag. Na het startsein gelden racecondities en staan de rijders onder gezag van de WL. Als de kart tijdens het formeren stilvalt, mag de rijder zijn kart opnieuw proberen te starten. Indien de kart niet meer wil starten, dan dient de rijder de kart op een veilige plaats langs de baan stil te zetten en daar te blijven tot de race is afgelopen.

Als de kart bij een staande start op de startopstelling stilvalt, dient de rijder van die kart direct zijn hand op te steken. De starter besluit op dat moment tot een extra formatie ronde en zal de veroorzaker achteraan moeten starten. Na een 2e valse start en/of bij een evt. code rood wordt de race tijd ingekort.

Speciale aandacht verdient het uitvallen kort na de start van meerdere rijders wegens het botsen of slippen. Alle uitgevallen rijders dienen onmiddellijk de baan vrij te maken voor de nog racende rijders zodat deze geen hinder van de situatie ondervinden. Het niet onmiddellijk vrijmaken van de doorgang wordt gezien als een ernstige en opzettelijke overtreding.

9.3 Start van de Race

Definitie van de start: De rijder is pas gestart en heeft alleen recht op punten wanneer het startlicht gedoofd is of de nationale vlag is getoond en men 1 maal over de tijdwaarneming lus gereden is.

Klassen waarvan de karts niet zijn uitgerust met een koppeling gebruiken uitsluitend een rollende start. Alle andere klassen voorzien van een koppeling kunnen eventueel worden gestart met een staande start.

9.4 Hulp in de Baan

Hulp in de baan is niet toegestaan tijdens vrije trainingen, tijdrijden en races, tenzij de WL anders bepaald. Hulp in het service- gebied is ook niet toegestaan. De rijder dient het mankement zelf te verhelpen, tenzij de (H)TC anders bepaald. Het oprijden van de baan mag alleen na goedkeuring van een official, dit in verband met veiligheid. Het service- gebied is altijd voor de weegschaal. Tenzij anders bepaald in het BR.

9.5 Onderbreken van de Race/ Code Rood

De beslissing om een race d.m.v. de rode vlag te onderbreken wordt genomen door de WL. De WL of de Start/Finish rechter toont bij de start/finish lijn de rode vlag, terwijl de baanposten de rode vlag (of bij het ontbreken van een rode vlag de gele vlag) zwaaien.

Indien 75% of meer van de voorgeschreven afstand van de race is verreden, kan de race als geëindigd beschouwd worden en is de op één na laatste doorkomst van de leidende kart voor het vertonen van de rode vlag aan de finishlijn bepalend voor de uitslag.

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

Als tijdens de training of tijdens een race de rode vlag wordt getoond, verminderen alle karts onmiddellijk hun snelheid en stoppen met racen en gaan naar een door de WL aan te wijzen plaats. Dit kan de start/finish lijn zijn dan wel het Parc Ferme.

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

9.6 Finish van de Race

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

9.7 Hand opsteken bij verlaten van de baan

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

Artikel 10 Parc Ferme

10.1 Parc Fermé voor de race

Het Parc Fermé is een afgebakende ruimte, door de organisator daarvoor aangewezen. Alleen officials die een functie in het Parc Fermé hebben en rijders/helpers die een toegangsbewijs kunnen tonen, hebben toegang tot het Parc Fermé. Rijders en monteurs van de betreffende klasse mogen op vertoon van hun toegangsbewijs het Parc Fermé betreden en daarbij uitsluitend één complete kart met trolley meenemen.

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

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

Er mag gewisseld worden van banden zolang de kart op de trolley staat totdat het bord met de aanduiding opstellen wordt gegeven. Daarna gaat men over tot de opstelling op de grid (op de grond plaatsen van de kart), waarna het wisselen van banden en afstellingen aan de kart niet meer zijn toegestaan (m.u.v. bandenspanningsmeter). Als men dan niet op de opstelling (grid) klaar staat, moet men achteraan starten. De poort om het parc fermé in te komen wordt gesloten op het moment dat de aangegeven tijd voorbij is. Zodra de poort gesloten is, blijven de karts en rijders in het gesloten parc fermé. Indien de kart en/of rijder toch het gesloten parc fermé verlaat, betekent dit niet meer starten. Tenzij toestemming gegeven door een official met een functie in het parc fermé. Na vertrek van de rijders, worden de monteurs/helpers naar een

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

10.1.1 Te laat in Parc Fermé bij Tijdrijden

Het Parc Ferme zal niet sluiten tijdens de kwalificatie. De klok gaat simpelweg lopen op het aangegeven moment. De sessie is voorbij wanneer de finish vlag valt.

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

Indien de rijder niet op tijd is zoals aangegeven in het programma (races), zal de toegang tot de startopstelling worden gesloten. De toegang tot de startopstelling wordt pas weer geopend als alle opgestelde rijders de pitstraat hebben verlaten. Vervolgens mag uitsluitend vanuit de pitstraat weggereden worden (op aanwijzing van de official) nadat het startsein is gegeven en het hele veld is gepasseerd (men rijdt dan dus geen opwarmronde en geen formatieronde en sluit aan na de start). Er zal, ongeacht het circuit, altijd 1 ronde achterstand worden toegekend aan de rijder.

10.1.3 Technische Mankement bij verlaten Pits

Mocht een kart om technische redenen niet in staat zijn te kunnen starten, dan moet deze ervoor zorgen geen hinder te veroorzaken voor de rest van het startveld. Mocht de monteur cq rijder de kart toch rijklaar krijgen, dan mag deze na toestemming van de official het Parc Fermé verlaten mits het veld nog met de opwarmronde bezig is. Vervolgens mag uitsluitend vanuit de pitstraat weggereden worden (op aanwijzing van de official) nadat het startsein is gegeven en het hele veld is gepasseerd (men rijdt dan dus geen opwarmronde en geen formatieronde en sluit aan na de start).

10.2 Parc Fermé na de Race

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

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

Rijders met hun kart zijn verplicht om het Parc Fermé te betreden of te verlaten op instructie van de officials. In het Parc Fermé dienen de rijders bij hun kart te blijven. Helpers mogen het Parc Fermé uitsluitend betreden als zij over een toegangsbewijs beschikken en met toestemming of op verzoek van een official binnen het Parc Fermé.

In het Parc Fermé zijn afstellingen, controle, aanpassingen of reparaties van de kart verboden, met uitzondering van het demonteren van de wielen. Het aannemen of innemen van materiaal (ook drinken, eten, kleding aantrekken/wisselen etc.) vanaf het moment van finishen tot na het wegen is verboden.

Rijders die met hun kart en uitrusting gewogen worden, dienen daartoe medewerking te verlenen. Zolang er materiaal van een rijder ter controle in het Parc Fermé aanwezig is, dienen de rijder en/of zijn helper zich herkenbaar in de directe omgeving van het Parc Fermé te bevinden om, indien nodig, assistentie bij (na)controle te verlenen. De door de TC gebruikte (meet)methode en het (meet) gereedschap zijn altijd maatgevend.

Artikel 11 Algemene Voorschriften kart en motor

11.1 Chassis of Certificering

Het chassis dient gehomologeerd te zijn zoals dit in het Technisch Reglement van de klasse is aangegeven. Een rijder dient bij elke technische keuring van zijn kart de homologatie of certificeringsformulieren te kunnen overhandigen. Een chassis waarvan de homologatie is verlopen, kan op club-wedstrijden gebruikt worden indien het nog steeds voldoet aan de eigenschappen zoals deze in de verlopen homologatie opgenomen zijn, de homologatieformulieren getoond kunnen worden en de HTC hier toestemming voor geeft.

11.1.1 Bodywork

Bestaat uit twee zijbakken, één voor/stuurspoiler en een bumperspoiler. Geen enkel deel van het bodywork mag worden gebruikt als benzinetank of om gewichten aan/in te bevestigen.

Achterwielbescherming is verplicht. Het bodywork en de achterwielbescherming moet door het CIK-FIA zijn gehomologeerd.

11.1.2 Kettingbescherming

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

11.1.3 Wedstrijdnummers

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

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

11.1.4 Afmetingen

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

Noot: siercijfers zijn verboden

11.2 Motor

Zie Technisch Reglement per klasse.

11.2.1 Inlaatfilter

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

11.2.2 Uitlaatdemper

Het uitlaatsysteem moet voldoen aan de bij de klasse en/of motor behorende homologatie. Een uitlaat (na)demper kan worden voorgeschreven.

11.2.3 Motormodificaties

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

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

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

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

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

11.3 Technische (Na)Controle

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

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

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

11.4 Gewicht

Elke **rijder** inclusief zijn uitrusting, zijn kart en zijn transponder dienen op elk moment van het evenement tenminste het gezamenlijke gewicht te hebben dat in het Technisch Reglement van de klasse is vermeld. Het toevoegen van extra gewicht in de kleding is verboden. Het toevoegen van gewicht is alleen toegestaan mits dit op een veilige manier wordt gemonteerd op of aan de kart (1kg met één 8mm bout of twee 6mm bouten. Meer dan 1kg dient met twee 8mm bouten bevestigd te worden).

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

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

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

Bij aantoonbaar verlies van onderdelen (m.u.v. lood/ballaststukken) tijdens een wedstrijdonderdeel mogen uitsluitend deze onderdelen alvorens men de weegschaalprocedure ingaat, met toestemming van de WL en of diens assistent opgehaald worden (onder Parc Fermé regels, zie Art 10.2). Dit zonder de andere rijders te hinderen.

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

11.5 Brandstof

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

Tenzij anders vermeld in het technisch reglement.

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

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

Artikel 12 Banden

Een bandenreglement wordt per organisatie beschreven.

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

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

Bij de keuring moeten ten alle tijden nieuwe slicks en nieuwe regenbanden worden aangeboden. Deze conform het reglement, tenzij anders beschreven in het BR.

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

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

Het gebruik van banden die volgens de Procedure bandenmeting (zie art. 12.3) afgekeurd zijn, is niet toegestaan. De door de (H)TC gebruikte (meet)methode en het (meet) gereedschap zijn altijd maatgevend.

12.1 Bandenkeuze

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

12.2 Wet Race / Natte Race

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

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

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

12.3 Procedure Bandenmeting

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 13 Klassementen en prijzen

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

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

Puntentelling Tussenklassement per Manche

Plaats 1 ^e	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e	11 ^e	etc.
Punten 25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	etc.

Puntentelling Dagklassement

De finale (of laatste Race) bepaalt het dagklassement.

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

13.1 Schrap resultaten/ puntentelling kampioenschap

Wordt per organisatie beschreven. Bij ex-aequo plaatsing zijn het aantal manche overwinningen doorslaggevend voor het eindklassement.

13.2 Diskwalificatie = 0 resultaat

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

13.3 Podium Regels

- De rijder dient ten alle tijden op het podium te verschijnen met een dichtgeritste race overall
- De rijder dient zelf de beker in ontvangst te nemen op het podium

Indien men niet aanwezig kan zijn bij de prijsuitreiking, dient men dit altijd vooraf met een geldige reden te melden aan de organisatie. De beker kan ik overleg met de organisatie opgehaald worden. Indien de beker opgestuurd wordt, zijn de kosten voor de ontvanger.

Artikel 14 Straffen Overzicht

Officiële Waarschuwingen (deze neemt men het hele kampioenschap mee)

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

Algemene straffen

Niet bijwonen rijdersbriefing	Geldboete €100,00
Niet naleven schoon paddock	Geldboete €100,00
Opzettelijk schade (proberen) veroorzaken aan spullen van de organisatie en/of circuit	Geldboete ter beoordeling organisatie/circuit
Ondergewicht tijdrijden	Achterstaan starten eerstvolgende manche
Ondergewicht race	DQ, geen marge
Onsportief rijgedrag tijdrijden	Waarschuwing of 3 strafseconden
Zeer onsportief rijgedrag	10 Strafseconden
Negeren van de vlaggen	Ter beoordeling van de organisatie

3 of 5 strafseconden

Valse start	3 Strafseconden
Gedeeltelijk verlaten corridor bij startprocedure	3 Strafseconden
Onsportief rijgedrag	3 Strafseconden
Negeren gele vlag	3 Strafseconden
Klikbumper	5 Strafseconden

Terugplaatsing op de grid

Te laat in parc ferme	Starten uit de pitstraat na start
Te laat op pre-grid	Starten uit de pitstraat na start
Transponder vergeten	Achteraan starten eerstvolgende manche
Kopman veroorzaakt valse start door onjuiste snelheid	1 rij teruggezet (bij tweede overtreding)

10 strafseconden

Het niet opvolgen van instructies en aanwijzingen van officials	10 Strafseconden
Geheel verlaten corridor bij startprocedure	10 Strafseconden
Inhalen tijdens de formatie ronde (na de rode lijn)	10 Strafseconden
Zeer onsportief rijgedrag	10 Strafseconden

Diskwalificatie

Negeren materiaalvlag (max.2x op start/finish getoond en 3 ^e doorkomst is zwart)	Diskwalificatie wedstrijdonderdeel
Ondergewicht race (meer dan evt marge)	Diskwalificatie wedstrijdonderdeel
Weging weigeren	Diskwalificatie wedstrijdonderdeel
Gebruik van radio en/of telecommunicatie	Diskwalificatie wedstrijdonderdeel
Zeer onsportief en/of gevaarlijk rijgedrag (ter beoordeling aan de WL)	Diskwalificatie wedstrijdonderdeel
Verkeerde rijrichting op het circuit	Diskwalificatie wedstrijdonderdeel

Bijlage 1 ERKENDE NORMEN VOOR HELMEN IN KARTING

Snell-SA2020



Snell-SA2015

! Echéance 31/12/2028
 • Not valid after 31/12/2028



Snell-K2020



Snell-K2015

! Echéance 31/12/2028
 • Not valid after 31/12/2028



Snell-FIA CMS2016

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory for Drivers under 15 years old



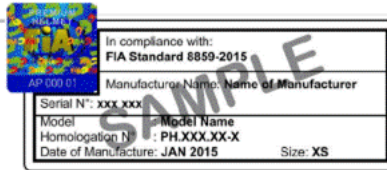
Snell-FIA CMR2016

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
 Mandatory for Drivers under 15 years old



Bijlage 2 ERKENDE NORMEN VOOR HELMEN IN KARTING

FIA 8859-2015



FIA 8859-2024



FIA 8860-2024-ABP



FIA 8860-2018



FIA 8860-2018-ABP



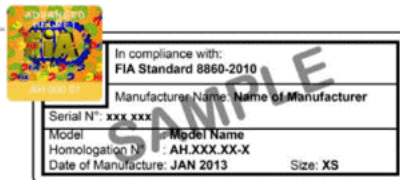
FIA 8860-2010

! Echéance 31/12/2028
• Not valid after 31/12/2028



FIA 8860-2010

! Echéance 31/12/2028
• Not valid after 31/12/2028



FIA 8878-2024



Bijlage 3 UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Organisator
logo



v24.5_NL

Klasse	Startnummer

UITSLUITING VAN AANSPRAKELIJKHEID

Deelname aan evenementen gebeurt voor eigen risico. Tenzij schriftelijk anders wordt overeengekomen, zijn deelnemers zelf verantwoordelijk voor de schade die zij lijden.

De deelnemer is zich ervan bewust dat de deelname aan trainingen, races en/of andere (onderdelen van) evenementen (hierna gezamenlijk: "evenement") zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico's voor schade – letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen – inhoudt.

Onder "deelnemer" wordt ook de inschrijver verstaan, indien dit een andere partij zou zijn dan de deelnemer zelf. Alsmede de eventuele bijrijder van een deelnemer.

De hierna genoemde partijen aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met de deelname aan een evenement lijdt. De betreffende partijen zijn:

- de FIA;
- de KNAF en andere (buitenlandse) ASN's;
- de stichting KNAF Talent First;
- de organisator(en) van een evenement of kampioenschap (waaronder de **Organisator naam**);
- de promotor(s) van een evenement of kampioenschap;
- de eigenaar(s) of exploitant(en) van circuits;
- overheidsinstanties;
- partijen die op andere wijze betrokken zijn bij een evenement (zoals bijvoorbeeld tijdwaarneming, reddings- en ambulancedienst, baanonderhoud, et cetera);
- andere deelnemers aan een evenement (inclusief inschrijvers, bijrijders, eigenaren en/of houders van deelnemende voertuigen, monteurs en helpers);

alsmede de (sectie)besturen, bestuursleden, het management, de medewerkers, officials, wedstrijdleiders en vrijwilligers van al deze partijen.

De deelnemer verklaart dat hij/zij de hierboven genoemde partijen nooit aansprakelijk zal stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelname aan evenementen geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen.

Deze uitsluiting van aansprakelijkheid wordt tegenover de hierboven genoemde partijen van kracht door inschrijving voor het evenement en wordt bevestigd door ondertekening van dit formulier. Zij geldt voor alle vorderingen ongeacht de rechtsgrond, zowel voor vorderingen tot (schade)vergoeding op basis van contractuele als niet-contractuele aansprakelijkheid, onrechtmatige daad daaronder begrepen.

Deze uitsluiting van aansprakelijkheid laat onverlet eventuele andere uitsluitingen van aansprakelijkheid, stilzwijgend of expliciet. Dit formulier is beschikbaar in meerdere talen. Bij uitleg, discussies of geschillen is de Nederlandse versie maatgevend.

Naam: Geboortedatum: - -

Naam ouder/verzorger, indien minderjarig:

Woonplaats:

Handtekening:

Handtekening ouder/verzorger, indien minderjarig:

.....

.....

Plaats ondertekening:

Plaats ondertekening:

Datum ondertekening: - -

Datum ondertekening: - -