

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 vermeldt 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

- Schaalverhouding: 1:8
 - Maximale lengte: 637 mm
 - Maximale breedte: 267 mm
 - Maximale hoogte zonder spoiler en zonder antenne: 170 mm
 - Maximale hoogte met spoiler en zonder antenne: 180 mm
 - 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 0,859 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 16EU").

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.

10.2.3 Promotie/degradatie vervolg

De rijders geïndigd 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 geïndigd op de onderste 3 plaatsen in de eindstand van de N.K. klasse, *hebben het laatste recht op plaatsing in deze klasse het volgende seizoen.*

De winnaar van de NOMAC Cup klasse, rijdt het volgende seizoen in de N.K. klasse.

De rijders geïndigd op de onderste 3 plaatsen in de eindstand van de NOMAC Cup klasse, *hebben het laatste recht op plaatsing in deze klasse het volgende seizoen.*

Bij een eventuele Promoserie zal hun plaats worden ingenomen door de 3 hoogst geplaatste rijders uit de eindstand hiervan 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 laatste 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 geïndigd 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
- *A-Finale 30 minuten, lagere finales 20 minuten.*

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.

Sectie Brandstof Circuit 1:8

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.

Verder dienen in tegenstelling tot hetgeen vermeld in 5.14.5 bij Formule 1 starts de afstanden tussen de startplekken 1, 3, 5 etc, en 2, 4, 6, etc. niet 4 meter, maar 8 meter te zijn.

Bij Lemans starts dient de afstand tussen de startvakken 4 meter te zijn.

Uitstel:

Uitstel aanvragen is niet mogelijk.

Rijtijden:

De BC10, BC08 Nomac en BC08 NK trainen op de zaterdag in gescheiden heats. Het tijdschema en de heatindeling worden door de sectiebesturen aan de organisatie geleverd. De basis is heats van 7 minuten, met 1 minuut wisseltijd tussen de heats.

Het is wenselijk dat hiervoor de tijdwaarneming meedraait, om eea in goede banen te leiden.

Pits:

De helpers in de pits dienen in dezelfde volgorde te staan als de rijders op de rijdersstelling. Tijdens het evenement is er maximaal 1 helper per rijder in de pits aanwezig, een eventuele bandenwissel wordt ook door 1 helper gedaan.

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, te voldoen bij de organiserende vereniging. 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, het sectiebestuur behoudt het recht hierop een uitzondering te maken.

10.2.6 Aanmelden voor de wedstrijd

Deelnemers moeten zich vooraf inschrijven via de online wedstrijdpagina van de organiserende vereniging. Normaliter gaat dit via MyRCM. Dit geldt zowel voor licentiehouders als voor vrije inschrijvers. Licentiehouders schrijven zich in de klasse van hun licentie. Vrije inschrijvers schrijven in bij de klasse van hun sterkte. Het sectiebestuur behoudt het recht voor vrije inschrijvers in een andere klasse te plaatsen dan wel te weigeren. Het sectiebestuur bekijkt op de woensdag 18:00 voor de race het aantal inschrijvingen en plaatst indien er ruimte is de vrije inschrijvingen. Licentiehouders gaan tot woensdag 18:00 altijd voor op vrije inschrijvingen. Na woensdag 18:00 tot vrijdagavond 18:00 is het eerst komt eerst maalt voor eventuele restplaatsen. Na **donderdag** 18:00 sluit de inschrijving.

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 voor 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. 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.

