

## 8 Reglement Sectie Elektro Circuit 1:10

Dit Reglement maakt deel uit van het Huishoudelijk Reglement NOMAC en is een aanvulling op het Algemeen Wedstrijd Reglement.

### 8.1 Technisch Reglement

Modelwagens die niet conform dit technisch reglement zijn bevonden, worden onderworpen aan de sanctie(s) genoemd in artikel 5.11.9 (tenzij anders vermeldt in dit reglement).

#### 8.1.1 Technische klassen en gewichten.

De modelauto's worden onderverdeeld in drie klassen.

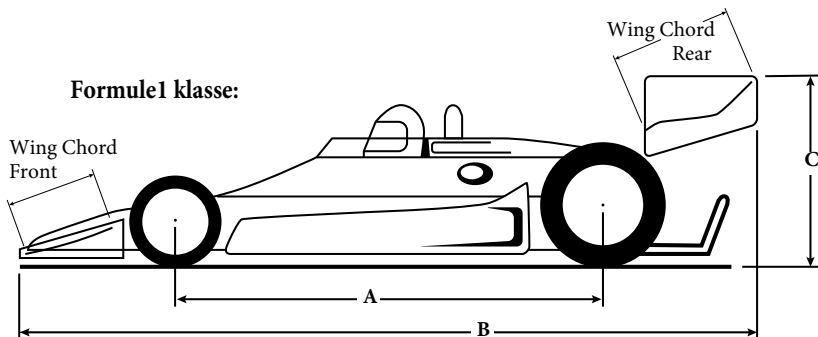
- Modified Toerwagen: minimum gewicht **1320** gram
- Stock Toerwagen: minimum gewicht **1320** gram
- Formule 1: minimum gewicht 1050 gram

De gewichtslimieten gelden te allen tijde voor een raceklare wagen met transponder.

#### 8.1.2 Afmetingen en specificaties

Standaard Toerwagen klasse en  
Modified Toerwagen klasse:

- Schaalverhouding: 1:10 Narrow scale
- Maximale breedte zonder body: 190 mm
- Maximale breedte met body: 200 mm
- Wielbasis: 270 mm
- Aandrijving: op 4 wielen
- Wielophanging: 4 wielen onafhankelijk
- Versnellingsbak: niet toegestaan
- Minimum hoogte: 115 mm rijklaar



## Sectie Elektro Circuit 1:10

- a) Schaalverhouding: 1: 10
- b) Lengte (B): max. 550.0 mm
- c) Breedte: max. 205.0 mm
- d) Hoogte (C): max. 140.0 mm
- e) Wielbasis (A): min. 225.0 mm, max. 280.0 mm
- f) Aandrijving: direct aangedreven, alleen achterwielen
- g) Achteras: eendelige as, differentieel toegestaan
- h) Achterwielophanging: geen onafhankelijke wielophanging toegestaan
- i) Versnellingsbak: niet toegestaan
- j) Voorspoiler: koorde max. 51.0 mm, breedte max. 200.0 mm, lengte zijkant max. 65.0 mm, hoogte zijkant max. 38.0 mm
- k) Achterspoiler: koorde max. 75.0 mm, breedte max. 125.0 mm, lengte zijkant max. 95.0 mm, hoogte zijkant max. 110.0 mm

### 8.1.3 Motorspecificaties

Motoren mogen door de deelnemers geopend en onderhouden worden, mits er in de desbetreffende klasse wat over wordt gezegd.

#### Modified Toerwagen klasse

Motoren moeten de afmetingen hebben van een '05' formaat motor.

Alle wikkelingen op 3-polige ankers zijn toegestaan. Borstelloze motoren zijn eveneens toegestaan.

Deze motoren mogen 'bonded' en 'sintered' magneten gebruiken. Delta windingen zijn toegestaan.

Motoren mogen zowel met als zonder sensor gereden worden.

#### Stock Toerwagen klasse:

*In het seizoen 2018 wordt gereden met de Muchmore FLETA ZX V2 13.5T ER Fixtiming Spec Brushless Motor (bestelnummer MR-V2ZX135FER). De motor dient met originele onderdelen gebruikt te worden. De motor dient te zijn voorzien van de fixed timing endplate.*

*In seizoen 2018 wordt een eigen motor gebruikt.*

*Motorreglement: \* Motor moet voorzien zijn van de fixed timing endplate. \* De rotor mag uitgeschimmed worden. Voor de rest mag er niks aan de motor veranderd worden. Alu schroeven, sensorboard etc.*

*De oude combo blijft ook toegestaan als overgangsjaar. Het maximaal aantal KV van de Muchmore Fleta ZX Brushless Motor Fixed Timing 13.5T MR-FZX135WF met fixed timing is 3150Kv*

*Bij regen (natverklaring door wedstripleiding) mag ook een onverzegelde Muchmore Fleta ZX Brushless Motor Fixed Timing 13.5T MR-FZX135WF. Deze motor dient wel te zijn voorzien van de fixed timing endplate.*

#### Formule 1 Klasse:

Motor:

Hobbywing Xerun 1/10 Competition 21.5T, art. no. 90040150 (Blue).

Hobbywing Xerun 1/10 Competition 21.5T, art.no. 90040151 (Gunmetal)

Hobbywing Xerun1/10 Justock-3650-21,5T, art. no. 30408003

*Hobbywing XeRun Justock 3650SD G2 21.5T Sensored, art. no. 30408007*

*Scorpion RS-3420 Brushless Motor 21.5T , fixed Timing, art. no. RS-3420-215TFW*

Bij regen (natverklaring door wedstrijdleiding) zijn alle 21,5 turns motoren toegestaan (sensored / sensorless)

### 8.1.4 Accu's

- Accu's met een maximaal nominaal voltage van 7.4 volt en 7,6 volt (HV) zijn toegestaan als energiebron voor de elektro auto's. Het gebruik van een ontvanger accu is niet toegestaan.
- Alle accu's en/of accu soorten die voorkomen op de EFRA accu lijst mogen gebruikt worden.
- Lipo accu's moeten alleen voldoen aan de door EFRA opgestelde specificaties. De lipo accu hoeft niet op de EFRA lijst voor te komen.

- Een Lipo accu welke door een deelnemer gebruikt wordt mag niet warmer zijn dan 10 graden boven de omgevingstemperatuur op de baan voor de start van de (finale)serie.
- Lipo accu's mogen met maximaal 2C geladen worden (volgens de CC/CV laadmethode) indien dit aanbevolen wordt door de fabrikant en op voorwaarde dat er een blusdeken in de onmiddellijke nabijheid van de accu onder lading is.
- **Lipo accu's mogen met maximaal 20 Ampere ontladen worden.**
- Een Lipo accu moet zich in een gesloten zgn LIPO laadzak bevinden zodra de accu is aangesloten op de (ont)lader – ongeacht of de accu geladen/ontladen wordt.
- Een LIPO laadzak moet geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Zelfgemaakte LIPO laadzakken mogen niet worden gebruikt. De wedstrijdleider beoordeelt of een LIPO laadzak aan de veiligheidseisen voldoet.

### 8.1.5 Banden

Banden moeten zwart zijn behalve eventuele details op de wang van de band.

Banden mogen worden behandeld met een reukloos gripverhogend middel. De banden mogen niet gemodificeerd worden. Wel mogen de zijanten van de banden met secondenlijm worden ingesmeerd. Bij het aanbieden van een auto bij de technische keuring (voorafgaand aan de heat/finale) met natte banden wordt de auto ingenomen tot na de betreffende heat/finale en mag de rijder niet van start gaan.

Standaard Toerwagen klasse en Modified Toerwagen klasse:

Het gebruik van de Volante V5 Tough 36R (artikelnummer V5T-PG36R) is verplicht gesteld voor zowel de modified als Standaard klasse. Deze banden dienen door de deelnemer zelf te worden aangeschaft. De banden dienen bij aanvang van de wedstrijd (uiterlijk voor 09.00 uur op de wedstrijdag) voorzien van naam bij de Technische Keuring aangeboden te worden.

Het gebruik van andere of niet door de sectie cq technische controle gemarkeerde banden zal worden bestraft met het schrappen van het beste resultaat van de heats/finales en diskwalificatie voor de heat/finale waarin deze banden werden gebruikt.

In de Standaard Toerwagen klasse dient de rijder in **2018** per wedstrijd één (1) nieuwe set (van 4 banden) of een al eerder gebruikte en gemarkeerde set banden (4 banden) aan te bieden voor goedkeuring en dus toestemming om er mee te rijden. Nieuwe sets moeten worden aangeboden in ongeopende verkoop verpakking.

In de Modified Toerwagen klasse mogen in **2018** maximaal **Tweé (2)** sets banden (van 4 banden) nieuw of gebruikt worden gebruikt per wedstrijd. De Sectie/Technische Keuring registreert per wedstrijd welke set banden (nieuw of gebruikt) de deelnemers hebben aangeboden.

Het wisselen van een beschadigde band/velg is uitsluitend toegestaan na toestemming van de wedstrijdleiding.

Onder natte omstandigheden (bijvoorbeeld regen) mag er gebruik worden gemaakt van een regenband, de LRP VTEC Rain Tire Dunlop D20 Pre-Glued (bestelnummer 65055) Dit geldt voor zowel de Standaard Toerwagen als de Modified klasse.

Formule1 klasse:

De volgende banden zijn toegestaan;

Front : Ride XR High Grip, pre-glued, art.no. RI-26030 / Rear : Ride XR High Grip, pre-glued, art.no. RI-26031

**Front : Ride F1 Front Rubber Slick Tires GR Compound 61mm Preglued Asphalt, art no. 26040**

**Rear : Ride F1 Rear Rubber Slick Tires GR Compound 61mm Preglued Asphalt, art no. 26042**

**Front: Volante F1 Front Rubber Slick Tires Medium Compound Preglued, art no. VF1-FM**

**Rear: Volante F1 Rear Rubber Slick Tires Asphalt Soft Compound Preglued, art no. VF1-ARS**

### 8.1.6 Body

Auto's moeten er realistisch uitzien op het moment dat ze ingezet worden en een nette afgewerkte en complete body hebben bij het begin van de wedstrijd.

De body moet ten alle tijde dat de auto op de baan is goed vastgezet zijn. Het rijden op de baan zonder body is niet toegestaan.

Auto's mogen geen scherpe delen hebben die de baan, de auto's van andere deelnemers of de baan inzitters cq publiek schade kunnen toebrengen.

Geen enkel deel van het chassis, wielen, banden en/of elektronica mag zich buiten de body bevinden. De opening voor de antenne mag niet groter zijn dan 10mm.

### Standaard Toerwagen klasse en Modified Toerwagen klasse:

Er moet gebruikt worden gemaakt van een 4-deurs sedan body die commercieel verkrijgbaar is. De spoiler mag niet boven de daklijn uitsteken. De spoiler mag niet breder dan de auto zijn. Alle auto's moeten transparante ramen hebben. Geopende of geverfde ramen zijn niet toegestaan. Bij de tourwagen body's is het verplicht koplampen en achterlichten op de auto te hebben (gespoten of geplakt maakt niet uit). Bij het ontbreken hiervan wordt de auto achtergehouden bij de Technische Controle tot na de betreffende heat/finale en mag de rijder niet van start gaan.

De body mag niet hoger uitgeknipt worden dan de laagste uitknijlijn.

Openingen in de body mogen alleen als het echte 1:1 voorbeeld die ook heeft. Wielgaten moeten uitgeknipt worden als het echte 1:1 voorbeeld die ook heeft.

Alle 4-deurs bodies van auto's die rijden in een sportwagen klasse of daarin gereden hebben zijn toegestaan. Bumpers aan de auto zijn niet verplicht; als een bumper gemonteerd wordt moet die zo gemaakt zijn dat deze een minimale blessure geeft als iemand geraakt wordt door de voorkant van de auto. De totale breedte van de bumper mag niet breder zijn dan de totale breedte van de voorkant van de auto. Bumpers mogen gemaakt zijn van foam en maximaal 2 cm dik zijn. Bumpers mogen ook van draad gemaakt zijn met een diameter tussen de 2.5 en de 4 mm. Bumpers van metaal of andere harde materialen zijn niet toegestaan.

Formule1 klasse:

Gelijkenis met openwiel, eenzitters zoals Formule 1 en IndyCar.

Body dient een poppetje/helm te hebben. Tevens dient de body een gelijkenis te hebben met de echte Formule 1 (stickers/kleuren etc). Dit om te voorkomen dat een body in 1 kleur gespoten wordt en geen stickers worden geplakt e.d.

### 8.1.7 Vleugel

Standaard Toerwagen klasse en Modified Toerwagen klasse:

De vleugel mag niet boven de body uitsteken en mag maximaal 10 mm uitsteken achter de achterbumper van de body.

Maximale afmetingen van de vleugel: 190 mm breed, 25mm hoog en 40mm tussen de voor en achterkant van de vleugel gemeten over de gehele breedte.

### 8.1.8 Regelaar

Standaard Toerwagen klasse:

***Muchmore Fleta V2 Euro Brushless ESC – Black, art no. ME-FLEV2***

***De regelaar dient in de blinky modus te staan met de RPM limiter. Het ledje moet Groen, Groen, Rood knipperen. Als de regelaar niet in de genoemde blinky mode staat dan wordt de rijder voor de betreffende race gediskwalificeerd.***

***Voor seizoen 2018 is het ook toegestaan om in combinatie met de Muchmore Fleta ZX Brushless Motor Fixed Timing 13.5T MR-FZX135WF een willekeurige blinky regelaar te gebruiken mits deze in de door de fabrikant aangegeven blinky modus staat.***

Veranderingen aan de regelaar zijn verboden, met uitzondering van wijzigingen aan:

- bedrading mits van gelijke diameter (**14** AWG, dit dient zichtbaar door de fabrikant op het draad te zijn aangebracht);
- preparatie tegen vocht;

Het wijzigen van de elektronica is ten strengste verboden en zal worden bestraft met onmiddellijke diskwalificatie voor de wedstrijd;

Tussen de regelaar en de motor moet een 3,5 mm stekker verbinding aanwezig zijn (zogenaamde "goudconnectoren").

Wanneer de baan nat verklaard wordt is het gebruik van de aangegeven regelaars niet meer verplicht. Wel geldt dan de volgende regel: Regelaars vrij, mits deze in Blinky-mode (zero-timing) staat. Bij twijfel door de technische keuring / sectie EC10 of de regelaar in Blinky-mode (zero-timing) staat, dient de rijder dit zelf aan te tonen bij de technische keuring / sectie EC10 (door middel van PC, programmeerkaart o.i.d.).

*Wanneer er in de regen gebruik gemaakt wordt van de nieuwe NK motor de FLETA ZX V2 13.5T ER Fixtiming Spec Brushless Motor (bestelnummer MR-V2ZX135FER) dan moet er gebruik gemaakt worden van de Muchmore Fleta V2 Euro Brushless ESC – Black, art no. ME-FLEV2.*

### Modified Toerwagen klasse:

Ieder type ESC mag gebruikt worden zolang die geen storing geeft op de tel-installatie.

Formule1 klasse:

Regelaar;

Vrij, mits deze in Blinky-mode (zero timing) staat. Bij twijfel door de technische keuring / sectie EC10 of de regelaar in Blinky-mode (zero timing) staat, dient de rijder dit zelf aan te tonen bij de technische keuring, sectie EC10 (door middel van pc, programmeerkaart o.i.d.).

### 8.1.9 Final drive ratio (FDR)

Na het bekend maken van de kalender voor 2018 zal door de sectie in samenspraak met het desbetreffende circuit / vereniging worden vastgesteld welke FDR er voor de Stock klasse gebruikt zal worden per circuit. Dit wordt dus voor aanvang van het seizoen vastgelegd en bekend gemaakt zodat de rijders zich hierop kunnen voorbereiden. Uitsluitend auto's voorzien van deze minimale FDR mogen aan de wedstrijd deelnemen.

Bij het gebruik van een lagere waarde ratio dan aangegeven voor het circuit worden alle, al verreden kwalificaties geschrapt. Gebeurt dit in de laatste kwalificatie moet de rijder achteraan starten in de laagste finale. Bij finales wordt er een niet schrapbaar aantal punten, gelijk aan niet aanwezig voor die wedstrijd, gegeven voor de betreffende finale. **FDR per circuit voor seizoen 2018:**

*NK1 - 22 april - AMCA Apeldoorn – 4.5*

*NK2 - 20 mei - HFCC Den Haag – 5.0*

*NK3 - 17 juni - MRM Lelystad – 5.0*

*NK4 - 8 juli - MACH Heemstede – 4.5*

*NK5 - 19 augustus - RACO Utrecht – 4.5*

*NK6 - 23 september - RC Hotwheels Deventer – 5.0*

### 8.1.10 Overige bepalingen

- Elektronische hulpmiddelen als een gyroscoop, sensoren op de wielen, traction control en dergelijke zijn niet toegestaan. Mechanische hulpmiddelen als bv een slipper clutch zijn niet toegestaan.
- Het gebruik van systemen die gegevens verzamelen is tijdens de wedstrijd niet toegestaan.
- Tijdens het racen op tapijt bedraagt de minimale rijkhoogte 5 mm. Tijdens het racen op een buitencircuit is geen minimale rijkhoogte voorgeschreven.
- Bij iedere auto moet de verbinding tussen de regelaar en accu bestaan uit een stekkerverbinding die in de buurt of op de accu moet zitten. Het direct solderen van de draden van de regelaar op de accu is verboden. Dit om calamiteiten met kortgesloten accu's te voorkomen.

## 8.2 Wedstrijdreglement

### 8.2.1 Circuit

Het circuit moet zo vlak mogelijk zijn.

Afmetingen;

Minimum lengte: 120 meter.

Minimum breedte: 2 meter tussen markeringen, 3 meter vanaf de start tot aan de eerste bocht. Het verste punt van de baan mag ten opzichte van de rijdersstelling niet meer dan 40 meter zijn.

Aanleg;

Binnenbanen: het oppervlak van de baan moet van asfalt of tapijt zijn, overgangen dienen zo vlak mogelijk te verlopen.

Buitenbanen: het oppervlak moet van asfalt zijn.

Markering;

De breedtemarkering moet zijn aangebracht in een witte kleur met een minimumbreedte van 2,5 cm.

### 8.2.2 Deelname Toerwagen en/of Formule1 klassen

Het is toegestaan om op dezelfde wedstrijd dag aan meerdere klassen deel te nemen. Men mag te allen tijden (ook wanneer in één (1) klasse wordt deelgenomen) een tweede (2e) of derde (3e) auto inzetten en gebruiken.

Het is toegestaan in meerdere klassen deel te nemen of een tweede of derde auto in te zetten maar men dient, als de deelnemer moet baaninzetten en rijden tegelijk zelf voor een ervaren vervanger te zorgen en dit door te geven aan de wedstrijdleiding.

Alle rijders dienen zich vooraf in te schrijven voor deelname via MyRcm of vergelijkbaar systeem aangeboden door de organiserende vereniging.

### 8.2.3 Aantal wedstrijden

Er worden maximaal 6 wedstrijden verreden voor het Kampioenschap.

### 8.2.4 Puntentelling

Tijdens iedere wedstrijd voor het Kampioenschap worden er drie finale-series verreden. Van deze drie finales tellen alle drie de resultaten voor het Kampioenschap, en de 2 beste resultaten voor het dagresultaat. Voor iedere finale-serie wordt een totaal klassement opgesteld. Het aantal verkregen punten per finale-serie is dan gelijk aan de klassering in het totaal klassement voor de betreffende finale-serie. Binnen iedere finale-serie krijgt de winnaar van de A-finale dus 1 punt, de nummer twee 2 punten, de winnaar van een B-finale 11 punten, etcetera. Deelnemers die zich afmelden krijgen ook als zij zich wel gekwalificeerd hebben voor alle nog niet gereden finales een (schrappbaar) resultaat van 50 punten.

De gestarte auto's krijgen de punten voor de positie waarop ze finishen. Wordt van de gestarte deelnemers iemand gediskwalificeerd, dan krijgt die altijd de punten voor de laatste plaats in die finale. Als er meerdere rijders gediskwalificeerd worden krijgen die allemaal de punten voor de laatste plaats in die finale. Rijders die zich niet ingeschreven hebben voor een wedstrijd krijgen voor iedere finale 100 punten. Is een rijder voor een finale gediskwalificeerd (b.v. te lichte auto), dan wordt deze als laatste in de finale waarin hij gereden heeft geklasseerd (niet de serie). Een rijder die voor de gehele wedstrijd gediskwalificeerd is, ontvangt voor alle finale-series 100 punten die niet als schrap resultaat mogen worden beschouwd (deze punten tellen dus mee in het eindresultaat).

Na de laatste wedstrijd worden de 13 beste resultaten bij elkaar opgeteld en wordt de eindstand bepaald. Mocht er dan een gelijke stand zijn, dan wordt gekeken wie de meeste hoogste finale plaatsen behaald heeft (eerst het aantal eerste plaatsen, als die gelijk zijn het aantal tweede plaatsen, enzovoorts). Indien de stand dan nog gelijk is geeft de stand zonder schrap de doorslag. Mocht ook dan de stand nog gelijk zijn dan geldt het eindresultaat van de laatste wedstrijd. Mocht ook dat gelijk zijn (2 gelijke finale resultaten) dan zal de kwalificatie positie van deze laatste wedstrijd de doorslag geven.

### 8.2.5 Wedstrijdverloop

Uiterlijk om 8:00 uur dient de toegang tot het circuit geopend te zijn voor de deelnemers. Van 8:00 uur tot **9:00** uur moet de mogelijkheid tot trainen aanwezig zijn, en van **8:00 uur tot 9:15** uur is het mogelijk om definitief in te schrijven voor de wedstrijd.

De banden voor de Standaard Tourwagen klasse en Modified tourwagen klasse dienen bij aanvang van de wedstrijd (uiterlijk voor 09:00 uur op de wedstrijd) voorzien van naam bij de Technische Keuring aangeboden te worden. Nieuwe sets dienen in een ongeopende verpakking aangeleverd te worden. De wedstrijd wordt geacht om **09:30 uur** te beginnen.

***In overleg met de sectie kan dit eerder of later worden maar dit moet minimaal 48 uur voor de NK race bekend gemaakt worden. Om 9:30 zal er begonnen worden met een serie vrije trainingen in groepen. Dit zal gebeuren volgens de kwalificatieindeling. De tijdsduur van de vrije training is maximaal 5 minuten en minimaal 4. Er zit geen uitlooptijd tussen de vrije trainingen en tussen de trainingen zit maximaal 1 of 2 minuten wisseltijd.***

De duur van alle heats en finales is 5 minuten voor Modified Toerwagen klasse en 7 minuten voor de Standaard Toerwagen klasse en de Formule 1 klasse plus maximaal 30 seconden om de laatste ronde af te maken. Per heat komen maximaal 10 rijders aan de start.

***De sectie kan goedkeuring geven om met 11 of 12 auto's te starten in de laatste finale.***

Voor aanvang van de wedstrijd, maakt de wedstrijdleiding een tijdschema, waarbij voor iedere serie heats c.q. voor de finales minimaal 60 minuten uitgetrokken wordt. Dit tijdschema dient samen met de heat-indeling op een duidelijk zichtbare plaats opgehangen te worden. In iedere serie zullen eerst, opeenvolgend, alle heats van de Formule 1 klasse verreden worden dan de heats van de Standaard Toerwagen klasse en vervolgens de heats van de Modified Toerwagen klasse.

*De Nomac zal een concept tijdschema aanleveren. Hieraan dient de club zich in grote lijnen te houden. Wijzigingen kunnen besproken worden met de sectie.*

Indien de start van een heat/finale valt na een pauze, worden de rijders van die heat/finale tijdig opgeroepen door de wedstrijdleiding.

Minimaal drie minuten voor de start van een heat/finale wordt de zender uitgereikt (indien deze zijn ingenomen). Auto's die niet uiterlijk tien seconden voor de start aan de startstreep staan, starten nadat de overige rijders zijn gestart vanaf een door de wedstrijdleiding van te voren aangewezen plaats.

Voor de kwalificaties wordt vanaf seizoen 2018 gebruik gemaakt van het round by round systeem. Hierdoor wordt het nodig voor alle deelnemers minimaal 2 kwalificaties te rijden. Bij het round by round systeem wordt gebruik gemaakt van een punten telling. De Nr 1 krijgt 1 punt en de Nr 2 2 punten enz. De rijder met de minste aantal punten zal de Top Qualifyer voor de wedstrijd zijn.

Indien meerdere rijders hetzelfde aantal punten hebben dan wordt gekeken naar welke rijder in zijn beste kwalificatie de meeste ronden in de minste tijd heeft gereden. Die rijder wordt dan voor de andere rijders geplaatst die meer tijd nodig hadden om tot het aantal ronden te komen uit de series heats ongeacht of de serie droog, opdrogend of nat is. De eerste tien rijders worden in de A-finale geplaatst, de volgende tien in de B-finale enz. Een finale wordt verreden als er 3 of meer rijders voor die finale geplaatst zijn.

Bij de tweede finale-serie wordt de kwalificatievolgorde van de eerste finale aangehouden.

De winnaar van een wedstrijd voor het Kampioenschap is degene met het minst aantal gesommeerde punten over de twee beste (van de drie) finale-series, etc. Bij gelijke standen geeft de snelste tijd (meest gereden ronden, in de minste overtijd) gereden in een van de 2 tellende finales de doorslag. De eerste drie rijders in iedere klasse worden, evenals de winnaars van de lagere finales (B, C etc.), voorzien van een aandenken dat hun prestatie weergeeft.

## 8.2.6 Baaninzetten

De deelnemers zijn verplicht om in de **kwalificatieheat of finale** nadat ze gereden hebben baan in te zetten (de rijders van de laatste heat zetten baan in bij de eerste heat). Eventueel kan, in overleg met de wedstrijdleiding, door de rijder gezorgd worden voor een ervaren vervanger. Niet baaninzetten tijdens de kwalificatie series wordt bestraft met een ronde aftrek van het beste resultaat. Niet baaninzetten tijdens de finales wordt bestraft met een ronde aftrek van het finale resultaat. Ook niet opletten tijdens het baanin-zetten wordt na een eerste waarschuwing bestraft met een ronde aftrek van het beste resultaat. **Tijdens de vrije trainingsheats is het niet verplicht om baan in te zetten.**

## 8.2.7 Regen

In het geval van regen of mogelijke regen wordt de stand na de kwalificatie bepaald op basis van (min of meer) vergelijkbare omstandigheden. Indien een enkele of meer heats geen kans heeft/hebben gehad om 1 kwalificatie te rijden op een droge baan dan tellen alleen de kwalificaties die verreden zijn op een (gedeeltelijk) natte baan. Een serie die gedeeltelijk droog is kan dus wel meetellen ipv dat een complete serie heats niet meetelt omdat de omstandigheden in die ene serie niet gelijk waren. Het gebruik van een 'regenauto' is toegestaan. Het gebruik van de voorgeschreven banden en/of motoren blijft te allen tijde verplicht.

## 8.2.8 Uitstel

Wanneer een rijder vóór de start frequentieproblemen heeft, kan hij uitsluitend voor een 1e finale hiervoor uitstel aanvragen. Dit uitstel kan tot 30 seconden voor de start aangevraagd worden en gaat in op het originele startmoment van het tijdschema. Het uitstel is altijd 5 minuten en kan maar 1 keer per finale aangevraagd worden. Indien door de wedstrijdleiding 2 deelnemers op een gelijke of bijna gelijke frequentie worden ingedeeld en dit vlak voor de start van een heat cq finale wordt ontdekt doordat er storing optreedt, krijgen de betrokken rijders voldoende tijd om de frequentie te wisselen op aanwijzing van de wedstrijdleiding. Mocht dit voorvallen tijdens een finale dan mogen de betreffende rijders starten vanaf de positie waarop ze zich gekwalificeerd hebben. Indien een deelnemer problemen heeft met het binden van zijn gebruikte spectrum/2.4 set dan krijgt de deelnemer tijdens de kwalificaties geen uitstel hiervoor. Voor de start van de finale kan een deelnemer met problemen met het binden van de set wel uitstel aanvragen waarbij hij/zij dan wel achteraan de grid op positie 11 moet plaatsnemen. Een deelnemer die nog niet 30 seconden voor de start op de baan is met zijn volledige en functionele auto met alle daarvoor benodigde apparatuur kan geen uitstel aanvragen. Iemand die nog geen volle accu heeft, of een auto die niet volledig is gerepareerd kan daarvoor geen uitstel verkrijgen.

### 8.2.9 Technische controle

Auto's moeten voor de heat/finale ter controle worden aangeboden. Een rijder die zijn auto niet ter keuring heeft aangeboden, mag niet starten in de betreffende heat/finale. Met de auto dient de organisator zorgvuldig om te gaan.

Bij het te laat bij de Technische Keuring verschijnen is geen uitstel mogelijk en moet er vanuit de pits gestart worden (wachtrij bij Technische Keuring uitgesloten).

De auto's worden **steekproefgewijs** gecontroleerd op gewicht, breedte en of de gebruikte accu voldoet aan de eisen die het technisch reglement daaromtrent stelt.

Laden van LiPo accu's:

Gebruik van GESLOTEN LiPo-zak verplicht;

- Laden conform CC/CV laadmethode;
- Laadstroom maximaal 2C (6400 mAh accu; laadstroom maximaal 12,80 A);
- Spanning accu: maximaal 8,440 Volt;
- Temperatuur accu: omgevingstemperatuur + maximaal 10,0 °C.

Wat betekent dit in de praktijk:

Voor aanvang van de heat/finale wordt een voorkeuring (van auto inclusief accu en body) uitgevoerd door leden van de Technische Keuring. Deze voorkeuring is bindend. De auto dient uit te staan wanneer men naar de keuring komt.

Bij overschrijding van de maximale accu-spanning/ -temperatuur mag de rijder NIET deelnemen aan de heat/finale en krijgt daarbij een officiële waarschuwing.

LET OP: Het is dus niet toegestaan om middels "gasgeven" de spanning op 8,440 Volt te krijgen.

In geval van een tweede overschrijding wordt de rijder verdere wedstrijddeelname ontzegd. Metingen uitgevoerd met behulp van de door de Technische Controle gebruikte meetapparatuur is bindend. Dit meetapparaat wordt door de NOMAC beschikbaar gesteld. De meter dient minimaal een compensatie te hebben voor de omgevingstemperatuur.

Tevens wordt in de Toerwagen klassen gecontroleerd of de banden worden gebruikt met de juiste identificatie in/op de velg.

De controle's kunnen visueel worden gedaan maar ook met meetapparatuur.

Bij de Stock klasse kan extra worden gecontroleerd op de volgende punten:

- Final Drive Ratio met een (door de Nomac) beschikbaar gestelde FDR meter;
- Electronic Speed Controller (ESC) kan worden **uitgelezen met een programeerkaart**.
- Timing op de motor; De fixed timing endplate die bij de sectie EC10 aangeschaft moet worden dient gebruik te worden. Bij afwijking, niet gebruiken van de fixed endplate mag de rijder de desbetreffende heat / finale niet starten en krijgt de rijder een officiële waarschuwing. Bij een tweede overtreding vind uitsluiting voor de gehele wedstrijddag plaats, dus geen schrapresultaat.
- Gebruikte motoren kunnen vergeleken worden met een door Nomac beschikbaar gestelde referentiemotor.
- Gebruikte motoren moeten uit dezelfde onderdelen zijn opgebouwd als de referentie motor.

Bij gerommel aan motor en/of ESC vindt uitsluiting voor de gehele wedstrijddag plaats, dus geen schrapresultaat. Onmiddellijk na de finish van een heat/finale kan de wedstrijdleiding een auto ter nakeuring oproepen.

Deze auto moet rechtstreeks (niet via de pits of sleutelruimte) aan de Technische controle worden aangeboden. **De sectie kan vlak voor aanvang van de finale wanneer alle auto's op het circuit zijn een extra controle uitvoeren voor de blinky modus. Staat de regelaar niet in de eerder genoemde blinky modus dan wordt de rijder voor de rest van de betreffende race gediskwalificeerd.**

### 8.2.10 Wedstrijdjury

Tijdens wedstrijden voor het Kampioenschap kan een wedstrijdjury aangesteld worden. Deze bestaat uit de wedstrijdleider en twee ervaren deelnemers (dus uit drie personen). Bij een conflict omtrent een deelnemer mag deze geen deel uitmaken van de wedstrijdjury. In een dergelijk voorkomend geval wordt de taak van dit jurylid overgedragen aan een andere deelnemer.



### 8.2.11 Strafmaatregelen

Naast de reeds genoemde strafmaatregelen kunnen bij wedstrijden voor het Nederlands Kampioenschap nog de volgende sancties worden gehanteerd:

- Onnodig contact bij inhalen Indien bij een gevecht om positie teveel contact wordt gebruikt om te kunnen inhalen dient de veroorzaker te stoppen en wachten tot het slachtoffer weer verder kan rijden en achter hem aan sluiten.
- Bad driving bv. het onnodig hinderen van rijders; stop & go penalty van 3 seconden.
- Jump start auto meer dan 1 meter verreden: 1 ronde aftrek van het beste resultaat; minder dan 1 meter verreden: stop & go penalty van 3 seconden.
- Onsportief gedrag bv. het opzettelijk van de baan drukken van andere rijders; 1 ronde aftrek van het beste resultaat c.q. van het finale resultaat.
- Afsnijden (corner cutting) Stop & Go penalty van 3 seconden voor een licht vergrijp; 10 seconden voor een groter vergrijp.

### 8.2.12 Toewijzing startplaatsen Europees en Wereld Kampioenschap

Voor een EK/WK allocatie voor de Toerwagen klasse komen alleen rijders uit de Modified klasse in aanmerking. De toewijzings volgorde van beschikbare startplaatsen voor wedstrijden waar een EFRA-licentie voor nodig is geschiedt als volgt:

- 1) regerend Wereldkampioen
- 2) regerend Europees kampioen
- 3) regerend Nederlands kampioen Modified Toerwagen
- 4) A, B en C finalisten WK afgelopen 2 seizoenen (waarbij het meest recente voorrang heeft)
- 5) A en B finalisten vorig EK
- 6) nummers 2 en 3 Nederlands Kampioenschap (NK) Modified Toerwagen
- 7) overige rijders op volgorde van de NK eindstand Modified Toerwagen van het voorgaande jaar. De overige plaatsen worden, in overleg met de betrokken rijders, toegewezen door het Sectiebestuur.

### 8.2.13 Daglicentie

Daglicentie voor clubleden niet meer nodig dit seizoen: hiervoor gelden dezelfde regels als andere vrije inschrijvers. waarbij het behaalde resultaat meetelt in het algemeen klassement. Voorwaarde is dat je je dan uiterlijk de woensdagavond voor de wedstrijd om 22.00 uur hebt ingeschreven bij de club die de wedstrijd organiseert. Daarbij dien je aan te geven dat je wilt meerijden op de daglicentie die op de wedstrijddag ter plekke moet worden aangeschaft bij het sectiebestuur. Tevens dient het inschrijfgeld voor de wedstrijd ter plekke te worden voldaan. In het seizoen kan per rijder maximaal 6x van de daglicentie gebruik worden gemaakt. Rijders die uitgesloten zijn van deelname aan wedstrijden georganiseerd door een bij de NOMAC aangesloten vereniging of uitgesloten zijn door NOMAC, kunnen NIET deelnemen aan een wedstrijd met een proeflicentie.

