

REGLEMENTEN 2019

NOV - LELYSTAD



AANGESLOTEN BIJ:

NAB

Nederlandse Autosport Bond

NOSP

Nederlandse Oval- en Speedway Promotors

CDM

Commissie Dicipinaire Maatregelen NOSP

BRISCA F2

British Stock Car Association Formula Two

BESTUUR NOV - AUTOSPEEDWAY**Bestuur**

Igle Weidenaar	voorzitter
Willemien Vowinkel	penningmeester/raceorganisatie
Brenda Wildschut	secretaris
Gerton Boes	hoofd technische commissie
Fred Vowinkel	adjunct

Websitebeheer en PR

Wim Kuipers

Wedstrijdleiding

Gerton Boes en Dick Wolters

BaanpostenRemco Vrolijk, Flip van Veen
Renee Draaier, Freddy Suelman**Startvak/baanpoort**

Johan Miedema

Keurmeester/Techn.comm

Arie Alberts en Gerrit Zwever	Stockcar F1
Maarten de Boer	Stockcar F2
Vincent Wempe	Juniorklasse/Rookie Rods
Remco Vrolijk en Flip van Veen	Juniorklasse/Rookie Rods
Bauke Damstra	Midland Hotrod
Bauke Damstra en Harm vd.Tuuk	BMW 325i klasse
Freddie Suelman	Algemeen assistent
Arnold Terpstra	Brisca MicroF2 en F3

Jury

Willemien Vowinkel, Chantal Vowinkel, Talitha Boes

Afsleepdienst

Kees Boes en Wesley van Breukelen

Startcar/ziekenauto

Hennie IJzer

Arts

Jan en Hildegard Olthof

Brandweer

Harm Jan Visser

Speaker

Wim Knöps

Inschrijfburo

Willemien Vowinkel

Medewerker kantine

Marijke Kragtwijk

**Secretariaat,
Uitgifte startnummers
en Tranponders**

Willemien Vowinkel
Telefoon: 06 –102 68 312
e-mail: nov@autospeedway.org
www.autospeedway.org

Adressen :

Secretariaat NOV
Chevalleraustra 15
7731 EE Ommen
www.autospeedway.org

Midland Circuit Lelystad
Talingweg 89
8218 NX Lelystad
www.midlandcircuit.nl

Pagina : INHOUD :

1. **BESTUUR NOV**
2. **INHOUDSOPGAVE**
3. **ALGEMENE INFORMATIE deelnameregels, inschrijfgeld, licentie, verzekering**
4. **BAANKAMPIOENSCHAP**
4. **CIRCUITREGELS**
5. **VLAGGEN en LAMPEN**
5. **COMMUNICATIE VIA DE OORTJES (racerecievers)**
- 6/7. **STARTOPSTELLING EN PUNTENVERDELING**
7. **BRANDBEVEILIGING**
8. **MILIEU**
8. **TECHNISCHE REGELS ALLE KLASSEN**
9. **STANDAARD BANDEN,**
9. **KEURINGEN**
9. **GELUIDNIVEAU**
10. **TRANSPONDERS**
- 10 t/m 13. **REGLEMENT STANDAARDKLASSEN (juniorklasse, rookie rods en bmw 325i)**
- 13/14. **AANVULLEND REGLEMENT JUNIORKLASSE**
14. **AANVULLEND REGLEMENT ROOKIE RODS**
14. **LONG TRACK OVAL**
- 15 t/m 17. **AANVULLEND REGLEMENT BMW 325i KLASSE**
- 18 t/m 20. **REGLEMENT MIDLAND HOTROD**
- 20 t/m 25. **REGLEMENT (engels) BRISCA MICROF2**
25. **REGLEMENT STOCKCAR F2**
26. **REGLEMENT STOCKCAR F1**
- 26-27. **REGLEMENT DEMOKLASSE STOCKCAR F3**
- 27/28. **INFORMATIE GASTKLASSEN**
28. **AFVAL**
29. **PROTESTREGELING**
- 29 **CONTROLES STANDAARD MOTOREN**
30. **STRAFMAATREGELEN**
30. **NOSP/CDM**
31. **INFO MIDLAND CIRCUIT**

ALGEMENE INFORMATIE

Deelnemers aan trainingen en wedstrijden van de NOV moeten:

In het bezit zijn van een geldige NAB startlicentie; kosten 130,00 euro per jaar

Inschrijfgeld per coureur/per klasse: 20 euro per wedstrijd.

Trainen op trainingdagen in een wedstrijdweekeinde is 15 euro per coureur.

Leeftijdsgrenzen deelname:

Demoklasse stockcar F3: van 4 tot en met 12 jaar

Brisca MicroF2 klasse: van 7 tot 11 jaar; per jaar wordt gekeken naar eventuele leeftijdsdispensatie

Midland Juniorklasse: van 11 tot 16 jaar; bij 16 jaar in het seizoen, mag seizoen afgemaakt worden

Midland Rookie Rods: vanaf 16 jaar

Midland Hotrods: vanaf 16 jaar; bij voorkeur met raceervaring

BMW 325i klasse: vanaf 16 jaar, bij voorkeur met raceervaring

Brisca Stockcar F2: vanaf 16 jaar bij voorkeur met raceervaring

Brisca Stockcar F1: vanaf 18 jaar bij voorkeur met raceervaring;
met raceervaring is ontheffing mogelijk vanaf 16 jaar

Auto's, aanhangwagens, caravans, bussen etc., op het parkeerterrein, rennerskwartier alsmede bij de kantine (dus rondom de baan) zijn niet verzekerd!!

De NAB licentie kent een persoonlijke ongevalverzekering, met een dekking van:

* € 57.000,00 in geval van overlijden (juniorcoureurs € 9.000,00)

* € 57.000,00 (maximaal) bij blijvende invaliditeit

* € 57.000,00 (max.) voor kosten van geneeskundige behandeling; eigen risico € 70,00

Een polisblad is op te vragen op het NAB federatiekantoor;

p/a.: Maarten Rossartpad 35, 3813 CV Amersfoort. Tel.: 033-4331687

WALCO EVENEMENTENVERZORGING

VOORDIJK 61 5251 VE VLIJMEN tel: 073-5115967



VERZORGT AL RUIM 36 JAAR DE CATERING OP HET MIDLAND CIRCUIT LELYSTAD

www.walcoevenementenverzorging.nl

BAANKAMPIOENSCHAP

Om voor klassering voor het NOV Baankampioenschap in aanmerking te komen, dient men aan min. 6 van de door de NOV georganiseerde wedstrijden te hebben deelgenomen.
Alle georganiseerde wedstrijden tellen mee voor het baankampioenschap.
Ook eventuele zaterdag wedstrijden tellen mee voor het baankampioenschap.

Het inschrijfburo, in de kleine kantine, sluit om 10.00 uur.

Niet tijdig inschrijven heeft uitsluiting van de wedstrijd tot gevolg. Bij vertraging of pech onderweg bel dan 06-10268312 . **Inschrijving dient door de coureur persoonlijk te gebeuren.**

Na sluiting van het inschrijfburo is inschrijven niet meer mogelijk!

Verwisseling van auto en/of bestuurder tijdens de wedstrijd is niet toegestaan.
Per wedstrijddag kan maar met 1 auto ingeschreven en/of gereden worden per klasse.
Teamrijden is toegestaan in alle klassen; max. 2 rijders per team en de rijders moeten bij aanvang van het seizoen worden opgegeven. Iedere rijder moet min. 2 wedstrijden rijden om het teamresultaat mee te laten tellen voor het baankampioenschap. Een teamrijder kan alleen als teamlid rijden in de betreffende klasse. Wordt een rijder uit een team geschorst dan geldt de schorsing voor het gehele team cq. beide teamrijders.

CIRCUITREGELS

De maximum snelheid op het hele terrein, toegangswegen en het rennerskwartier is 5 km per uur.
Te hard rijden in het rennerskwartier om welke reden dan ook, betekent diskwalificatie.
Het is voor deelnemers en/of publiek niet toegestaan om in het rennerskwartier te rijden op gemotoriseerde steps – brommers – trikes – quads - karts etc. etc.

Het gebruik van alcoholhoudende dranken en/of drugs door coureurs vóór of tijdens de wedstrijd, training of keuring is ten strengste verboden en zal worden gecontroleerd. **Helpers, monteurs of supporters mogen nooit op de baan komen, tenzij met toestemming van de wedstrijdleiding.**

Wanneer een coureur zich in een andere dan normale rijpositie bevindt, is hij verplicht in zijn voertuig te blijven, met zijn helm op en zijn veiligheidsriemen vast, tot dat de baancommissaris hem/haar aanwijzingen heeft gegeven het voertuig te verlaten.

Eventuele protesten dienen volgens het protest reglement van de NOV ingediend te worden.
Overtreden van de reglementen kan uitsluiting tot het gevolg hebben. **In alle gevallen waarin de reglementen niet voorzien, beslist de wedstrijdleiding en/of het NOV-bestuur.**

Auto's welke niet aan het reglement voldoen, worden niet tot de wedstrijd of training toegelaten. Noch de NAB, noch de NOV en/of haar officials zijn verantwoordelijk voor enig gevolg ontstaan door keuring en/of herkeuring.

Moedwillige vernielingen in de ruimste zin des woord aan het circuit, omheiningen, beplantingen, kantine enz. worden in rekening gebracht aan de desbetreffende persoon of personen.

De coureur is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn aanhang en /of supporters en zal zonodig geschorst worden.

Bij constatering van achtergebleven vuil op/rond de plek waar een rijder gestaan heeft, zal deze rijder, achteraf bestraft worden bv. door het laten vervallen van de klassering in het dagklassement of een schorsing.

Het maken van **zgn. “donuts” of wheelspin**, zal worden bestraft met strafpunten en/of door de punten van de daarvoor verreden manche/finaal te laten vervallen. (dit ivm het behoud van het asfalt)

Iedere rijder/team is verplicht om een goedgekeurde 6 kg. brandblusser onder handbereik te hebben staan in het rennerskwartier, in de directe nabijheid van de raceauto.

VLAGGEN en LAMPEN

GROENE VLAG en LAMPEN SPRINGEN OP GROEN: is het startsignaal.

Deze vlag wordt gezwaaid vanuit de wedstrijdleiderspost tijdens het laatste kwart van de opwarmronde, gelijk met het aangaan van de groene lampen.. De baanposten zwaaien op dat moment met de groene vlag. Rond de baan zijn 19 lampen gemonteerd, iedere coureur kan op ieder deel van de baan altijd meerdere lampen zien en derhalve **zijn de lampen leidend bij de startprocedure.**

ZWART WIT GEBLOKTE VLAG: einde van de wedstrijd of training

Na het vallen van de finishvlag moet de coureur nog 1 ronde op snelheid door rijden, daarna wordt er rood gegeven (rode lampen gaan aan) en dient men stapvoets te gaan rijden en de baan verlaten.

ZWARTE VLAG: vergezeld van bord met startnummer; teken voor de rijder van de auto met het getoonde nummer, onmiddellijk de baan verlaten (naar het middenterrein) in verband met een overtreding van het reglement of technisch mankement aan de auto.

BALK: Bord met daarop duidelijk leesbaar het startnummer waarmee de desbetreffende coureur wordt duidelijk gemaakt dat hij/zij in de (eind)uitslag één of meer plaatsen terug gezet zal worden.

RODE VLAG/RODE LAMPEN: tijdens de wedstrijd; onmiddellijk volledig stoppen door alle deelnemers en niet meer inhalen; niet onmiddellijk stoppen betekend: diskwalificatie. De auto('s) waarvoor rood gegeven is of al uitgevallen waren, mogen niet weer deelnemen aan de herstart.

BLAUWE VLAG: u dient op uw lijn te blijven. u wordt gedubbeld door één of meerdere koplopers.

GELE VLAG, niet bewogen (GELE LAMPEN CONTINUE): pas op, er is een obstakel op de baan.

GELE VLAG, bewogen (GELE LAMPEN KNIPPEREN): obstakel op de baan, rustig achter elkaar rijden en niet inhalen; zonodig volgt er een line-up.

GELE VLAG MET VERTICALE STREPEN: pas op, er is ergens in dit baanvak olie op de baan of er is een andere reden voor slipgevaar.

WITTE VLAG: In de volgende ronde, van de herstart, valt de startvlag

COMMUNICATIE via OORTJES Alle raceklassen rijden met Racerecievers (oortjes)

In het opstelvak worden de rijders opgeroepen via de voor alle klassen/coureurs verplichte oortjes. Zorg er voor dat je reciever op het juiste kanaal is afgestemd en dat bij aanvang van de wedstrijd je de reciever voorziet van nieuwe batterijen.

Geen goed werkende reciever betekend GEEN deelname aan de wedstrijd; (controle in opstelvak).

De wedstrijdleiding doet de gesproken communicatie met de rijders op de baan.

Er wordt **alleen noodzakelijke wedstrijdtechnische informatie** gegeven;

- * Tijdens de opwarmronde ivm. tempo etc.van de rijders
- * Bij de start wordt het commando gegeven: GREEN GREEN GREEN
- * Bij gele en rode vlag situaties volgt informatie over vlag en incident; daarna herstartinformatie.
- * ,Bij einde wedstrijd (End of race) kan ook informatie volgen over auto's die naar de keuring moeten.
- * Bij een zwarte vlag en balk informatie naar betreffende rijder; overige rijders horen deze straf ook!
- * Bij een valse start krijgt de rijder de sanctie te horen; overige rijders horen deze sanctie ook!

Reciever kanalen/frequenties; RC: RACECIEVER NB: NITRO BEE

Stockcar F1 :	RC: 501 - NB: 1300	Stockcar F2:	RC: 521 - NB: 1320
Midland Junioren:	RC:1201 - NB: 2000	Midland Rookie Rods:	RC:1221 - NB: 2020
Midland Hotrods:	RC:1241 - NB: 2040	BMW 325i klasse:	RC: 801 - NB: 1600
Stockcar MicroF2:	RC: 999 - NB::1798	European Late Models:	RC:1029 - NB: 1828
National Hotrods:	RC:1281 - NB: 2080	2 ltr.Hotrods:	RC:1029 - NB: 1828

STARTOPSTELLING en PUNTENVERDELING

Per klasse worden max. 4 manches over max. 25 ronden gereden; het max. aantal deelnemers per manche is 40; buitenbaan 30.

In de manches worden er net zoveel ronden gereden als er in de desbetreffende heat auto's aan de start verschijnen, er worden minimaal 10 en maximaal 25 ronden gereden.

Het aantal ronden kan in verband met het weer, het aantal deelnemers of welke reden dan ook, door de wedstrijdleiding worden ingekort.

Punten verdeling per manche en finale alle klassen, behalve Stockcar F1

1^e aankomende 20 punten; 2^e – 19; 3^e – 18 19^e – 2, 20^e – 1; 21^e en verder 1 punt

Stockcar F1;

Manches: 1^e aankomende 15 punten; 2^e – 14; 3^e – 13 14^e – 2, 15^e – 1; 16^e en verder 1 punt

Finale: 1^e aankomende 25 punten; 2^e – 23; 3^e – 22 24^e – 1, 25^e – 1; 26^e en verder 1 punt

Uitvallers en/of niet gestart: 0 punten

Zwarte vlag: 5 strafpunten

Te vroeg starten: 2 of 3 plaatsen terug in de mancheuitslag; **bij herstart tevens achteraan starten.**

Startopstelling van de 1^e manche aan de hand van de stand van het NOV-Baankampioenschap.

Gastrijders en/of nieuwe rijders starten de eerste manche achteraan.

Na iedere manche worden de behaalde punten opgeteld om de startopstelling van de volgende manche of van de finale te bepalen.

Deze plaatsbepaling geschiedt volgens het principe dat de deelnemer met de meeste totaal punten op de laatste startplaats staat en met de minste totaal punten links vooraan staat.

Deelnemers die te laat aan de start verschijnen worden uitgesloten voor de desbetreffende manche.

De stockcars F1 en F2 starten op dakkleuren en rijden 2 of 3 manches en een finale.

Wordt een klasse in meerdere series gereden (meer dan 40 deelnemers) dan is er na 2 of 3 manches een finale. De manches kunnen dan volgens het abc -systeem gereden worden.

De 30 deelnemers die na 2 of 3 manches de meeste punten behaald hebben starten in de finale. In gevallen van ex-aequo in de einduitslag geeft de volgorde van binnenkomst van de laatst gereden rit de doorslag. Is er daarna nog geen beslissing, dan beslist het lot. De deelnemers die na de 3^e manche als 31^e, 32^e en 33^e op de lijst voorkomen, zijn respectievelijk 1^e, 2^e en 3^e reserve.

Deze reserve bestuurders dienen op eerste oproep van de wedstrijdleiding hun plaats in de startopstelling van de finale te kunnen innemen. Zij dienen zich wel alvast op te stellen in het startopstellingsvak en starten te allen tijde achteraan.

Diegene welke wegens een defect aan de wagen of een andere oorzaak niet kunnen starten in de manche of finale, dienen dit terstond aan de wedstrijdleiding mede te delen.

Bij niet starten in een manche zonder dat dit gemeld is, wordt de desbetreffende rijder automatisch niet weer opgesteld in de volgende manche of finale of deze rijder moet zich weer opnieuw gemeld hebben voor deelname bij de jury.

Indien een rijder zich niet opnieuw heeft gemeld voor de start en toch aan de start verschijnt, dan dient hij achteraan te starten. De jury dient voor elke manche of finale de startopstelling te publiceren op het daarvoor bestemde publicatiebord.

Deelnemers welke meer dan 4 ronden hebben stilgestaan worden als uitvaller beschouwd.

Deelnemers welke met 4 wielen aan de binnenzijde van de baan op het midden terrein komen worden uitgesloten van de desbetreffende manche m.u.v. de Stockcar F1 en de Stockcar F2.

Ditzelfde geldt voor klassen op de buitenbaan als ze met 4 wielen op de binnenbaan komen, mocht dit komen door een uitwijkmanoeuvre, ter voorkoming van een aanrijding en men dit met gepaste snelheid doet, dan kan de wedstrijdleiding in deze anders beslissen.

Komt een deelnemer buiten de baan bij de lus van de elektronische tijdwaarneming (bij finishlijn), dan wordt hij voor deze ronde niet geteld.

In gevallen van ex-aequo in de eindstand van het kampioenschap, wordt diegene met het grootste aantal hogere klasseringen in de klassemanten, als hoogst geklasseerde beschouwd.

Prijzen welke niet door de betreffende coureur **persoonlijk** worden afgehaald, komen te vervallen.

Indien de race gestopt wordt d.m.v. de rode vlag/rode lampen (n.a.v. een ongeluk, een op de baan staande auto of gevaarlijke situatie) dan mag diegene waarvoor de rode vlag is gegeven niet meer deelnemen aan een herstart en/of doorstart, dit geldt tevens voor de deelnemers die al eerder in de race uitgevallen waren.

Bij herstarts is het niet toegestaan dat helpers en/of officials reparaties uitvoeren aan auto's.

Het is niet toegestaan om tijdens, voor of na de race de auto te parkeren voor het toegangshek van/naar de baan; deze moet te allen tijde vrijblijven voor het op/af rijden van hulpdiensten.

Te nemen maatregelen bij herstart na bewogen geel en/of rode vlag situatie.

Opnieuw opstellen indien de rode vlag situatie valt in de 1^e ronde. Vanaf de 2^e ronde opnieuw opstellen aan de hand van de laatst verreden volledige ronde. Na driekwart van de te verrijden ronden is de laatst verreden ronde de uitslag en wordt de wedstrijd verder gestaakt.

BRANDBEVEILIGING

Veiligheidsvoorzieningen voor het Midland Circuit, met name het rennerskwartier.

Bij alle evenementen moet er in het rennerskwartier een strook vrij blijven van minimaal 6 meter breedte, voor de doorgang van hulpverleners, zoals ambulance en brandweer.

Dit geldt vanaf de ingang tot helemaal achterin het rennerskwartier.

In het rennerskwartier mogen de deelnemers niet te dicht op elkaar staan, dit in verband met de brandveiligheid. **Open vuur is verboden.**

Wanneer er tijdens de race een wagen crasht en in de brand zou geraken, dan rijden de hulpverleners met de brandweerwagen en ambulance de baan op, echter niet eerder dan dat de race stil ligt. De bij de crash betrokken auto's, welke benzine lekken, worden niet meer in het rennerskwartier toegelaten voordat de benzinetank is leeg gemaakt en/of de lekkage is verholpen.

Rijdt uitsluitend met gesloten benzinetanks en **vul nooit brandstof bij als men staat te roken.**

Zorg dat de benzinetank goed vast staat; gebruik bij benzineslangen altijd slangklemmen.

Bij (las)werkzaamheden dient u altijd de brandblusser binnen handbereik te hebben.

Benzine nooit in plastic jerrycans bewaren, gebruik hiervoor de speciale metalen jerrycans; zorg er voor dat de jerrycans veilig zijn opgeslagen en dat de **verplicht aanwezige 6 kg. brandblusser ook gekeurd en goedgekeurd** is.

Het rennerskwartier is ons grootste zorgenkind. Ten eerste omdat men daar arbeid verricht, b.v. reparaties aan de auto's, het bijvullen (dus in voorraad hebben) van brandstof, ten tweede het veelvuldig gebruik van flessengas, zowel voor het koken als voor laswerkzaamheden e.d.

Er bevindt zich in het rennerskwartier een grote concentratie van mensen, waarvan een groot deel rookt. De sigaret is een veel voorkomende brandoorzaak.

De bereikbaarheid van de brand is voor u en voor ons van essentieel belang. De factor tijd speelt hier een belangrijke rol. U heeft er geen idee van hoe snel vuur om zich heen kan grijpen, wanneer dit gebeurt, dan is de kans op explosie gevaar van gasflessen, benzinekanen e.d. erg groot.

Een bekend gezegde is: *“een kleine brand, een kopje water, maar komt men tien minuten later, dan zijn met vele spuiten, de vlammen niet meer te stuiten”.*

Help ons door de weg door het rennerskwartier helemaal vrij te houden!!!.

Het is ook voor uw veiligheid!!!.

MILIEU

Brandstoffen, motoroliën en koelvloeistoffen:

Geknoei met olie, benzine of koelvloeistof in het rennerskwartier is ten strengste verboden. Daarom is het gebruik van een plastic zeil met minimum afmetingen van 2 x 4 meter verplicht. Dit om ongewenst wegvloeien van vloeistoffen in de bodem te voorkomen.

Wanneer de auto in het rennerskwartier staat, dient men voornoemd zeil, te allen tijde onder de auto te hebben. Mocht men op het zeil geknoeid hebben, dan dient de deelnemer er voor te zorgen dat de vloeistoffen niet in de bodem terechtkomen. Na afloop van de trainingen / races dient men dit zeil weer op te ruimen en mee naar huis te nemen.

Bij verwisseling van olie in het rennerskwartier is het verplicht een goede olie opvangbak van voldoende afmetingen onder de auto te plaatsen.

De afgewerkte olie dient door de deelnemer zelf afgevoerd te worden.

Het zogenaamde nat sleutelen is verboden!

TECHNISCHE REGELS ALLE KLASSEN

Alle deelnemende rijders moeten rijden met:

- * Een racehelm van deugdelijk materiaal (zie hiervoor FIA-regels voor ovalracing) ook toegestaan zijn helmen met keurmerk ECE 2205 of hoger.
- * Gebruik HANS-systeem of Defendersysteem is alleen toegestaan volgens FIA eisen.
- * Een splintervrije bril of helmklep met minimaal 8 cm doorzichtige rand
- * Brandwerende kleding, met nauwsluitende manchetten aan mouwen en pijpen.
Alle overalls dienen aan een minimale kwalificatie te voldoen volgens CIK-FIA level 2 of hoger. Voor de Stockcar F1 en F2 geldt een minimale eis FIA 8856-2000, 2-layer Nomex.
Indien een overall te smerig is, kan de wedstrijdleiding u uitsluiten vandeelname aan de wedstrijd.
- * Brandwerende handschoenen (zonder gaten), brandwerende sokken en schoenen.
- * Een brandwerende zgn. balaclava (wollen gezichtskap); brandwerend of wollen lang ondergoed.
- * Nekband van brandwerend materiaal. (met aantoonbaar label Nomex 3) of nekprotectiesysteem.
- * Een 5 punts harnasveiligheidsriem, met een SFI of FIA codering en datum, die deugdelijk op min. 5 plaatsen aan de carrosserie/rollbar is verankerd. De gordels mogen geen beschadigingen vertonen.
- * In alle klassen is gebruik van oortjes en mylaps transponder verplicht; geldt niet voor demoklassen.

De auto moet voorzien zijn van duidelijk zichtbare en leesbare startnummers; kleur ondergrond en startnummer mag men zelf bepalen, als het maar duidelijk is; twee opties mogelijk:

- 1: Op de motorkap (vanaf rechts leesbaar) en beide voorportieren dient men een startnummer te plaatsen van minimaal 40 x 40 cm
- 2: Een nummerbord op het dak van min. 35x35 cm., cijfers van min. 25 cm. hoog en 4 cm. breed.

Het is **niet toegestaan** om een brandblusser in de raceauto gemonteerd te hebben; dit ivm. het veelvuldig verliezen van de brandblussers tijdens de races.

De **hoofdstroomschakelaars** dienen goed zichtbaar gemonteerd te zijn, 1 onder handbereik van de bestuurder, de 2^e hoofdstroomschakelaar in het linkerzijraam in verband met goede bereikbaarheid voor de baanpost en/of hulpverlening van **buitenaf**. (stockcars aan achterzijde). Deze 2^e schakelaar mag ook als trekschakelaar uitgevoerd worden.

Rijders worden geadviseerd om **geen** koelvloeistof als koelmiddel te gebruiken, maar gewoon water.

Brandstof/benzine:

Er wordt gereden met in Nederland aan de pomp verkrijgbare handelsbenzine (normaal of super) **zonder toevoegingen**. (Octaan 95, 98, 100 of 102 zijn verkrijgbaar in Nederland).

Uitgezonderd de Stockcar F1, die rijden volgens brandstofregels beschreven in BVSR-F1 reglement.

STANDAARD BANDEN

Banden zoals deze door de bandenfabrikant in serie worden geproduceerd voor montage onder serie productie auto's. De hardheid van het bandenprofiel wordt gemeten in "Shore A", dit is een simpele hardheidmeting van het profileringsrubber van een band. Standaard wegbanden hebben een Shore A waarde die ligt tussen de 62 en 67. Shore A 62 is een band met de zachtst mogelijke rubbersamenstelling voor een normale band. Shore A 67 is een band met een hardere rubbersamenstelling. Banden met een Shore A waarde kleiner dan 62, zijn dus geen standaard banden, maar banden voorzien van een speciale zachtere (race) rubbersamenstelling en mogen dus niet gebruikt worden voor betreffende klassen. De organisatie beschikt voor keuringen over een geëikte Shore A meter.

Bij regen of natte baan dient minimaal 2 mm. profiel op alle banden aanwezig te zijn.

Banden waarvan het merk, de type- of maataanduiding verwijderd is, worden illegaal beschouwd en zijn dus niet toegestaan.

Gebruik van **bandenverzachtende middelen**, in welke vorm dan ook, is in **alle** klassen verboden.

Gebruik van bandenwarmers, in welke vorm dan ook, is verboden voor **alle** klassen.

Het warm rijden van banden in het rennerskwartier, opstelvak of op het circuit is niet toegestaan.

Bij constatering ervan volgt diskwalificatie voor de serie en/of wedstrijd.

KEURINGEN

Bij de autokeuring worden de resultaten en opmerkingen vastgelegd in een logboek.

Iedere rijder dient bij 1^e inschrijving een NOV-logboek aan te schaffen voor 5 euro.

Dit logboek dient de rijder altijd op eerste vraag bij keuring aan de keurmeester te kunnen overhandigen; bij verlies kost een nieuw exemplaar 10 euro.

Voor aanvang van de wedstrijden worden er (veiligheids)keuringen per klasse uitgevoerd; de racekleding en helm worden ook gecontroleerd.

Tijdens en na de wedstrijd kunnen 1 of meer auto's aangewezen worden voor technische nacontrole.

Bestuur, wedstrijdleiding en/of technische commissie bepalen welke klasse of auto (s) er voor nacontrole aangewezen worden. Deze nacontroles vinden plaats direct na de wedstrijden op het midden terrein van het circuit en/of in de werkplaats. Diegene wiens auto wordt aangewezen voor (her)keuring is verplicht zijn auto volledig beschikbaar te stellen voor de technische controle.

GELUIDSNIVEAU

Algemeen: auto's die naar het oordeel van de geluidsofficial en/of wedstrijdleader tijdens de trainingen/races teveel geluid produceren of overmatige lekkages vertonen, worden terstond uit de trainingen/races gehaald en een eventueel behaalde klassering wordt ongeldig verklaard.

Meetmethode:

Het geluidsnivo wordt gemeten vanaf de door de vergunningverlener vastgestelde plaats en meetmethode, langs de baan; zowel op een meetpunt op de muur bij de ingang als door een geluidsmeter op het dak van de jurytoren..

De auto's rijden voor de dba-meting op snelheid/vol vermogen door een denkbeeldig meetvlak, ter hoogte van de finishlijn. Op deze plaats worden de auto's op vollast gemeten.

De organisatie is ten allen tijde bevoegd de maximaal toegestane geluidslimiet aan te passen. Onder geen voorwaarde mag een auto, tijdens trainingen en/of races, meer geluid produceren dan:

Stockcar F1: 100 dba;	F2/Midland Hotrod: 92 dba;
BMW 325i: 90dba;	Gastklassen; conform reglement gastklasse

De Standaardklassen moeten voorzien zijn van standaard uitlaten, deze klassen vallen dus buiten de geluidsmetmethode als beschreven.

TRANSPONDERS

Alle raceklassen van de NOV gebruiken de Mylaps-Transponder die zelf aangeschaft dient te worden. Voor incidentele gevallen heeft de NOV enkele huurtransponders beschikbaar.

Voor een goede werking van de transponder is het beslist noodzakelijk dat deze minimaal 16 uur van tevoren is opgeladen, is dit niet het geval dan komt de transponder in de wedstrijdtoeren met rood door, dit betekend dat de transponder er elk moment mee kan ophouden en dus niet meer in de telling voorkomt. De rijder is hier zelf voor verantwoordelijk; protest hier tegen is niet mogelijk.

De transponder dient zo geplaatst te zijn op de auto, voor een goede werking, dat hij te allen tijde de grond kan zien en dient rechtop te staan, dus mag er geen ijzer of ander materiaal tussen de transponder en het wegdek zitten. **Let hier op, daar u anders niet geteld wordt.**

Dus let er op dat de transponder nimmer horizontaal bevestigd is.

Komt u bij start/finish op de één of andere manier naast de baan en dus niet over de lus, dan wordt die ronde niet geteld, ook hier is geen protest tegen mogelijk.

Bij standaardklassen, midland hotrod en bmw klasse moet de transponder ter hoogte van de middenstijl gemonteerd zijn. Dit mag zijn in het achterraam, aan de stijl maar er mag ook een gat in de bodem achter de bestuurders- of bijrijdersstoel gemaakt worden.

De plaats bij stockcars F1, F2 en Micro-F2 staat beschreven in het berteffende klassereglement.

REGLEMENT STANDAARDKLASSEN

JUNIORKLASSE, ROOKIE RODS en BMW 325i

NON-KONTAKT

De hier omschreven zijn de algemene eisen waar de standaardklassen aan moeten voldoen; per klasse kunnen nog aanvullenden en/of gewijzigde regels van toepassing zijn

Onder standaardklasse wordt verstaan, een klasse waarin auto's meerijden die normaal in serie (min. 2500 stuks) in NL zijn geïmporteerd, door de rechtsgeldige importeur en aan de wettelijke NL bepalingen voldoen. Bijgehomologeerde delen en/of onderdelen zijn niet toegestaan. Alle niet in het reglement genoemde onderdelen dienen standaard te zijn en onbewerkt te blijven. Alleen onderdelen behorend bij het type voertuig mogen gebruikt worden. Alleenauto's ouder dan 5 jaar zijn toegestaan.

Motoren:

- Motornummers dienen duidelijk zichtbaar te blijven.
- Er mogen geen handelingen worden gedaan om het motorvermogen te verbeteren.
- Uitlaatsysteem dient volledig standaard te blijven. De inhoud van een katalysator mag worden verwijderd, echter bij geluidoverschrijding dient een tussendemper te worden geplaatst.
- Dynamo dient aanwezig te zijn en te werken.
- Luchtfilterelement dient standaard te zijn; mag niet vervangen worden door een competitie element.
- De motor: maximaal 4 cilinders en geen turbo. (bmw klasse: 6 cilinders)
- Mechanische-, elektronische- of vacuüm gestuurde nokkenasverstelling zijn niet toegestaan.
- Voor motoren met injectie geldt dat er geen enkele bewerking mag plaatsvinden aan de kabelboom / sensoren / computer, etc.
- De TC-NOV heeft het recht een rijder de computer te laten wisselen met een computer behorende bij het type motor van een andere rijder of een computer van de NOV.
- Startmotor dient aanwezig te zijn en te werken.
- Een grotere radiator is toegestaan, maar dient op de originele plaats gemonteerd te zijn.
- Alle carter ontluchtingen dienen in een reservoir uit te komen van minimaal 0.5 liter.

Versnellingsbak / Differentieel:

- Zowel de versnellingsbak als het differentieel dienen standaard en onbewerkt te blijven.
- Baknummers dienen duidelijk zichtbaar te blijven.
- Geen enkele vorm van slipdiff. of sperdifferentieel is toegestaan.
- Het gebruik van (semi) automatische bakken is niet toegestaan
- Auto's met 4 wielaandrijving zijn niet toegestaan

Electro:

- De accu dient deugdelijk in de auto te zijn gemonteerd.
- De pluspool van de accu dient volledig te zijn afgeschermd.
- Indien de accu in het rijderscompartiment staat, dient deze in een volledig afgesloten bak te staan.
- Elke auto dient voorzien te zijn van minimaal 2 hoofdstroomschakelaars waarvan er 1 aan bestuurderszijde achter in het zijraam is geplaatst.
- Hoofdstroomschakelaars dienen gemarkeerd te zijn doormiddel van een sticker.
- Elke auto dient voorzien te zijn van 2 goed zichtbare remlichten; het voeren van meer rem- en/of signaallampen is niet toegestaan.
- Het is toegestaan de startblokkering te demonteren

Brandstofsysteem:

- De maximale inhoud van de brandstoftank is **10 liter**
- Indien de tank in het rijderscompartiment staat dient deze volledig te zijn afgedekt door niet brandbaar materiaal; een afdekbak om de tank of een schuine afdekplaat achter de rolbeugel.
- Men mag alleen bovenaanzuigende tanks gebruiken.
- Binnen handbereik van de bestuurder dient een benzinekraan aanwezig te zijn.
- Benzine leidingen dienen van metaal, koper of competitie benzineslang te zijn en dienen door het rijderscompartiment te lopen. (dus niet onder de auto)
- De brandstoftank dient minimaal 15 cm te zijn verwijderd van de accu.
- In de tankontluchting dient een terugslagklep aanwezig te zijn of vergelijkbaar principe.
- De ontluchting dient onder het voertuig uit te komen en wel 30 cm. van de uitlaat.
- Alleen handelsbenzine mag worden toegepast. Alle vormen van octaanverhoging zijn verboden.

Carrosserie:

- Alle brandbare materialen dienen verwijderd te worden.
- Verlichting, sierlijsten en/of wieloppotten dienen verwijderd te worden.
- Ruiten zijn in de juniorklasse en rookie rods verboden.
- Het aanbrengen van gaas in het voorruitframe is toegestaan, mits alle uiteinden goed afgelast en het gaas gelijk is als gebruikt bij Stockcar F2; maasgrootte 40x40 mm. en draaddikte 2,4 mm
- Hijs en sleepogen dienen aanwezig te zijn en duidelijk gemarkeerd.
- In de voorruit dienen 2 spijlen aanwezig te zijn van staal koker 20-20-2 mm. (zie kooitekening)
- De bumpers dienen gemonteerd te zijn en mogen op geen enkele wijze worden verstevigd.
- In de bumpers mogen bouten worden gezet om verliezen te voorkomen.
- De motorkap en achterklep dienen deugdelijk te zijn vergrendeld.
- Deuren dienen deugdelijk vergrendeld te zijn. Maar dienen hun normale werking te behouden.
- ABS en airco mogen worden verwijderd.
- Boven de motor mag een veerpootbrug worden bevestigd, deze moet schroefbaar zijn en mag nergens anders op de carrosserie afsteunen.
- De carrosserie mag op geen enkele wijze verstevigd worden op welke wijze dan ook.
- Wenst u uit veiligheidsoverweging een versteviging toe te passen, dan dient deze te worden overlegd met de TC en in het logboek te worden genoteerd.
- Aanpassingen aan ophangingen en/of bevestigingspunten is ten strengste verboden.
- Auto's dienen in nette/toonbare staat aan de wedstrijdleiding/keuring te worden aangeboden; Let op scherpe uitstekende delen en zorg voor een "strakke" auto bij de veiligheidskeuring.
- De wedstrijdleiding mag een auto te allen tijde weigeren i.v.m. de veiligheid van rijder en/of derden.
- Spatbordverbreeders zijn verboden. De wielen dienen binnen de lijn van de auto te blijven.
- Elke auto dient voorzien te zijn van een linker- en rechter buitenspiegel en een binnenspiegel
- Bij auto's met een open dak/schuifdak moet de vervangende plaat van staal zijn en rondom afgelast worden; plaatdikte vergelijkbaar de originele dakplaat.

Remmen:

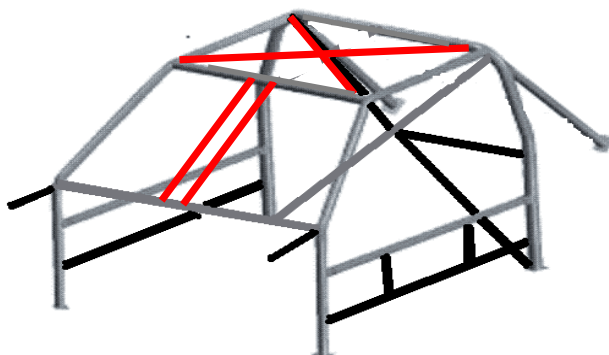
- Moet als origineel werken op alle vier de wielen.
- Handrem dient aanwezig te zijn en te werken.
- Verstelbaar remsysteem is verboden in welke vorm dan ook.

Wielophanging:

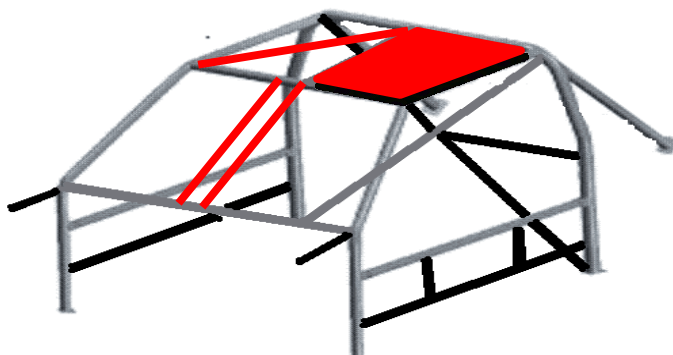
- Aan de achteras mag geen enkele aanpassing, in welke vorm dan ook, plaatsvinden.
- Draagarmen dienen standaard en onbewerkt te zijn.
- Bevestiging van het stuurhuis dient standaard en onbewerkt te zijn.
- Veerpoten dienen bij het type auto te behoren, en mogen op geen enkele wijze worden bewerkt.
- Camber van de (voor)wielen mag de grens van 1 graad + en - , voor, tijdens en na de race niet overschrijden.
- Niets aan veerpoot, topplaat, wielophanging mag veranderd worden.
- Competitie topplaten zijn verboden
- Schokdempers mogen alleen worden vervangen door originele schokdempers uit het standaard leverprogramma. Verstelbare schokdempers zijn absoluut verboden.
- Geen enkele vorm van competitie schokdemper is toegestaan.
- Alleen standaard veren die bij het type voertuig behoren mogen worden toegepast.
- Geen enkele vorm van competitie of verlagingveren is toegestaan.
- De enige aanpassing aan de veren, welke is toegestaan, is deze te verwarmen om de hoogte te veranderen, met in achtneming van een **minimale bodemspeling van 10cm.** en mits er een voor racegebruik verantwoorde resterende veerweg overblijft; e.e.a. ter beoordeling van de TC. .
- Afflexen van de veren mag ook echter de veer dient voor 50% dragend te zijn in de schotel.
- De veren moeten zowel op de onder- als bovenschotel geborgd worden met slangklemmen; de veer moet te allen tijde verbonden zijn/blijven met de onder- en bovenschotel. De veer mag dus niet door boven- of onderschotel heen steken.
- De wagenhoogte dient zowel links als rechts nagenoeg gelijk te zijn met een tolerantie van 1cm. Te meten door een balk onder de gehele auto door te trekken, de bodemplaat moet onbewerkt/standaard blijven.

Veiligheid:

- Alle deelnemende auto's moeten zijn voorzien van een rolkooi zoals in de tekeningen afgebeeld. minimale diameter en wanddikte 38*2.5 mm.; (40*2.0 mm. is ook toegestaan).



kooi met dakcruis



kooi met dakplaat

- De hoofdbeugel bij de B-stijl moet vervaardigd zijn uit 1 stuk, van vloerplaat tot vloerplaat.
- De rolkooi dient, bij voorkeur, van naadloos staal te zijn vervaardigd.
Aluminium en schroefrolkooien zijn verboden.
- Een rolkooi van vierkante buis is niet toegestaan.
- De zog. knaf kooi is toegestaan mits er uiterlijk voor seizoen 2020 de ontbrekende delen tov. de NOV/NAB kooi gemonteerd worden; te weten: 2^e horizontale buis aan bestuurderszijde en het kruis in het dakframe.
- De rolkooi dient op platen met een minimale oppervlakte van 120cm² en 3mm dik te zijn bevestigd aan de carrosserie. De bevestiging mag doormiddel van bouten M10 met minimale sterkte 8.8 of doormiddel van lassen.
- Rolkooien dienen volledig en deugdelijk te zijn afgelast. De TC -NOV kunnen te allen tijde een auto weigeren voor deelnamewedstrijd, wanneer de rolkooi niet als veilig wordt bevonden.
- In het dak dient een kruis te zijn aangebracht. Als om rijderstechnische redenen een kruis niet kan, mag een 3 mm. dakplaat bovenop de rolbeugel gelast worden; wel rondom afgelast.
- De vrije ruimte tussen helm en kruis/dakplaat moet te allen tijde minimaal 4 cm. zijn.
- Aan bestuurderszijde dienen tussen de staanders van de rolkooi twee horizontale buizen op bumperhoogte te zijn aangebracht, welke doormiddel van 2 verticale buizen met elkaar zijn verbonden. Aan bijrijders zijde volstaat een kruis of 2 horizontale buizen.
- De rolkooi moet minimaal 30cm voor het einde van de carrosserie eindigen.
- Indien men de horizontale deurstang (naast de bestuurder) door de deur laat lopen (met een bochtje dus), mag men het middendeel van de binnenkant van de deurbeplating weghalen (i.v.m. scherpe randen ...veiligheid). De buitenrand dient echter wel volledig intact te blijven. Het geheel dient dan wel te worden afgedekt met een aluminiumplaat. Uitzondering: wanneer men de horizontale buis buitenom de B-stijl laat lopen, dan mag men hiervoor (alleen) op dat gedeelte een deel van de buitenrand van de deur verwijderen. Overige binnen beplating dient afgewerkt te worden met aluminium plaat om verwonding van rijder en helpers te voorkomen.
- Raamnet aan bestuurderszijde is verplicht. Maaswijdte mag niet groter zijn als 5*5 cm.
Het raamnet mag niet aan de deur worden bevestigd, als de deur wordt geopend dient het raamnet te blijven op de voorgeschreven plaats.
- In de voorruitopening, in het midden, twee beschermstijlen met een tussenruimte van min. 25 cm.
- De stoel dient aan de achterzijde te zijn afgesteund/bevestigd aan de rolkooi, om te voorkomen dat bij een crash de stoel achterover klapt.
- De stoel dient aan de onderzijde op een deugdelijke manier aan het chassis/vloer te zijn bevestigd.
- Een racekuip is verplicht.
- Iedere auto dient minimaal te zijn uitgerust met een 5 puntsgordel welke op minimaal 4 punten is bevestigd aan de carrosserie.
- De gordel mag aan de rolkooi worden bevestigd. Indien de gordel aan de carrosserie wordt bevestigd dienen er stalen platen te zijn aangebracht van minimaal 60-60- 3mm.
Bouten gebruikt ter bevestiging van de gordel dienen minimaal van de maat M10/8.8 te zijn.

ALLES NIET BESCHREVEN IN DIT REGLEMENT DIENT STANDAARD TE BLIJVEN.

REGLEMENT JUNIORKLASSE

NON-KONTAKT

Zie reglement standaardklasse en onderstaande aanvullingen:

Leeftijd coureurs 11 tot 16 jaar. Indien een rijder na 1 maart van het seizoen 16 jaar wordt, dan mag hij/zij het seizoen in de juniorklasse af maken.

Juniorcoureurs mogen in het jaar/datum dat ze 16 jaar worden, overstappen naar een andere klasse, (muv. de stockcar F1) maar mogen vanaf dat moment niet meer deelnemen in de junior klasse.

Motoren:

- Maximale cilinderinhoud 1049cc.; ontstekingstijdstip bij starlets wordt verzegeld op 7 graden.

Banden / Velgen:

- Stalen en aluminium velgen zijn toegestaan met een maximale hoogte van 14 inch en een breedte van 5.5J
- Velgen mogen op geen enkele wijze worden bewerkt.
- Spoorverbreeders zijn verboden.
- Alleen onderstaande merken en type straatbanden zijn toegestaan met een max. bandbreedte van 185.
- De hoogte mag maximaal 14 inch bedragen en de hiel minimaal een 60 serie. en voorzien van een E keurmerk en DOT codering.
- Toegestane merken en type zijn: TOYO Proces CF2, Uniroyal Rainexpert 3 of Rainsport 3 en de Maxxis MA510
- De hoogte van de inchmaat dient van alle banden gelijk te zijn.
- Voor zowel de voor- als de achteras geldt, dat zowel banden als velgmaten van hetzelfde merk/type/maat (breedte, hoogte, ET maat) moeten zijn.

REGLEMENT MIDLAND ROOKIE RODS***NON-KONTAKT*****Zie reglement standaardklasse en onderstaande aanvullingen:**

Alleen auto's met een kentekengewicht van min.700 kg en max.1050 kg.zijn toegelaten.
Maximale cilinderinhoud 1600cc.(minimaal 1300 cc.), max. 96 Kw. volgens fabrieksopgave.

Banden / Velgen:

- Stalen en aluminium velgen zijn toegestaan met een maximale hoogte van 15 inch en een breedte van 6.0J
- Velgen mogen op geen enkele wijze worden bewerkt.
- Spoorverbreeders zijn verboden.
- Alleen onderstaande merken en type straatbanden zijn toegestaan met een maximale bandbreedte van 195.
- De hoogte mag maximaal 15 inch bedragen en de hiel minimaal een 50 serie en voorzien van een E keurmerk en DOT codering.
- Toegestane merken en type zijn: TOYO Proces CF2, Uniroyal Rainexpert 3 of Rainsport 3 en de Maxxis MA510
- De hoogte van de inchmaat dient van alle banden gelijk te zijn.
- Voor zowel de voor als de achteras geldt dat zowel banden als velgmaten van hetzelfde merk/type/maat (breedte, hoogte, ET maat) moeten zijn.

LONG TRACK OVAL

Zowel de Midland Hotrod als de BMW 325i rijden op de lange/buitenste ovalbaan.

Het maximum aantal deelnemers is op basis van de huidige ervaringen 30 stuks.

Het minimum aantal rondes is 15, maximaal 25 rondes.

De baanlengte in de as gemeten is 560 mtr.

Breedte in de bochten 15 mtr.; breedte rechte eind 13 mtr.

Op de buitenste/grote ovalbaan rijden uitsluitend NON-KONTAKT klassen!!

BMW 325i KLASSE

NON-KONTAKT

Zie reglement standaardklassen en onderstaande aanvullingen:

Merken cup met alleen BMW 325i e36, sedan of coupe, met motorcode M50B25 zonder Vanos, van bouwjaar 12-'90 tot 12-'95.

De gehele aandrijflijn moet standaard zijn van een BMW 325i e36 sedan en/of coupe met motorcode M50B25 zonder Vanos, d.w.z. met een twee massa vliegwiel en een 3.15 eindoverbrenging.

Versnellingsbak dient origineel, onbewerkt te zijn.

Ter inspectie van het vliegwiel en koppeling set, dient een gat van 12 mm. aan de onderzijde van het vliegwielhuis aanwezig te zijn; op 10-30 mm. vanaf het pasvlak met de motor.

Het vliegwiel en de koppeling dienen standaard en onbewerkt te zijn.

De enige twee types nokkenassen voor deze klasse zijn:

Modellen tot bouwjaar 1992; inlaat: 1718885 uitlaat: 1718886

Modellen vanaf bouwjaar 1992; inlaat: 1735895 uitlaat: 1738371

De voorruit mag niet worden verwijderd. De bovenste 20 cm dient vrij gehouden te worden voor eventueel een klasse sponsor.

Achterraut en zijruiten moeten verwijderd zijn, vervangen door lexan van min. 3mm. is toegestaan.

Originele bumpers en grill verplicht, (**incl. bumperbalken en steunen zowel voor als achter**).

Originele (buiten) en binnen spiegels verplicht. (M3 spiegels zijn toegestaan).

Originele motorkap en kofferbaksluiting verwijderen en vervangen door hoodpins.

Beschermplaten onder de auto mogen worden verwijderd.

Kunststof binnen spatborden moeten worden verwijderd.

Het doorlassen van de carrosserie is toegestaan. (Alleen de lasnaden van de carrosserie).

De carrosserie mag op geen enkele vorm verlicht of verzaagd worden (gewichtverdeling).

De carrosserie mag op geen enkele wijze verstevigd worden, op welke wijze dan ook.

Opmerking: *Wenst u uit veiligheidsoverweging een versteviging toe te passen dan dient deze te worden overlegd met de TC en in het logboek te worden genoteerd).*

ABS-systeem, Airco en Airbags mogen verwijderd worden.

Stabilisatorstangen voor en achter mogen onder de auto verwijderd worden.

Het dashboard mag niet worden verwijderd, er moeten echter wel uitsparingen in worden aangebracht, zodat de rolkooi de A-stijl kan volgen. Dashboardkastje mag verwijderd worden, mits dat het gat dicht wordt gemaakt met een aluminiumplaat.

Kachel, aanjager, ruitenwisser en sproeier dienen aanwezig te zijn en moeten volledig werken. Ze mogen met de originele schakelaars en/of handels bediend worden of via een bedieningspaneel.

De originele verstevigingsbalk die in de deuren zit, "**mag**" eruit worden gehaald.

Indien men de horizontale deurstang (naast de bestuurder) door de deur laat lopen (met een bochtje dus), mag men het middendeel van de binnenkant van de deurbeplating weghalen (i.v.m. scherpe randen ...veiligheid). De buitenrand dient echter wel intact te blijven. Het geheel dient dan wel te worden afgedekt met een aluminiumplaat. Uitzondering: wanneer men de horizontale buis buitenom de B-stijl laat lopen, dan mag men hiervoor (alleen) op dat gedeelte een deel van de buitenrand van de deur verwijderen. Bovenstaand punt geldt voor alle vier de portieren. Bij het verwijderen van de binnen beplating dient men de gehele binnenzijde van het portier te voorzien van een aluminiumplaat, met enkel een uitsparing voor eventuele deurstangen die onderdeel zijn van de veiligheidskooi. Voor de sedan en coupe modellen dienen de bestuurders en passagiersdeuren ten alle tijden open gemaakt kunnen worden vanuit de binnen en buitenzijde, voor de sedan modellen de achter deuren vergrendelen.

Boven, tussen de voorpoten mag men een demontabele stabilisatorstang bevestigen (**alle bevestigingspunten moet origineel en zichtbaar blijven**). Bij de achterpoten mag men een demontabele stabilisatorstang aanbrengen of een buis tussen de wielkasten lassen. De achterlichten mogen niet worden verwijderd. Een spoiler achterop is toegestaan.

De originele remlichten moeten werken, er moet een derde remlicht gemonteerd worden en werkend zijn. Indien een originele achter spoiler is gemonteerd, moet hiervan het derde remlicht van werken. Is dit niet het geval moet men een derde stoplicht monteren in het midden aan de onderzijde van het achterraam.

De complete kabelboom van het motormanagement moet volledig intact zijn (**helemaal NIETS afknippen**). De kabelboom vanaf het dashboard naar voren en achteren mag worden verwijderd. (Zolang dat alle benoemde elementen werkend zijn via de bestaande kabelboom).

Verder dient het contactslot standaard en aanwezig te zijn, ook te werken. De motor mag alleen via het contactslot gestart worden.

Het uitlaatspruitstuk dient standaard, onbewerkt te zijn. Verder is het uitlaatsysteem vrij. Het uitlaatsysteem moeten/blijft onder de auto doorlopen, **NIET** via de binnenzijde (rijders compartiment) van de carrosserie. **Max 90 DB!**

Velgen 15 Inch maximaal 7j. Keuze van het materiaal van de velgen is verder vrij.

Voor montage van de velgen zijn alleen **wielbouten** toegestaan.

Wielspacer(s) (**spoorverbreeders**) zijn toegestaan.

Bij elke band mag te allen tijde (i.v.m. veiligheidsaspect) het canvas op geen enkele plaats zichtbaar zijn; bij regen/natte baan moet de minimale profieldiepte standaardklasse aangehouden worden.

Er wordt alleen gereden op de banden: merk Interstate DNRT met maat aanduiding 195/50 –R15.

Remschijfdiameter en remklauw dienen standaard te zijn, (remvoeringen zijn vrij). De remmen moeten als origineel werken, op alle vier de wielen.

Het luchtfilter element is vrij, maar moet in de originele behuizing, ducting is toegestaan mits dat er minimaal 5 cm ruimte is tussen ducting en filterhuis.

Het originele veersysteem moet gehandhaafd blijven en ook als zodanig werken.

Het draagarmrubber van de voorste draagarmen, mag vervangen worden door een (origineel) massief rubber met artikelnummer 31129069035 (het gat moet wel in het midden zitten).

Het mag geen powerflex , nylon of van een andere kunststof, of van een M-uitvoering o.i.d. zijn.

Schroefveerpoten van het merk “kontakt plus” JOM Blueline, er mogen zog. kilo veren op de voorste veerpoten gemonteerd worden (kilo's naar eigen keuze). De achterveren (die op geen enkele manier bewerkt mogen worden) dienen uit het pakket van het merk “Kontakt Plus” JOM Blueline te zijn. Echter door diverse verschillende hoogtes uit het bestaande pakket is er een grens getrokken: minimaal 16,5 cm en maximaal 19 cm hoog.

Te allen tijde dient men in acht te nemen dat de originele bevestigingspunten van de carrosserie dienen te worden gebruikt.

Wielstanden; de maximale camber is tussen de + 2,0 graad (positief) en -4,0 graad (negatief), voor en achter, voor/tijdens en na de race.

Dit is haalbaar zonder enige bewerking en alles wat meer of minder is valt onder bewerking.

LET OP !!!! Dit geldt ook na eventuele reparatie van de auto

Draagarmen zowel aan de voor- en achterzijde mogen op geen enkele manier bewerkt worden.

Dynamo dient aanwezig te zijn en te werken.

Het plaatsen van een grotere radiator is toegestaan, maar dient op de originele plaats gemonteerd te zijn. Wij rijden alleen met water in het koelsysteem. Een extra elektrische fan plaatsen is toegestaan.

Alle carter ontluchting dienen in een reservoir uit te komen van min. 0.5 liter. (geen blikje, of flesje).

In de tankontluchting dient een terugslagklep aanwezig te zijn of een vergelijkbaar principe. Tevens dient deze onder het voertuig uit te komen, minimaal 30 cm vanaf de uitlaat.

Accu pluspool dient volledig te zijn afgeschermd, mits dat deze al in een accubak staat.

Brandstoftank (maximaal 20 liter) en brandstofpomp, accubak dienen deugdelijk aan de carrosserie te zijn verbonden.

De bodemspeling mag niet minder dan 5 centimeter zijn (gemeten vanaf het laagste punt van de auto/bodem). Te meten door een balk onder de gehele auto door te trekken, de bodemplaat moet onbewerkt/standaard blijven.

De maximale breedte zowel voor als achter (gemeten op het breedste punt van de band) is 170 cm. Spoorverbreeders blijven toegestaan echter de wielen mogen niet buiten de carrosserie uitsteken.

Banden moeten binnen de standaard carrosserie/spatborden vallen, uitrollen van de spatborden is **NIET** toegestaan.

Voor de achteras geldt een standaard differentieel of de klok vastlassen met een eind overbrenging 3.15, maar een actief sperdifferentieel is **NIET** toegestaan.

Plaatsen van accu en tank zijn vrij. (Binnen de rijders compartiment zodanig afschermen voor uw eigen veiligheid en vrijwillige medewerkers).

Alle motoren kunnen verzegeld worden.

Alle motoren dienen standaard, onbewerkt te zijn. (Motorrevisie is toegestaan).

Iedere wedstrijddag rijdt u met een door de TC-NOV aangewezen computer. Deze computer mag op geen enkele wijze worden “gemarkeerd”. Indien dit wordt geconstateerd, zal de betreffende rijder een straf ontvangen van -25 strafpunten. Op de testbank mag de motor niet minder dan 162 pk en niet meer dan 200 pk en 245 NM-koppel leveren.

Iedere wedstrijddag dient de auto in een strakke en nette staat bij de keuring worden aangeboden. (Als de auto niet strak genoeg is kan de wedstrijdleiding een startverbod opleggen). Er zal hierop streng gecontroleerd/gekeurd worden, anders kan de een auto uitgesloten worden van deelname.

Op de motorkap en beide voorportieren dient men een startnummer te plaatsen van minimaal 40 x 40 cm kleur ondergrond en startnummer mag men zelf bepalen. (Als het maar duidelijk is).

Ruimte van 10 x 40 boven het nummer is voor een eventuele klasse sponsor.

De deelnemer dient bij navraag **ZELF** voor documentatie over de betreffende auto te zorgen.

Indien een deelnemer overgaat tot demonteren van de computer (om wat voor reden dan ook) dient de deelnemer te allen tijde eerst contact op te nemen met de TC-NOV. Indien hierbij het loodje/zegel wordt verbroken, dient men dit originele loodje/zegel in te leveren bij de TC alvorens er een nieuw loodje wordt aangebracht. Bij niet voldoen hieraan, zal de deelnemer -10 strafpunten krijgen.

De kosten van een “kapotte/defecte” computer gedurende het seizoen zijn te allen tijde voor de deelnemer zelf. De 2018 computers worden niet weer gecontroleerd en/of hergeprogrammeerd.

De in 2018 herschreven computers zijn identiek en zonder problemen uitwisselbaar. De computers die in 2018 niet gecontroleerd zijn moeten wel ingeleverd worden.

Eventuele klasse sponsor stickers zijn verplicht op de aangegeven plaats te plakken.

Alle onderdelen dienen standaard te zijn en onbewerkt (zoals destijds vanaf fabriekgeleverd), tenzij anders vermeld en moeten behoren bij het merk/type/model auto.

MIDLAND HOTROD KLASSE

Reglement .

Voor deze klasse mogen auto's worden gebruikt welke normaal in serie in de EU op de markt zijn verschenen en aan de wettelijke EU bepalingen voldoen en tevens 5 jaar of ouder zijn.

Motoren:

- De cilinderinhoud dient minimaal 1300cc te zijn en een maximum van 2040cc
- Motoren met meer als 4 cilinders zijn niet toegestaan; maximaal 4 kleppen per cilinder.
- Motoren met turbo en/of drukvulling en raceinjectiesystemen als DTA/KMS zijn verboden.
- Motoren met standaard injectiesystemen zijn toegestaan
- Voor carburatiemotoren is de maximale gasklepmaat 45 mm. vastgesteld.
- Het merk motor, versnellingsbak of differentieel is niet merk gebonden aan de carrosserie.
- Bewerking van de motor is vrijgesteld.
- Alle ontluchtingen van de motor dienen in een reservoir uit te komen van minimaal 0.5 liter.
- De radiator dient op de originele plek te blijven echter afmeting en type zijn vrij.
- Achter het front mag een koker tussen de chassisbalken voor de radiator van max. 20/20/2 mm.
- Het uitlaatsysteem is vrij, mits aan de geldende geluidsnorm wordt voldaan. Het gebruik van minimaal 2 goed werkende dempers is verplicht. (zie bv. ook uitlaten stockcar F2)

Versnellingsbak en Differentieel:

- Automatische of semi-automatische en/of sequentiele versnellingsbakken zijn verboden.
- Het gebruik van vierwielaandrijving is verboden.
- Alle overige bewerkingen aan versnellingsbak of differentieel zijn toegestaan.

Electro:

- De accu dient deugdelijk in de auto te zijn gemonteerd.
- De pluspool van de accu dient volledig te zijn afgeschermd.
- Indien de accu in het rijderscompartiment staat dient deze in een volledig afgesloten bak te staan.
- Elke auto dient voorzien te zijn van minimaal 2 hoofdstroomschakelaars waarvan er 1 in het zijraam achter de bestuurder dient te zijn geplaatst.
- Hoofdstroomschakelaars dienen gemarkeerd te zijn doormiddel van een sticker.
- Elke auto dient voorzien te zijn van 2 goed zichtbare remlichten.

Brandstofsysteem:

- De maximale inhoud van de brandstoftank is **20 liter**.
- Tank dient deugdelijk aan de carrosserie te zijn verbonden.
- Indien de tank in het rijderscompartiment staat dient deze volledig te zijn afgedekt door niet brandbaar materiaal. afdekbak om de tank of een schuine afdekplaat achter de rolbeugel.
- Men mag alleen boven aanzuigende tanks gebruiken.
- Binnen handbereik van de bestuurder dient een benzinekraan aanwezig te zijn.
- Benzine leidingen dienen van metaal, koper of competitie benzineslang te zijn en dienen door het rijderscompartiment te lopen.
- De brandstoftank dient minimaal 15 cm te zijn verwijderd van de accu.
- In de tankontluchting dient een terugslagklep aanwezig te zijn of vergelijkbaar principe en deze dient onder het voertuig uit te komen.
- De benzinetank dient minimaal 30cm te zijn verwijderd van de uitlaat.

Veiligheid:

- Alle deelnemende auto's moeten zijn voorzien van een rolkooi zoals in de tekening afgebeeld. Minimale diameter en wanddikte 38*2.5 mm. ; (40*2.0 mm is ook toegestaan).

Zie kooitekening op pagina 12

- De hoofdbeugel bij de B-stijl moet vervaardigd zijn uit 1 stuk, van vloerplaat tot vloerplaat.
- De rolkooi dient, bij voorkeur, van naadloos staal te zijn vervaardigd. Aluminium- en schroefrolkooien zijn verboden.

- Een rolkooi van vierkante buis is niet toegestaan.
- De zog.knaf kooi is toegestaan mits er uiterlijk voor seizoen 2020 de ontbrekende delen tov. de NOV/NAB kooi gemonteerd worden; te weten: 2^e horizontale buis aan bestuurderszijde en het kruis in het dakframe.
- De rolkooi dient op platen met een minimale oppervlakte van 120cm² en 3mm dik te zijn bevestigd aan de carrosserie. De bevestiging mag doormiddel van bouten M10 en minimale sterkte 8.8 of doormiddel van lassen.
- Rolkooien dienen volledig en deugdelijk te zijn afgelast. De TC -NOV kan te allen tijde een auto uitsluiten voor deelname, wanneer de rolkooi niet als veilig wordt bevonden.
- In het dak dient een kruis te zijn aangebracht. Als om rijderstechnische redenen een kruis niet kan, mag een 3 mm. dakplaat bovenop de rolbeugel gelast worden; wel rondom afgelast.
- De vrije ruimte tussen helm en kruis/dakplaat moet te allen tijde minimaal 4 cm.zijn.
- Aan bestuurderszijde tussen de staanders van de rolkooi dienen twee horizontale buizen op bumperhoogte te zijn aangebracht welke met elkaar zijn verbonden doormiddel van minimaal 2 verticale buizen. Aan bijrijders zijde volstaat een kruis of 2 horizontale buizen.
- De rolkooi moet minimaal 20cm voor het einde van de carrosserie eindigen.
- Indien de horizontale buizen het silhouet van de deur volgen mag de binnen beplating van de deur hiervoor verwijderd worden. Overige binnen beplating dient afgewerkt te worden met aluminium plaat om verwonding van rijder en helpers te voorkomen.
- Raamnet aan bestuurderszijde is verplicht,maaswijdte mag niet groter zijn als 5*5 cm.
Het raamnet mag niet aan de deur te worden bevestigd, als de deur wordt geopend dient het raamnet te blijven op de voorgeschreven plaats.
- In de voorruitopening in het midden twee beschermstijlen met een tussenruimte van min. 25 cm.
- De stoel dient aan de achterzijde te zijn afgesteund/bevestigd aan de rolkooi om te voorkomen dat bij een crash de stoel achterover klapt.
- De stoel dient aan de onderzijde op een deugdelijke manier aan het chassis/vloer te zijn bevestigd.
- Een racekuip is verplicht.
- Iedere auto dient minimaal te zijn uitgerust met een 5 puntsgordel welke op minimaal 4 punten is bevestigd aan de carrosserie. De gordel mag aan de rolkooi worden bevestigd.
- Indien de gordel aan de carrosserie wordt bevestigd dienen er stalen platen te zijn aangebracht van minimaal 60-60-3mm.
- Bouten gebruikt ter bevestiging van de gordel dienen minimaal van de maat M10/8.8 te zijn.
- Het gewicht van het raceauto, exclusief rijder, bedraagt voor/tijdens/na de race minimaal 800kg.

Remmen:

- Moet als origineel werken op alle vier de wielen.
- Verstelbaar remsysteem is toegestaan.

Carrosserie:

- Alle brandbare materialen dienen verwijderd te worden.
- Sierlijsten en/of wioldoppen dienen verwijderd te worden.
- Verlichting dient volledig te zijn verwijderd, ontstane openingen afdichten; Ruiten zijn verboden.
- De bodemplaat, schutborden, en alle dragende delen mogen niet verlicht worden.
- Het aanbrengen van gaas in het voorruitframe is toegestaan, mits alle uiteinden goed afgelast het gaas gelijk gebruikt bij Stockcar F2; maasgrootte 40x40 mm. en draaddikte 2,4 mm
- Hijs en sleepogen dienen aanwezig te zijn en duidelijk gemarkeerd.
- In de voorruit dienen 2 spijlen aanwezig te zijn van staal koker 20-20-2 mm.
- Originele bumpers, zoals de auto af fabriek is geleverd zijn toegestaan;
Is dit niet mogelijk of te kwetsbaar dan het front en achterzijde afwerken zonder bumper oid.
- Vervangende bumpers in de vorm van ijzeren staven, buizen, balken, etc. zijn niet toegestaan; wel toegestaan zijn de zog.hotrod bumpers
- In de originele bumpers mogen bouten worden gezet om verliezen te voorkomen.
- De originele bumpers mogen op geen enkele wijze worden verstevigd
- De motorkap en achterklep dienen deugdelijk te zijn vergrendeld.

- Deuren dienen deugdelijk te zijn vergrendeld, echter de hulpdiensten moeten de coureur op een veilige manier kunnen bereiken.
- Boven de motor mag een veerpootbrug worden bevestigd, deze mag nergens anders op de carrosserie afsteunen.
- De carrosserie mag op geen enkele wijze verstevigd worden.
- Wenst u uit veiligheidsoverweging een versteviging toe te passen dan dient deze te worden overlegd met de TC-NOV en in het logboek te worden genoteerd.
- Auto's dienen in behoorlijke staat aan de wedstrijdleiding/keuring te worden getoond; Let op scherpe uitstekende delen en zorg voor een "strakke" auto bij de veiligheidskeuring.
- De wedstrijdleiding mag een auto te allen tijde weigeren i.v.m. de veiligheid van derden.
- Spatbordverbreeders van zacht metaal zijn toegestaan.
- De wielen dienen binnen de lijn van de auto te blijven.
- Elke auto dient voorzien te zijn van een linker en rechter buitenspiegels en een binnenspiegel.
- Het is toegestaan om polyester aanbouwdelen te gebruiken.

Uitzonderingen.

Indien de originele voor of achterbumper vervangen worden door metaal dan dient:

- Het silhouet van het voertuig niet te veranderen.
- De gebruikte plaat mag de dikte van 1.25mm niet overschrijden.
- Er mogen schoren in het bovenfront naar de chassisbalk worden gemaakt van koker 20/20/2 mm.

Wielophanging / Schokdempers / Banden:

- Het veranderen/aanpassen van achteras, draagarmen, trekstangen en stabilisators is toegestaan mits de wielophanging, zoals origineel bedoeld onder de betreffende auto, gebruikt wordt.
- Wel dient men in acht te nemen dat de originele bevestigingspunten/ophangpunten van de carrosserie dienen te worden gebruikt zoals deze bedoeld zijn
- Er mogen wel ophangpunten bijgemaakt worden; mits de originele ophanging in takt blijft.
- De bovenste veerschotels is vrij om binnen een straal van 10 cm. van het originele punt te verplaatsen, met betrekking tot camber platen en het verhogen van de veerschotel om zodoende de auto te verlagen
- Alleen enkelwerkende verstelbare schokdempers zijn toegestaan; (1 knop) zonder extern reservoir.
- Het gebruik van uniballs is toegestaan.
- Veren zijn vrij, mits te allen tijde verbonden met onder- en bovenschotel.
- Velgmaat maximaal 10 inch; banden/velg moeten binnen de spatborden vallen.
- Spoorverbreeders zijn verboden.
- De voorgeschreven band is de Yokohama A021R gebruikt op de Brisca F2 of de A21R 185-60-R13 of R14 van dezelfde compound als gebruikt op de Brisca F2.

BRISCA MICROF2 STOCKCARS

De Brisca MicroF2 klasse is voor kinderen van 7 tot 11 jaar; in Nederland kan op verzoek een dispensatie worden verstrekt tot 12 jaar. In 2019 rijden de Micro-F2 op dakkleuren.

Deze MicroF2 stockcars worden in de UK uitsluitend gebouwd en geleverd door Autospeed (Ben Sealy built). De NOV is voor Nederland aangewezen voor introductie en uitbouw van deze klasse.

De zog. TCI MicroF2 uitvoeringen (Schotse en Ierse MicroF2 gebouwd) zijn in Nederland niet toegestaan; buitenlandse gastrijders kunnen eenmalig dispensatie krijgen voor het rijden met een TCI in Nederland, indien hiervoor toestemming is verleend door Brisca UK/Autospeed.

De auto's en onderdelen zijn verkrijgbaar bij de NOV op het Midland Circuit.

Omdat de auto's compleet geleverd worden en geheel standaard dienen te blijven wordt ter aanvullende informatie het UK reglement afgedrukt. Technisch wordt dit UK reglement gehanteerd, voor het overige is de NOV regelgeving bepalend.

Tijdens de NOV wedstrijden is het gebruik/montage van de aluminium aandrijfriembescherming verplicht voor de Nederlandse coureurs/auto's; buitenlandse gastrijders zijn hiervan vrijgesteld.

Nieuwe Micro-F2 rijders krijgen 1 middag de gelegenheid om basiservaring op te doen met de auto en het circuit; afspraken lopen via Midland Circuitbeheer 06-1220 1091.

Technical Information & Procedures MicroF2 - 2019

BriSCA Micro Stock Cars are an introductory junior class of short oval motor racing. The aim of BriSCA Micro Stock Cars is to offer a fun way for young drivers to start racing and learn track craft. Racing should be enjoyable fun; where there is little emphasis on intense competitiveness.

To ensure there is no competitive advantage to be gained, the car must remain as manufactured by BriSCA F2 and all parts on the cars must be as supplied through BriSCA F2. The tight control of the formula is in place to ensure an even playing field, to guarantee the emphasis remains on fun, and not competitive advantage and expense. To guarantee this is achieved all items must be supplied through BriSCA F2.

Teams that wish to win at all costs, or who don't subscribe to how the formula is controlled, or who feel that winning is everything are not welcome in this formula.

By signing the current licence application form on behalf of your child, you are agreeing to abide by the technical specifications/procedures herein.

BriSCA Micro F2 have the right to add, modify or alter any rules herein for Health and Safety requirements. Teams and Officials will be notified of any changes immediately. BriSCA Micro F2 are members of the ORCi and are bound by their rules and regulations.

FROM 1 MARCH 2017 NO NEW CARS MANUFACTURED IN NORTHERN IRELAND ARE PERMITTED FOR REGISTRATION/GENERAL USE IN ENGLAND/SCOTLAND.

VIOLATIONS

When referring to the these technical specifications regarding any items such as engine, mechanical or construction, the principle will always be: unless permission is specifically granted to make modifications, or any variation, nothing may be done to alter or change in any way the standard Parts. Unless these rules state you can do it, you CANNOT DO IT, no matter how irrelevant you may feel it is.

Violations or any refusal of a scrutineering check may result in an immediate suspension of all racing facilities.

Scrutineering checks, on any item such as fuel, engines, exhausts, air filters, can be carried out at any time. If parts are suspected of being illegal you must leave them with the promotion if you do not agree. If you refuse it will automatically make the parts illegal.

A scrutineer will be appointed by BriSCA F2 and their word will be final. Time will be given for the Team to correct any fault, but if any serious breach of regulations is found to have occurred, the car will not be allowed to race at that meeting. Always make sure that you have your licence/log book with you at every meeting. Faults will be noted in your log book, and it is your responsibility to make sure these are rectified.

Pre-meeting scrutineering is more about safety checks. Just because a car passes, it does not mean it is technically legal. The car may not be raced again until the technical issues have been resolved.

BriSCA Micro F2, and/or any affiliated promotions have the right to disqualify any driver, mechanic or associated member of their party contravene the ORCi Rules of Racing. Please note this also covers all social and media type networks. If any Team is found in violation of the rules and regulations, a yellow card will be issued, which is a warning. If a 2nd yellow card is issued, this then becomes a red card, which is automatically a meeting ban, or worse.

INTERPRETATIONS OF THE RULES

If the technical scrutineer, feels that someone is interpreting the rules, to try and gain an advantage in any way, then action will be taken. Unless these rules state you can do it, you CANNOT DO IT.

Team's responsibility to make sure their car is legal "it was like that when I bought it" is not a valid excuse.

It is the responsibility of the parent/guardian to prove to BriSCA F2 that the part is legal by the way of written proof of where the part originated. This must be done within seven days, otherwise the part(s) in question will be deemed to be illegal and will result in immediate suspension from racing and referral for disciplinary action.

1. DRIVER REQUIREMENTS

An application maybe made to allow a driver to continue for up to three six months beyond their 11th birthday to enable them to gain more confidence before taking up a further junior formula. This application is not automatically granted and will be considered on an individual basis, and only if their height and weight is suitable for the cars, and that their level of competence does not exceed the general standard of other competitors. For this application to be successful the driver must have competed for at least 12 months in this formula prior to their 11th birthday.

New drivers will be deemed to be 'ROOKIE' drivers for up to their first THREE meetings and must start at the rear of the grid. It is advised that they display a black cross on a white background (minimum size 200mm square) on the rear of their car during this period. Depending on competence, a driver maybe permitted by the staging promotion to move to the front of the grid after two meetings as a Rookie.

2. THE CAR

All BriSCA Micro Stock Cars (referred here as the car) must be manufactured by the BriSCA F2 official supplier ONLY. Cars are manufactured to strict specifications and all parts must remain as ex-factory condition.

The chassis must not be altered in anyway, for example no twisting or realigning.

The chassis must remain in its manufactured form. No ballast permitted. All RHS/SHS/CHS steel must remain hollow. Removal of any steel work such as structural cross braces is not permitted. All chassis are supplied with an official VIN plate which is located on the very front of the chassis facing the front bumper as circled in the photo. This remains on the chassis even if the car is sold to a new owner.

One car only is permitted to be registered to any given licenced driver in any one season. However, in exceptional circumstances, i.e. number of race meetings attended in a season or race damage, A Team may with the agreement of BriSCA F2 register a second car in their name. (maximum of 2 cars) but there can be no swapping of cars during a meeting, and only one car can be presented for scrutineering (which must be the car that is being used for racing). If a car is purchased secondhand the chassis VIN plate needs to be re-registered to the new owner, via BriSCA F2, and a fee applies. The chassis VIN plate must be registered with BriSCA F2 to one driver only. Failure to do so will prevent that particular chassis from being used.

The following maybe replaced or updated without requirement for BriSCA F2 to carry out the repair; panelling to include cab sides, steel cab floor (min 2mm thick), steel cab sides (min 1.2mm thick), wheel guards. The addition of flared sides or scoops to the bonnet are only permitted by prior agreement with BriSCA F2. If approval is granted the original bonnet must not be cut in any way to accommodate such items. A front aerofoil may be fitted, but must be approved by BriSCA F2, or at the scrutineer's discretion. The original bonnet front steel hoop (as supplied by BriSCA F2) must be used and in place at all times. Cars that need major repairs that involve repairs to mounting points, roll cages or main chassis must have these done by the authorised BriSCA F2 supplier. All bolt on items must be supplied through BriSCA F2 to include; wheels and tyres, rear axle mounting bearings, axle shaft pillow block bearings, 22 teeth taper centre pulleys, front hub bearings, throttle cables, batteries, drive belts, front stub axles, front axle, front hubs, steering rack, exhaust, rear axle, rear wheel hubs, sprocket, fuel tank, clutch (max torque or Chinese copy), brake disc, brake calliper, master cylinder, front bumper and rear bumper. All items must remain as supplied. Certain items will be tagged, stamped and checked at all times. The cab floor must be constructed from a minimum of 2mm thick steel plate. It must extend rearwards from the firewall beyond the point at which it overlaps in a vertical plane (across the entire width of the car) with the transverse front edge of the driver's seat. The cab floor must cover the full width of the area between the chassis rails along the floor's entire length. The cab floor must be welded to the chassis on all sides but does not have to be seam welded. No drilling or lightening of any panels or the chassis is permitted.

The nerf rails maybe closed in, particularly to protect the drive gear, and this is free. The nerf rail must be of original manufacture from BriSCA F2 and they must not be offset. All engines must be bolted to left hand side with no internal belts and cannot be mounted centrally if from the start of 2019. Front and rear bumpers must be supplied by BriSCA F2 only and constructed from RHS 50mm x 25mm with a 2.5mm wall thickness. It is permitted to repair the bumper by means of welding, and/or using up to two steel plates on one bumper, maximum 3mm thick, maximum size 100mm x 50mm. The plates are to repair the flat face of the RHS. No extra strengthening is permitted. You are permitted to replace the bumper stays/braces with new ones supplied by BriSCA F2. Bumper hoops must be 16mm solid bar, as per original. Scrutineers reserve the right to class a bumper as being excessively repaired and it will not be permitted for use. A secondary hoop under the bumper is permitted, but this must be identical to the hoop on the top of the bumper (16mm solid bar). This hoop must be supplied by BriSCA F2. Rear bumpers maybe bolt on, but must be securely attached with minimum M8 bolts. The under carriage below the rear axle mounting points maybe removed (as show in the diagram opposite) to allow easy axle removal. However, if this modification is made, then the piece of tube removed must be welded to a piece of flat steel minimum 2mm thick and 30mm wide and bolted to the chassis below the axle mounting points with minimum M8 bolts. Alternatively, a piece of flat steel minimum 5mm thick and 30mm wide can be bolted in the same manner. If both sides of the undercarriage have been cut in this manner, then both sides must have replacement plate bolted in as described. Two steel tube down bars, each side of the car, connecting the outer edge of the nerf rail to the lower chassis are mandatory and are made of 21.3mm tube with 3mm wall thickness.

To increase protection to the driver's footwell it is required as a minimum to add a horizontal bar made of 20mm x 20mm (2mm wall thickness) to each side of the footwell to make an 'H' (as pictured). It is required to fit an extra vertical upright on one side to achieve this, which has a minimum specification of 25mm x 25mm (2mm wall thickness). Alternatively, a 2mm thick steel plate can be attached both sides, to the inside of the footwell. This must cover the entire aperture (shown in red opposite) and be bolted (for 2018 only) or welded in place. If the former, then it must be bolted on each side with a minimum M8 bolts. No aluminium rose joints.

All cars (complete with race wing) must weight a minimum of 207kg at any time without the driver. The car must always achieve the minimum weight; the adding of fuel or any other liquids is not allowed to achieve this minimum weight. If a car is required to add additional steel to achieve the above, then this must be done by adding steel plate to the cab floor only. This must be securely welded in place (must not be removable) and must be mounted symmetrically in the car.

3. ENGINE & DRIVE GEAR

The engine must be supplied direct from BriSCA F2. This is supplied fully sealed and de-governed. All engine seals must remain intact at all times.

The only engine permitted for use is the electric start PD170 engine or the Launtop LT210 running either a ¾", 19mm or 20mm shaft and all self starters must be effective at all times. When presented for scrutineering all cars must be capable of self starting - cars that are unable to self start will not pass a scrutineer check.

If a seal is broken the engine must be re-dyno tested before it can race again at the owners expense.

If you require a starter motor or coil pack to be changed you must inform BriSCA F2 and a replacement seal will be added at your expense. The engine maybe required to be re-dyno tested at your expense.

No modifications shall be permitted in any way whatsoever to any part of the engine or exhaust. This also prohibits the removal of the internal charging system.

Engines may be removed for stripping at any time. If the engine appears to have been tampered with in any way the owner will have to stand the expense of the strip down and will be subject to disciplinary measures. If the engine suffers a coil pack failure then this may be replaced by the owner but must be re-presented to have a new seal fitted before being allowed to race again. All owners may carry out a basic service such as changing plug, oils & filters, valve springs (BriSCA F2 only), and setting tappetts, other than that, nothing may be done to alter or modify the engine in any way whatsoever unless it is specifically stated within these regulations.

The only spark plugs permitted are the NGK BPR6ES or NGK BPR5ES which must not be modified in any way.

The Emulsion Tube and Jet must remain as dyno tested.

The only clutch permitted is a 10 tooth, ¾" shaft dry centrifugal clutch (MaxTorue or Chinese copy) as provided by BriSCA F2. This must remain unaltered for example, no spring changes.

The only pulley permitted is a 22 tooth pulley on both the engine and clutch shaft. The 62 teeth steel rear sprocket is only available through BriSCA F2. No other ratio sprockets or clutches shall be permitted.

A suitable steel or aluminium chain guard must be fitted. This must adequately cover the rear sprocket/chain. The scrutineers decision will be final in determining if the guard is sufficient.

A 2000 8m drive belt is the only belt permitted for use and is supplied by BriSCA F2.

Drive belt tensioners maybe fitted, however if they are, their fitment must be sufficient not to work loose under load.

There will be an engine claimer rule. Any driver who feels that another driver has a superior engine may, through BriSCA F2, make a claim for the compulsory transfer of ownership of the engine in question. In return he/she will be required to purchase a matching type replacement engine to be given to the other driver together with a sum of £30. The engine exchange rule can only be applied after the final race of a meeting. This includes the complete engine with ancillaries, with the exception of the clutch and starter switches. The engine must be removed in front of a BriSCA F2 official.

An engine may be removed at any time in front of a BriSCA Micro F2 Official only, where the BriSCA donor engine will be supplied, and has to be fitted for the following meeting, while yours is being checked. If all found to be legal, it will be swapped back over at the earliest convenience.

The plastic air filter cover box must remain in place and must not have any additional holes. All air filters and covers must remain as standard type, bolted tightly and not offset in anyway.

The rear axle must be solid steel as provided by BriSCA F2, and drive must be provided to both rear wheels at all times.

The rear axle bearings maybe mounted on either the inside face or the outside face of the chassis. Relocating, slotting or enlarging rear axle bearing mounting points is not permitted. The rear axle must sit centrally and level in the car.

4. ROLL CAGE

The rollcage and all supports from the chassis up must remain as originally fitted.

All cars are required to have a steel side plate fitted in both cab sides between the tubular connecting bars. SEE PICTURE FOR AREA CIRCLED. These must be constructed from steel plate no less than 1.2mm thick and welded on both the vertical sides and the top.

Furthermore a steel plate minimum of 1.2mm thick must be welded on all sides into the back of the lower half of the cab.

This must occupy the full width between the two vertical roll cage pillars, the horizontal cross member and the chassis.

The roof plate thickness must be a minimum of 1.6mm and must remain as manufactured, being welded on all four sides.

Older cars are required to add either an additional centre roll cage pillar in the area behind the driver's seat (33mm tube x 3mm wall thickness) or two rollcage braces as pictured below (min 26.9mm tube x 2.5mm wall).

It is also acceptable to mount a steel plate to the roll cage (minimum thickness 3mm) to prevent direct contact with driver's seat on a rear impact.

5. Roof Wing

All cars must run a top mounted roof wing, as noted below:

- o "F2" Style wing which from 2018 onwards must be as supplied by BriSCA F2 only.
- o Standard folded wing supplied by BriSCA F2.
- o Tilting shale wing supplied by Mark Woodhull only.

All wings must be mounted (and fixed securely at all times) over the cab and centrally on the car, so that it does not sit more over one side of the cab than the other. No extended roof brackets are permitted; the wing must be mounted as original BriSCA F2 manufacture, which is a maximum height bracket of 70mm from rollcage.

Wings are not permitted to sit lower than any part of the rollcage.

All wings MUST cover 95% of the roof plate. If any wing is deemed not to be fitted as per manufacture, the Scrutineer's decision will be final. The wing must have no more than two side plates and one centre section.

If a standard folded wing it must have a centre section of: 750mm along the car, 765mm across the car. One side plate of 750mm long, by 190mm high and one of 750mm long by 315m high.

If an F2 style wing it must have a centre section of: 740mm along the car, 770mm across the car. One side plate of 800mm long, by 260mm high and one of 800mm long by 380mm high.

If a tilting Shale wing it must have a centre section of: 740mm along the car, 765mm across the car. Top side plate must be no smaller than 315mm high.

The only Superstox style wings are not permitted are those manufactured and supplied by BriSCA F2 and no more will be permitted after 1 January 2018.

6. WHEELS & TYRES

The only tyre permitted for use is the WANDA 18 x 8.50-8, 4ply PART NUMBER P509 as supplied by BriSCA F2 and will be marked and stamped accordingly. The following brands are permitted, WANDA and Kenda for 2018. From 1 March 2019 only the Wanda brand are permitted.

Balancing of wheels, and wheel weights are not permitted.

All identification marks must remain on tyres. Tyre flaps, Buffing of tyres or Tyre softener is not allowed.

Tyres must only be filled with air and must not be re-grooved.

The only wheel rim permitted is the steel rim supplied by BriSCA F2 and this MUST remain unmodified.

No wheel spacers permitted. All wheel nuts must be in place for racing.

Steel wheel guards protecting both rear wheels, as fitted as standard are compulsory. Both rear wheel guards must be present at all times and bolted at both ends and securely fixed tight. at all times. No aluminium wheel guards permitted.

7. SUSPENSION & STEERING

Suspension/steering components must remain as supplied by BriSCA F2.

Suspension/steering mounting points must not be altered in any way.

No offsetting/tilting of suspension is permitted beyond that which is allowed via adjustment of the rose joints and mounting bolt. All suspension components must remain symmetrical on the car e.g. the rear axle must be mounted centrally in the car on a horizontal plane.

The steering column only may be modified or repositioned to suit the driver, quick release steering wheels are permitted.

8. FUEL SYSTEM & FUEL

Only the steel fuel tank supplied with the car from BriSCA F2 is permitted. From 1 July 2019 the only tank permitted is the BriSCA F2 supplied as pictured right, with a modified neck/cap and breather pipe outlet. This tank MUST be obtained from BriSCA F2.

Prior to 1 July 2019, if the petrol filler cap is not a screw in/threaded type, it is compulsory to use a filler cap fitted with a non-return valve as supplied by BriSCA F2.

A full and complete firewall as supplied with the car, must be in place at all times.

A heat shield made from minimum 3mm aluminium or special heat shield deflector has to be fitted in front of the fuel tank as pictured. It must be positioned as shown, to go from underside of bonnet to below tank. It must be a minimum of 250mm wide by 160mm high.

For the full fuel specification please see separate sheet. Note: no fuel additives of any type are permitted. Random fuel samples will be taken.

9. BATTERIES & ELECTRICAL

An electrical cut off switch must be located within reach of the driver on the dash and must be marked on/off with an ORCi Isolator Sticker. This must be in full working order and all times

Batteries must be securely clamped in place under the bonnet and need to be covered with an isolated material i.e. rubber. Should the battery be located in the driver footwell it must be completely enclosed.

Gel type batteries are permitted.

10. BRAKES

The braking system must remain as fitted, in full working order with NO modifications whatsoever permitted. Single steel disc on the rear only is permitted – these maybe solid or drilled but no vented discs allowed.

No floating discs permitted, they must remain fixed at all times. The application of any liquid on the disc is not permitted.

You may alter the brake pedal to suit the driver, however all pedals must be on the right hand side. No left foot braking.

11. SEATS

A high back full containment type seat must be fitted. It is highly recommended that the seat is fitted as per manufacturer's recommendations and that the seat mountings adequately hold the seat. Consideration should also be given to head clearance.

The seat at shoulder level must be bolted (minimum M8 bolts) and fully supported by a tubular steel hoop/bar or bars to prevent any rearward collapse of the upper part of the seat, otherwise this restraint must be an integral part of the roll cage. It is also advised to bolt the very top of the seat to the rollcage.

12. SAFETY EQUIPMENT

All safety equipment must be of a minimum standard as directed by the Oval Racing Council – see separate document. Roll offs/tear offs for shale are mandatory.

Raceceivers must be worn at all times, including up to one hour before start time. Communication with a driver is only permitted via the Steward or Race Organiser. Units will be available for hire at £10 per meeting.

Raceceivers are there to aid a driver, and drivers must still be aware of any on track incidents and not to depend solely on radio communication. It is the Team's responsibility to make sure they have suitable ear phones - "I couldn't hear" will not be an acceptable excuse. If a driver cannot clearly hear any radio communication they must retire to the infield. See separate Raceceivers Leaflet.

13. TRANSPONDERS

An AMB transponder for lap scoring is mandatory and must be working at all times; MX type.

It must be fitted on the front mesh under the chassis. It maybe fitted anywhere on the car, however it must be as low as practically possible for the best signal.

The purpose of the transponder is to aid tracks particularly with larger grids of cars in lining cars up under race suspensions etc. Race results, timings etc will not be made available online or at the tracks.

14. NUMBERS

Numbers must be displayed on the outside of both roof wing side panels.

Minimum size for numbers: 175mm high, in 40mm strokes.

For 2018 Official BriSCA F2 registered race numbers must be of a professional appearance, painted black on a white background or white on a black background and be clearly visible. Scrutineer's decision will be final.

15. EXHAUSTS

Exhaust must be as supplied by BriSCA F2. The only exhaust permitted is designed to run under the bonnet, as per manufacture, no extra bends permitted. This is constructed from 26.9mm diameter (2.5mm wall thickness) steel tube, a maximum of and must be 480mm in length. This may run as standard inside the chassis rails, or return out under the chassis rail, and sit under the nerf rail. However if the exhaust is positioned outside the chassis rail it must be suitably covered to prevent contact being made with a hot exhaust and the scrutineers decision will be final in determining if the guard is sufficient. No additional tube is permitted after the silencer.

The exhaust muffler/silencer must be as standard/supplied with the engine. Should the silencer break away from the tube or split apart, it is not permitted to weld this. A new system must be purchased from BriSCA F2.

The exhaust must be securely and tightly bolted to the engine at all times. If the exhaust is blowing it must be replaced or tightened up on the engine.

You are permitted to run a fake exhaust outside the chassis rails which is not connected to any part of the original exhaust system. This must be secured sufficiently to prevent it from becoming detached during racing.

16. GENERAL RULES OF RACING

Each driver is only permitted one car per meeting, and each car is only permitted one driver per meeting. A responsible adult must be present at each race meeting with the driver.

The formula is strictly non-contact. Your driver will be warned if contact is made. If your driver is consistently being warned, then your driver maybe excluded from the meeting, and further action may be taken.

Should a driver be passed by cars either on their inside or outside, the driver being passed must hold the line they are on.

Any driver giving thumbs down, will have to have permission from the meeting Steward or Race Director to continue racing for the remainder of the meeting.

There will be no trophies given out for first three places, or other incentives awarded. Sponsored meetings however will see all drivers receiving awards. No points, no roof grades and no championships. No flashing lights permitted.

Grid groups will be determined by average position finished over the course of the season and ability.

Some events will have the starting positions within each grid group pre-drawn. Should these be drawn on the day, it is the parent/driver's responsibility to ensure that they attend the draw, otherwise the driver will be drawn at the rear of their group. In all cases race winners must start at the rear of their grid group for the remainder of the race meeting.

Each grid group requires cars to be lined up two abreast, with cars lined up directly behind the car in front, either on the inside grid or outside grid. All races are clutch start including restarts.

Should a parent or mechanic be invited onto the racing arena, they must be wearing overalls to the same specification as the ORCi Safety Specifications.

STOCKCAR F2

Specificaties voor Stockcar Formule 2 , zie Brisca Rulebook, Editie 2019

Eventueel beschikbare Nederlandse vertalingen zijn een leidraad, maar de Engelse, door de Brisca-F2 uitgegeven tekst, van het **technisch reglement**, is bepalend en verkrijgbaar bij de NOV.

Daar waar verder van toepassing, is het NOV reglement bepalend, alsmede de NAB aanvulling inzake de trekschakelaar/massaschakelaar die gemonteerd is links achter de bestuurdersstoel.

De transponder moet bij de Stockcars F2 geplaatst zijn op min. 1.80 m vanaf de voorbumper.

Uitlaatdempers

Alle stockcars F2 moeten voorzien zijn van **twee** Brisca uitlaatdemper(s) of 1 grote HGS demper. Het is niet toegestaan om de dempers aan te passen of te veranderen. De keurmeester heeft het recht om uitlaatdempers af te keuren, als de auto op vollast niet aan de voorgeschreven norm voldoet.

STOCKCAR F1

Voor de Stockcar F1 verwijzen wij naar het technisch reglement van de BVSR-F1, laatste uitgave. Daar waar verder van toepassing, is het NOV reglement bepalend.

Landrijders kunnen het **gehele jaar** deelnemen aan de asfaltraces mits de F1 voldoet aan het asfaltreglement.

Bij het Dutch Open kan een "landrijder" dan kiezen in welke klasse hij gaat rijden, mits zijn auto aan de regels van de klasse voldoet. Er mag maar in 1 klasse aan het Dutch Open deelgenomen worden.

STOCKCAR F3 (demoklasse)

De Stockcar F3 is een demoklasse van ministockcars, zonder enige vorm van competitie en rijden in de pauze als groep enkele ronden achter de startcar.

Reglement

Stockcar F3 is een kids stockcarklasse van kinderen vanaf 4 tot en met 12 jaar.

Het doel van de Stockcar F3 klasse is om kids te laten meegroeien naar het stockcar racen.

De races zijn demonstraties waarbij plezier en het op doen van ervaring belangrijk zijn, er is geen competitie aspect. De kids rijden hun demorondjes achter de startcar en is een **non-contact** klasse.

Dit technische reglement is leidend en dient door een ieder nageleefd te worden.

Uitzonderingen op dit reglement dient te worden aangevraagd.

Auto's worden vooraf op iedere racedag gekeurd op basis van onderstaande specificaties. Indien tijdens de keuring de Stockcar F3 afwijkt van de specificaties, kan deze worden uitgesloten van deelname.

Ook Micro F2 Stockcars, mogen deelnemen aan de Stockcar F3 klasse, mits deze voldoet aan het geldende Brisca MicroF2 Stockcars reglement.

Rijders:

Rijders mogen deelnemen vanaf 4 jaar oud tot de dag waarop het kind 13 jaar oud word.

Het is niet toegestaan dat een ouder de wagen begeleidt tijdens een race.

Nieuwe rijders dienen voor hun eerste deelname te voldoen aan een "drive"test, waarbij gekeken wordt of het kind voldoende bekwaam is met het afremmen, besturen, versnellen en uitschakelen van de auto.

Chassis Stockcar F3

De stockcar F3 dient qua opbouw en silhouet te lijken op een stockcar F1 of F2.

De minimale afmetingen van een stockcar F3 zijn: L X B in cm : (165 x 100)

De maximale afmetingen zijn L x B in cm : (240 x 135).

Het chassis moet afgewerkt zijn en niet voorzien van scherpe of onvolledige onderdelen.

De stockcar F3 dient te zijn voorzien van een stalen rolkooi materiaaldikte min. 2 mm.

De onderplating en bovenplaat van de hut dient van staal te zijn.

Bumpers moeten voorzien zijn van een stalen constructie met een minimum wanddikte van 2 mm

Zowel de vooras als achteras dienen een starre as te zijn, de achteras dient minimaal 30 mm doorsnee te zijn.

Motoren

De motoren van een stockcar F3 dient een 1 of 2 tact te zijn van maximaal 320cc.

De motoren mogen zowel elektrisch of handmatig gestart zijn. (Elektrisch geniet de voorkeur)

Indien er sprake is van een elektrisch startsysteem dient de accu stevig bevestigd te zijn aan het chassis en niet in direct contact kunnen staan met vloeistoffen (brandstof en olie)

(In de toekomst willen we 200 cc als max. gaan hanteren)

Er zijn geen versnellingsbakken toegestaan, alle auto's dienen voorzien te zijn van de zogenaamde automaat!



Er moet gebruik worden gemaakt van de originele tank welke bij de motoren geleverd wordt. (zie afbeelding)

In de tank ontluchting dient een terugslag klep aanwezig te zijn.

Spoiler

De spoiler van een Stockcar F3 is vrij naar keuze in te vullen. De spoiler mag geen gevaar vormen voor de bestuurder of overige deelnemers. De spoiler dient op minimaal vier plaatsen te zijn bevestigd aan de stockcar en moet dusdanig zijn bevestigd dat het in en uitstappen niet wordt belemmerd.

Uitlaat

Indien de stockcar F3 voorzien is van een externe uitlaat dient deze ten aller tijde te zijn afgeschermd.

Banden en velgen

Een stockcar F3 mag worden voorzien van minimaal 6 inch banden en velgen en maximaal 8 inch.

Remsysteem

Een stockcar F3 dient minimaal voorzien te zijn van een werkend schijfrem systeem op de achteras.

Trommelremmen zijn niet toegestaan. De remmen dienen uiteraard werkend te zijn. Toevoegingen op de remschijf zijn niet toegestaan.

Stoel en gordels

De stoel dient een hoge (race)stoel te zijn, met voldoende ondersteuning voor rug en nek van de bestuurder. De stoel dient zowel onder als boven aan het chassis te zijn bevestigd.

Er dient gebruik te worden gemaakt van een 4- of 5-puntsgordel. De bevestigingspunten van de gordels dienen op het chassis te zijn geplaatst.

Veiligheid

Deelnemers dienen ten aller tijde voorzien te zijn van een raceoverall, racehandschoenen, en schoenen. De helm dient goedgekeurd te zijn.

GASTKLASSEN:

Iedere wedstrijd wordt het NOV programma aangevuld met 1 of meer gastklassen.

Deze gastklassen rijden hun reguliere wedstrijden op de andere tarmaccircuits in Nederland en racen enkele keren per jaar ook op het Midland Circuit.

Stockcar F2 Juniorklasse *In de F2 Junior mag absoluut niet geduwd worden!!!*

Het technisch reglement is gelijk aan aan de reguliere F2, en de auto's moeten dus ook voorzien zijn van twee Brisca dempers of 1 grote HGS demper.

De overige gastklassen in 2019 aanwezig op het Midland Circuit rijden volgens de regels, indeling en keuring van hun eigen organisatie:

De reglementen zijn te vinden op de NOV site; www.autospeedway.org

National Hotrods onder auspiciën van de NHRRG www.nhrrg.nl

2ltr. Hotrods onder auspiciën van Spedeworth/NNO www.2litrehotrod.nl

European Late Models series www.facebook.com/EuropeanLateModels

Formule Toyota

Heritage Stockcars F1 www.facebook.com/DutchHeritageStockcars

Stockcars F1-landklasse tijdens het DUTCH OPEN in oktober

Afval: gooi niets op de grond.

In het rennerskwartier staan een groot aantal afvalbakken voor papier, plastic enz., gebruik deze waar ze voor bedoeld zijn!!!!!!

Banden, accu's, delen van auto's alsmede verpakkingen van olie of olieproducten mogen niet in deze bakken gedeponeerd worden.

Deze dient u zelf mee naar huis te nemen.

Bij vertrek uit het rennerskwartier is de rijder/aanhang verplicht alle aanwezige rommel rond de plaats waar men gestaan heeft op te ruimen, dan wel mee te nemen en dat deel van het rennerskwartier SCHOON achter te laten.

AFVAL: MET GEMAK IN DE AFVALBAK



Voor uw gemak staan er 200 klico's rond het circuit

PROTEST REGELING NOV.

Het recht van protest ligt uitsluitend bij de ingeschreven deelnemer.

Protesten aangaande auto's van overige deelnemers moeten uiterlijk binnen 30 minuten na afloop van de officiële bekendmaking van het dagklassement bij het wedstrijdsecretariaat ingediend zijn.

Protesten kunnen alleen ingediend worden indien men denkt dat de desbetreffende auto(s) niet conform het reglement is (zijn). Het protest dient schriftelijk te samen met het protestgeld à € 250,-- te worden ingediend. In het protest moet worden aangegeven tegen welke punt(en) het protest aangetekend wordt. Protesten inzake regelgeving van gastklassen worden niet in behandeling genomen bij de NOV, maar dienen aanhangig gemaakt te worden bij de eigen organisatie.

Diegene tegen wiens auto protest is ingediend is verplicht zijn auto volledig beschikbaar te stellen voor de technische controle. Bij gebleken illegaliteit van de auto krijgt de indiener van het protest € 100,- van het protestgeld terug. De overige € 150,- vervalt aan de verenigingskas.

Bij niet gebleken illegaliteit (eventueel na demontage van de motor etc.) krijgt diegenen tegen wiens auto geprotesteerd is € 100,-- als schadeloosstelling, de overige € 150,-- vervalt aan de NOV.

Het demonteren van de motor dient door de coureur en/of 1 monteur zelf te geschieden, met gebruik making van het door de coureur meegebrachte (speciaal)gereedschap. Ontbreekt voldoende adequaat gereedschap om de auto/motor/versnellingsbak etc. te demonteren, dan wordt er van uit gegaan dat de auto fout is en volgt afkeuring/schorsing.

De wedstrijdleiding heeft het recht motoren te laten demonteren. Bij motorcontroles e.d. zal géén vergoeding voor pakkingen en andere materialen verstrekt worden. Video opnamen van rijders en/of buitenstaanders worden niet als bewijsmateriaal geaccepteerd. Bij motor controle op de rollenbank in opdracht TC of door een protest, dan geldt bij afkeur een boete van 100 euro!!!

Protesten aangaande een besluit van de wedstrijdleiding, wat volgt op de beoordeling door een keurmeester tijdens een nakeuring, dienen door betrokken coureurs binnen 15 minuten na de officiële bekendmaking bij een bestuurslid ingediend te zijn. Ook dit dient schriftelijk te gebeuren met een duidelijke uitleg waar het protest op gericht is, ook met een protestgeld van 250 euro.

Het bestuur dient, zo mogelijk, direct na hoor en wederhoor een definitief besluit te nemen.

Als blijkt dat er expertise of meer informatie nodig is aangaande technische gegevens om tot een juist oordeel te komen, kan er nog geen definitieve uitslag bekend gemaakt worden en verplicht het bestuur zichzelf om de nodige informatie te verkrijgen waardoor er wel een terechte uitslag toegekend kan worden. Wanneer het protest terecht blijkt te zijn krijgt de indiener 100 euro terug, zo niet dan vervalt het bedrag aan de NOV.

KONTROLE OP STANDAARD MOTOREN

- * Door middel van een vermogensbank; het motorvermogen gemeten bij een rollenbank controle mag niet meer dan het door de fabrikant opgegeven motorvermogen bedragen.
- * Door demontage van motor en/of versnellingsbak
Motorregelapparaten (computers ed.) moeten voorzien zijn van de originele onderdeelnummers op de originele plaats.

Motorkarakteristiekafwijkingen (vermogen in PK's en koppel in Nm) t.o.v. toerental zijn toelaatbaar bij auto's van voor 01 oktober 2005 max 15% en auto's van na 01 oktober 2005 max. 13% toename. Bij auto's van alle bouwjaren geldt max 10% verlies op bovengenoemde gegevens (bron 70/156/EEG vastgestelde type goedkeuringsprocedure.EEG.Europa.eu automotive/catp_meetings/1348-04Revl.nl F5 570 HDV).



STRAFMAATREGELLEN NOV

- 1: Auto niet beschikbaar stellen voor techn. keuring in welke vorm dan ook; schorsing van max.12 maanden.
- 2: Bij geconstateerde fraude aan de auto: schorsing van max.12 maanden en vervallen van de behaalde punten.(dagresultaat en/of seizoensresultaat).; eea. afhankelijk van de ernst van de fraude.
- 3: Hard en gevaarlijk rijden in het rennerskwartier: uitsluiting voor de rest van de wedstrijddag en 5 wedstrijden schorsing.
- 4: Veroorzaakt men door roekeloos rijden ongelukken in het rennerskwartier waarbij persoonlijk letsel ontstaat; dan volgt levenslange schorsing.
- 5: Gebruik van alcohol houdende dranken en/of drugs door deelnemers op de wedstrijddag vóór- en tijdens de wedstrijd of trainingen: schorsing van 10 wedstrijden.
- 6: Beledigende uitlatingen door deelnemers en/of helpers, supporters tegen bestuursleden, wedstrijdleiding en/of hun medewerkers kan schorsing van de rijder tot gevolg hebben. Dit geldt ook voor geconstateerde beledigende/bedreigende uitlatingen op social media.**
- 7: Diskwalificatie voor gehele wedstrijddag wordt bestraft met –25 punten in het dagklassement.
- 8: Na het in een manche verkrijgen van de zwarte vlag en -5 punten, dient de eerst volgende manche achteraan gestart te worden.
- 9: Na de finishvlag moedwillig inrijden of tegen een auto van een andere deelnemer aanrijden: schorsing voor een nader te bepalen aantal wedstrijden.
- 10. De NOV behoudt zich het recht voor om sancties door te spelen naar de NOSP/CDM .**

In alle gevallen waarin bovengenoemde protestregeling en/of strafmaatregelen niet voorzien, beslist het bestuur.

NOSP / CDM

De NOSP is een Stichting die als tuchtcollege werkt in opdracht van aangesloten oval- en speedway circuits/organisaties. Deze circuits/organisaties zijn verenigd in de NAB. (Ned. Autosport Bond)
 De NOSP heeft een disciplinaire commissie ingesteld, om begane overtredingen te toetsen aan het NOSP rulebook. Deze tuchtcommissie is de CDM (**Commissie Disciplinaire Maatregelen**)
 De beslissingen van de CDM zijn bindend voor alle aangesloten NAB-organisaties.
 De NOSP werkt nauw samen met de ORCI in Engeland

MIDLAND CIRCUIT LELYSTAD



MULTIFUNCTIONEEL AUTO- & MOTORSPORTCIRCUIT in het hart van nederland

**(THUIS)CIRCUIT VOOR: NOV AUTOSPEEDWAY
MODEL CAR RACING
KARTING
DRIFTEN
SUPERMOTO RACES en trainingen
SLALOM RACING
MINIBIKE RACING
CLASSICS & YOUNGTIMER MOTORRACES
BROMMER/SCOOTER RACING
AUTO- & MOTORCLUB MEETINGS
KLASSIEKE EVENEMENTEN
AUTORIJVAARDIGHEIDSTRAININGEN
MOTORRIJVAARDIGHEIDSTRAININGEN
TV, FILM en MEDIA bedrijven/opnames**

**Info: Midland Circuit Lelystad
Talingweg 89
8218 NX Lelystad**

**circuitbeheer: 06 – 122 01 091
eventplanning: 06 – 102 68 312**

**e-mail: info@midlandcircuit.nl
website: www.midlandcircuit.nl**

