

# Reglementen 2020 NOV - Lelystad



Aangesloten bij:

NAB: Nederlandse Autosport Bond

NOSP: Nederlandse Oval- en Speedway Promotors

CDM: Commissie Disciplinaire Maatregelen NOSP

BRISCA F2: Britisch Stock Car Association Formula 2

Samenwerking met: Spedeworth Motorsport, Autospeed en Camso

## BESTUUR NOV - AUTOSPEEDWAY

<b>Bestuur</b>	Igle Weidenaar Willemien Vowinkel Brenda Wildschut Gerton Boes Fred Vowinkel	voorzitter penningmeester/raceorganisatie secretaris hoofd technische commissie adjunct
<b>Websitebeheer en PR</b>	Wim Kuijpers	
<b>Wedstrijdleiding</b>	Gerton Boes, Dick Wolters, Martijn Vowinkel	
<b>Baanposten</b>	Remco Vrolijk, Flip van Veen Renee Draaier, Freddy Suelman	
<b>Startvak/baanpoort</b>	Johan Miedema en Ronald van Veen	
<b>Keurmeester/Techn.comm</b>	Arie Alberts Maarten de Boer Vincent Wempe Remco Vrolijk/Flip van Veen Bauke Damstra/Alex Elesen Bauke Damstra/Alex Elesen Freddie Suelman Arnold Terpstra	Stockcar F1 Stockcar F2 Juniorklasse/Rookie Rods Juniorklasse/Rookie Rods Midland Hotrod/BMW 325i Continental Stockrods Algemeen assistent Brisca MicroF2 en F3
<b>Jury</b>	Willemien Vowinkel, Chantal Vowinkel, Talitha Boes	
<b>Afsleepdienst</b>	Kees Boes en Wesley van Breukelen	
<b>Startcar/ziekenauto</b>	Hennie IJzer	
<b>ArtsEN</b>	Jan en Hildegard Olthof	
<b>Brandweer</b>	Harm Jan Visser	
<b>Speaker</b>	Wim Knöps	
<b>Inschrijfburo</b>	Willemien Vowinkel	
<b>Medewerker kantine</b>	Marijke Kragtwijk	
<b>Secretariaat, uitgifte startnummers en transponders</b>	Willemien Vowinkel Telefoon: 06 -102 68 312 e-mail: <a href="mailto:nov@autospeedway.org">nov@autospeedway.org</a> <a href="http://www.autospeedway.org">www.autospeedway.org</a>	
<b>Adressen</b>	Secretariaat NOV Chevalleraustraat 15 7731 EE Ommen <a href="http://www.autospeedway.org">www.autospeedway.org</a>	Midland Circuit Lelystad Talingweg 89 8218 NX Lelystad <a href="http://www.midlandcircuit.nl">www.midlandcircuit.nl</a>

<b>PAGINA</b>	<b>INHOUD</b>
2.	Bestuur NOV
3.	Inhoudsopgave
4.	Algemene Informatie (deelnameregels, inschrijfgeld, licentie en verzekering)
5.	Baankampioenschap
5/6.	Circuitregels
6.	Vlaggen en lampen
7.	Communicatie via de oortjes (racereceivers)
7/8/9.	Startopstelling en puntenverdeling
9.	Brandbeveiliging
9.	Milieu
10.	Technische regels alle klassen
10.	Brandstof/benzine.
11.	Standaard banden
11.	Keuringen
11/12.	Geluidsniveau
12.	Transponders
12 t/m 16.	Reglement Standaardklassen (juniorklasse, rookie rods en bmw 325i)
16/17.	Aanvullend reglement Midland Juniorklasse
17.	Aanvullend reglement Midland Rookie Rods
17.	Long track oval
17 t/m 20.	Aanvullend reglement BMW 325i klasse
20 t/m 23.	Reglement Midland Hotrod
24 t/m 39.	Reglement (engels) Continental Stockrods (engelse uitgave)
40 t/m 48.	Reglement (engels) Brisca Micro F2
48.	Reglement Stockcar F2
48.	Reglement Stockcar F2 Junior
49.	Reglement Stockcar F1
49-50.	Reglement Demoklasse Stockcar F3
50/51.	Informatie/reglementen gastklassen
51.	Afval
52.	Protestregeling
52.	Controles standaard motoren
53.	Strafmaatregelen
53.	NOSP/CDM
54.	Info Midland Circuit

Wijzigingen en/of aanvullingen per seizoen 2020 zijn in rood aangegeven.

## 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

De NAB heeft met ingang van 2020 de leeftijdsgrenzen voor afgifte van licenties aangepast;

\* Kontaktklassen tot 65 jaar en non-kontaktklassen tot 70 jaar.

\* Vanaf 55 jaar is een medische keuring verplicht; ingang seizoen 2021. (zie NAB site).

Inschrijfgeld: per coureur/per klasse 20 euro per wedstrijd (Micro F2: 10 euro).

Trainen op de zaterdag van het wedstrijdweekeinde is 20 euro per coureur. (MicroF2:10 euro)

### **Leeftijdsgrenzen deelname:**

Demoklasse stockcar F3:	van 4 t/m 12 jaar
Brisca MicroF2 klasse:	van 7 tot 11 jaar; per jaar wordt gekeken naar eventuele leeftijdsgrenzen van een 11 jarige.
Midland Juniorklasse:	van 11 tot 16 jaar; bij 16 jaar in het seizoen, mag het seizoen afgemaakt worden.
Midland Rookie Rods:	vanaf 16 jaar
Midland Hotrods:	vanaf 16 jaar; met 2 jaar race-ervaring
BMW 325i klasse:	vanaf 16 jaar; met 2 jaar race-ervaring
Brisca Stockcar F2:	vanaf 16 jaar; met 2 jaar race-ervaring
Brisca Stockcar F1:	vanaf 16 jaar; met 2 jaar race-ervaring

*Voor alle 16/17 jarigen geldt dat er bij instap of overgang van/naar klasse dispensatie aangevraagd moet worden bij de CDM ([cdm@nosp.nl](mailto:cdm@nosp.nl) of via de NOV.)*

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 ongevallenverzekering 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 (maximaal) voor kosten van geneeskundige behandeling; met een eigen risico van € 70,00.

Een polisblad is op te vragen bij het NAB federatiekantoor;  
p/a.: Maarten Rossartpad 35, 3813 CV Amersfoort, Tel.: 033-4331687

## WALCO EVENEMENTENVERZORGING

Per 1-1-2020 heeft Annie de bedrijfsvoering beëindigd.

Wij willen Annie en haar medewerkers hartelijk danken voor het 38 jaar verzorgen van de catering in kantine en snackwagens.

**De catering op het Midland Circuit wordt vanaf 1 maart 2020 verzorgd door:**

**ROMALA CATERING**  
uit Kiel Windeweer.

## **BAANKAMPIOENSCHAP**

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

**De coureur dient persoonlijk de beker en/of prijzengeld op te halen bij de prijsuitreiking; niet afgehaalde bekens en/of prijzengeld, vervallen een half uur na de prijsuitreiking, aan de NOV.**

Het inschrijfburo is in de kleine kantine en **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 met een auto maar voor 1 klasse ingeschreven en/of gereden worden.**

Teamrijden is toegestaan in alle klassen; maximaal 2 rijders per team en de rijders moeten bij aanvang van het seizoen worden opgegeven. Iedere rijder moet minimaal 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.

**Op de woensdag voor de wedstrijd wordt op basis van het aantal ingeschreven deelnemers bepaald of de klasse/combiklasse daadwerkelijk verreden wordt, min 10-12 inschrijvers.**

**Blijkt op de wedstrijddag dat er niet minimaal 8-10 rijders daadwerkelijk ingeschreven zijn, dan kan alsnog de (combi)klasse uit het programma verwijderd worden; eea. ter beslissing door jury en wedstrijdleiding.**

## **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, totdat de baancommissaris hem/haar aanwijzingen heeft gegeven het voertuig te verlaten.

**Protesten** dienen volgens het protest reglement van de NOV ingediend te worden.

**Overtreden van de reglementen** kan uitsluiting tot gevolg hebben. In 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 bij de desbetreffende persoon(en). De coureur is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn aanhang en/of supporters en zal zonodig geschorst worden.

Bij constatering van achtergebleven vuil op en 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 of door de punten van de verreden manche/finale 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

Dit 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.

**Daarom zijn de lampen leidend bij de startprocedure.**

### Zwart wit geblokte vlag

Dit is het einde van de wedstrijd of training. Na het vallen van de finishvlag moet de coureur nog 1 ronde op snelheid doorrijden. Daarna wordt er rood gegeven (rode lampen gaan aan) en dient men stapvoets te gaan rijden en de baan te verlaten.

### Zwarte vlag

Vergezeld van bord met startnummer is dit het teken voor de rijder van de auto met het getoonde nummer, dat deze onmiddellijk de baan moet verlaten (naar het midden terrein) in verband met een overtreding van het reglement of een technisch mankement aan de auto.

### Balk

Bord met het startnummer waarmee de betreffende coureur wordt duidelijk gemaakt dat hij/zij in de (eind)uitslag één of meerdere plaatsen teruggezet zal worden worden.

### Rode vlag/rode lampen

Tijdens de wedstrijd is dit het teken voor alle deelnemers onmiddellijk te stoppen en niet meer in te halen. Niet onmiddellijk stoppen betekent diskwalificatie. De auto('s) waarvoor rood gegeven is of die al uitgevallen waren, mogen niet meer deelnemen aan de herstart.

**Zonodig kan de wedstrijdleiding de beschadigde auto('s) aan een herkeuring onderwerpen.**

### Blauwe vlag

Dit is het teken dat u op uw lijn moet blijven. U wordt gedubbeld door koploper(s).

### Gele vlag, niet bewogen (gele lampen continu aan)

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 en oortjes

### **Alle raceklassen rijden met Racerecievers (oortjes)**

In het opstelvak worden de rijders opgeroepen via de voor alle klassen/coureurs verplichte oortjes.

Zorg ervoor 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 betekent 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 via de oortjes gegeven:

- \* Tijdens de opwarmronde ivm het tempo etc. van de rijders
- \* Bij de start wordt het commando gegeven: GREEN GREEN GREEN
- \* Bij gele en rode vlag situaties volgt informatie over de vlag en het incident; daarna de herstartinformatie
- \* Bij het einde van de wedstrijd (end of race) kan ook informatie volgen over auto's die naar de keuring moeten, *zowiezo moeten de nr's 1, 2, en 3 naar de keuring.*
- \* Bij een zwarte vlag en balk wordt deze informatie gegeven aan de 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**

Stockcar F1: RC: 501 - NB: 1300  
 Midland Junioren: RC: 1201 - NB: 2000  
 Midland Hotrods: RC: 801 - NB: 1600  
 Stockcar MicroF2: RC: 999 - NB: 1798  
 National Hotrods: RC: 466 - NB: 1265  
 Stockcar F2 Junior RC: 541 - NB: 1340

### **RC: RACECIEVER**

Stockcar F2:  
 Midland Rookie Rods:  
 BMW 325i klasse:  
 European Late Models:  
 2 ltr.Hotrods:  
 Continental Stockrods

### **NB: NITRO BEE**

RC: 521 - NB: 1320  
 RC: 1221 - NB: 2020  
 RC: 801 - NB: 1600  
 RC: 1029 - NB: 1828  
 RC: 100 - NB: 899  
 RC: 561 NB: 1360

## Startopstelling en puntenverdeling

Per klasse worden maximaal 4 manches over maximaal 25 ronden gereden. Het maximaal aantal deelnemers per manche is 40 voor de buitenbaan is dit 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<sup>e</sup> aankomende 20 punten; 2<sup>e</sup> - 19; 3<sup>e</sup> - 18 .....19<sup>e</sup> - 2, 20<sup>e</sup> - 1; 21<sup>e</sup> en verder 1 punt

### **Stockcar F1**

Manches: 1<sup>e</sup> aankomende 15 punten; 2<sup>e</sup>-14; 3<sup>e</sup>-13 .....14<sup>e</sup>-2, 15<sup>e</sup>-1; 16<sup>e</sup> en verder 1 punt

Finale: 1<sup>e</sup> aankomende 25 punten; 2<sup>e</sup>-23; 3<sup>e</sup>-22 .....24<sup>e</sup>-1, 25<sup>e</sup>-1; 26<sup>e</sup> en verder 1 punt

Gastklassen rijden volgens de puntentelling van de eigen organisatie, tenzij anders overlegd.

### **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<sup>e</sup> manche is 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 de F2 starten op dakkleuren en rijden 2 of 3 manches en een finale.

**De Continental Stockrods rijden op dakkleuren en rijden 2 manches + finale (puntbeste voorop).**

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 36 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<sup>e</sup> manche als 37<sup>e</sup>, 38<sup>e</sup> en 39<sup>e</sup> op de lijst voorkomen, zijn respectievelijk 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> 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 middenterrein komen worden uitgesloten van de desbetreffende manche m.u.v. de Stockcar FI 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 doet men dit met gepaste snelheid, 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 grootst aantal hogere klasseringen in de klassementen als hoogst geklasseerde beschouwd.

**Bij een ex-aequo in de jeugdklassen in de dagklassering 1 t/m 5, dan zijn er 6 bekervakjes beschikbaar ipv. 5.**

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 en na de race de auto te parkeren voor het toegangshek van en naar de baan. Deze moet ten allen tijde vrij blijven voor het op en af rijden van hulpdiensten.



### **Maatregelen bij herstart na bewogen geel en/of rode vlag situatie**

Opnieuw opstellen indien de rode vlag situatie valt **in de 2<sup>e</sup> ronde. Vanaf de 3<sup>e</sup> 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**

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 in verband met de brandveiligheid. **Open vuur is verboden.**

Wanneer er tijdens de race een wagen crasht en in brand raakt, 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 tank is leeg gemaakt en de lekkage is verholpen.

Rij 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 ervoor dat de jerrycans veilig zijn opgeslagen en dat de **verplicht aanwezige 6 kg brandblusser gekeurd en goedgekeurd** is.

Het rennerskwartier is ons grootste zorgenkind. Ten eerste omdat men daar arbeid verricht zoals reparaties aan de auto's, het bijvullen (dus in voorraad hebben) van brandstof, etc. en ten tweede omdat daar veelvuldig gebruik gemaakt wordt 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 hierbij een belangrijke rol. U heeft er geen idee van hoe snel vuur om zich heen kan grijpen. Als dit gebeurt, dan is de kans op een explosie 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**

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

Wanneer de auto in het rennerskwartier staat, dient men voornoemd zeil ten allen tijde onder de auto te hebben liggen. Mocht men op het zeil geknoeid hebben, dan dient de deelnemer ervoor te zorgen dat de vloeistoffen niet in de bodem terechtkomen. Na afloop van de trainingen en 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 volgens de veiligheidsvoorschriften van de NAB:

- \* Alle voorschriften voor kleding, helm etc.; zie ook de veiligheidsregels op de NAB site.
- \* Een racehelm van deugdelijk materiaal volgens eisen als hieronder beschreven.  
Toegestaan zijn helmen met type/keurmerk FIA 8860-2004, BS6658A of BS 6658 A/FR Snell SA2005, SA2010, SFI foundation 31.1A, 31.2A  
of de E2205 alleen van fiberglas/carbon of Tri-composit  
Helmen van polycarbonaat zijn niet toegestaan
- \* 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 NAB eisen:  
Voor alle klassen geldt een minimale eis FIA 8856-2000 of FIA 8856-2018 2-layer Nomex, SFI rating 3.2A/5 of een vergelijkbare kwaliteit (aan te tonen door de coureur).  
Indien een overall te smerig is, kan de wedstrijdleiding u uitsluiten van deelname.
- \* Brandwerende handschoenen (zonder gaten), brandwerende sokken en schoenen
- \* Een brandwerende zgn. balaclava (wollen gezichtskap);
- \* Brandwerend onderkleding welke voldoet aan: FIA 8856-2000 of 8856-2016 of SFI 3.2 – 3.3 – 3.4 – 3.5.
- \* Nekband van brandwerend materiaal (met aantoonbaar label Nomex 3) of nekprotectiesysteem
- \* Zonder geldige labels of typekeurstickers is kleding en/of helmen bij voorbaat afgekeurd.
- \* 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. Dit geldt niet voor demoklassen.

De auto moet voorzien zijn van **duidelijk zichtbare en leesbare startnummers**. De kleur van de ondergrond en het startnummer mag men zelf bepalen als het maar duidelijk is. Er zijn 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 minimaal 35 x 35 cm met cijfers van minimaal 25 cm hoog en 4 cm breed.

Verder is het niet toegestaan om een brandblusser in de raceauto gemonteerd te hebben. Dit in verband met het veelvuldig verliezen van de brandblussers tijdens de races. De hoofdstroomschakelaars dienen goed zichtbaar gemonteerd te zijn. Eén onder handbereik van de bestuurder en één hoofdstroomschakelaar in het linkerzijraam in verband met goede bereikbaarheid voor de baanpost en/of hulpverlening van buitenaf (bij stockcars deze hoofdschakelaar plaatsen aan de achterzijde). Deze 2<sup>e</sup> schakelaar mag ook als trekschakelaar uitgevoerd worden.

Rijders wordt geadviseerd om geen koelvloeistof te gebruiken, maar gewoon water.  
**Het gebruik van balanceerlood is niet toegestaan.**

### 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 BVSF-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 de 1<sup>e</sup> inschrijving een NOV-logboek aan te schaffen voor 5 euro.

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

Voor aanvang van de wedstrijden worden er veiligheidskeuringen per klasse uitgevoerd. De racekleding en helm worden ook gecontroleerd.

Tijdens en na de manches/wedstrijd kunnen 1 of meer auto's aangewezen worden voor technische nacontrole. Tenzij anders vermeld worden na ieder manche de nummers 1 t/m 3 van iedere klasse gekeurd; de rijder is zelf verantwoordelijk voor het naar de keuringsplek rijden.

Bestuur, wedstrijdleiding en/of technische commissie bepalen of meer auto(s) voor nacontrole aangewezen worden. Deze nacontroles vinden plaats direct na iedere manche/wedstrijd op de vaste keuringsplekken in het rennerskwartier.

Auto's die betrokken zijn bij een ongeval en/of beschadigd zijn bij een ongeval, kunnen door de wedstrijdleiding ingenomen worden voor een nakeuring; deze keuring kan ook na de wedstrijd(dag) gedaan worden en tot de keuring wordt dan de auto in bewaring genomen.

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/Stockrod	96 dba ( <i>MHR op buitenbaan +3 Dba</i> )
BMW 325i:	92dba ( <i>bij meting op buitenbaan +3 Dba</i> )
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 betekent 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 hiertegen is niet mogelijk.

De transponder dient zo op de auto geplaatst te zijn - voor een goede werking - dat hij ten alle tijde de grond kan zien. Dus let erop dat de transponder nimmer horizontaal bevestigd is. Hij dient rechtop te staan. Er mag geen ijzer of ander materiaal tussen de transponder en het wegdek zitten. **Let hier op, daar u anders niet geteld wordt.**

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, stockrods en Micro-F2 staat beschreven in het betreffende klassereglement.

**REGLEMENT STANDAARDKLASSEN NON-KONTAKT****JUNIORKLASSE, ROOKIE RODS en BMW 325i**

De hier omschreven regels zijn de algemene eisen waar de standaardklassen aan moeten voldoen. Per klasse kunnen nog aanvullende en/of gewijzigde regels van toepassing zijn.

Onder standaardklasse wordt een klasse verstaan, waarin auto's meerijden die normaal in serie (min. 2500 stuks) in Nederland zijn geïmporteerd door de rechtsgeldige importeur en aan de wettelijke Nederlandse bepalingen voldoen.

Gehomologeerde 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.

Alleen auto'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 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. Deze 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 slijpdifferentieel of sperdifferentieel is toegestaan.
- Het gebruik van (semi) automatische bakken is niet toegestaan.
- Auto's met vierwielaandrijving 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 de bestuurderszijde achter in het zijraam is geplaatst.
- Hoofdstroomschakelaars dienen gemarkeerd te zijn door middel 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.
- **De tank moet vervaardigd zijn van staal of RVS, dikte min. 2 mm.**
- Indien de tank in het rijderscompartiment staat dient deze volledig te zijn afgedekt door niet-brandbaar materiaal; een afdekbak om de tank heen of een schuine afdeklaat achter de rolbeugel.
- Men mag alleen bovenaanzuigende tanks gebruiken.
- Binnen handbereik van de bestuurder dient een benzinekraan aanwezig te zijn.
- Benzineleidingen dienen van metaal of koper te zijn, óf een 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 een vergelijkbaar principe.

- De ontluchting dient onder het voertuig uit te komen en wel 30 cm verwijderd 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 wioldoppen 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 zijn 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 steunen.
- 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 zijn ten strengste verboden.
- Auto's dienen in een 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 de 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 zijn. De plaatdikte dient vergelijkbaar te zijn met de originele dakplaat.

### **Remmen:**

- Moeten 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:**

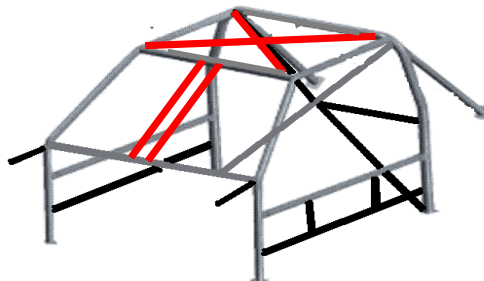
- Aan de achteras mag geen enkele aanpassing, in welke vorm dan ook, plaatsvinden.
- Draagarmen dienen standaard en onbewerkt te zijn.
- Bevestiging van het stuurhuis dient standaard en onbewerkt te zijn.
- Veerpoten dienen bij het type auto te behoren, en mogen op geen enkele wijze worden bewerkt.
- 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.



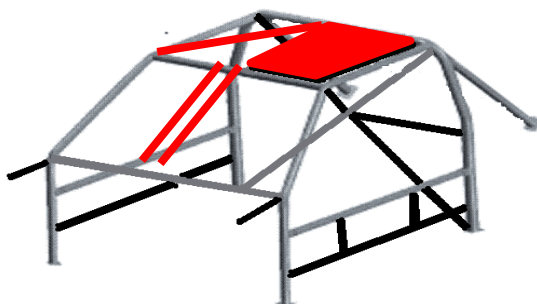
- Alleen standaard veren die bij het type voertuig behoren mogen worden toegepast.
- Geen enkele vorm van competitie of verlagingveren is toegestaan.
- De enige aanpassing aan de veren, welke is toegestaan, is deze te verwarmen om de hoogte te veranderen, met in achtneming van een minimale bodemspeling 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 geborgen 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 1 cm 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.  
Een minimale diameter en wanddikte 38\*2.5 mm (40\*2.0 mm. is ook toegestaan).



**kooi met dakkruis**



**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.
- **Een rolkooi van Chrommolybdeen is niet toegestaan.**
- De zogenaamde knaf kooi is toegestaan mits er uiterlijk voor seizoen 2020 de ontbrekende delen ten aanzien van de NOV/NAB kooi gemonteerd worden, nl. 2<sup>e</sup> horizontale buis aan bestuurderszijde en het kruis in het dakframe.
- De rolkooi dient op platen met een minimale oppervlakte van 120 cm<sup>2</sup> en 3mm dik te zijn bevestigd aan de carrosserie. De bevestiging mag worden uitgevoerd door middel van bouten M10 met minimale sterkte 8.8 of door middel van lassen.

- Rolkooien dienen volledig en deugdelijk te zijn afgelast. De TC-NOV kunnen te allen tijde een auto weigeren voor deelname aan een wedstrijd wanneer de rolkooi niet 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 mits deze rondom wordt 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 bijrijderszijde 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 op de voorgeschreven plaats te blijven.
- In de voorruitopening, in het midden, twee beschermstijlen met een tussenruimte van minimaal 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/de 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 MIDLAND 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 maar mogen vanaf dat moment niet meer deelnemen in de junior klasse.

Voor 16 en 17 jarigen geldt wel de NAB regel dat er dispensatie aangevraagd moet worden bij de CDM voor de overstap naar de andere klasse.

**Junioren tot 16 jaar mogen op wedstrijddagen maar deelnemen in 1 klasse.**

Dus **niet** op 1 racedag in Juniorklasse en in de F2 Junioren.

**Motoren:**

- Maximale cilinderinhoud 1049cc.
- **maximaal gemeten vermogen 62 Pk. (standaard plus max. 12,5%)**

**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.
- **Velg en/of band mag niet buiten de standaard carrosserie steken.**
- Alleen onderstaande merken en type straatbanden zijn toegestaan met een maximale 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 Procs CF2, Uniroyal Rainexpert 3 of Rainsport 3 en de Maxxis MA510.
- **De hoogte en breedte van alle 4 velgen moeten gelijk zijn.**
- **Per as geldt dat de banden van hetzelfde merk/type/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 7.0J.**
- Velgen mogen op geen enkele wijze worden bewerkt.
- Spoorverbreeders zijn verboden.
- **Velg en/of band mag niet buiten de standaard carrosserie steken.**
- 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 Procs CF2, Uniroyal Rainexpert 3 of Rainsport 3 en de Maxxis MA510.
- **De hoogte en breedte van alle 4 velgen moeten gelijk zijn.**
- **Per as geldt dat de banden van hetzelfde merk/type/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 de koppelingsset 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 tot bouwjaar 1992 inlaat: 1718887 uitlaat: 1718888**

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. Deze vervangen door lexaan van minimaal 3mm is toegestaan.
- Originele bumpers en grill zijn verplicht (incl. bumperbalken en steunen zowel voor als achter).
- Originele buiten- en binnenspiegels zijn 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 wijze verlicht of verzwaaard worden (gewichtverdeling).
- De carrosserie mag op geen enkele wijze verstevigd worden.  
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. Het 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 er uit 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 deurbekleding 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 binnenbekleding 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 achterdeuren 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 en er moet een derde remlicht gemonteerd worden en werkend zijn. Indien een originele achterspoiler is gemonteerd, moet hiervan het derde remlicht werken. Is dit niet het geval dan 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 en 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 moet/blijft onder de auto doorlopen, dus 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 van het merk Interstate DNRT met maataanduiding 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 zogenaamde kilo veren op de voorste veerpoten gemonteerd worden (kilo's naar eigen keuze). De achterveren (**de pompoenveren**, 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 -6,0 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. **Het gebruik van goed passende vulringen ter realisatie van de camber is toegestaan**  
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 **en dienen zowel links als rechts dezelfde lengte te hebben.**
- 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 ontluchtingen dienen in een reservoir uit te komen van minimaal 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 verwijderd van de uitlaat.
- Accu pluspool dient volledig te zijn afgeschermd, mits dat deze al in een accubak staat.
- Brandstoftank (maximaal 20 liter), brandstofpomp en 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.
- Het plaatsen van de accu en de tank is vrij. (Binnen het rijderscompartiment afschermen voor uw eigen veiligheid en vrijwillige medewerkers).
- Alle motoren kunnen verzegeld worden.
- Alle motoren dienen standaard, onbewerkt te zijn. (Motorrevisie is toegestaan).

### **Wedstrijd:**

Iedere wedstrijddag rijdt u met een door de TC-NOV aangewezen computer. Deze computer mag op geen enkele wijze worden "gemerkt". 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 te worden aangeboden. (Als de auto niet strak genoeg is, kan de wedstrijdleiding een startverbod opleggen). Er zal hierop streng gecontroleerd/gekeurd worden, een auto kan 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 2018/2019 computers worden niet weer gecontroleerd en/of hergeprogrammeerd.

De in 2018/2019 geschreven computers zijn identiek en zonder problemen uitwisselbaar. De computers die in 2019 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 fabriek geleverd), 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 dan 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 op 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 min. 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 door middel van een sticker.
- Elke auto dient voorzien te zijn van 2 goed zichtbare remlichten.

### Brandstofsysteem:

- De maximale inhoud van de brandstoftank is 20 liter.
- De 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, een afdekbak om de tank heen 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.
- Benzineleidingen dienen van metaal of koper te zijn, óf een 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 een 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 14 en 15.**

- 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 zogenaamde knaf kooi is toegestaan mits uiterlijk voor seizoen 2020 de ontbrekende delen ten aanzien van de NOV/NAB kooi gemonteerd worden. Dit houdt in: 2<sup>e</sup> horizontale buis aan bestuurderszijde en het kruis in het dakframe.
- De rolkooi dient op platen met een minimale oppervlakte van 120cm<sup>2</sup> en 3mm dik te zijn bevestigd aan de carrosserie. De bevestiging mag uitgevoerd worden door middel van bouten M10 en minimale sterkte 8.8 of door middel 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 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 mits 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 door middel 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.
- Een raamnet aan bestuurderszijde is verplicht, maaswijdte mag niet groter zijn dan 5\*5 cm. Het raamnet mag niet aan de deur te worden bevestigd. Als de deur wordt geopend dient het raamnet op de voorgeschreven plaats te blijven.
- 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/de 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 ter bevestiging van de gordel dienen min. maat/kwaliteit M10/8.8 te zijn.
- Het gewicht van de raceauto, exclusief rijder, bedraagt voor/tijdens/na de race minimaal 800kg.

### **Remmen:**

- Moeten als origineel werken op alle vier de wielen.
- Een 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 worden afgelast en het gaas zoals gebruikt bij Stockcar F2; maasgrootte 40x40 mm en draaddikte 2,4 mm is.
- 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
- Vervangende bumpers in de vorm van ijzeren staven, buizen, balken, etc. zijn niet toegestaan. Wel toegestaan zijn de zogenaamde 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 steunen.
- 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 een 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 ivm. de veiligheid van derden.
- Spatbordverbreeders van zacht metaal zijn toegestaan.
- De wielen dienen binnen de lijn van de auto te blijven.
- Elke auto moet voorzien zijn van: een linker- en rechterbuitenspiegel en een binnenspiegel
- Het is toegestaan om polyester aanbouwdelen te gebruiken.

#### **Uitzonderingen:**

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

- Het silhouet van het voertuig niet te veranderen.
- De gebruikte plaat mag de dikte van 1.25 mm 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.
- Men dient 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 veerschotel 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.

## **CONTINENTAL STOCKRODS**

Specificaties voor Continental Stockrods staan vermeld op de site van Spedeworth; de laatst uitgegeven/gepubliceerde uitgave is bepalend. Eventueel beschikbare Nederlandse vertalingen zijn een leidraad, maar de Engelse op de Spedeworth site gepubliceerde tekst, van het technisch reglement, is bepalend. Daar waar verder van toepassing, is het NOV reglement bepalend. Ter informatie staat hieronder het Spedeworth Stockrod reglement uitgave 14 februari 2020.

### **2020 Continental Stock Rod Specifications, Rules & Regulations by Spedeworth**

This formula is NON-CONTACT and cars should be prepared with a professional racing appearance. This standard is required to be kept up throughout the drivers racing season. Cars with tatty, dented and badly battered panels will not be passed by the scrutineer. Metal panels only may be used the exception being front and rear bumpers, see separate item 10. Bodywork.

### **VIOLATIONS**

When referring to the engine, gearbox, differential, mechanical or construction, rules and regulations 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.**

Cars Engines and Fuel will be checked on a random basis. Violations will result in an immediate suspension of all racing facilities and any refusal will also result in an immediate suspension.

All car and engine specifications will be taken from either the manufacturers technical specification books or the technical service data books for cars, as published by Glass's Guide Service Limited. If there are any discrepancies occurring between books, the promotion will exercise its judgement, which will be final in any dispute.

N.B. Drivers are reminded that scrutineer checks can be carried out at any time, and most certainly at official championships. If parts are suspected of being illegal make sure you leave them with the promotion if you do not agree. If you refuse it will automatically make the parts illegal. It is the responsibility of the driver to prove to the promotion 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. CARS**

1300cc and 1400cc cars will race under the same banner. The only cars eligible for use are those set out within these specifications and they must be raced with mechanical and constructional specifications as produced when new with the original engine capacity not exceeding 1300cc or see separate listing for 1400cc. Anyone wishing to race any car other than those listed may request permission from the Stock Rod Technical Committee via your Promoter. All constructional rules will be the same for both the 1300cc and 1400cc. Any fuel injected 1400cc cars will have to use carburettor and manifold within their range, but not from a larger cc vehicle.

**1300cc CARS**

Fiat Uno 1299cc may be fitted into a Fiat 128

30/32

Ford Fiesta 1300 MK1 – MK5 (OHV or CVH)

Nissan Micra

Toyota Starlet 1.3 1290cc – ~~Must use~~ standard 1300cc Carburettor linkage may be altered)

Toyota Starlet 1.3 1290cc –Weber 32/36 DGV/DGVA Carburettor linkage may be altered)

Vauxhall Corsa 1300cc

8mm/7mm pre-atomiser

Vauxhall Corsa C 1300cc

atomiser

Vauxhall Nova 1300cc

8mm/7mm pre-atomiser

Vauxhall Tigra (run as Nova 1300cc)

8mm/7mm pre-atomiser

It should be noted that some venturi sizes may vary slightly from those specified by the manufacturer.

In these cases drivers should use the above sizes.

**There must be a secondary fixing on the fuel line on all carburettors.**

**VENTURI SIZES**

19/23 Weber

23/24

20/27

23/26 (throttle

26/27 (throttle

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm +

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm + 8mm/7mm pre-

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm +

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm +

**1400cc CARS**

Citroen AX - 1360cc

Citroen Saxo

Citroen C2

Fiat Uno - 1301cc 1372cc

Ford Fiesta - 1392cc

Peugeot 106 - 1360cc

Peugeot 205 - 1360cc

Renault Clio - 1400cc

Vauxhall Corsa 1400cc

Vauxhall Corsa C 1400cc

Vauxhall Nova 1400cc

Vauxhall Tigra 1400cc

Solex 32/34 Z2

Run as AX spec

Run as AX spec

Solex 32/34 Z2

Solex 32/34 Z2

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm + 8mm/7mm pre-atomiser

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm + 8mm/7mm pre-atomiser

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm + 8mm/7mm pre-atomiser

Pierburg 2E3 Twin Choke 20mm/24mm + 8mm/7mm pre-atomiser

All carburettor/venturi sizes for the above, are to be the original standard part.

**There must be a secondary fixing on the fuel line on all carburettors.**

**NEW CARS NOW ELIGIBLE FOR THE FORMULA:**

Citroen C2, Peugeot 207, Vauxhall Adam, Vauxhall Corsa D

**In the case of NOVAS they must run the 8 valve engine.**

**If running an 8v Citroen C2 or Peugeot 207; the pistons may have valve cut outs to a maximum of 3.5 mm deep to allow for the fitting of a larger camshaft.**



## **2. ENGINES - 1300CC**

Engines must be as produced by the manufacturer, two valves per cylinder, no twin carburettor set ups, where not originally specified. No fuel injection or turbo charging is permitted. Engine mountings are to remain standard, with the exception of Front Wheel Drive cars where the top engine mounting (by valve cover) may be solid.

**Cylinder Block.** Nominal overboring to a maximum of 0.060" (1.5mm) is permitted. Skimming of the block on the head gasket surface only is permitted. No other modifications to the block are permitted.

**Cylinder Head.** The skimming of the cylinder head on the head gasket surface only is permitted. Cylinder heads must remain standard and unworked. Up to a 3-angle cut, is permitted but there must be no machining or fettling either side of the valve seat. The valve length must remain within standard manufacturers tolerances (i.e the length as supplied to the industry, not a minimum service length). Eg. Vauxhall 104.25mm-105.35mm, Inlet Valve diameter 33mm and exhaust valve diameter 29mm. Valve springs are free. The following must not be machined, repositioned or modified in any way: valve caps, collets, valve guides, spring seats and valve stem oil seals, with the exception of Corsa/Nova lash caps which may be of competition type. Solid lifters may be fitted. Hydraulic lifters may be welded or modified to be solid and shimmed.

If the oil feed to the cylinder head becomes mis-aligned when head is surfaced it may be re-aligned.

Head bolts may be shortened or washers may be used, but must remain the standard manufactures bolt to the engine being used.

Bronze valve guides are NOT permitted unless fitted as standard, but it is permitted to use a thin wall bronze sleeve in existing guide.

Inlet and exhaust valve seats may be lowered, (i.e. moved away from pistons) but the valve head must sit level with or below the combustion chamber roof.

**Pistons.** Manufacturers pistons or original replacement pistons must be used and must not be altered in any way (Marks on pistons will be at Scrutineer's discretion. Cut-outs are illegal) other than for balancing as specified below.

**Camshaft.** The camshaft may be changed to that of a competition type but no other parts may be altered to accept the camshaft other than those permitted within these rules. The only exception to this is for the Vauxhall Nova/Corsa engine where the cambox to cylinder head surface of the cambox may be surfaced (level). Offset dowels, drilling or pinning is permitted. Vernier timing wheel is permitted.

**Carburation.** Must remain as standard and although jets and needles are free, they must remain fitted. (A list of venturi sizes and carburettors are detailed under item 29). Trumpets or stubs are not allowed on carburettors. Choke butterflies, cold start equipment and economy devices can be removed. The V.V. carb on C.V.H. engines may be replaced with a Weber 32 IBF. A 32 DHA carburettor is allowed on Kent Engine. A 32 DGA or 32 DGR carb is permitted on either the C.V.H. or Kent engine. Throttle butterflies may be modified to open together. Any hole may be blanked off but no re-drilling of any other parts is permitted.

**Carburation (for Toyota Starlet)** Only the standard Weber 32/36 DGV or DGVA carburettor may be used with a maximum of 26mm and a 27mm sized chokes. No polishing or re-profiling is allowed. No modifications to the carburettors body or original design. The interchanging of the carburettor top from other Weber models is not allowed. All gaskets must remain standard and original.

A single original spec insulator block must be fitted between carburettor and inlet manifold, with two gaskets; approximate total thickness = 5mm. Main jets, primary and secondary jets, auxiliary venturi and emulsion tubes may be changed but must face downwards towards the butterflies. Accelerator pump jets may be changed but face downwards towards butterflies.



Chokes may be modified to open together and replacement spindles may be fitted with standard screws. Cold starting devices may be removed with retaining lugs and subsequent holes blanked off. Air and fuel galleries may not be enlarged or modified, and fuel may enter on either side. Floats may not be modified or weighted, and must control the fuel flow. Needle valves may not be larger than 250, and not enlarged or modified. The power valve must be fitted in the base of the bowl, but may be sealed off, and the diaphragm may be removed. No trumpets are allowed. It is permitted to use a grub screw or similar device to fix the auxiliary venturi to the carburettor body. Top end enrichment devices may be blanked off or modified. A secondary fixing on the fuel inlet feed line is required. The Inlet manifold must be standard & not faced to alter the angle of the manifold to the carburettor. No inlet port matching of the carburettor to the manifold or the manifold to the head. No material may be added or removed from the gas flow area, it must be as standard. An adaptor plate of 15mm maximum thickness, must be bolted or welded to the inlet manifold to enable the manifold to accommodate the carburettor.

**Inlet & Exhaust Manifolds** Manifolds to be of standard type, to that of the engine fitted, unless otherwise specified. Toyota Starlets may use an after-market four-branch exhaust manifold. Exhausts with a hot spot may be blanked off. Water circulation holes may be blanked off. Adaptor spacers from the inlet manifold to the cylinder head can be tapered to allow the carburettor to sit level. The plate is regarded as an extension of the manifold to allow it to fit, so the port holes on plate must be within 4mm of the size of the holes on the manifold. There must be no tapering from the manifold size to the head size.

**Distributor.** Must be the standard type. The mechanical and vacuum advance may be altered. The vacuum advance may also be removed. No electronic ignition is permitted unless fitted as standard. No interchange between models is permitted. The BOSCH distributor is allowed on Ford Kent, and BOBCAT engine. Rev limiters are allowed.

**Balancing.** Balancing is permitted by spot machining only. Spot machining means either hand grind, drill or machine. When balancing pistons and con rods, at least one of each must be as original. The flywheel and clutch assembly may be balanced.

**Con Rods** Any big end bolts may be used,[ but con rods must not be machined to accommodate them]. The con rods may however be numbered for identification purposes.

### **Crankshaft/Cylinder Head/Cam Carrier - Oil holes may be relieved**

**Flywheel.** Lightening of the flywheel is permitted.

**Sundry.** Oil coolers are permitted, but must be within the confines of the engine compartment. Either electric or water pump fan is permitted but not both. Standard sumps must be used and can be baffled. Pick-up pipes can be modified within the confines of the sump. No outside alteration is permitted. The engine must be fitted with a catch tank of 1 litre minimum capacity connected to the engine breather system, fitted in the engine compartment. Bottom Crankshaft pulleys are optional. Competition air filters are permitted (NO TRUMPET, CONE OR GUIDED AIRFLOW TYPES).

**Transplants.** Ford Escort and Fiesta may use the 1300 x- flow engine to replace the C.V.H., and the 1300 Nova engine may be used in the Corsa. No other engine transplants are allowed.

### **2A. ENGINES - 1400CC**

Engines must be as produced by the manufacturer, two valves per cylinder, i.e. no twin carburettor set ups, where not originally specified. No fuel injection or turbo charging is permitted. It is permitted to use an engine or block assembly from another model of the same manufacturer if all technical specifications are the same. Fuel injected engines may be used – see Inlet and Exhaust Manifold below.

Engine mountings to remain standard, with the exception of Front Wheel Drive cars where the top engine mounting (by valve cover) may be solid. Please note : Corsa C and Citroen C2 may modify engine mounts to fit Ider engine, but engine must stay in central position – i.e. not to gain an advantage.

Cylinder Block. Nominal overboring to a maximum of 0.060" (1.5mm) is permitted. Skimming of the block on the head gasket surface only is permitted. No other modifications to the block are permit

### **Cylinder Head.**

The skimming of cylinder head is permitted on head gasket surface. Cylinder heads must remain standard and unworked. Up to a 3-angle cut is permitted on the head only & not the back of the valve, but there must be no machining or fettling either side of the valve seat. The measurements of the angle valve seats must be as manufacturers specifications with valve seat width free. The valve length must remain within standard manufacturers tolerances (i.e. the length as supplied to the industry, not a minimum service length). Eg. Vauxhall 104.25mm-105.35mm, Inlet Valve diameter 38mm and exhaust valve diameter 31mm. Valve springs must remain as standard, and must be the original manufacturer's part. The following must not be machined, repositioned or modified in any way: valve caps, collets, valve guides, spring seats and valve stem oil seals, with the exception of Corsa/Nova lash caps which may be of competition type. Solid lifters may be fitted. Hydraulic lifters may be welded or modified to be solid and shimmed. Fuel injected engines may be used, but injection inlet manifold must be replaced with a conventional carburettor version within the manufacturer's range. Only locating holes and gasket may be altered to allow manifold to fit. (Manifolds and carburettors from larger cc version cannot be used.) Peugeot 106 Cylinder heads and rocker gear are not interchangeable.

- \* If the oil feed to the cylinder head becomes mis-aligned when head is surfaced it may be re-aligned.
- \* Head bolts may be shortened or washers may be used.
- \* Bronze valve guides are NOT permitted unless fitted as standard, but it is permitted to use a thin wall bronze sleeve in existing guide.
- \* Inlet and exhaust valve seats may be lowered, (i.e. moved away from pistons) but the valve head must sit level with or below the combustion chamber roof.

Only the 1.4 valve spring part no below can be used.



Valve spring seats must not be lowered or altered.

**Pistons.** Manufacturers pistons or original replacement pistons must be used and must not be altered in any way (This includes all 4 pistons with valve indents) other than for balancing as specified below. Nova/Corsa if a small valve cylinder head is used, it must be with original compression ratio pistons (i.e. 9.4..1), the big valve cylinder head may use 9.4..1, 9.8..1 or 10.0..1.

**Camshafts.** The camshaft may be changed to that of a competition type but no other parts may be altered to accept the camshaft other than those permitted within these rules. The only exception to this is for the Vauxhall Nova/Corsa engine where the cambox to cylinder head surface of the cambox may be surfaced (level). Offset dowels, drilling or pinning is permitted. Vernier timing wheel is permitted.

**Carburation.** Must remain as standard and although jets and needles are free, they must remain fitted. Trumpets or stubs are not allowed on carburettors. Choke butterflies, cold start equipment and economy devices can be removed. The VV carburettor on CVH engines may be replaced with a Weber 32 IBF. A 32 DHA carburettor is allowed on Kent engine. A 32 DGA or 32 DGR carburettor is permitted on either the CVH or Kent engine. Throttle butterflies may be modified to open together. Any hole may be blanked off but no re-drilling of any other parts is permitted.

**Inlet Manifold** Must be the original manufacturer's parts if available from the manufacturers range. Water circulation holes may be blanked off. Adaptor spacers from the inlet manifold to the cylinder head can be tapered to allow the carburettor to sit level. The plate is regarded as an extension of the manifold to allow it to fit, so the port holes on plate must be within 4mm of the size of the holes on the manifold. There must be no tapering from the manifold size to the head size.

**Distributor.** Must be the standard type. The mechanical and vacuum advance may be altered. The vacuum advance may also be removed. No electronic ignition is permitted unless fitted as standard. Where the engine is not fitted with a distributor as standard and it is not possible to fit a distributor from the same vehicle manufacturer, certain types of Lumination will be allowed to be fitted. (The Renault Clio 1.4 may fit Lumination Kit No C410 ECU. Top line mapped only. Max advance by 3750-RPM ignition may be advanced only; no retarding. Whatever advance figure appears at 3750-RPM must be continued to end of rev range). Rev limiters are allowed. On Vauxhall engines, due to the ball bearing supplied with camshafts being larger than the hole in the rear of the camshaft, the distributor shaft may be shortened to allow it to fit.

**Balancing.** Balancing is permitted by spot machining only. Spot machining means either hand grind, drill or machine. When balancing pistons and con rods, at least one of each must be as original. The flywheel and clutch assembly may be balanced.

**Con Rods** Any big end bolts may be used, [ but con rods must not be machined to accommodate them]. The con rods may however be numbered for identification purposes.

**Crankshaft/Cylinder Head/Cam Carrier - Oil holes may be relieved**

**Flywheel.** Lightening of the flywheel is permitted.

**Sundry.** The engine must be fitted with a catch tank of 1 litre minimum capacity connected to the engine breather system, fitted in the engine compartment. Bottom Crankshaft pulleys are

optional. **Competition air filters are permitted (NO TRUMPET, CONE OR GUIDED AIRFLOW TYPES).**

**Sump.** Standard sumps must be used and can be baffled. Pick-up pipes can be modified within the confines of the sump. No outside alterations are permitted.

For Citroen and Peugeot TU3 engine may use the multipoint injection engines and manufacture an inlet manifold. This manifold rule will be reviewed in the future with the intention of proposing one specific manifold. The carburettor must still be a 32/34 Z2 Solex.

**EXPERIMENTAL ENGINES** : Only 1400cc/1600cc 16v Vauxhall engines, please take note that at any time a spedeworth has the right to fit a restriction plate if they feel it needs it. The Fuel injection must be removed and an inlet manifold manufactured to fit the carburetor which must be a Weber 32/34 DMTL This manifold rule will be reviewed in the future with the intention of proposing one specific manifold. –

There will be a buying price for these engines of £1150+VAT which means any driver racing on the day that is a fully registered may put a protest in to buy another drivers engine or the Promoter may buy the engine at this price. The driver purchasing the engine has the right to remain anonymous. The engine must be complete but excluding clutch and flywheel, excluding carburetor and inlet manifold. Cannot be brought within 3 weeks of a major championship.

Full specification for Vauxhall 1,6 16v All parts to be 16v with below sizes.

Bore 79.00mm - 80.00mm.  
Stroke 81.50mm.



Only the crankshafts ticked green permitted twin web NO single web cranks. Internal engine parts must be as x16xel y16xe z16xe and to the sizes given  
Cam lift Inlet 8.50 mm. exhaust 8.00 mm.

Intake lobe width 37.00mm.  
Intake lobe Hight 45.50mm.  
Exhaust lobe width 37.00mm.  
Exhaust lobe Hight 45.00mm.  
Inlet valve 103.10--31.00--6mm.  
Exhaust valve 102.20--27.50-6mm.

Flywheel min Weight 5kg. You can use 8v flywheel skimmed only to this weight  
This cannot have any holes or slots machined into the flywheel.  
Block Hight 198.00 min. measured from crankshaft cap seat to head gasket face.  
Cylinder head thickness measured from head gasket face to centre of cam pulleys 134.90mm min. Intake manifold supplied by Spedeworth only.

Ignition is only to be 2D TYPE . FOR THIS YEAR  
ECU WILL BE MONITERED FOR FUTURE DECISIONS

All parts to be as standard No competition parts. Pistons to be as standard and must Not protrude. Rocker cover breather can be modified.

Head gasket standard replacement no competition = composite or metal= Vauxhall / Elring/ victor reinz/ bga/ motive only.

Tin sump may be fitted .

Aftermarket parts permitted as long as to v/hall sizes and spec. no competition parts  
The Only the head style permitted is the one ticked in green.



### **Engine Bolts**

All external engine nuts & bolts can be changed except the head bolts.

## **Painted Engines**

External engine parts may be painted but nothing inside the engine.

The idea is to encourage the introduction of more up to date cars to the formula but the use of these vehicles/engines will be subject to Promoters decision at all major Championships.

## **3. TRANSMISSION**

The gearbox, gearbox mountings and final drive must remain standard, but gears and ratios from the same manufacturer may be interchanged and the gearbox and final drive may be interchanged within manufacturer's range. The differential assembly may be locked by way of welding. Limited slip differentials are not permitted. All of the above exceptions must be achieved without machining or modification of the standard parts.

**Driveshafts** Must be the original fitted to make and model and must remain standard. The fitting of spacers is not permitted. Drive shafts from automatic versions are not permitted.

**Propshafts** May be modified or interchanged from manufacturers range.

**Gearbox Mounts** Original mounts may be strengthened but must be in the original position. Rear gearbox mounts can be filled with silicon to stop movement.

## **4. WHEELS**

Wheels of any type may be fitted to the car and may be widened to a maximum of 6" by inserting a steel band, no wider types permitted. Manufactured steel wheels may be used e.g. Weller. Maximum wheel diameter is 13". Alloy wheels are permitted. No wheel spacers allowed, whether welded to the wheel or not, unless fitted as standard. The top of the wheel and tyre must be covered by the wheel arch. For users of the Citroen AX- 1360cc—the 3 stud wheel fixing may be changed to 4 stud using Peugeot components or any other manufacturers standard hubs. Wheel studs are free. Damaged alloy wheels may be repaired. Any repairs will be checked by the scrutineer whose decision will be final on the quality.

## **5. TYRES**

The only tyre permissible is the Yokohama, size 185/70 x 13 A021R Compound No T567 only. Gaiters on tyres are not allowed. Additional tread pattern may not be cut into tyres. Tyres can have the feathering removed. **No nitrogen. The staging promoter may restrict the number of tyres that can be used at any event including championships.**

## **6. FRONT SUSPENSION**

- \* To be fitted as original. Chassis pick-up points must remain in their original location. Bolts are free.
- \* Negative/Positive camber or caster on front wheels only is permitted. This may be achieved by modification of original standard parts only.
- \* Bottom arms may be extended and adjustable, locating holes on suspension components and top abutment plates may be elongated.
- \* Caster adjustment is permitted and may be achieved by modification of the original standard anti-roll bar / locating rods and bushes and may be adjustable. A tolerance of + or - 2" (50mm) on nearside, 1" (25mm) on offside from original wheelbase will be permitted. Shorten anti roll bar link on drivers side by cutting & welding the 2 parts together.
- \* No lightning of suspension parts ie ; Hub etc
- \* No competition joints or bushes are permitted.
- \* Rule Clarification; front hub steering arms must not be modified in any way, drive shafts may not be extended or washers/spaces fitted between drive shaft & hub or drive shaft & gearbox.
- \* The style of hub used must be the same on nearside and offside.
- \* Camber is free on the passenger side front wheel & positive camber is allowed on the drivers side front wheel to a maximum of 5 degrees.
- \* A Strut reinforcement bar may be fitted to the front top mounting and may be secured by means of a separate bracket.

- \* A front strut brace may be fitted and may be triangular in shape –
- \* IT CAN BE BOLTED OR WELDED TO THE BULKHEAD OR WELDED TO THE ROLL CAGE.
- \* Cars fitted with torsion bar suspension may use any rate of torsion bars but their profile must remain as manufactured.

### **Shock Absorbers - Front**

- \* Uprated version of the original dampers may be used and may be strengthened but must not be adjustable with the exception of an adjustable version being permitted if the adjuster is removed or disabled. The lower abutment plate must remain in its original position and the unit must mount as the original and to the original mountings and must not be modified to achieve camber, with the exception of locating holes. Corsa C hubs may be altered at the bottom i.e. thinned to accept Nova or Corsa B struts.
- \* Strut casings and inner rods of unequal length may be used.
- \* All suspension components must mount to body shell in the original style – however strut top mounting holes maybe elongated to achieve camber.
- \* Front suspension spring seat can be modified to accept different width and length of springs.  
Aluminium/nylon & rubber packers can be used but must be a complete circle so they cant slide out or fall out.
- \* The original top must be used but can be modified to accept different spring diameters.
- \* Top and bottom strut mounting points must be used and fitted as standard apart from slotting holes.
- \* Bottom must retain original shape and holes must remain within original shape.
- \* The spring seat must be welded.  
Unless stated above, no metal may be added to suspension parts.

## **7. REAR SUSPENSION**

Rear axle locating rods must remain standard length and bushes as original. For vehicles fitted with a rear beam axle, any repairs carried out to the rear axle beam should be done by simply resetting the beam with hydraulic equipment, always within the manufacturers' tolerances.

### **Springs**

Springs are free & must be retained by either wiring, tie wraps, clips, bolted or welded tube to secure. The use of packers (Nylon or Rubbers) on the between the spring platform & base of the spring is allowed to a max. 20mm.

### **Shock Absorbers – Rear**

No competition shock absorbers are allowed on the rear. Gaz or Shock Tec type rear shock absorbers are allowed to a maximum price of £45 incl VAT (in the case of Citroen or Peugeot £55 including vat)

## **8. STEERING**

The use of quick release steering wheel mechanisms is permitted. Steering rack arms may only be shortened or lengthened i.e; the nearside arm may be lengthened and the offside arm may be shortened. The steering rack must occupy its original position, but the steering column height may be adjusted to suit the driver. It is recommended that the upper retaining bracket of the column be strengthened on some cars for safety. No quick racks or devices that act as a quick rack are allowed. Polybush on rack mounting ONLY – rack mounting may be strengthened.

## **9. BRAKES**

To be as original and to work on all wheels. ~~Handbrake is compulsory.~~ No biased braking. No modification to brake compensator(s). No hydraulic handbrakes except where standard.

No competition parts with the exception of competition pads may be used.

Brake components from the same manufacturer's range may be used, but must be done without modification of standard parts and may not be from a larger cc vehicle e.g. no parts from a 1600cc may be used.



For front wheel drive cars fitted with load dependent brake pressure regulating valves, the valve must not be modified, but the connection from the suspension to the valve may be adapted or removed, and the regulator lever arm secured in any position. **(You may remove or change rear brake pressure valve but no adjustable type).**

**In the case of the Corsa D and Adam, you may machine disc and caliper carrier to fit a 13 inch wheel – standard Vauxhall parts must be used.**

## **10. BODYWORK**

THERE MUST BE NO DRILLING OF HOLES ON ANY PART OF THE SHELL/SUBFRAME/AXLE/SUSPENSION AND NO REMOVING OF ANY PART OF THE CHASSIS LEG AT THE REAR.

To remain as production (see \*\* below) with removal of inner door panels and tops of doors and the inner rear quarter panels from the waistline down being permitted. Tops of tailgates must remain on. If Structural stiffeners have been removed then sill bars must be fitted made from roll cage material & connected to the A&B pillar of the roll cage & must include a minimum of 2 connecting bars each side.

Wheel arches may be cut away to accept a wider rim. If the body is cut then 2" (50mm) wheel spats of mild steel must be fitted. Seam welding is not permitted anywhere on the car with the exception of the doors AND WHEEL ARCHES. Tack welding is allowed; this is defined as being 2"(50mm) weld with a 6"(150mm) gap before next weld

CORSA C & D inner roof skin from the roll cage rear hoop may be removed, this is going to be looked at whether it should be put back in for 2019.

This is a bracket which you may put on a Corsa C from the chassis out to the front bumper to support the end of the bumper. This is the maximum size allowed and must be bolted and not welded in place with a maximum of 2 bolts each end.

No strengthening may be added, but on cars where suspension mountings or subframe locate on a weak part of the body suitable strengthening may be added. All doors must be fixed when racing. No spoilers or aerofoils except where fitted as standard to the make and model of the car.

Mild steel panels only may be used, door skirts may be fitted but these must tie into the lower edge of the wheel arch and must not be deeper than 2"(50mm). The width of the skirts must not be wider than the wheel arch. A single 2" (50mm) diameter inspection hole must be included in bumpers on the driver's side. **Side skirts must not exceed a thickness of 1.6mm.** Holes are permitted in side skirts but must be equal on both sides. Gusseting of the near side front and off side rear wheel arch IS ALLOWED. Gusseting is permitted between the centre line of the front and rear axles, where the side skirt joins the wheel arches. Cars fitted with integral rear panel and bumper may substitute them for a metal panel of original shape and size.

Any replacement panels must be of the original gauge with a single 2" (50mm) diameter hole drilled for inspection. Front panels and **rear panels must not exceed a thickness of 1.6mm.** FRONT CHASSIS MUST NOT BE EXTENDED, EXCEPT FOR A MAXIMUM OF TWO VERTICAL 18 GAUGE FLAT PLATES FROM CHASSIS TO FRONT PANEL. THIS MUST NOT BE BOXED IN ANY TYPE OF WAY. Holes are permitted in the front panel between the headlamp apertures for cooling purposes only. Where two sections are used to form a front panel, the overlap must not exceed 1/2"(13mm). Repairs to front wings and flitch panels must be carried out with material of original thickness, not 18 SWG. Support for corners of the wings to a maximum 12mm tube by 2mm wall thickness and supported by 2inch square plates with a maximum thickness of 2mm.

Where front panels are non-original of 18 SWG, only the front section may be of that material; the "wrap- around" section to join it up to the wings and the inner flitches etc. must all be constructed with the original thickness of material which is usually 22 or 24 SWG. Where front panels are non-original, the shape reproduced must be the original silhouette of the car when the original bumper is removed.



Front panels must not incorporate a front bumper in the shape produced. Likewise the flitches must follow approximately the original contour, not folded with angles to provide strength. Where bonnet slam panels are replaced, lightweight tube or box (2"(50mm) x 1"(25mm) or 1"(25mm) x 1"(25mm) with 1mm or 1.5mm wall) must be used. Cross ties must be 16- 18 gauge, 1mm wall box section. Panels must not be doubled. Where headlamp apertures are filled, they must not have more than a 1"(25mm) overlap.

Additional gussets must not be added to provide strength to chassis legs etc. Existing apertures, (headlamps etc.) may not be strengthened by any means other than you may pop-rivet a maximum of 18 SWG alloy plate as a blanking cover. **NO STAINLESS STEEL OR FOAM FILLED PANELS ARE PERMITTED. EXTRA HOLES OTHER THAN THOSE STATED ABOVE ARE NOT PERMITTED.**

The rear window aperture of a Vauxhall Tigra (which is viewed from the side elevation only) may be filled with metal **or Fibreglass.**

\*\* Where replacement panels are unobtainable, similar panels from other makes of vehicle may be used. Cutting hole in chassis max 50mm x 50mm to access captive nuts etc.

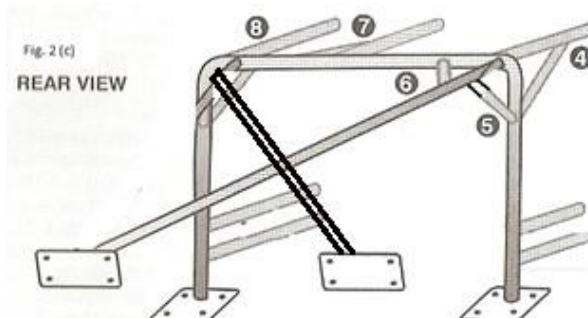
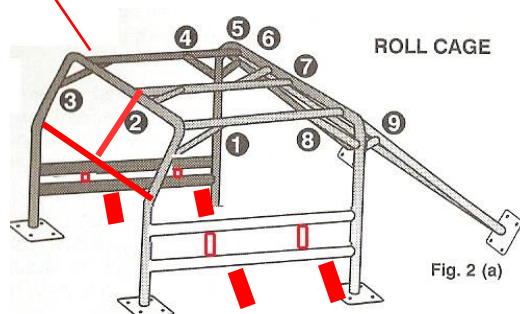
## **11. BUMPER & GRILLES**

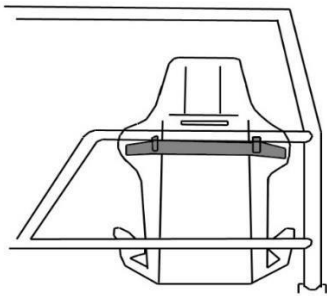
A rear bumper may remain on the car occupying its original position. You may replace this with a panel as set out under bodywork rule 10. For STEEL bumpers, there must be one 2" (50mm) inspection hole on the driver's side. Grilles must be original or plastic replacements and must remain in their original position. Fibreglass grilles are allowed and may include headlamp apertures. Cars must run a grille if originally fitted. **On older cars (Nova, Corsa B etc; you may fabricate a front and rear bumper support bar with a maximum thickness of 1.6mm, you may also use fibreglass bumpers supplied by Spedeworth ONLY.**

## **12. ROLL CAGES**

No Alloy roll cage or part cages are allowed. The minimum steel roll cage protection you must have is one front hoop, one rear hoop, one rear hoop cross bar at shoulder height to mount seat support or a seat brace hoop as a seat support, three roof connecting bars, one dash cross bar **going across the bottom of the window aperture to a maximum of 5 inches down. Also 1 25mm od or 2 10mm od tube bars from top to bottom bar on roll cage front window.** two D/S chicken bars plus two connecting bars, & two P/S chicken bars **plus two connecting bars**, & minimum 2 rear stay bars to the rear shock towers or floor but must terminate at least 4" from the rear panel (must be either Fig 2(b) or 2(c)). The lower bar on the drivers side (if horizontal) should be a minimum of 3" (76mm) above the sill. The roll cage hoop feet must be on four welded 23cm square plate 3mm (min.) thick, or a piece of 38 x 38 mm box section, 2.5mm minimum thickness, connecting front and rear hoop feet welded to sill or floor. This bar will not be classed as a chicken bar. All joints must be welded over 90% of the joint unless as approved RACMSA cage is used. The cage must not protrude through the bulkhead with the following exception. It is permitted to support both turrets from the roll cage with the maximum material and gauge as the roll cage, but the shock absorber must not connect to it. All bars connected to the cage must be steel. The minimum thickness of the roll cage are 1¼" OD 10swg (3mm) tube 1½" OD 12swg (2.5mm) tube 1½" x 1½" 10swg (3mm) box iron.

**Front Windscreen bars no more than 5" from window surround.**





Corner gusset bars are included in the diagrams to be added as a means to add weight to the car if necessary.

### **13. SEATS**

You must have a Competition type Driving Seat with a head restraint.

The seat should occupy its original position where possible and be suitably supported at shoulder height and on both of the sides and back, with a suitable framework or seat stiffener's.

If the seat sits behind the b/pillar hoop a secondary support to the cage must be added. An example of this is shown in the diagrams within this section of the document. If the modification goes to the floor it must be sat on 23cm square plate 3mm (min.) thick.

This new section must not be constructed in a way that a drivers helmet can make contact with it. Material od and thickness as rest of roll cage.



### **14. SCREENS**

All glass must be removed. Front screen must have a central bar of 19mm x19mm or 3/4" x 3/4" SHS welded in place. An interior mirror must be fitted. A drivers door mirror must be fitted, mounted in such a position that it does not project further out than the body. (Must not be able to get knocked off whist in racing traffic).

### **15. BATTERIES & ELECTRICAL**

Batteries must be securely clamped in place and covered with a leak proof material to prevent spillage of acid. They may be fitted under bonnet, in passenger footwell or behind the driver, but the floor cannot be cut to accommodate them. They must be fitted at least 6" from the fuel tank. An electrical cut/off switch must be fitted to the R/N/S corner of the car. If the car is fitted with an electrical fuel pump, a switch must also be within easy reach of the driver. Self-starter motors must be fitted and in working order at all times. The use of a rev counter is permitted. A 24 volt starter system is permitted. If two batteries are fitted, then the car must have a 24 volt system. You may not use two batteries as ballast. Plastic battery boxes are not permitted.

Master cut of switch must cut all power to car

## **16. STOP LIGHTS**

Either two stop/brake lights or one single stop/brake strip-light must be fitted onto the rear parcel shelf or hung from the roof. If two lights, they must be a minimum of 30 inches (762 mm) apart facing rearward. Lamp(s) must be operated by the standard stop light switch as fitted to the particular model of car. No other switches or modifications to switches to be made. Bulbs to be of 21 watt intensity.

- \* For round type lamps: minimum diameter 3" (76mm), maximum diameter 5" (127mm).
- \* For square/rectangular type lamps: minimum 3" (76mm) square, maximum 5" (127mm) square.
- \* For strip type lamps 16" (406mm) maximum width.
- \* All brake lights must be Red.

## **17. FUEL TANKS**

Fuel tanks must be metal or FIA approved with a maximum capacity of 4 gallons or less are permitted. These must be fitted rear of the driver but in front of the rear axle centre line, and must be at least 6" from the battery, i.e. they are no longer allowed to be fitted in the spare wheel area. They **MUST NOT BE FITTED BELOW THE REAR CHASSIS RAILS AND MUST BE FITTED ABOVE THE FLOOR INSIDE OF THE CAR**, and the floor must not be cut in any way to accept the tank. All tank filler caps must be of a secure leak proof metal with a screw fitting. Petrol pipes must be of metal or metal covered and have a shut off tap within easy reach of the driver. All tanks must be fitted with a breather system which prevents spillage if a car is inverted. All petrol pick up pipes must draw through a stand pipe from the top of the fuel tank. **Four 2" holes must be drilled at the lowest point under tanks to allow spilled petrol to drain.** A firewall between fuel tank including filler cap/pump and driver must be fitted. Fuel regulators may be used. The fuel pump must be fitted in the rear behind the driver.

A one way valve must be fitted to the breather pipe.

## **18. FUEL**

For the full fuel specification please see back page.

## **19. SILENCER/EXHAUST**

The only silencers allowed are the AX891, Laws or Simpson ORC225 & Edwards Exhaust. A minimum of 2" (50mm) and a maximum of 10" (254mm) section of tail pipe must be fitted to the silencer facing rearwards or down - **THIS WILL BE MEASURED FROM THE REAR OF THE BOX (NOT THE PIPE).** **Downpipes are free.**

**but must not enter the main body of the silencer they can only be fitted into pipe on outside of main silencer body.** The Vauxhall Corsa/Tigra may use the Nova twin outlet exhaust manifold. (See cylinder head.)

## **20. RADIATORS**

Radiators are free but must occupy their original position. A heater matrix may be used as a secondary radiator but must be fitted under the bonnet. **Twin fans can be fitted.**

## **21. ROOF COLOURS**

As from 2018 stock rods will be asked to run their grades via their Roof fins.

The fins must be as follows:-

- \* White Grade – Black numbers on White background
- \* Yellow Grade – Black numbers on Yellow background
- \* Blue Grade – White numbers on Dark Blue background
- \* Red Grade – White numbers on Red background
- \* Points Champion – Black numbers on silver background
- \* World Champion – Black numbers on Gold background

The rear of the fin must be plain & white in colour, the roof of a car cannot have a championship status unless the driver is the reigning champion & a roof colour has been designated to that championship E.G. Gold Roof denotes World Champion.

No sign writing is permitted on the roof of the car displaying previous championship history which no longer current E.G. the 2015 National Champion cannot display the fact of this in 2017.

The British Championship, European Championship & National Championship will be classed as an open championship.

Certain promotions have started a new lining up system with in the Red/Blue grade, were the drivers in this grade will pick out of the hat at the drivers briefing for a reverse grid format amongst there grade.

<b>World</b>	<b>Gold</b>
<b>Points Champion</b>	<b>Silver Roof</b>
<b>European</b>	<b>Red/Yellow Chequered</b>
<b>British</b>	<b>Black/White Chequered</b>
<b>National</b>	<b>Gold Stripe with red roof.</b>
<b>Best In Britain</b>	<b>Union Flag</b>
<b>English</b>	<b>St. George's Cross</b>
<b>Scottish</b>	<b>St. Andrew's Cross</b>
<b>Northern Irish Champion banner</b>	<b>Union flag incorporating the Ulster</b>
<b>Southern Irish Champion Republic of Ireland white.</b>	<b>(Irish Tricolour) Red, Blue, Yellow,</b>

When signing in you will be issued with a grid which shows your starting position for your races, unless you are instructed differently by a race official or it is a championship event i.e Reverse grid format. Drivers are reminded that it is your responsibility to line up in the correct position on the grid this includes leaving gaps if certain cars are absent. If spotted starting in the wrong grid position before the initial green flag you will be penalized to the back of the grid. If it is brought to the steward of the meetings attention after the initial green flag you will be excluded from the result. This is subject to change depending on the promotion, drivers should confirm with the steward of the meeting beforehand which race format is being used.

If you win a race at a meeting; you will start the remaining races from the rear of your grade. Should you win another race at the same meeting – you will be automatically upgraded.

## **22. NUMBERS**

Numbers must be displayed on both sides of the car in contrasting colours with a minimum of 12" high in 2" strokes. Regulation fin numbers must be Black 9" high in 1½" strokes minimum. All numbers must be of professional appearance and can be painted on the roof itself in addition to the fin plate.

## **23. TRANSPONDERS**

Transponders are mandatory and should be working at all times. They should be fitted 1.8 metres back from the front most position of the car. A hole of at least 6" (150mm) is required in the floor, with the transponder fitted vertically, just below the hole. In the event of a dispute with the transponder result, the Steward of the meeting will make the final decision. Any driver found to have fitted the transponder further forward than the required 1.8 metres will be excluded from the meeting.

## **24. SIGN WRITING**

The drivers name must appear plainly on the sun visor. Only other writing to sponsors or mechanics names which must have the approval of the promotion at all times.

## **25. WEIGHT**

Warning: Cars can be weighed at any time before, during or after a meeting, without driver. They must always achieve the minimum weight; the adding of fuel or any other liquids is not

allowed to achieve this minimum weight. The minimum car weight for rear wheel drive cars is 650Kg and front wheel drive cars is 720Kg.

The use of ballast to achieve this weight must be steel plate bolted to the full width & length of the floor, with equal amounts in all four footwells & in the same position in each footwell on a Vauxhall nova only.

All other permitted race cars can run a maximum of 20kg of bolt in ballast (this must be steel plate (No Dumbbells) anywhere in the footwells bolted in with minimum of 4 12mm bolts) including the Vauxhall nova. Any other weight needed must be added to the rollcage but not as ballast.

The right hand driver's side weight must be a maximum 54%, at any time – this will be weighed without the driver in the car.

No more than 20kg of ballast allowed to be added if you need more weight you must add this to strength in the roll cage.

- \* If you are checked and over the 54% but under 54.5% on your first offence you will lose all points/monies due on the day and receive a final warning & loaded for the day.
- \* You must have this written in your log book.
- \* If you are found on a second occasion to be over 54% but under 54.5% you will receive a one meeting suspension from your registered promotion & will not race anywhere else until this has been served, & lose all points/monies due on the day.
- \* Anyone over 54.5% on their first check will receive an automatic one meeting ban, and loaded immediately with loss of any points or monies due (if applicable).
- \* If a driver is found over 54.5% on a second occasion the penalty will automatically be doubled, or possibly carry a longer suspension. Checks will be carried out at any time.

Underweight Vehicle Bans	
Car Underweight by:	Banned From Racing For:
0.001kg – 1.0kg	1 month
1.001kg – 2.0kg	2 months
2.001kg – 3.0kg	3 months
3.001kg &over	6 months

## **26. SAFETY EQUIPMENT**

Helmets must be of a minimum standard as directed by British Oval Racing Safety Executive (B.O.R.S.E). These are FIA8860-2004, FIA8860-2010, Snell SA2005, Snell SA2010, Snell SA2015, SFI

Foundation 31.1A, SFI Foundation 31.2A. The E2205 European standard helmet may be used in Fibreglass, Carbon or Tri-Composite form only i.e. NO POLYCARBONATE helmets are allowed. It is important that the helmet fits the driver correctly. Shatterproof goggles/visors must be worn although tinted visors are not advisable. Your helmet must display the current ORCi (ORC15) sticker.

- \* Neck braces are recommended.
- \* Fireproof balaclavas are MANDATORY and must be marked appropriately.
- \* Fire retardant gloves are MANDATORY and must be marked appropriately.
- \* A minimum of 3" (75mm) wide safety belts (1.75" (40mm) sub-strap) are mandatory.

This must be a full five point buckle release harness (including NASCAR type) with sub-strap and must be fitted and bolted to the floor and/or the roll cage. Shoulder belts with a sternum protection latch are highly recommended. The sub-strap must be used at all times and all belts must connect to the quick release buckle.

In the case of NASCAR lever latch buckles it is advisable to fit a secondary means of detent to prevent overall sleeves accidentally unhooking buckles during racing. A small section of Tubegrip elasticated bandage slid over the hooked buckle serves this purpose. Special attention must be paid to the condition of seat belts and fixings once fitted. An extra bar is to be fitted to roll cage behind drivers seat approx 4" below shoulder height of driver.



Your seat belts may be fixed to this bar.

The bar is to be of roll cage material specification.

- \* Following recent research made by leading safety harness manufacturers, new information has been made available with regard to the best way to fit your safety harness, which will further ensure your safety. Please study the diagrams below to ensure your safety harness is fitted correctly.
- \* Drivers must wear ~~bright coloured~~ racing overall type clothing of flame retardant Proban or a high specification material and this must be maintained in a clean and tidy condition in view of the public.  
N.B. If wet on the sun visor. Only other writing confined to sponsors or mechanics names which must have the approval of the promotion at all times.

weather clothing is used this must be worn IN ADDITION TO and NOT INSTEAD OF the regulation flame retardant overall type of clothing described above.

- \* A quick release cloth window net must be fitted to the driver's door window aperture. The netting should have holes not larger than 7.5cm or 3" wide. It should come down level with the steering wheel, and should be flexible and easily removable separate to the movement of the door.
- \* A 1Kg Dry Powder Gauge Fire Extinguisher is highly recommended and if fitted, this should be in a tube with a spring top and should be within easy reach of the driver. Old type BCF (green) type extinguishers are not allowed.

**In Holland it is not allowed to fit a Fire Extinguisher in the racecar.**

All tow vehicles, must carry a minimum of a 2kg fire extinguisher dry powder or gas, which must be within easy reach of the driver and mechanics at all times, especially when refueling.

## **27. RACEIVER**

**All drivers MUST use an official Raceiver.**

**Any driver whose Raceiver is not working when forming the grid prior to a race will not be allowed to race, unless it can be repaired before the race start.**

**It is strongly recommended that you carry a spare battery either in your overall pocket or taped inside your car.**

## **28. GENERAL RULES OF RACING**

Each driver is only permitted one car per meeting and each car is only permitted one driver per meeting.

The Malcom Girling Rule may only be used on championship races which covert a roof grade e.g. World Championship. This is when a car has deliberately been taken out by breaking the rules of racing within the last 3 laps of the race e.g. a car coming off the infield to stop the leader.

If the Steward Of The Meeting decides that the Malcolm Girling has come into effect the result shall go back to when the offence occurred and the leader of the race at that point will become the winner. The Malcolm Girling rule only applies to the driver leading the race.

**Drivers and teams are reminded that a secondary means of supporting a vehicle must be used when working underneath a car that has been jacked up (i.e. axle stands). Please note that all of the above rules are subject to change in respect of Health & Safety requirements.**

**REVISED RULES FOR 2020 HIGHLIGHTED IN BOLD/ITALIC RED PRINT  
ITEMS MARKED STRIKETHROUGH ARE NO LONGER ALLOWED**

[2020 Stock Rod Technical Specifications Issue 4, Dated 14th February 2020.](#)

## **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. Vanaf 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 zogenaamde 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 MicroF2 stockcars 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 - 2020**

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 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 promoter 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. It is the 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.**

### **DRIVER REQUIREMENTS**

The minimum age to compete is 7 years old and all drivers will end on 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.

***If a driver appears to be excessively slow or lacks in basic driving ability or confidence and seems to be a danger to themselves or other drivers/officials they may be asked to re-sit their ORCi Test, or their licence may be suspended until proof of extra practice sessions have been undertaken before being allowed to race.***

### **THE CAR**

All BriSCA Micro Stock Cars (here on in referred to as the car) must be manufactured by the BriSCA F2 official supplier ONLY.

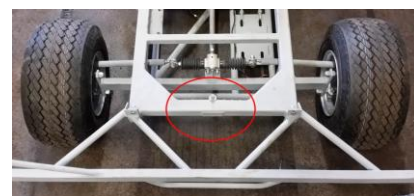
Cars are manufactured to strict specifications and all parts must remain as ex-factory condition.

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. 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).

It is not permitted to hire out your registered car, and there are no day licences issued.

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. Should the scoop unduly obstruct the driver's view, it must be removed and the scrutineer's decision will be final. 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, 22 teeth taper centre pulleys, front hub bearings, throttle cables, batteries, 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 **mandatory** panels or the chassis is permitted.

**All panels, mandatory or non-mandatory must be constructed of a minimum of 1mm thick aluminium. This includes extra panels such as chain guards, shale guards etc. From 1 March 2020 all panels must meet this specification.**

The following panels are mandatory:

Bonnet, cab side panels (waistline up), rear cab panel, footwell side panels, lower chassis rear panel (main chassis to bottom of undercarriage).

**Any panel repairs i.e. holes or damage must be undertaken with minimum 1mm thick aluminium.**

**If extra cab sides are fitted, they must be made to allow easy access to enter and exit the car at all times (scrutineers discretion).**

The nerf rails maybe closed in, particularly to protect the drive gear, and this is free. The nerf rail must be supplied by BriSCA F2 and they must not be offset.

All engines must be bolted to the left hand side with no internal belts and cannot be mounted centrally in the car 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'. 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 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~~ **206kg** 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.

## **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  $\frac{3}{4}$ " , 19mm or 20mm shaft. The car must be able to self start at all times, otherwise it will not be permitted to race.

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. 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.

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

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.

## **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 (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.



## **Roof Wing**

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

"F2" Style wing as supplied by BriSCA F2 only.

Standard folded wing supplied by BriSCA F2.

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 for a standard folded wing, **and 120mm for an F2 type wing.**

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. No double decked or extra centre sections permitted or slanting of side panels.

**Shale wings are only permitted to be used on shale only.**

## **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.

**All tyres must have visible lines of tread across the whole width of the tyre a minimum of 2mm deep.**

Balancing of wheels, and wheel weights are not permitted.

All identification marks must remain on tyres. No tyre flaps allowed. Buffing of tyres is not allowed. Tyre softener is not allowed.

**Any tyre suspected of being buffed will be confiscated, and disciplinary action may follow.**

Tyres must only be filled with air (no nitrogen) 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. No aluminium wheel guards permitted.

**The wheel guard must not protrude more than 420mm from the chassis rail.**

## **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, **but must remain in a central position. You may fit a spline or an additional UJ.** Quick release steering wheels are permitted.

## **FUEL SYSTEM & FUEL**

The only tank permitted is the one supplied by BriSCA F2 as pictured right, with a modified neck/cap and breather pipe outlet with non-return valve. This tank MUST be obtained from BriSCA F2. However, early original screw type filler cap tanks are permitted to still be used if fitted originally on the car.



~~Prior to 1 June 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.

## **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 and bolted 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.

Batteries must be fully charged and in full working order at all times.

Gel type batteries are permitted.

## **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.**

***It is only permitted with prior approval to move pedals forwards to facilitate greater leg room. If so a suitable firewall to the satisfaction of the scrutineer must be in place.***

## **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.

## **SAFETY EQUIPMENT**

All safety equipment must be of a minimum standard as directed by the Oval Racing Council – see separate document.

Visor or goggles are mandatory ***and must be worn at all times.*** Additional Roll offs/tear offs for shale are mandatory.

Only one internal mirror maybe fitted, on the inside of the cab. Maximum 100mm x 100mm. No external mirrors.

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.

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.

A minimum of 6kg dry powder Fire Extinguisher must be carried in your transporter and it must be at hand when refuelling as per the ORCi Safety Specification Sheet.

### **TRANSPONDERS**

An AMB-MX transponder for lap scoring is mandatory and must be working at all times. Units will be available to hire for € 25,- a meeting (depending on availability on the day). The following are permitted: .

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.

### **NUMBERS**

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

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

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

### **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, and must be 480mm in length. 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.

### **GENERAL RULES OF RACING**

***BriSCA Micro F2 Stock Cars are not permitted to race on a circuit with a rope/post style barrier.***

A responsible adult must be present at each race meeting with the driver. ***They must adhere to ORCi Safeguarding Policy in that they must not be under influence of alcohol or other substances.***

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.



***In car cameras are not permitted. This refers to any type of visual recording device, including phones and camera type goggles. Live streaming of events is also not permitted, and you maybe asked to leave the stadium should this occur.***

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.

## **REVISED RULES FOR 2020 IN RED/BOLD/ITALIC PRINT ITEMS MARKED STRIKETHROUGH ARE NO LONGER ALLOWED**

### **STOCKCAR F2**

Specificaties voor Stockcar Formule 2, zie Brisca Rulebook, Editie 2020.

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 minimaal 1.80 m vanaf de voorbumper.

#### **Uitlaatdempers**

Alle stockcars F2 met Pintomotor 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.

***Voor F2 met een Zetecmotor is de reglementaire 1 brisca demper toegestaan, mits het geluid onder de norm 96DbA blijft; is het geluid boven de norm dan is ook een 2<sup>e</sup> demper verplicht.***

De keurmeester heeft het recht om uitlaatdempers af te keuren als de auto op vollast niet aan de voorgeschreven norm voldoet .

#### **Stockcar F2 Juniorklasse**

#### **In de F2 Junior mag absoluut niet geduwd worden!**

Het technisch reglement is gelijk aan de reguliere F2, en de auto's moeten dus ook voorzien zijn van twee Brisca dempers of 1 grote HGS demper voor de F2 met Pinto motoren en onder voorwaarden, mits het geluid onder de 96 DbA blijft, 1 Brisca demper bij de Zetec motoren.

## **STOCKCAR F1**

Voor de Stockcar F1 verwijzen wij naar het technisch reglement van de BVS-R-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 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. Het is een non-contact klasse.

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

Uitzonderingen op dit reglement dienen 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 voldoen aan het geldende Brisca MicroF2 Stockcars reglement.

### **Rijders:**

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

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 minimaal 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 motor 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 te 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 tankontluchting dient een terugslagklep 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 te allen 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 te allen 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 Engeland en racen enkele keren per jaar ook op het Midland Circuit. De gastklassen op het Midland Circuit in 2020 rijden volgens de regels, indeling en keuring van hun eigen organisatie. De reglementen van de gastklassen zijn te vinden op de NOV site: [www.autospeedway.org](http://www.autospeedway.org)

Voor aanvullende informatie van gastklassen verwijzen wij naar de websites van de klassen.

### **National Hotrods**

onder auspiciën van de NHRRG

[www.nhrrg.nl](http://www.nhrrg.nl)

### **2ltr. Hotrods**

onder auspiciën van Spedeworth/NNO

[www.2litrehotrod.nl](http://www.2litrehotrod.nl)

### **European Late Models** series

[www.facebook.com/EuropeanLateModels](http://www.facebook.com/EuropeanLateModels)

### **Formule Toyota**

[www.formuletoyota.com](http://www.formuletoyota.com)

### **Heritage Stockcars F1**

[www.facebook.com/DutchHeritageStockcars](http://www.facebook.com/DutchHeritageStockcars)

### **Stockcars F1-landklasse**

tijdens het DUTCH OPEN in oktober

[www.bvsr.nl](http://www.bvsr.nl)

### **Grand Prix Midgets**

European Championship in augustus

[www.gpmidgets.co.uk](http://www.gpmidgets.co.uk)

## **AFVAL**

Gooi niets op de grond.

In het rennerskwartier staan een groot aantal afvalbakken voor papier, plastic enz. Gebruik deze waarvoor ze bedoeld zijn.

Banden, accu's, delen van auto's, alsmede verpakkingen van olie of olieproducten mogen niet in deze bakken gedeponereerd 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 kliko'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, 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,- 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 vanuit 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.

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 hier bedraagt het protestgeld 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, dan 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 (standaardvermogen in PK's en standaardkoppel in Nm) t.o.v. toerental zijn toelaatbaar max. 12,5% toename; tevens 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).

## **STRAFMAATREGELN NOV**

- 1 Auto niet beschikbaar stellen voor technische keuring in welke vorm dan ook:  
Schorsing van maximaal 12 maanden.
- 2 Bij geconstateerde fraude aan de auto:  
Schorsing van maximaal 12 maanden en het vervallen van de behaalde punten (dagresultaat en/of seizoensresultaat een en ander 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 **Veroorzaakt men door roekeloos rijden en/of afrekenpraktijken ongelukken op de baan waarbij persoonlijk letsel ontstaat: Dan volgt een zware NOV schorsing; eea. ter beoordeling van wedstrijdleiding en bestuur en zonodig melding bij de NOSP.**
- 6 Gebruik van alcoholhoudende dranken en/of drugs door deelnemers op de wedstrijddag vóór- en tijdens de wedstrijd of trainingen:  
Schorsing van 10 wedstrijden.
- 7 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.
- 8 Diskwalificatie voor gehele wedstrijddag wordt bestraft met -25 punten in het dagklassement.
- 9 Na het in een manche verkrijgen van de zwarte vlag en -5 punten, dient de eerstvolgende manche achteraan gestart te worden.
- 10 Na de finishvlag moedwillig inrijden of tegen een auto van een andere deelnemer aanrijden:  
Schorsing voor een nader te bepalen aantal wedstrijden.
- 11 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  
SLALOMRACING  
MINIBIKE RACING  
CLASSICS & YOUNGTIMER MOTORRACES  
BROMMER/SCOOTER RACING  
AUTO- & MOTORCLUB MEETINGS  
KLASSIEKER 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](mailto:info@midlandcircuit.nl)  
website: [www.midlandcircuit.nl](http://www.midlandcircuit.nl)**



