

10 Reglement Sectie Brandstof Circuit 1:8

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

10.1 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).

Ter ondersteuning van hetgeen vermeld in artikel 5.11.9, zal de technische keuring ondersteund door het sectiebestuur tenminste van 1 rijder uit elke aanwezige klasse zijn of haar auto extra keuren op tank en motorinhoud. Welke rijder/auto dit is wordt aan het begin van de dag bepaald en is volledig willekeurig.

10.1.1 Afmetingen

- a) Schaalverhouding: 1:8
- b) Maximale lengte: 637 mm
- c) Maximale breedte: 267 mm
- d) Maximale hoogte zonder spoiler en zonder antenne: 170 mm
- e) Maximale hoogte met spoiler en zonder antenne: 180 mm
- f) Wielbasis: 270-330 mm

Hoogte en breedte worden gemeten met een spacer van 20 mm onder het chassis, waarbij het chassis op de spacer wordt gedrukt. De hoogte wordt gemeten vanaf de onderkant van de spacer.

10.1.2 Technische klassen en gewichten

De auto's zijn onder te verdelen in drie technisch verschillende (gewichts-)klassen:

- geveerd 4WD: minimum gewicht 2350 gram
- geveerd 2WD: minimum gewicht 2300 gram
- star: minimum gewicht 2200 gram

De gewichtslimieten gelden te allen tijde voor een raceklare wagen zonder brandstof en met transponder. Geveerde wagens zijn 4-wiel onafhankelijk geveerde auto's met aandrijving op twee (2WD) of vier (4WD) wielen. Extra toegevoegde gewichten dienen geborgd te zijn met een schroef of tyrap, enkel lijm of dubbelzijdig tape is niet toegestaan.

Starre wagens voldoen aan de volgende specificaties:

- wagens voorzien van 4 wielen
- aandrijving uitsluitend op de achterwielen
- rem alleen op de achteras
- geen versnellingsbak
- geen vering; wel toegestaan is de flexibiliteit van het chassis en een zogenaamde pendelende voortrein.

10.1.3 Motorspecificaties

Motortype: .21
Maximale cilinderinhoud: 3,50 cc
Maximale diameter carburateur: 9 mm

10.1.4 Inlaat

Het gebruik van een EFRA-goedgekeurde inlaatgeluiddemper (zgn INSbox) is verplicht. De demper dient in originele staat gebruikt te worden – wijzigingen geven aanleiding tot diskwalificatie. Deze verplichting vervalt indien de heat of (sub-)finale tot "NAT" wordt verklaard door de wedstrijdleiding. Het maximale geluidsniveau mag 82 dBA niet overschrijden.

De inlaatgeluiddemper dient op de actuele lijst van de EFRA te staan.

Inlaatgeluiddempers die op 1 januari van het verenigingsjaar op de lijst van EFRA staan blijven gedurende het hele verenigingsjaar toegestaan.

10.1.5 Uitlaat

Het maximale geluidsniveau mag 82 dBA niet overschrijden, gemeten op 10 meter afstand en op 1 meter hoogte. De uitlaat dient van het 3-kamer type te zijn. De uitlaat dient een door EFRA gehomologeerd type te zijn. Het goedkeuringsnummer dient altijd zichtbaar op de uitlaat te zijn en mag zelf gegraveerd zijn.

De uitstroomopening van de uitlaat dient om veiligheidsredenen een hoek te maken die ligt tussen horizontaal en loodrecht naar beneden.

De uitlaat dient op de actuele lijst van de EFRA te staan.

Uitlaten die op 1 december van het voorgaande jaar op de lijst van EFRA staan blijven gedurende het gehele daarop volgende verenigingsjaar toegestaan, inclusief de eventuele nieuwe uitlaten die de EFRA gedurende dat jaar goedkeurt. Geluidsbeperkende modificaties op of aan de uitlaat zijn toegestaan.

10.1.6 Tank en brandstof

Maximum inhoud brandstoftank tot aan de carburateur: 125 cc

De gebruikte brandstof mag uitsluitend bestaan uit de volgende bestanddelen:

- Methanol
- Oliën en smeermiddelen
- Nitromethaan
- Een kleine hoeveelheid toevoegingen ter bescherming van de motor.

De gebruikte brandstof mag geen hoger soortelijk gewicht hebben dan 0,87 gr/cm³. Dit komt overeen met een nitropercentage van 16%. Het soortelijk gewicht wordt gemeten met een door de NOMAC beschikbaar gesteld apparaat ("NITRO-MAX").

10.1.7 Aandrijving

Wagens met elektrische aandrijving, propellers en/of raket aandrijving zijn niet toegestaan.

10.1.8 Koppeling en rem

De modelwagens moeten van een doeltreffende rem en koppeling voorzien zijn.

Er zijn geen separate remmen op voorwielen toegestaan. Een transmissierem middels permanent blokkeren van de vooras is voor vierwiel aangedreven auto's wel toegestaan.

10.1.9 Bumper

De bumper dient van flexibel materiaal gemaakt te zijn en mag niet van scherpe randen of kanten voorzien zijn. De bumper dient de contouren van de body te volgen en mag niet meer dan 5 mm voor de body uitsteken en/of 13 mm buiten de zijkanten met een maximum breedte van 267 mm.

10.1.10 Banden

Kleur: zwart (behalve letters op de buitenzijde) Afmetingen:

- Maximale velg diameter: 54 mm Aan de binnenzijde van de velg is een flens toegestaan met een dikte van 2 mm en een hoogte van 3 mm, aldus een flensdiameter van 60 mm.
- Maximale breedte achterband: 64 mm

Het is niet toegestaan reinigers of gripverhogende middelen van welke aard dan ook te gebruiken in / op de banden. Indien het gebruik van reinigers of gripverhogende middelen wordt geconstateerd, kan de rijder gedurende het huidige seizoen van (verdere) deelname worden uitgesloten waarbij ook de eventueel reeds behaalde resultaten ongeldig worden verklaard, zonder terugbetaling van (licentie)kosten, of welke vorm van kosten dan ook.

Elke wedstrijd, gedurende het gehele wedstrijdseizoen wordt gereden op hand-out banden. Aanvullend op hetgeen hierboven vermeld dienen deze banden aan de volgende specificaties te voldoen:

Voorbanden: Buitendiameter 69mm, Hardheid 32 Shore.

Achterbanden: Buitendiameter 76mm, Hardheid 35 Shore

De rijders hebben de plicht per wedstrijd tenminste één set (van vier) hand-out banden van de bandenleverancier (tegen betaling) af te nemen, ongeacht of de wedstrijd eventueel op andere banden dan de hand-out verreden wordt, zoals in geval van regen. Deze verplichting vervalt indien de rijder zich voor de wedstrijd tijdig heeft afgemeld.

Vooruit betaalde banden zijn eigendom van de rijder en deze heeft er te allen tijde recht op. Als een rijder wegens omstandigheden niet bij een race aanwezig is of na de race vergeet zijn of haar eventueel resterende sets af te nemen mogen deze alsnog bij de volgende race afgenomen worden. De hand-out banden worden uitgereikt voor elke heat/finale bij het ingaan van de pits bij voorkeur in een afgeschermd ruimte. (tent/tafel/hek).

Uitgezonderd de 1e heat, heeft de rijder per wedstrijd elke volgende heat of finale de keuze deze te starten op een nieuwe set hand-out banden, of een reeds gebruikte set te hergebruiken.

Kiest een rijder ervoor hergebruik te maken van zijn banden, dient hij deze na afloop van zijn heat of finale bij de bandenleverancier achter te laten in de afgeschermd hand-out ruimte. Rijders bepalen zelf voorafgaand/gedurende de race het aantal benodigde banden en kunnen tegen betaling extra sets hand-out banden kopen.

De bandenleverancier verzorgt de uitgifte, inname en distributie van de banden gedurende de race. Het is zowel leverancier als rijder verboden met een zogenaamde shoremeter en schuifmaat ontvangen nieuwe banden op hardheid en omvang te controleren, banden dienen op de auto gemonteerd te worden zoals ze verkregen zijn. Het is alleen toegestaan het gat bedoeld voor de wielas met een zogenaamde "ruimer" te bewerken. Het is niet toegestaan andere banden dan de zojuist verkregen hand-out banden mee te nemen de pitstraat in.

Voorafgaande aan het seizoen schrijft het Nomac sectiebestuur via de Nomac website een opdracht uit waarbij de Nomac op zoek gaat naar een geschikte bandenleverancier voor het leveren van zogenaamde "hand-out banden" voor het komende wedstrijdseizoen, waarbij i.i.g. de prijs per set van 4 banden niet boven de door de EFRA gestelde prijs vermeerderd met 2,- uitkomt. Na de Nomac ALV wordt de gekozen leverancier alsmede de exacte procedure rondom de hand-out banden, het merk, de prijs en de door de bandenleverancier gewenste c.q. mogelijke betaalmethode(s) door het sectiebestuur via de NOMAC website naar de rijders gecommuniceerd.

Mocht er (binnen redelijke termijn) voorafgaand aan de start van het seizoen geen (geschikte) bandenleverancier gevonden worden, zal de banden keuze voor de rijders vrij zijn.

10.1.11 Body

De body dient een door EFRA gehomologeerd type te zijn en dient te voldoen aan de geldende EFRA regels voor deze klasse.

De coureur dien met minimaal 3 kleuren realistisch ingekleurd te zijn, in het geval van een gesloten cockpit moeten de ramen te onderscheiden zijn doorzichtig, getint of zwart gekleurd. Alle body's voor de betreffende klasse met een EFRA nummer, ook al komen deze niet meer voor op de huidige EFRA Lijst, zijn toegestaan. De body dient voorzien te zijn van de drie juiste startnummers welke aan de linker- en rechterzijkant en voorkant van de body bevestigd dienen te worden tenzij door de wedstrijdleiding anders aangegeven.

10.1.11 Body vervolg:

Het is toegestaan het startnummer voor de voorkant te verknippen om deze passend op de body te krijgen. Criteria van verknippen zijn dat het rechthoekig moet blijven, niet kleiner dan nodig en er mag niet in het cijfer geknipt worden.

10.1.12 Zender

Het is toegestaan de zender bij je te houden, het is alleen toegestaan om de zender aan te zetten indien je volgende heat/finale moet rijden en tijdens het rijden van je eigen heat/finale. Tevens is het toegestaan met ingeschakelde zender, maar ingeschoven antenne (waar van toepassing) jezelf van de rijdersstelling te begeven tijdens jouw heat of finale.

10.2 Wedstrijdreglement 10.2.1

Klasse-indeling rijders

De 1:8 competitie bestaat uit 2 klassen:

- NK klasse. Deze bestaat uit maximaal 26 rijders.
- NOMAC Cup klasse. Tot deze klasse worden maximaal 26 rijders toegelaten.

10.2.2 Competitie opzet

In iedere klasse worden *zes* wedstrijden verreden voor het kampioenschap. Voor elke rijder tellen de vijf beste resultaten voor het kampioenschap. Wanneer twee of meer rijders dan een gelijk aantal punten hebben, wordt de rangorde van deze rijders bepaald door te optellen van het aantal punten dat is behaald in alle verreden wedstrijden. Indien er dan nog een gelijk aantal ontstaat is de uitslag van de laatst verreden wedstrijd bepalend voor de einduitslag. De winnaar van de N.K. klasse wordt Nederlands Kampioen.

Tevens zal er gestreefd worden naar 1 reservedatum voor een wedstrijd die afgelast is door extreem slecht weer waardoor het niet verantwoord is om te rijden. Deze afgelasting wordt bepaald door het Sectiebestuur in overleg met de wedstrijdleiding en kan alleen voor aanvang van de wedstrijd worden gedaan. Op deze datum aan het einde van het seizoen zal de eerste afgelaste wedstrijd op hetzelfde circuit opnieuw verreden worden.

10.2.3 Promotie/degradatie

Alleen als de N.K. en de NOMAC klasse voldoende rijders heeft, geldt de onderstaande regel. In elk ander geval beslist het NOMAC Sectiebestuur waarbij het reglement gerespecteerd zal worden en eventueel overleg gepleegd wordt met betrokken rijders.

De rijders geëindigd in de top 20 in de eindstand van de N.K. Klasse verzekeren zich van eventuele plaatsing voor deze klasse voor het volgende seizoen.

De rijders geëindigd op de onderste 3 plaatsen in de eindstand van de N.K. klasse, rijden het volgende seizoen in de NOMAC Cup klasse.

De rijders geëindigd in de top 3 van de NOMAC Cup klasse, rijden het volgende seizoen in de N.K. klasse.

De rijders geëindigd op de onderste 3 plaatsen in de eindstand van de NOMAC Cup klasse, degraderen eventueel uit deze klasse. Hun plaats zal worden ingenomen door de 3 hoogst geplaatste rijders uit de eindstand van de eventuele Promoserie BC08 die een rijderslicentie voor de Nomac Cup klasse hebben verkregen. Indien er minder dan 3 rijders uit de Promoserie een rijderslicentie verkrijgen, zullen er minder rijders degraderen uit de NOMAC Cup.

Indien niet alle startplekken in de NOMAC Cup klasse op deze wijze bezet worden, kan het Sectiebestuur de open startplekken toekennen aan de overige Promo rijders en andere rijders die een open inschrijving voor de NOMAC Cup klasse hebben gedaan.

10.2.4 Wedstrijdsysteem BC08

Er wordt gereden volgens een zogenaamd ABC finale systeem, met mogelijkheid tot opklimmen naar een hogere finale. Zowel de rijders uit de N.K. klasse en de NOMAC klasse rijden hun eigen ABC systeem.

Een heat of finale bestaat uit maximaal tien rijders.

Voorafgaand aan iedere wedstrijd voor het Nederlands Kampioenschap maakt het Sectiebestuur de heat-indeling voor de wedstrijd. Bij de heat-indeling wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de rijdersterkte en is overeenkomstig de actuele stand in het kampioenschap inclusief een, schrapresultaat. Bij gelijk aantal punten is het behaalde resultaat van de laatst gereden wedstrijd bepalend. Om deze indeling zo goed mogelijk te kunnen maken, moeten wijzigingen van frequentie en/of per-soonlijke transponder uiterlijk de woensdag voorafgaand aan de wedstrijddag, bij het Sectiebestuur worden gemeld.

Kwalificaties:

Het beste heatresultaat van elke rijder bepaalt de indeling in de ABC finales.

Indeling finales:

Na de kwalificaties plaatsen de 1e 8 rijders zich voor de A-finale, de volgende 8 zich voor de B-finale, en de laatste (maximaal) 10 rijders zich voor de C-finale. Per finale, anders dan de A-finale, zullen de rijders geëindigd op de 1e en 2e plek zich op plek 9 en 10 voor de volgende finale plaatsen.

Bij minder dan 6 rijders in de laagste finale, zullen de rijders uit de 2 laagste finales over deze 2 finales verdeeld worden met uitgangspunt dat de laagste finale de minste hoeveelheid rijders bevat. De wedstrijdleiding kan anders beslissen en bijvoorbeeld met meer dan 10 rijders de laagste finale beginnen, of deze laagste finale inkorten, in overleg met de betrokken rijders.

Tijdsduur:

- heats: 4 minuten
- finale: Maximaal 30 minuten, afhankelijk van het aantal deelnemers op een wedstrijddag. Bij een dusdanig groot deelnemersveld waarbij niet alle finales meer 30 minuten kunnen zijn zal/zullen de laagste finale(s) met 10 minuten worden ingekort.

Standaard aantal heats: 3

Start van de heats:

De start van de kwalificatieheats gaat volgens een zogenaamde "rollende" start. Vanaf het moment dat de baan open is voor opwarmen wordt elke minuut die verstrijkt op de klok duidelijk verstaanbaar voor de rijders omgeroepen door de wedstrijdleiding. Tevens op 30 seconden voor de start, 20 sec. en bij 10 sec. wordt er afgeteld naar 0. Wanneer het startsignaal klinkt zal elke rijder wanneer hij/zij dan over de start-/finish lus gaat zijn/haar eigen klok starten.

Start van de finales:

Auto's die niet voor de aanvang van de aftelprocedure aan de start zijn en het gebod negeren om uit de pits te starten, zullen op de laatste plaats in de uitslag van de finale worden geplaatst. Aanvullend op regel 5.11.4 (Bij alle (sub-)finales wordt een Formule 1 Grid Start toegepast.) kunnen ook "le-mans" starts worden toegepast. Dit ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

Uitstel:

Uitstel aanvragen is niet mogelijk.

Sectie Brandstof Circuit 1:8

Rijtijden:

Op zaterdag wordt er getraind volgens een rijtjenschema welke de gehele dag geldt.

De 1e 10 minuten van elke half uur is uitsluitend gereserveerd voor de 1/10 klasse, de volgende 20 minuten van elke half uur, is uitsluiten voor de 1/8 klasse. Mocht er een andere balans in aanwezige 1/8 en 1/10 rijders zijn kan het tijdschema worden aangepast.

Pits:

De helpers in de pits dienen in dezelfde volgorde te staan als de rijders op de rijdersstelling. Tijdens het evenement zijn er maximaal 2 helpers per rijder in de pits aanwezig.

10.2.5 Licenties en inschrijving

Rijders die gerechtigd zijn om in de N.K. of NOMAC Cup klasse deel te nemen, dienen hun aanvraag voor een licentie vóór de op het aanvraagformulier vermelde datum te hebben ingediend en betaald. Een licentie is niet verplicht. Rijders lid van een bij de Nomac aangesloten instelling/vereniging maar zonder rijderslicentie kunnen maximaal 2x per seizoen vrij inschrijven in de klasse naar wens (dit ter beoordeling van het sectiebestuur), mits daar op de racedag ruimte voor is. Kosten zijn 25,- per inschrijving. Vrij ingeschreven rijders doen niet mee voor het kampioenschap, maar dingen alleen mee voor de dagprijs. Na het raceweekend, worden de vrije inschrijvers door het sectiebestuur uit de uitslag genomen, en schuiven de rijders die wel meedoen voor het kampioenschap in de uitslag op. Na de derde wedstrijd voor het Nederlands Kampioenschap zullen geen nieuwe licenties meer worden afgegeven.

10.2.6 Afmelden

De rijder dient zich af te melden bij het sectiebestuur als hij of zij niet kan deelnemen. Afmelden kan uiterlijk tot de woensdag voorafgaande aan de wedstrijd. De eventueel door afmeldingen vrijgekomen plaatsen in de race kunnen dan door vrije inschrijvers worden opgevuld, op de woensdag voorafgaande aan de wedstrijd zal het sectiebestuur het aantal vrijgekomen plaatsen per klasse bekend maken. Vanaf dat moment kan er worden ingeschreven middels een bericht naar het sectiebestuur. Aan of afmelden kan via het contactformulier op de NOMAC website. Niet afmelden heeft een niet schrapbaar nul-resultaat tot gevolg (tevens blijft de betaalplicht voor de hand-out banden bestaan), een 2e maal niet afmelden heeft tot gevolg dat de rijder uit de competitie wordt genomen, zonder recht van restitutie van reeds betaalde licentiegelden en enkel nog mee kan doen middels vrije inschrijving. De reeds behaalde punten in het kampioenschap tot dat moment blijven bestaan.

10.2.7 Baaninzetten

Een baaninzetter dient uiterlijk 2 minuten voor de start van een finale op zijn post te zijn. Een baaninzetter dient uiterlijk 1 minuut voor de start van een heat op zijn post te zijn. Niet op tijd op de post aanwezig zijn wordt altijd bestraft met 30 strafpunten. Deze strafpunten zijn niet schrapbaar. Niet op tijd op de post aanwezig zijn tijdens en voor de heat zal bovendien bestraft worden met 1 ronde aftrek op de beste heatscore van de dag. Niet op tijd op de post aanwezig zijn tijdens en voor een finale zal bovendien worden bestraft met het schrappen van het resultaat van de laatste finale. Rechtstreeks geplaatste rijders die ondanks de oproep van de wedstrijdleiding niet op tijd baaninzetten krijgen een startverbod voor de finale.

10.2.8 Regen

Wanneer een heat en/of (sub-)finale door de wedstrijdleiding "NAT" wordt verklaard is het gebruik van een EFRA goedgekeurde inlaatgeluidsdemper niet meer verplicht. Ook vervalt de verplichting om de hand-out band te gebruiken. Het criterium voor een nat verklaring is als de rondetijden van de betreffende heat 20% langzamer zijn dan de normale rondetijden van de betreffende heat. Dit wordt onder andere door middel van een bord medegedeeld. Indien het verschil in rondetijden weer minder dan 20% is wordt de baan weer droog verklaard en wordt het bord NAT vóór de volgende heat of finale serie weer weggehaald. Iedereen die een heat heeft gereden heeft meegedaan aan de wedstrijd en krijgt punten. Als men alleen een droge heat heeft gereden en deze niet meetelt omdat niet alle rijders een droge heat hebben kunnen rijden, wordt de betreffende rijder onderaan in de uitslag gezet; hij mag dus niet aan de finale series mee doen. Bij een NAT weer verklaring is het mogelijk om een tweede 'regen' auto te gebruiken. De keuze voor een tweede of regen auto moet telkens voor de start van een heat/finale gemaakt worden. Het is niet toegestaan om tijdens een lopende heat of finale van auto te wisselen. Indien enige plek op het circuit blank staat (volledig onder water) over de volledige breedte wordt de betreffende race (tijdelijk) gestopt.

10.2.8 Regen vervolg:

Indien de wedstrijd vanwege de weersomstandigheden of het tijdstip geen doorgang meer kan vinden dan is de stand op het moment van annuleren van de race de uitslag.

10.2.9 Pauze

Voor zover mogelijk zal er tussen de kwalificaties en finale serie een pauze zijn zodat de rijders en helpers ook tijd hebben wat te eten. Indien mogelijk kan de wedstrijd beginnen op zondagochtend om 09.30 uur en eindigen na 17:00 uur. Indien een wedstrijd eerder zal starten als het tijdstip van 10:00 uur zal dat een week vooraf via zowel de website van de betreffende organiserende vereniging als op de website van NOMAC bekend gemaakt worden.

10.3 EFRA

10.3.1 EFRA AGM

Tegen het eind van het seizoen wanneer de EFRA AGM aangekondigd wordt zal het sectiebestuur contact met de EFRA licentiehouders zoeken voor eventuele voorstellen richting de EFRA. Bij publicatie van de voorstellen zal het sectiebestuur het stemgedrag bij de EFRA licentiehouders in kaart brengen waarbij het antwoord van de meerderheid bepalend is. Deze zal dan ook als zodanig op de EFRA AGM uitgesproken worden.

Appendix

Promoserie BC08

Alleen als de N.K. en de NOMAC klasse voldoende rijders heeft, geldt de onderstaande regel. In elk ander geval beslist het NOMAC Sectiebestuur waarbij het reglement gerespecteerd zal worden en eventueel overleg gepleegd wordt met betrokken rijders.

De Promoserie BC08 is een open klasse voor rijders met een brandstofauto in schaal 1:8. Deelname aan deze klasse staat open voor alle NOMAC clubleden met uitzondering van de houders van een NOMAC Rijderslicentie van de Sectie BC08.

Aan het begin van het seizoen zal met alle verenigingen worden getracht een volledige kalender op te zetten waarbij de vereniging zelf kan bepalen hoe hij deze indeelt. De makkelijkste keuze is samen met een clubwedstrijd waarbij de wens is dat de finales gescheiden van de clubrace gereden wordt maar hij mag ook de Promo in de clubrace verweven als naderhand de Promo rijders eruit gefilterd worden. De organiserende club dient er zorg voor te dragen dat de eindresultaten van de Promo rijders bij de BC08 sectie terecht komen. Ook kan de promoserie eventueel verreden worden tezamen met de brandstof 1/10 wedstrijden.

De Promoserie BC08 wordt verreden volgens de algemene reglementen van de NOMAC en van de Sectie BC08. Deze reglementen vindt u in het Jaarboek en op de website www.nomac.nl.

Uiterlijk woensdag voor de wedstrijd kunt u zich inschrijven bij de organiserende vereniging. Het inschrijfgeld bedraagt €10,00 en moet u voldoen aan de wedstrijdleiding op de zondagochtend vóór aanvang van de wedstrijd. U moet dan tevens uw NOMAC Clublidpas tonen.

De wedstrijden zullen worden verreden volgens het dan geldende wedstrijdssysteem.

Het eindklassement wordt gevormd door de 3 beste resultaten van de gereden wedstrijden, maar deze drie resultaten moeten op verschillende circuits behaald zijn. De winnaar mag niet deelnemen aan de Promoserie BC08 in het volgende seizoen. De rijders die in het NOMAC Cup eindklassement eindigen op de onderste drie plaatsen degraderen uit de NOMAC Cup klasse.

Maximaal 3 plaatsen hiervan zullen ingenomen door de rijders uit de Promoserie BC08 die een rijderslicentie voor de NOMAC Cup klasse voor het volgende seizoen hebben verkregen. Indien er minder dan 3 rijders uit de Promoserie BC08 een licentie verkrijgen, zullen er minder rijders degraderen.

