

## **3. Algemeen wedstrijd reglement**

Dit reglement maakt deel uit van het Huishoudelijk Reglement MRM.

### **3.1 Toepassing**

Dit reglement is van toepassing op alle door of namens MRM georganiseerde wedstrijden.

### **3.2 Race/wedstrijd**

Een race is een competitie, waarbij twee of meer wagens gelijktijdig van achter dezelfde startlijn van start gaan, meermalen hetzelfde traject volgen, waarbij de winnaar de deelnemer is die als eerste een bepaalde afstand heeft afgelegd of als eerste de grootste afstand in een bepaalde tijd heeft afgelegd, inbegrepen een eventueel opgelegde handicap.

De races worden gehouden op het circuit van MRM of een ander circuit bepaald door het bestuur van MRM.

Een wedstrijd is het totaal van gecontroleerde training(en) en races, inclusief opstellen, opwarm-, proef- en uitloopronden(n) en prijsuitreiking.

### **3.3 Toepasselijke reglementen**

De wedstrijden worden gehouden overeenkomstig de bepalingen van de MRM Reglementen, NOMAC Sectie Reglementen, Algemene NOMAC reglementen en EFRA reglementen.

De bovenstaande volgorde van de opsomming van de reglementen is de prioriteitsvolgorde in welke de reglementen dienen te worden toegepast.

Opname van een reglement in een dergelijke prioriteitsvolgorde betekent automatisch dat de bepalingen ervan van toepassing zijn indien en voor zover in een reglement met een hogere prioriteit niet anders is bepaald.

De deelnemer onderwerpt zich door inschrijving aan alle, op het desbetreffende evenement van toepassing zijnde, bovengenoemde reglementen.

### **3.4 Aansprakelijkheid**

a) Uitsluiting aansprakelijkheid; Noch MRM, noch het Algemeen Bestuur, noch en/of enige andere organisator waaraan door MRM een organisatielicentie is toegekend, noch haar officials, noch de promotor, noch de circuit- of baaneigenaar, noch de medewerkers van en op het circuit of baan zijn tegenover de deelnemers, hun erven of rechtverkrijgenden en/of andere personen aansprakelijk voor enige schade, die uit of bij deelneming aan evenementen van of onder auspiciën van MRM tijdens en/of gedurende wedstrijd, training of oefendagen mocht ontstaan.

b) Vrijwaringsclausule/aansprakelijkheidsclausule:

Alvorens de rijders aan een evenement kunnen deelnemen, moeten zij zich inschrijven. Met deze inschrijving gaan zij akkoord met de vrijwarringsclausule/aansprakelijkheidsclausule.

De tekst hiervan luidt als volgt: "De deelnemer is zich bewust van het feit dat deelneming aan trainingen en/of races zowel voor hem/haar als voor derden, alsmede voor zijn/haar goederen, en/of goederen van derden, risico's voor schade – letselschade, zaakschade en gevolgschade daaronder begrepen – inhoudt. De deelnemer neemt deze risico's uitdrukkelijk voor zijn/haar rekening. MRM, haar besturen, haar organisatoren en haar medewerkers, promotors, medewerkers circuits, bestuursleden en officials aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade die de deelnemer in verband met deelneming aan trainingen en/of races lijdt, tenzij die schade is te wijten aan opzet of grove schuld zijdens MRM. De deelnemer verklaart dat hij/zij MRM, noch de hierboven genoemde personen of instanties aansprakelijk zal stellen of houden voor enige door hem/haar in verband met deelneming aan de trainingen en/of races geleden schade, materieel of immaterieel, letselschade daaronder begrepen."

Rijders die zich opgeven voor een wedstrijd georganiseerd door MRM gaan automatisch akkoord met de reglementen bij inschrijving.

### 3.5 Verzekering

Ten behoeve van de bij de NOMAC aangesloten instellingen en hun leden wordt een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering gesloten, welke van kracht is gedurende alle evenementen. Ten opzichte van een deelnemer wordt ieder ander als derde beschouwd, echter met uitsluiting van een andere deelnemer. W.A.-schade welke de deelnemers elkaar toebrengen, hetzij bestaande uit persoonlijk letsel al of niet de dood ten gevolge hebbende, hetzij bestaande uit materiële schade (bijv. aan een deelnemende modelauto) is derhalve niet onder deze verzekering gedekt. Indien elders een verzekering is gesloten, welke de hierboven genoemde risico's geheel of gedeeltelijk dekt of zou dekken, indien deze verzekering niet was afgesloten, wordt onder deze verzekering slechts vergoeding verleend, voor zover de schade het bedrag te boven gaat, dat uit hoofde van de elders gesloten verzekering is uitgekeerd of zou zijn uitgekeerd, indien deze verzekering niet bestond.

Noch de aangesloten instelling, noch de promotor, noch de circuit- of baaneigenaar, noch de NOMAC draagt met betrekking tot de totstandkoming en de nakoming van bovenvermelde verzekering enigerlei verantwoordelijkheid jegens wie dan ook.

De originele tekst in de verzekeringspolis van de NOMAC is bindend.

### 3.6 Inschrijving

Je dient je voor de wedstrijd middels het inschrijfformulier op de website (<http://www.modelracingmidland.nl>) op te geven. Dit is mogelijk tot de vrijdag 20:00 uur voorafgaand aan de wedstrijd.

Op de wedstrijddag zelf dien je je tussen 08:30 uur en 09:15 uur te melden bij de Wedstrijdleiding en je inschrijfgeld (mits van toepassing) te voldoen.

De wedstrijd zal rond 10:00 aanvangen waarbij er rond 09:45 een rijders briefing zal zijn.

Niet of niet tijdig melden heeft tot gevolg dat de betreffende rijder niet zal deelnemen aan de wedstrijd.

Door inschrijving verklaart de rijder uitdrukkelijk dat de ingeschreven modelauto in alle opzichten voldoet aan de reglementen en volledig geschikt is voor deelname aan het betrokken evenement.

Deze aansprakelijkheid van de rijder wordt niet opgeheven door het goedkeuren van de modelauto door de Technische Commissaris.

Per klasse kan een deelnemer slechts met één auto inschrijven.

Deze auto mag gedurende het hele evenement slechts door deze deelnemer worden bestuurd. Ter controle hiervan kan de organisator het chassis van de modelauto (laten) merken.

### 3.7 Aanmelding

- De rijder meldt zich bij aankomst en bij voortijdig vertrek van het wedstrijdterrein aan respectievelijk af bij de wedstrijdleiding. De rijder dient uiterlijk één uur voor aanvang van de wedstrijd aanwezig te zijn.
- Iedere rijder is na aanmelding verplicht gevolg te geven aan de aanwijzingen van de officials.

### 3.8 Zend-apparatuur

- De rijder die een frequentie wenst te gebruiken conform Artikel 2.3.1 a), dient gebruik te maken van de door de wedstrijdleiding toegewezen frequentie. Het wisselen van frequentie is uitsluitend toegestaan op aanwijzing of na toestemming van de wedstrijdleiding.
- Bij gelijke frequenties van rijders, die frequenties gebruiken conform Artikel 2.3.1 a), in de zelfde (sub-)finale dient de laagst geplaatste rijder van frequentie te wisselen.
- Voor het wisselen van een frequentie conform Artikel 2.3.1 a), wordt maximaal tien minuten uitstel verleend.
- De organisator is te allen tijde verantwoordelijk voor een goede en droge, onder toezicht staande, opslag van de zenders tijdens het verloop van het evenement.
- Voor aanvang van de wedstrijd en onmiddellijk na afloop van elke heat of (sub-)finale dient de zender door de rijder te worden geplaatst in de bovengenoemde opslag.
- De zenders worden pas na afloop van het evenement aan de rijders teruggegeven. Alleen met nadrukkelijke toestemming van de wedstrijdleiding kan de rijder zijn zender voortijdig ophalen.
- De zender van een rijder mag uitsluitend zijn ingeschakeld tijdens het verrijden van de heat cq finale waaraan de rijder deelneemt of zou kunnen deelnemen. Inschakelen van de zender op andere momenten is uitsluitend toegestaan na uitdrukkelijke toestemming van de wedstrijdleider. Overtreding van dit gebod zal worden bestraft met onmiddellijke diskwalificatie voor de wedstrijd.

- Tijdens een heat of (sub-)finale mag een rijder alleen met zijn zender van de rijdersstelling af komen indien de zender is uitgeschakeld.
- Het is de rijder en zijn helper(s) niet toegestaan een mobiele telefoon aan te hebben staan op de rijdersstelling, in de pits of tijdens het baaninzetten. Het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden, in de pits of tijdens het baaninzetten wordt bestraft met 1 ronde aftrek van het resultaat van de heat/finale waarin cq. waarna de overtreding is geconstateerd.
- Het gebruik van zendapparatuur waarbij de ontvanger gegevens stuurt naar de zender is niet toegestaan. In de brandstofklassen is het sturen van gegevens naar de zender over de voedingsspanning van de ontvanger toegestaan.
- Een LiPo-accu mag uitsluitend als accu voor de ontvanger worden gebruikt indien de accu is gemonteerd in een 'hardcase' wanneer de accu buiten of aan de rand van het chassis is bevestigd. Indien de accu in de auto is bevestigd hoeft de accu niet gemonteerd te zijn in een 'hardcase', maar moet de houder van een amper flexibel materiaal zijn en mag geen gaten bevatten. In de pits mag de LiPo-accu uitsluitend buiten het bereik van brandstof en met behulp van een 'balancer' worden geladen.

## 3.9 Organisatie

### 3.9.1 Training

De organisator dient de dag voorafgaande aan de wedstrijd de mogelijkheid tot vrij trainen te geven. Het circuit dient van 11:00 uur tot 16:00 uur beschikbaar te zijn voor de rijders die deelnemen aan het evenement.

Tijdens de training zijn de reglementen conform Artikel 3.3 onverkort van toepassing.

Indien de wedstrijd bestaat uit verschillende klassen die gescheiden worden verreden, mag de organisator ervoor kiezen om de klassen gescheiden laten trainen.

De organisator dient tijdens de training een frequentiebord beschikbaar te hebben.

De rijders dienen gebruik te maken van het frequentiebord conform de aanwijzingen van de organisator.

### 3.9.2 Indeling

De wedstrijdleiding stelt in overleg met het bestuur de startvolgorde en de heatindeling vast.

De heatindeling is zoveel mogelijk overeenkomstig de actuele stand in het kampioenschap.

Aan indelingsverzoeken wordt indien mogelijk door de Wedstrijdleader gehoor gegeven. De startvolgorde dient voor de rijders zichtbaar te worden opgehangen.

De wedstrijdleiding verstrekt voorafgaand aan de heats en aan de finales aan elke deelnemer een drietal zelfklevende startnummers, waarbij het cijfer zwart en de achtergrond wit van kleur is. Deze nummers dienen gebruikt te worden zoals ze zijn uitgegeven: ze mogen dus niet worden uitgeknipt.

### 3.9.3 Heats

Tijdens de heats wordt gebruik gemaakt van de "EFRA-staggered" start.

Iedere auto die na het startsignaal voor de eerste keer de finishlijn passeert, start zijn eigen klok en begint zijn heat.

Het is gedurende de eerste loze ronde, tot men voor de eerste keer de finishlijn passeert, verboden te passeren of de baan af te snijden, behoudens race incidenten. Voor wagens die te laat starten gaat de klok lopen op het moment dat één wagen één volle echte ronde op de computer heeft staan.

Om zich te kwalificeren voor een (sub-)finale moet de rijder tenminste één tellende ronde hebben gereden.

Iedereen die zich kwalificeert krijgt punten voor het finale resultaat, ook al rijdt men niet in de betreffende finale.

### 3.9.4 Finales

Bij alle (sub-)finales wordt een Formule 1 Grid Start toegepast.

Een valse start bij een finale, d.w.z. het geheel of gedeeltelijk overschrijden van de voorste lijn van het startvak wordt bestraft met een "stop en go penalty".

Vanaf het 30-seconden signaal is de uitgang van de pitsstraat gesloten en mogen de auto's de pits niet meer verlaten. Na de start zal de wedstrijdleider de uitgang van de pits weer openen op een door hem te kiezen moment.

Negeren van de sluiting van de pitsstraat zal worden bestraft met een "stop en go penalty".

Auto's die niet voor de aanvang van de aftelprocedure aan de start zijn dienen uit de pits te starten, op voorwaarde dat aldus geen voordeel verkregen kan worden. De aftel procedure begint bij het "10" (seconden) signaal.

### 3.9.5 Uitstel

Uitstel wegens frequentieproblemen kan worden verleend voor alle finales.

Uitstel wegens technische redenen wordt alleen verleend voor de finale en de halve finales.

Per finale éénmalig en bedraagt maximaal 10 minuten.

Uitstel moet worden aangevraagd voordat de rijders naar de start worden geroepen (vóór het 30-seconden signaal).

Rijders, die een frequentie gebruiken conform Artikel 2.3,1 b), kunnen geen uitstel aanvragen wegens frequentieproblemen.

Met uitzondering van uitstel aangevraagd wegens frequentieproblemen, dient de betreffende rijder van de "elfde" plaats op de grid, dan wel 4 meter achter het 10e startvak, te starten.

### 3.9.6 Regen

Eén droge heat voor iedereen betekent dat alle heats tellen, dus ook de natte.

De droge heats hoeven niet in dezelfde serie te zijn verreden.

In het "kerstboomsysteem" wordt bij regen gedurende de sub-finales het klassement opgemaakt met ex-aequo's.

### **3.9.7 Pits**

Toegang tot de pits is uitsluitend voorbehouden aan officials, rijders en hun helpers van de desbetreffende heat of finale.

Zij dienen zich als zodanig te kunnen legitimeren.

Tijdens de heats is één helper per auto toegestaan.

Tijdens de (sub-)finales zijn twee helpers toegestaan.

Tijdens de heats en (sub-)finales dienen alle reparaties en het tanken in de pits of in het rennerskwartier te gebeuren.

Kleinigheden, zoals het bevestigen van een vleugel mogen door een baaninzetter terzijde van de baan gebeuren, mits andere rijders daardoor niet gehinderd worden.

Bij het verlaten van de pits, of het weer de baan oprijden vanuit de berm heeft het circuit verkeer voorrang.

Na het finishsignaal is de uitgang van de pitsstraat gesloten en mogen er geen auto's meer de pits verlaten.

### **3.9.8 Baaninzetten**

Het inzetten van uit de baan geraakte auto's en het terugbrengen van auto's waarvan de motor is afgeslagen, gebeurt door de rijders uit de voorgaande heat of (sub-)finale. Hiertoe gaan na iedere heat of (sub-)finale de betreffende rijders baaninzetten.

Bij de eerste heat beginnen de rijders uit de laatste heat met baaninzetten.

De baaninzettters dienen een door de wedstrijdleiding ter beschikking gesteld reflecterend hesje te dragen tijdens het uitvoeren van hun taak, indien beschikbaar.

Niet baaninzetten tijdens de heat zal bestraft worden met maximaal 1 ronde aftrek op de beste heatscore van die dag, maar wordt altijd bestraft met 10 strafpunten.

Voor de eerste (sub-)finales worden de baaninzettters aangewezen door de wedstrijdleiding, dit zijn bij voorkeur de direct geplaatste rijders. Bij niet baaninzetten tijdens de (sub-)finales vervalt het resultaat dat men in de laatste (sub-)finale heeft bereikt.

Rechtstreeks geplaatste rijders die niet baaninzetten bij de eerste (sub-)finales kunnen een start verbod opgelegd krijgen voor de finale en zodoende maximaal 10e worden in de betreffende finale.

Het is de rijder toegestaan een capabele vervanger te laten baaninzetten.

Of een vervanger al dan niet capabel is, is ter beoordeling van de wedstrijdleiding of scheidsrechter.

Er wordt aangenomen dat deze vervanger de nodige kennis van modelautoracen bezit. De baaninzettters moeten zo nodig voor de wedstrijd worden geïnstrueerd over het omgaan met de auto's.

Baaninzetters dienen op de hun aangewezen post te zijn vanaf het moment dat de baan open is voor de deelnemers aan de heat of (sub-)finale tot aan het moment dat de wedstrijdleiding alle deelnemers aan de heat of (sub-)finale heeft gefinished.

Baaninzetten is alleen toegestaan als de baaninzetters vanaf een veilige plaats kunnen werken. Mochten er te weinig baaninzetters aanwezig zijn is de wedstrijdleiding gemachtigd om andere baaninzetters aan te wijzen.

### **3.9.9 Technische keuring**

Zowel voor, tijdens, als na een heat of (sub-)finale heeft de wedstrijdleiding het recht auto's en zendapparatuur te controleren.

De technische controle moet worden uitgevoerd met de hulpmiddelen, gereedschappen en materialen die door MRM beschikbaar zijn gesteld.

Het gebruik van deze middelen dient overeenkomstig de handleiding of gebruiksaanwijzing te geschieden.

Wanneer een middel niet aanwezig of niet (meer) bruikbaar is, mag de Technisch Commissaris in overleg met en met instemming van de Wedstrijdleader en het bestuur een alternatief middel gebruiken.

Tijdens de technische controle kan het chassis van de auto worden gemerkt.

Een gemerkt chassis mag alleen worden vervangen door een ander chassis na toestemming van de wedstrijdleiding en na inlevering van het gemerkte chassis bij de wedstrijdleiding.

Na afloop van iedere heat en (sub-)finale levert iedere rijder zijn zender en auto in. Wagens of zenders die niet conform het reglement zijn verliezen het daarmee behaalde resultaat van die heat cq. verkrijgen de laatste plaats in de rangschikking van de (sub)finale.

Er is o.a. controle op de juistheid van de startnummers, gewicht, afmetingen en motorspecificaties.

De rijder heeft de verantwoordelijkheid de modelauto op het juiste tijdstip ter keuring aan te bieden. De rijder dient op verzoek de Technisch Commissaris behulpzaam te zijn bij de demontage van een onderdeel van de modelauto.

De rijder dient de aanwijzingen van de officials steeds stipt op te volgen.

De rijder van wie de modelauto, al dan niet naar aanleiding van een protest, een technisch onderzoek moet ondergaan, kan geen kosten of schadevergoeding vorderen van MRM, de officials en evenmin van de partij die een protest heeft ingediend.

Noch MRM, noch de officials zijn verantwoordelijk voor enige schade of gevolgen in verband met een keuring ontstaan.

### **3.9.10 Diskwalificatie**

Rijders die zich onsportief gedragen moeten door de Sportcommissaris verdere deelname worden ontzegd of moeten worden uitgesloten van het evenement.

Een rijder die zich naar het oordeel van de wedstrijdleiding schuldig maakt aan handtastelijkheden, onheuse bejegeningen en/of het gebruik van alcohol, middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden, stimulerende of verdovende middelen of die om andere fysieke of

psychische reden niet bekwaam kan worden geacht voor het besturen van een modelauto, moet door de Sportcommissaris worden uitgesloten van het evenement en onmiddellijk worden verwijderd van het circuit.

Jegens de rijder kan de Sportcommissaris het bestuur verzoeken om aanvullende maatregelen. Een rijder, die zich naar het oordeel van de wedstrijdleiding onbehoorlijk gedraagt na het betreden van de accommodatie, of waarvan de helper(s) of begeleider(s) zich naar het oordeel van de wedstrijdleiding onbehoorlijk gedragen na het betreden van de accommodatie, kan door de Sportcommissaris worden uitgesloten van het evenement en samen met zijn helper(s) en begeleider(s) onmiddellijk worden verwijderd van de accommodatie. Jegens de rijder kan de Sportcommissaris het bestuur verzoeken om aanvullende maatregelen.

De rijder die in enig document al dan niet opzettelijk een onjuiste verklaring heeft gedaan, kan door de Sportcommissaris uitgesloten worden van het evenement.

### **3.9.11 Officials**

Met de term *official* worden de volgende functionarissen aangeduid:

- sportcommissarissen;
- wedstrijdleaders;
- tijdwaarnemers;
- technische commissarissen;
- scheidsrechters.

Zij kunnen één of meer assistenten hebben.

*Noodzakelijk aanwezige officials:*

Ieder evenement heeft een wedstrijdleader. Wanneer de uitslag van het evenement geheel of gedeeltelijk door tijd wordt bepaald, is er minstens één Tijdwaarnemer aanwezig (bij kleine evenementen kan dit de wedstrijdleader zijn). Er is minstens één Technische Commissaris.

*Aanwijzing van officials:*

Het bestuur kan een official toewijzen aan wedstrijden.

*Benodigde kwalificaties:*

Wedstrijdleaders, Tijdwaarnemers en Technische Commissarissen dienen te beschikken over aantoonbare ervaring voor het onpartijdig uitvoeren van hun functie.

*Scheiding van functies:*

Een official mag geen andere functie uitvoeren dan die waartoe hij is aangewezen.

Een official mag niet deelnemen aan het evenement waarbij hij zijn functie uitoefent mits met toestemming van het bestuur.

### **3.9.12 Taken en bevoegdheden**

*Sportcommissaris:*

De Sportcommissaris heeft de hoogste bevoegdheid bij de interpretatie van de reglementen. Hij is voor de uitvoering van zijn functie uitsluitend verantwoordelijk verschuldigd aan het bestuur.

De verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de reglementen ligt volledig bij de Wedstrijdleader en niet bij de Sportcommissaris.



De Sportcommissaris is bevoegd straffen op te leggen.

De strafbevoegdheid van de Sportcommissaris strekt zich uit tot organisatoren, officials, rijders en helpers.

De Sportcommissaris heeft tijdens het evenement de volgende bevoegdheden:

- het doen van uitspraken betreffende ingediende protesten, met inachtneming van de reglementaire mogelijkheden van beroep;
- het opleggen van straffen en boetes bij overtredingen van de reglementen;
- het wijzigen van het aantal, volgorde en/of de samenstelling van de heats;
- het accepteren, weigeren of wijzigen van elke door een official voorgestelde correctie;
- het bepalen of een herstart plaats zal hebben;
- het uitspreken van uitsluiting;
- het wijzigen van de rangschikking;
- het ontzeggen van (verdere) deelneming in het geval - de rijder niet gerechtigd is deel te nemen; - hij van mening is dat deelneming gevaarlijk is; - de rijder zich onbehoorlijk gedraagt;
- de rijder zich aan bedrieglijke gedragingen schuldig maakt.
- het verwijderen of doen verwijderen van het wedstrijdterrein c.q. uit de wedstrijd van een rijder die weigert de aanwijzingen van een official op te volgen;
- het uitstellen of afbreken van de wedstrijd;
- het vaststellen van de winnaar in geval van ex aequo;
- te beslissen of na uitsluiting van een rijder de lager geklasseerden een plaats opschuiven.

#### *Wedstrijdleader:*

De Wedstrijdleader is verantwoordelijk voor het verloop van het evenement en het handhaven van de reglementen.

Iedere official, met uitzondering van de Sportcommissaris en de Scheidsrechter, is ondergeschikt aan de Wedstrijdleader.

Hij ziet erop toe dat iedere official tijdig op zijn post is, voorzien is van de benodigde hulpmiddelen en rapporteert de afwezigheid van een official aan de Sportcommissaris.

Hij instrueert iedere official en rijder door middel van een briefing.

Hij ontvangt protesten van rijders en stelt deze onmiddellijk ter beschikking van de Sportcommissaris.

Hij verzamelt de rapporten van de Tijdwaarnemer, de Technische Commissaris en de Scheidsrechter om de einduitslag te kunnen opmaken.

Wanneer aan het evenement geen Sportcommissaris is toegewezen, verkrijgt de Wedstrijdleader de taken en bevoegdheden van de Sportcommissaris uitgezonderd het opleggen van geldboetes, anders dan de in het reglement genoemde geldstraffen.

Wanneer aan het evenement geen Scheidsrechter is toegewezen, verkrijgt de Wedstrijdleader de taken en bevoegdheden van de Scheidsrechter. Indien wel een Scheidsrechter aanwezig is, kan deze de Wedstrijdleader verzoeken hem te ondersteunen in zijn taken.

*Tijdwaarnemer:*

Op instructie van de Wedstrijdleader start de Tijdwaarnemer de tijdmeting.

Hij stelt de tijd vast waar de rijder recht op heeft.

Hij ondertekent het tijdwaarnemingsrapport en overhandigt dit aan de Wedstrijdleader.

Tenzij anders opgedragen door de Wedstrijdleader doet hij geen enkele mededeling betreffende de tijdmeting aan anderen dan de Wedstrijdleader en Sportcommissaris.

*Technisch Commissaris:*

De Technisch Commissaris stelt de conformiteit van de modelauto aan de technische reglementen vast.

Dit kan zowel voorafgaand aan als tijdens het evenement geschieden.

Hij gebruikt hiervoor uitsluitend hulpmiddelen volgens artikel 3.9.9.

Op verzoek van de Wedstrijdleader stelt hij een rapport op, ondertekent dit en overhandigt het aan de Wedstrijdleader.

Tenzij anders opgedragen door de Wedstrijdleader doet hij geen enkele mededeling betreffende zijn bevindingen aan anderen dan de betreffende rijder, de Wedstrijdleader en de Sportcommissaris.

*Scheidsrechter:*

De Scheidsrechter observeert de wedstrijd.

Hij let in het bijzonder op het (rij-)gedrag van de rijders (en hun helpers) op en om de baan/circuit.

Hij ziet toe op de handhaving van de regels met betrekking tot sportiviteit, eerlijkheid, discipline etc.

De Scheidsrechter maakt gebruik van een door de organisator beschikbaar gestelde geluidsinstallatie opdat hij rechtstreeks de betrokken rijder kan waarschuwen.

De Scheidsrechter kan waarschuwingen uitdelen en indien daartoe aanleiding bestaat, stop en go penalty's.

Tevens kunnen 10 strafpunten wegens niet baaninzetten worden uitgedeeld. Deze strafpunten worden op de uitslagen lijsten in mindering gebracht op de behaalde wedstrijdpunten.

Op verzoek van de Wedstrijdleader stelt hij een rapport op, ondertekent dit en overhandigt het aan de Wedstrijdleader.

### **3.9.13 Tijdwaarneming**

Deelnemers dienen hun modelauto te voorzien van een persoonlijke transponder. Deze transponder en de telinstallatie moeten AMB compatible zijn.

Het is de verantwoordelijkheid van de rijder de transponder deugdelijk in/aan de auto te bevestigen en aan te sluiten volgens de voorschriften van de fabrikant van de transponder.

Indien de transponder niet is bevestigd of niet is aangesloten, wordt de auto niet geteld.

Het is de verantwoordelijkheid van de wedstrijdleiding de goede werking van de telinstallatie en van de transponders te controleren.

Indien tijdens de wedstrijd de transponder wordt verloren of niet meer wordt geteld, dient de wedstrijdleiding de rondes zo goed mogelijk handmatig bij te houden. De deelnemer verliest

zijn recht op protest tegen de tijdwaarneming indien blijkt dat de transponder niet volgens de voorschriften van de fabrikant is bevestigd en/of is aangesloten.

Bij een ernstige storing in het telsysteem kan de Wedstrijdleader aan de Sportcommissaris voorstellen om de lopende heat of finale opnieuw te starten.

### **3.9.14 Prijzen**

Als er prijzen zijn bij de wedstrijden dan zullen dit prijzen zijn voor de eerste drie rijders van de hoogste finale in elke klasse.

De prijsuitreiking vindt plaats uiterlijk 30 minuten nadat de laatste finale van de wedstrijddag verreden is, tenzij er een protest is ingediend tegen de uitslag van de laatste finale.

In dat geval zal de prijsuitreiking zo spoedig mogelijk na de beslissing op het protest plaatsvinden.

### **3.9.15 Strafmaatregelen**

Strafmaatregelen kunnen slechts worden toegepast als ze in het Algemeen Wedstrijd Reglement en/of het Sectiereglement zijn vermeld en zijn goedgekeurd door het bestuur.

Indien deze reglementen geen strafmaatregel noemen bij overtreding van een artikel, kan de overtreding worden bestraft met 20 strafpunten (brandstofklassen) respectievelijk 3 punten (electroklassen). Deze strafpunten zijn niet schrapbaar.

Alle straffen kunnen voorafgegaan worden door een waarschuwing, tenzij de overtreding van een dusdanig niveau is, dat niet kan worden volstaan met een waarschuwing.

Een rijder die drie keren bestraft is, wordt onmiddellijk verdere deelname aan de wedstrijd ontzegd.

Bij het geven van een officiële waarschuwing of straf moet zowel de reden als de gegeven straf duidelijk en verstaanbaar geformuleerd worden. Dit om onduidelijkheid te voorkomen.

De Sportcommissaris kan het bestuur adviseren om een deelnemer aan wie verdere deelname is ontzegd, te schorsen.

## **3.10 De modelauto's**

De voorschriften voor de modelauto's worden per klasse omschreven in het Sectiereglement.

## **3.11 Het circuit**

### **3.11.1 Afmetingen**

Minimum lengte: 200 meter

Minimum breedte tussen markeringen: 4 meter

Het verste punt van de baan mag ten opzichte van de rijdersstelling niet meer dan 60 meter zijn.

### **3.11.2 Aanleg**

Het oppervlak van de baan moet van asfalt zijn, overgangen dienen zo glad mogelijk te verlopen. Eventuele obstakels, zoals putten, bomen en lantaarnpalen dienen buiten de baan te blijven en mogen het uitzicht van de rijder niet belemmeren.

Het circuit moet voorzien zijn van een redelijke variatie aan grote en kleine bochten, zowel linksom als rechtsom. De rechte circuitdelen moeten verschillen in lengte.

### **3.11.3 Markering**

De breedte markering van de baan moet worden aangebracht met verf, tape of krijt met een minimale breedte van 5 cm.

### **3.11.4 Afzetting**

Het mag niet mogelijk zijn dat auto's in het publiek kunnen komen. De veiligheid van publiek, rijders en wedstrijdleiding dient door een functionele baanafzetting te allen tijde gewaarborgd te zijn. Er dient een afzetting te zijn die het haast onmogelijk maakt bochten af te snijden, of op andere delen van de baan te komen. Een afzetting kan bestaan uit planken, met zand gevulde brandslangen, rubberen slang, dots of autobanden. Deze dienen dusdanig te worden gemonteerd, of uitgelegd, dat wegschuiven zoveel mogelijk voorkomen wordt. Bij de keuze van de afzetting is de veiligheid van het publiek belangrijker dan het voorkomen van schade aan de modelauto's.

### **3.11.5 Start / Finish**

Op de baan moeten duidelijke start- en/of finishlijnen zijn aangebracht. De finishlijn dient te zijn aangebracht op de plaats van de (primaire) tellus.

Voor alle finales wordt gebruik gemaakt van een Formule 1 Grid Start. Hiertoe worden 11 startvakken aangebracht op de baan en wel zo dat de afstand tussen de auto's 1, 3, 5, enz. minimaal 4 meter bedraagt. Auto 2 staat minimaal 2 meter naast auto 1 en precies tussen 1 en 3 in enzovoorts.

### **3.11.6 Pits**

De pitsstrook ligt voor of terzijde van de rijdersstelling en na de finishlijn. Zij moet voorzien zijn van 10 genummerde vakken, waarin de helpers plaats moeten nemen. De pitsstrook dient afdoende afgeschermd te zijn van de rest van de baan. De in- en uitrit dienen tenminste 1 meter breed te zijn.

### **3.11.7 Rennerskwartier**

Het rennerskwartier ligt terzijde van de rijdersstelling en dient voorzien te zijn van voldoende overdekte werktafels voor alle deelnemers (minimaal 0,5 m<sup>2</sup> per rijder) en van 230 volt stroomvoorziening van voldoende capaciteit. Toegang tot het rennerskwartier is uitsluitend voorbehouden aan officials, rijders en hun helpers.

### **3.11.8 Geluidsinstallatie**

Een duidelijk verstaanbare (op rijdersstelling en in het rijderskwartier en de pitsstraat) geluidsinstallatie is een absolute voorwaarde.

### **3.11.9 Toegang**

Het bestuur, deelnemers, hun helpers en officials hebben gedurende het evenement vrij toegang tot het circuit.

### **3.11.10 Overige voorzieningen**

Adequate sanitaire voorzieningen dienen beschikbaar te zijn gedurende de tijd dat de accommodatie geopend is voor rijders, helpers, officials en publiek.

## **3.12 Slotbepaling**

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist het bestuur.  
Dit geldt ook voor de wedstrijdreglementen voor de sectie electro en brandstof.