

Reglement Sectie Brandstof Offroad Large Scale

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

1 Technisch Reglement

Modelwagens die niet conform dit technisch reglement zijn bevonden, worden onderworpen aan de sanctie(s) genoemd in artikel 11.9 van het Algemeen Wedstrijd Reglement (tenzij anders vermeldt in dit reglement).

1.1 Technische klassen en gewichten

De sectie kent slechts één klasse: Large Scale Offroad. Deze klasse heeft de volgende gewichtslimieten:

Minimum gewicht	Maximum gewicht
10 kg	14 kg

De gewichtslimieten gelden te allen tijde voor een raceklare wagen zonder brandstof.

1.2 Motorspecificaties

- a) Motortype:
 - Eén cilinder,
 - 2-takt of 4-takt
 - Cilinderblok uit één enkele behuizing, geen afzonderlijk cilinderhuis
 - Geen wankelmotoren
 - Cilinderinhoud: maximaal 26 cc.
 - Geen variabele in- of uitlaat-timing.
 - Geen brandstof-injectie.
- b) Krukas:
 - Gedeelde as-constructie met een gesloten big-end.
- c) Inlaat:
 - Alleen open deck inlaatpoorten toegestaan, geen roterende inlaat.
 - Geen turbo of compressor.
- d) Carburateur:
 - Doorsnede maximaal 13 mm
 - LuchtfILTER verplicht.
- e) Ontsteking:
 - Mechanisch en vast (slechts verstelbaar met uitgeschakelde motor).
 - Geen batterijgevoede ontsteking.
- f) Koeling:
 - Alleen luchtkoeling toegestaan.

1.3 Uitlaat

De uitlaat dient na het spruitstuk drie kamers te bevatten. Toegestaan zijn derhalve een driekamer-uitlaat of een tweekamer-uitlaat met een nademper. Het uitlaatsysteem mag te allen tijde niet meer geluid produceren dan 81 dBA, gemeten op 10 meter afstand en op 1 meter hoogte. De uitlaat moet volledig onder de body vallen. Ingeval van een grotere geluidsproductie t.o.v. andere wagens is het aan de wedstrijdleider om de betreffende wagen na meting eventueel uit de wedstrijd te nemen.

1.4 Tank en brandstof

Maximale inhoud brandstoftank tot aan de carburateur: 700 cc.

De gebruikte brandstof mag uitsluitend bestaan uit de volgende bestanddelen:

- Loodvrije benzine
- Oliën en smeermiddelen

Verboden zijn alle overige (speciale) brandstoffen en toevoegingen zoals: avgas, octaanbooster en race-brandstoffen.

Het sectiebestuur wijst, in overleg met de organisator, een brandstofpomp in de omgeving van het circuit aan. Uitsluitend brandstof afkomstig van deze pomp mag gebruikt worden.

1.5 Aandrijving

Wagens met elektrische aandrijving, propellers en/of raket-aandrijving zijn niet toegestaan. Een versnellingsbak is eveneens niet toegestaan.

Alleen achterwielaandrijving is toegestaan.

1.6 Koppeling en rem

De modelwagens moeten van een doeltreffende rem en koppeling voorzien zijn. Deze rem moet de auto op zijn plaats kunnen houden met stationair draaiende motor.

Met uitzondering van ABS en soortgelijke systemen, zijn er voor wat betreft de remmen geen beperkingen opgelegd.

1.7 Bumper

Alle auto's moeten zijn voorzien van een voorbumper, een achterbumper is toegestaan doch niet verplicht.

Bumpers moeten zijn gemaakt van een flexibel materiaal.

Minimum breedte van de voorbumper: 100 mm.

Maximum breedte van de voorbumper: 220 mm.

Maximum breedte van de achterbumper: 300 mm.

1.8 Banden en velgen

Alleen banden gemaakt voor Large Scale Off Road zijn toegestaan.

Maximale diameter van de banden: 170 mm.

Maximale breedte van de banden: 75 mm.

Maximale diameter van de velgen: 120 mm.

Maximale breedte van de velgen: 65 mm.

1.9 Body en afmetingen

Alleen originele Large Scale Off Road body's zijn toegestaan.

De body moet volledig zijn ingekleurd, met uitzondering van de ruiten.

Gaten boren in body en ruiten voor meer koeling van de motor is toegestaan

De stopknop van de motor moet goed toegankelijk zijn.

Het chassis moet vlak zijn aan de onderkant en er mogen geen schroeven uitsteken.

Maximale afmetingen van de auto:

— Lengte: 820 mm.

— breedte met volledig ingedrukte dempers: 480 mm

— hoogte met volledig ingedrukte dempers: 360 mm.

1.10 Vleugel (spoiler)

De vleugel moet zijn gemaakt van een flexibel materiaal.

Maximale afmeting: 300 x 140 mm.

Maximale overhang: 150 mm vanaf het hart van de achteras

2 Wedstrijdreglement

2.1 Klasse-indeling rijders

De sectie kent één klasse.

Er zijn prijzen voor de drie hoogst geklasseerden.

Bij de heat-indeling dient de wedstrijdleiding zoveel mogelijk rekening te houden met de rijdersterkte.

2.2 Aantal wedstrijden

Er worden vijf wedstrijden verreden voor het Nederlands Kampioenschap. Voor elke rijder tellen de vier beste resultaten voor het kampioenschap.

2.3 Promotie/degradatie

De klasse kent maximaal 80 deelnemers. Bij meer dan 80 deelnemers treedt het promotie/degradatie systeem in werking en kan voor het nieuwe seizoen besloten worden tot een promotie/degradatiewedstrijd.

2.4 Gele vlag

Tijdens de "gele vlag periode" is het niet toegestaan in te halen; tevens moeten alle auto's vaart minderen. Indien de gele vlag periode door de wedstrijdleiding wordt aangekondigd, geldt deze voor de gehele baan. De wedstrijdleiding meldt "einde gele vlag periode".

Het wordt aanbevolen voor organisatoren om een sirene en/of oranje zwaailicht te monteren, zodat middels een akoestisch signaal de "gele vlag periode" aangekondigd kan worden.

Overtreding door de rijders van dit artikel wordt gestraft met aftrek van één ronde van het resultaat van de beste heat of (sub-)finale.

2.5 Motoren

Per wedstrijd mag door een rijder (per klasse) één motor worden gebruikt. Deze zal voor aanvang van de wedstrijd worden gemerkt. Alleen bij een defecte motor is na goedkeuring van de wedstrijdleiding het wisselen van een motor toegestaan.

De aan/uit schakelaar om de ontsteking van de motor te kunnen bedienen moet met een duidelijk zichtbare sticker "E" gemerkt worden. Deze sticker moet minimaal 20mm in doorsnede zijn en voorzien van een dubbele rode omlijning. Deze sticker dient tevens op de body te zijn aangebracht ter hoogte van de desbetreffende schakelaar. Een extra gat om de schakelaar te bedienen is toegestaan.

2.6 Tanken

Tanken is slechts toegestaan tot het moment dat de auto's naar de start worden geroepen (het 30 seconden signaal). Indien binnen deze tijd nog getankt wordt, dient men vanuit de pits te starten.

Tijdens een heat of (sub-)finale mag niet worden bijgetankt.

2.7 Wedstrijdsysteem

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. Om deze indeling zo goed mogelijk te kunnen maken, moeten wijzigingen van frekwentie en/of persoonlijke transponder uiterlijk de woensdag voorafgaand aan de wedstrijddag bij het Sectiebestuur worden gemeld.

Een heat bestaat uit maximaal tien tot vijftien rijders (afhankelijk van circuit en grootte van de rijdersstelling). Het beste heat-resultaat van elke rijder bepaalt de indeling in de subfinales en finale. Standaard aantal series heats: 3

De rijder met de snelste tijd en het hoogste aantal ronden van een serie heats krijgt 1 punt, de volgende in het serie-klassement 2 punten etc. Voor iedere rijder worden de twee beste resultaten van de series heats opgeteld. De rijder met het laagste aantal opgetelde punten wordt nummer 1 in de einduitslag van de series, etc. Bij een gelijk aantal punten wordt de rijder met het hoogste (gecombineerde) aantal ronden en tijd het hoogste geklasseerd.

Een subfinale en finale bestaat uit maximaal 10 rijders.

Finales worden gereden volgens het kerstboomsysteem:

De nummers 1 t/m 14 worden direkt geplaatst voor de halve finales.

De nummers 15 t/m 28 worden geplaatst in de kwart finales, de nummers 29 t/m 42 in de achste finales, de nummers 43 t/m 56 in de 1/16 finales, de nummers 57 t/m 70 in de 1/32 finales en de nummers 71 t/m 80 in de 1/64 finales.

Vanuit de laagste finales klimmen de eerste drie rijders op naar de hogere finale.

Vanuit de halve finales klimmen de eerste 5 rijders op naar de finale.

Tijdsduur:

- heat: 8 minuten
- finale: 30 minuten
- halve finale: 20 minuten
- subfinale (kwart, achtste, zestiende, ...): 15 minuten

2.8 Licenties

Na de tweede wedstrijd voor het Nederlands Kampioenschap zullen geen nieuwe licenties meer worden uitgegeven. Dit om competitievervalsing tegen te gaan.

Clubleden die eenmalig aan een NK wedstrijd willen deelnemen kunnen dat doen met een proeflicentie (voorzover het maximum aantal deelnemers nog niet is bereikt). Ook rijders die lid zijn van een bij de sectie aangesloten vereniging die geen NK wedstrijd organiseert, kunnen eenmalig deelnemen bij een andere vereniging van hun keuze. Het bestuur van de betreffende vereniging waar de rijder lid is zal uiterlijk de vrijdag voor de wedstrijd aan het sectiebestuur laten weten wie er met een proeflicentie willen deelnemen.

Per seizoen kan slechts één maal deelgenomen worden met een proeflicentie.

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 NK wedstrijd met een proeflicentie.

2.9 Startprocedure

De heats maken gebruik gemaakt van een vliegende start. Na de opwarmperiode zal op signaal van de wedstrijdleider, wanneer de auto's zich op een langzaam gedeelte van de baan bevinden, de telling worden gestart. De rijders kunnen hierdoor voor de start voldoende onderlinge ruimte nemen.

Bij alle (sub-)finales wordt een grid-start toegepast. Voor de grid-start is de procedure als volgt: de auto's worden, eventueel door een helper, opgesteld op de startpositie. Dan volgt op het teken van de starter één opwarmronde. De auto's rijden aan het eind van deze ronde naar hun startposities. Helpers mogen dan niet meer op de baan. Als de laatste auto zijn positie heeft ingenomen wordt er met de vlag, startlicht en/of akoestisch signaal gestart.

Auto's die niet tijdig aan de start verschijnen dienen vanuit de pitstraat te starten.

Wanneer een auto wegens technische problemen niet kan meedoen aan de opwarmronde, dient de zender van de betreffende rijder ingeschakeld op de stelling te staan.

2.10 Baaninzetten

Het inzetten van uit de baan geraakte auto's gebeurt door de rijders uit de vorige heat. Rijders uit de laatste heat zetten in voor heat 1, rijders uit heat 1 zetten in voor heat 2, rijders uit heat 2 zetten in voor heat 3 enz. Voor de (sub) finales worden de baaninzetters door de wedstrijdleiding opgeroepen.

Een baaninzetter mag drie pogingen doen om een afgeslagen motor te herstarten. Bij het verzaken van de taak als baaninzetter bij de heats wordt als straf het beste resultaat uit de heats afgetrokken en bij het verzaken als baaninzetter bij (sub) finales worden 10 punten per opgelegde straf van het behaalde eindresultaat (eind klassement) in mindering gebracht

2.11 Toewijzing startplaatsen Europees en Wereld Kampioenschap

Als minder dan het aangevraagde aantal plaatsen wordt toegekend, geldt de volgende toewijzing:

De eerste plaats is voor de Nederlands kampioen, gevolgd door die Nederlandse rijders die zich onder de eerste 40 rijders van de EFRA ranking-list bevinden. De overige plaatsen worden toegekend aan de hand van de stand van het Nederlands Kampioenschap voorafgaand aan het Europees en/of Wereldkampioenschap.