

Reglement Brommersprint Genemuiden 2015

Inhoud

1. Algemeen reglement.....	5
1.1 Deelname en reglementen	5
1.2 Hulp verlenen bij opbouwen	5
1.3 Wedstrijden	5
1.4 Verloop wedstrijd	5
1.5 Aansprakelijkheid	5
2. Klassen.....	6
2.1 Definitie van klassen	6
2.2 Bestuur	7
3. Technisch reglement	7
3.1 Deelname.....	7
3.2 Controle	7
3.3 Rijder en machine.....	7
3.4 Het niet voldoen aan reglement.....	7
3.5 Verantwoording	7
4. Eindbeslissing.....	8
4.1 Wedstrijdleiding.....	8
5. Startbewijs, verzekering en aansprakelijkheid	8
5.1 Bezit donateurschap	8
5.2 Inhoud verzekering	8
5.3 Deelname.....	8
6. Deelnemers.....	8
6.1 Leeftijdsgrenzen.....	8
6.2 Gedrag	8
6.3 Verantwoording deelnemer	8
6.4 Opvolgen aanwijzingen.....	9
6.5 Deelname finales	9
6.6 Testrun.....	9
6.7 Doorschuiven finales	9
7. Inschrijven voor een wedstrijd.....	10
7.1 Inschrijving.....	10
7.2 Aankomst.....	10
7.3 Deelname aan meerdere klassen	10

7.4 Hoogte van inschrijfgeld	10
7.5 Sluiting van inschrijving	10
7.6 Startnummer	10
7.7 Rijden met een ander startnummer	10
7.8 Betalingsachterstand	10
7.9 Maximaal aantal startnummers	11
9. Wedstrijdbepalingen	11
9.1 Verloop van de wedstrijd.....	11
9.2 Finales per klasse	11
9.3 Uitslag bij overmacht.....	11
10. Startopstelling	11
10.1 Startopstelling tijdens kwalificaties.....	11
10.2 Startopstelling finale.....	11
10.3 Startopstelling finales	12
10.4 Niet deelnemen aan de finales	12
10.5 Uitslag bij meerdere DNF's of niet deelname aan finale	12
11. Startmethode.....	12
11.1 Starten met draaiende motor.....	12
11.2 Startsignaal	12
11.3 Startprocedure.....	12
11.4 Valse start	12
11.5 Valse start tijdens de finale	13
12. Tussentijdse stop.....	14
12.1 (tijdelijk) Stoppen van de wedstrijd.....	14
12.2 Regen	14
13. De winnaar en de uitslag	14
13.1 Niet geklasseerd.....	14
13.2 Beslissing van de winnaar.....	14
13.3 Uitslag	14
14. Klassement	15
14.1 Toekenning punten.....	15
14.2 Snelste tijden	16
14.3 Gelijk aantal punten	16
14.4 Schrapresultaat.....	16
15. Prijzen	17

15.1 Beschikbaarheid prijzen.....	17
15.2 Ontvangst van prijzen.....	17
15.3 Aanspraak op prijzen.....	17
16. Gedrag.....	17
16.1 Manoeuvres.....	17
16.2 Hinder.....	17
16.3 Eigen baan.....	17
16.4 Stilstaan op de baan.....	17
16.5 Bij pech of ongeval.....	17
16.6 Parc fermé.....	17
16.7 Reparaties.....	18
16.8 Verlaten van evenement/circuit.....	18
16.9 Burn-outs.....	18
17. Rennerskwartier.....	18
17.1 Rijden in het rennerskwartier.....	18
17.2 Gebruik van wedstrijd machines op nabij gelegen openbare weg.....	18
17.3 Gebruik van drugs en/of alcohol.....	18
17.4 Helpers.....	18
17.5 Brandblusser.....	18
18. Milieubescherming.....	19
18.1 Milieu en geluid.....	19
19. Straffen.....	19
19.1 Straffen.....	19
19.2 Diskwalificatie.....	19
20. Protesten.....	19
21. Algemeen Technisch Reglement.....	20
Artikel 1 - Algemene specificaties en voorwaarden.....	20
Artikel 2 - Rijwielgedeelte en frame.....	20
Artikel 3 - Algemeen motorisch reglement.....	21
Artikel 4 Kleding&Helm.....	23
22. Specifieke Technische reglementen.....	24

1. Algemeen reglement

Dit reglement is van toepassing op de NSSC-evenementen die door SBO verzorgd worden.

1.1 Deelname en reglementen

Bij deelname aan sprintwedstrijden en door het afsluiten van een NSSC-donateursschap conformeert een deelnemer zich aan dit reglement.

Dit reglement moet worden nageleefd door alle deelnemers en betrokkenen van NSSC-evenementen.

Om deel te kunnen nemen aan een evenement dient men een NSSC donateur te zijn en men moet in het bezit zijn van een jaarlicentie dan wel daglicentie.

1.2 Hulp verlenen bij opbouwen

Van iedere deelnemer wordt verwacht één maal per seizoen te helpen opbouwen en afbreken bij een wedstrijd.

1.3 Wedstrijden

De wedstrijden worden georganiseerd door of onder toezicht van de SBO.

1.4 Verloop wedstrijd

Een wedstrijd vindt plaats binnen een door de SBO afgebakend tijdsbestek van één of meerdere dagen. In dit reglement vallen onder het begrip “wedstrijd”:

- De sprints, te verrijden over één of meer runs.
- Alle andere activiteiten die samenhangen met het kunnen verrijden van de sprints, zoals de technische controle, het verblijf in het rennerskwartier en het verblijf elders op het circuit terrein en in de directe omgeving daarvan.

1.5 Aansprakelijkheid

De deelnemers kunnen noch SBO en haar officials, noch de organisator en haar medewerkers, noch enig andere deelnemer aan een demo/wedstrijd aansprakelijk stellen voor de gevolgen voortkomend uit de deelname.

Aansprakelijkheidsclaims van deelnemer, bestuurder, rijder, houder en eigenaar van het voertuig zijn van de verzekering uitgesloten, voor zover het ongeval of de schade niet op grove nalatigheid berust.

Bij aansprakelijkheidsclaims van deelnemer, bestuurder, rijder, houder en eigenaar van het voertuig onder elkaar en jegens de organisator zijn meeverzekerd voor personenschade.

Dekking bestaat echter uitsluitend als alle deelnemers een geldige afstandsverklaring met betrekking tot de aansprakelijkheid hebben ondertekend.

2. Klassen

2.1 Definitie van klassen

De volgende klassen komen aan de start:

2 automaat klassen voor o.a. Puch en Tomos.

- * STANDAARD AUTOMAAT 75A
- * XTREME AUTOMAAT 80B

4 Schakelklassen.

- * _SCHAKEL 50
- * SCHAKEL 70
- * PRO STOCK 90
- * SUPER STOCK 125

5 Scooterklassen.

- * SCOOTERSPORT 70
- * SCOOTER 70A
- * SCOOTER 70B
- * SCOOTER SPECIAL 80
- * SCOOTER SPECIAL 100

1 Extreme klasse voor Scooters, Schakelbrommers, Motorscooters en lichte motoren.

- * SUPER SPECIAL 200

2.2 Bestuur

De NSSC organisatie kan besluiten een wedstrijdklasse te beëindigen, maar moet dit bekendmaken vóór de eerste wedstrijd van het seizoen waarin deze klasse voor het laatst aan de start komt.

3. Technisch reglement

3.1 Deelname

Elke aan een wedstrijd deelnemende machine moet voldoen aan de regels, zoals gesteld in het Technisch Reglement voor NSSC - wedstrijden. Het al dan niet voldoen aan deze regels kan worden vastgesteld door de jury en/of de technische commissie.

Dit technisch reglement bestaat uit een Algemeen Technisch Reglement (ATR) en de daarbij behorende Specifieke Technische Reglementen (STR). Het ATR en de STR geven aan, aan welke eisen de machine, de kleding en de helm moeten voldoen.

3.2 Controle

Controle op naleving van het technisch reglement gebeurt ter plaatse door een technische commissie, bestaande uit door de NSSC aangewezen keurmeesters. Eén van de keurmeesters draagt tijdens de wedstrijddag de functie van hoofd technische commissie. Hij fungeert als coördinator en als aanspreekpunt van de technische commissie. Hij neemt altijd de eindbeslissing.

3.3 Rijder en machine

Elke machine moet voorafgaande aan deelname aan de wedstrijd zijn goedgekeurd door de technische commissie. De technische commissie kan ook op andere momenten tijdens de wedstrijd technische controles uitvoeren. Welke startnummers er voor de nacontrole moeten verschijnen, wordt bekend gemaakt voor het einde van de finales.

3.4 Het niet voldoen aan reglement

Het onttrekken aan de technische controle(s), zoals bedoeld in art. 3.3, of het niet voldoen aan het technisch reglement tijdens de wedstrijd, kan leiden tot diskwalificatie of een andere straf. Het besluit hiertoe wordt altijd genomen door de wedstrijdleiding.

3.5 Verantwoording

De deelnemer is altijd zelf verantwoordelijk voor het reglementair zijn van de machine en kan geen rechten ontlenen aan de technische keuring.

De keuring 's ochtends is voornamelijk een veiligheidskeuring. Het reglementair zijn van je voertuig is je eigen verantwoordelijkheid. Als je 's ochtends goedgekeurd wordt wil dat niet zeggen dat je reglementair bent voor de hele dag!

4. Eindbeslissing

4.1 Wedstrijdleiding

In alle gevallen die zich tijdens de wedstrijd voordoen en waarin dit reglement niet voorziet, beslist de wedstrijdleiding.

5. Startbewijs, verzekering en aansprakelijkheid

5.1 Bezit donateurschap

Deelnemers aan het kampioenschap moeten in het bezit zijn van een donateurschap die via WWW.NSSC.NL kan worden aangeschaft tegen het daarvoor geldende tarief, dit is mogelijk t/m de helft van de geplande wedstrijden.

Voorts moet een deelnemer zich per wedstrijd inschrijven.

Daginschrijvers nemen geen deel aan het kampioenschap.

5.2 Inhoud verzekering

In de Daglicentie is een WA-verzekering opgenomen. De deelnemer is zelf verantwoordelijk voor de benodigde overige verzekeringen (ziektelasten / ongevallen / zelfstandigenuitkering, enz.).

5.3 Deelname

Deelname geschiedt op eigen risico. De deelnemer, mede verantwoordelijk ten opzichte van derden, de SBO, de organisatoren en de officials als ook hun afgevaardigden en werknemers vrijwaren van alle kosten en declaraties, die zijn ontstaan in verband met een claim van derden, en van enige verplichting aan derden.

6. Deelnemers

6.1 Leeftijdsgrenzen

Voor alle klassen moet de deelnemer op 1 januari in het jaar van deelname de leeftijd van 14 jaar hebben bereikt. Andere leeftijden eerst in overleg met SBO en verzekering.

6.2 Gedrag

De deelnemer zal zich tegenover de andere deelnemers, hun helpers, het publiek, de organisatoren en de wedstrijdofficials gedragen zoals het een goed sporter betaamt. Dit geldt niet alleen tijdens het verrijden van trainingen en races, maar ook op alle andere momenten van het wedstrijdseizoen.

6.3 Verantwoording deelnemer

De deelnemer is altijd verantwoordelijk voor het gedrag van de bij hem of bij zijn team behorende helpers, en kan ook voor misdragingen van deze personen worden gestraft. Voor misdragingen van helpers van een team, kunnen meerdere deelnemers uit dat team worden bestraft. Dit geldt onder andere op de wedstrijddag zelf maar ook na of voor de wedstrijd in online of offline media.

6.4 Opvolgen aanwijzingen

Men moet altijd de aanwijzingen van dienstdoende officials opvolgen. Gebeurt dit niet, dan heeft een official de bevoegdheid om een straf op te leggen aan de persoon die zich hier niet aan houdt.

6.5 Deelname finales

Een deelnemer mag een reserve machine hebben, deze moet ten allen tijde voor de wedstrijd gekeurd zijn ivm reglement! Reservemachines zijn alleen toegestaan tijdens de kwalificatie!

Alle finales dienen gereden te worden met 1 en dezelfde machine!!

6.6 Testrun

Wanneer men een testrun op een andere deelnemer zijn/haar machine wil maken, moet dit eerst gemeld worden bij de tijdswaarneming/wedstrijdleiding, de wedstrijdleiding beslist dan of dit mogelijk is.

De eventuele tijd die de is ingeschreven.rijder dan neerzet, zal worden verwijderd uit de uitslag.

De machine

moet wel voldoen aan het specifieke reglement van de klasse waarvoor de rijder is ingeschreven.

6.7 Doorschuiven finales

Wanneer een rijder een diskwalificatie krijgt voor aanvang van de finales worden de finale plaatsen doorgeschoven om zo op 8 deelnemers uit te komen.

Wanneer een deelnemer niet kan deelnemen aan de finales, mag nr 9 van deze klasse de finale plaats invullen enzovoort, mits deze persoon tijdig aanwezig is, dus voordat zijn of haar klasse begonnen is met de finaleruns.

De rijder die niet aanwezig is krijgt dan de punten voor de 9^e plek.

Voorbeeld: Stel de nummer 1 komt niet opdagen voor de finales en er wordt doorgeschoven dan is nummer 1 automatisch nummer 9 wat betreft punten.

7. Inschrijven voor een wedstrijd

7.1 Inschrijving

Voor de deelname aan een wedstrijd is inschrijving noodzakelijk. Deze inschrijving vindt plaats op de wedstrijddag of vooraf via de internetsite www.nssc.nl of www.brommersprint-genemuiden.nl

7.2 Aankomst

Bij aankomst moet de deelnemer zich bij de inschrijving melden, het donateurschap tonen en het inschrijfgeld betalen.

7.3 Deelname aan meerdere klassen

Elke deelnemer met een jaarinschrijving mag deelnemen aan maximaal 2 klassen met 1 of 2 machines voor de 2^e klasse betaald de deelnemer een gereduceerd tarief.

7.4 Hoogte van inschrijfgeld

Het inschrijfgeld per wedstrijd wordt jaarlijks vastgesteld door het bestuur van SBO en wordt aan het begin van het seizoen bekend gemaakt aan de deelnemers.

Het is mogelijk dat bepaalde evenementen duurder zijn, maar dit wordt dan tijdig aangegeven.

7.5 Sluiting van inschrijving

De inschrijving sluit in principe 15 minuten voor aanvang van de te verrijden sprints met tijdsmeting (kwalificatie).

7.6 Startnummer

Het startnummer wordt vooraf, of ter plaatse bij de inschrijving, aan de deelnemer bekendgemaakt, en is bij een jaarinschrijving voor een heel seizoen aan klasse en deelnemer gebonden.

7.7 Rijden met een ander startnummer

Het is verboden om als deelnemer aan een wedstrijd deel te nemen met een startnummer, welke is toegewezen aan een andere deelnemer. Ook is het voor degene, aan wie een startnummer is toegewezen, verboden iemand anders te laten deelnemen aan een wedstrijd onder zijn startnummer.

7.8 Betalingsachterstand

Het bestuur kan een deelnemer die een betalingsachterstand heeft, in wat voor vorm dan ook, verdere deelname aan evenementen te allen tijde weigeren.

7.9 Maximaal aantal startnummers

Het bestuur kan besluiten het aantal uit te geven startnummers voor een klasse, en daarmee dus het aantal deelnemers dat in betreffende klasse mag deelnemen, te binden aan een maximum.

9. Wedstrijdbepalingen

Algemeen

9.1 Verloop van de wedstrijd

De sprintwedstrijd wordt in beginsel over vier kwalificatiesprints een 1/4, 1/2 en een finale verreden. Als daar aanleiding toe is kan de wedstrijdleider, in overleg met afgevaardigden van het bestuur en de organisatie, besluiten anders te laten verrijden.

9.2 Finales per klasse

De 1/4, 1/2 en 1/1 finale zullen verreden worden per klasse.

9.3 Uitslag bij overmacht

Indien er sprake is van overmacht kan de wedstrijdleiding, in overleg met afgevaardigden van het bestuur en/of organisatie, besluiten de eindstand te bepalen aan de hand van de kwalificatie of de laatst gereden finale per klasse.

10. Startopstelling

10.1 Startopstelling tijdens kwalificaties

In de kwalificatiesprints zal er geen startopstelling volgens enig klassement zijn.

10.2 Startopstelling finale

De startopstelling tijdens de finale sprints vindt plaats op basis van de 8 snelste tijden van iedere klasse. Beide banen dienen gebruikt te worden in de finales, tenzij de wedstrijdleiding anders bepaald met het oog op de veiligheid. Dit houdt dan in dat niemand op een eventueel afgesloten baan zal rijden. Een blokkade van een baan is bindend voor iedereen!

Wanneer een rijder het onverantwoord vindt om op een bepaalde baan te rijden is aan hem/haar de keus om niet deel te nemen. Hij/zij neemt hiermee bewust afstand van mogelijk te behalen punten.

10.3 Startopstelling finales

De startopstelling tijdens de finales is als volgt:

- De nummer 1 zal tegen de nummer 5 sprinten
- De nummer 2 zal tegen de nummer 6 sprinten
- De nummer 3 zal tegen de nummer 7 sprinten
- De nummer 4 zal tegen de nummer 8 sprinten

Het is toegestaan om in overleg met de wedstrijdleiding en de andere deelnemer te wisselen van startpositie.

10.4 Niet deelnemen aan de finales

Wanneer een rijder is gekwalificeerd voor de finales maar zich niet op tijd opstelt met zijn rijdende machine dan krijgt deze rijder automatisch de 8^e plaats toebedeeld of hij/zij wordt verder doorgeschoven wanneer een ander hem/haar vervangt.

10.5 Uitslag bij meerdere DNF's of niet deelname aan finale

Wanneer meer dan 1 rijder niet deelneemt aan de finale en/of tweemaal vals start (DNF) dan wordt de stand tussen deze rijders bepaald aan de hand van de laatst gereden kwalificatie of finale.

11. Startmethode

11.1 Starten met draaiende motor

Er wordt gestart met draaiende motor, waarbij de deelnemer zich op de machine bevindt.

11.2 Startsignaal

Een deelnemer mag pas vertrekken na het vertonen van het startsignaal.

11.3 Startprocedure

De startprocedure is als volgt:

1. De deelnemers rijden vanuit het parc fermé per startrij de sprintbaan op en rijden naar hun startplaats.
2. De deelnemers stellen zich op, op de aan hen toegewezen startplaats. Dit gebeurt op aanwijzing van een wedstrijdofficial.
3. Op de startlijn stelt de deelnemer zich op in de stage en pre stage waarna het startlicht geactiveerd wordt.
4. Wanneer het startlicht in werking is gesteld gaat het eerste gele licht aan aftellend tot aan het groene licht. Vanaf dat moment mogen de deelnemers aan hun run beginnen.

11.4 Valse start

Een deelnemer die tijdens de kwalificatiesprints een valse start maakt, dient door te rijden naar de finish. Deze run zal automatisch worden omgezet naar een DNF (did not finish).

11.5 Valse start tijdens de finale

Tijdens de finale runs mag er één valse start gemaakt worden per omloop. Bij een tweede valse start (DNF) van dezelfde deelnemer, zal deze uitgesloten worden van verdere deelname aan de finale runs.

In de $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ en de $1/1$ finale is het voor de rijder die geen valse start maakt toegestaan om een tijd neer te zetten terwijl zijn tegenstander een valse start maakt. Wanneer de rijder dit heeft gedaan staat de tijd en is er geen herkansing mogelijk. De rijder mag er echter ook voor kiezen zijn run af te breken. Hij heeft dan nog slechts 1 kans over aangezien zijn eerste run komt te vervallen.

12. Tussentijdse stop

12.1 (tijdelijk) Stoppen van de wedstrijd

De wedstrijd kan tussentijds worden gestopt. Alleen de wedstrijdleider neemt hiertoe de beslissing.

12.2 Regen

Wanneer op een droge baan wordt gestart en het tijdens de race gaat regenen, kan de race door de wedstrijdleiding worden gestopt. Wanneer de toestand van de baan constant is, dit is ter beoordeling van de wedstrijdleiding, kan opnieuw worden gestart.

13. De winnaar en de uitslag

13.1 Niet geklasseerd

Niet geklasseerd worden die deelnemers die een valse start maken.

13.2 Beslissing van de winnaar

Tijdens de ¼ finale gaan de 4 snelste (tijd) van de 8 rijders naar de ½ finale. Tijdens de ½ finale gaan de 2 snelste (tijd) van de 4 rijders naar de 1/1 finale. In geval van de 1/1 finale zal degene die de snelste tijd heeft neergezet, aangewezen worden als dagoverwinnaar in zijn klasse.

13.3 Uitslag

De uitslag wordt uiterlijk 30 minuten na beëindiging van de laatste run van de dag bekendgemaakt, tenzij er aanleiding toe is de uitslagen later bekend te maken. Dit ter beoordeling van de wedstrijdleiding.

14. Klassement

14.1 Toekenning punten

Per sprintwedstrijd worden, tellend vanaf de 1e plaats per klasse, de volgende punten toegekend:

Behaalde plaats	Aantal punten
1	30
2	27
3	25
4	23
5	21
6	20
7	19
8	18
9	17
10	16
11	15
12	14

13	13
14	12
15	11
16	10
17	9
18	8
19	7
20	6
21	5
22	4
23	3
24	2
25	1

Deze telling wordt per sprintwedstrijd toegepast voor zowel het dagklassement als het kampioensklassement en is van toepassing op alle klassen. Wanneer een deelnemer met een daglicentie tussen de 1^e en 24^e plaats is geëindigd wordt de puntentelling opgeschoven. Voorbeeld: daglicentie deelnemer is 8^e geworden, dan zal de 9^e plek (wanneer het geen daglicentie betreft) punten voor 8^e plaats krijgen, omdat de 8^e plaats vervalt.

14.2 Snelste tijden

Per sprintwedstrijd worden, vanaf de snelste tijd per klasse de volgende extra punten toegekend: snelste 3 punten, tweede 2 punten en de derde 1 punt. Deze telling wordt per sprintwedstrijd in de kwalificatie toegepast voor het kampioensklassement en is van toepassing op alle klassen.

14.3 Gelijk aantal punten

Als deelnemers in het eindklassement eindigen met een gelijk aantal punten, geldt het volgende voor het bepalen van de hoogste klassering:

1. het aantal eerste plaatsen
2. het aantal tweede plaatsen
3. het aantal derde plaatsen
4. de klassering in de laatste sprint.

14.4 Schrapresultaat

Bij meer dan 6 evenement in een seizoen wordt per deelnemer 1 resultaat/wedstrijd geschrapt voor het kampioensklassement. Bij minder dan 6 evenementen in een seizoen geldt per definitie geen schrapregeling.

15. Prijzen

15.1 Beschikbaarheid prijzen

Op basis van de resultaten van een wedstrijd wordt een wedstrijdklassement opgemaakt. In elke klasse wordt voor de eerste drie geëindigde deelnemers in het wedstrijdklassement een prijs beschikbaar gesteld.

15.2 Ontvangst van prijzen

Prijzen worden uitgereikt aan het einde van de wedstrijd en moeten op dat moment door de prijswinnaars persoonlijk in ontvangst worden genomen.

15.3 Aanspraak op prijzen

Als niet wordt voldaan aan art 15.2 dan is de aanspraak op de behaalde prijs verloren

16. Gedrag

16.1 Manoeuvres

Het is de deelnemers verboden oneerlijke, ongeoorloofde of gevaarlijke manoeuvres uit te voeren of dusdanig rijgedrag te vertonen dat andere deelnemers, officials, publiek of andere personen in gevaar worden gebracht of kunnen worden gebracht.

16.2 Hinder

Deelnemers mogen elkaar niet hinderen.

16.3 Eigen baan

Deelnemers dienen in hun eigen baan te blijven. Wanneer een deelnemer tijdens een run op de baan van de tegenstander terecht komt, zal zijn run automatisch worden omgezet in een DNF (did not finish).

16.4 Stilstaan op de baan

Het op de baan stilstaan of tegen de rijrichting inrijden is STRENG VERBODEN tenzij de wedstrijdleider anders doet besluiten. Wanneer men zich hier niet aan houdt leidt dit direct tot diskwalificatie.

16.5 Bij pech of ongeval

Bij pech of na een ongeval moet men de machine op een snelle en veilige manier van de sprintbaan verwijderen en de aanwijzingen van de baancommissarissen en/of officials opvolgen.

16.6 Parc fermé

Tijdens de wedstrijd mag uitsluitend in het parc fermé of daarvoor aangewezen ruimte:

- een deelnemer geassisteerd worden
- aan de machine gesleuteld worden
- de machine van brandstof worden voorzien. Het tanken mag alleen gebeuren met uitgeschakelde motor, met de rijder staande naast de machine. Bij het tanken dient een goedgekeurde milieumat gebruikt te worden.

Er mag dus per rijder maar 1 monteur aanwezig zijn binnen het parc ferme.

16.7 Reparaties

Buiten de sprints om mogen alleen in het rennerskwartier reparaties en aanpassingen worden uitgevoerd. Tijdens de finales mogen er reparaties en of aanpassingen uitgevoerd worden binnen het parc fermé binnen redelijke grenzen, maar dit mag de startopstelling en verloop van de finales niet hinderen.

16.8 Verlaten van evenement/circuit

Het is verboden het circuit te verlaten via een andere route dan via de daartoe aangewezen uitgang (pech en ongevallen uitgezonderd).

16.9 Burn-outs

“Burn-outs” het langdurig opwarmen van de band door deze te draaien over het asfalt met het behulp van de motor is niet toegestaan tenzij hier toestemming is gegeven door de wedstrijdleider.

In principe is het ALLEEN toegestaan te burnen tijdens en bij de startopstelling.

Alle schade veroorzaakt door burn-outs blijft te allen tijde de verantwoording van de deelnemer en zal indien gewenst door de organisatie ook door deze betreffende deelnemer vergoed moeten worden.

17. Rennerskwartier

17.1 Rijden in het rennerskwartier

Rijden in het rennerskwartier is verboden en zal direct bestraft worden met een diskwalificatie van de betreffende deelnemer.

17.2 Gebruik van wedstrijdmachines op nabij gelegen openbare weg

Het is verboden om met wedstrijdmachines gebruik te maken van een nabij de wedstrijd baan gelegen openbare weg.

17.3 Gebruik van drugs en/of alcohol

Gebruik van alcohol of drugs tijdens de wedstrijddag is verboden. Dit leidt direct tot een diskwalificatie.

17.4 Helpers

Per rijder mogen 2 helpers bij de start aanwezig zijn, indien dit nodig is.

17.5 Brandblusser

Het is verplicht om als rijder en/of team een 6KG schuimblusser in het bezit te hebben tijdens SBO wedstrijden. Deze dient te allen tijde binnen handbereik te zijn wanneer men aan de machine aan het sleutelen is.

18. Milieubescherming

18.1 Milieu en geluid

Het milieu op en rondom het circuitterrein moet worden gevrijwaard van vervuiling en hinder. Deelnemers en helpers moeten er voor zorgen dat:

Brandstof, smeermiddelen, ontvettings-, reinigings- en oplosmiddelen, remvloeistof en andere voor het milieu schadelijke middelen niet in de bodem terecht komen en/of in de lucht kunnen verdampen. Het gebruik van een goedgekeurde milieumat is verplicht. Geluidsinstallaties dienen op de juiste manier te worden gebruikt zodat geluidshinder wordt voorkomen en afvalstoffen op de voorgeschreven wijze worden gedeponeed.

19. Straffen

19.1 Straffen

Deelnemers moeten zich houden aan zowel het technische als het wedstrijdreglement van SBO die gelden voor het jaar waarin de sprintwedstrijd plaatsvindt. Houdt een deelnemer zich niet aan deze reglementen of verricht een deelnemer op een andere manier handelingen tijdens, vóór of na de wedstrijd waardoor de belangen van de SBO en haar medewerkers worden geschaad, dan kan bestraffing het gevolg zijn. Beroep kan alleen schriftelijk worden ingesteld bij het hoofdbestuur door partijen betrokken bij het protest. De termijn voor schriftelijk indienen van een beroep voor deelnemers is vastgesteld op 14 dagen na dagtekening van het schrijven waarin de straf is bekendgemaakt en uitsluitend met gebruikmaking van het doorvoor bestemde verweerschrift, ondertekend door het secretariaat. Indien beroep is ingesteld dan heeft dit geen schorsende werking van de straf tenzij op verzoek van de indiener het Hoofdbestuur anders mocht beslissen.

19.2 Diskwalificatie

Een diskwalificatie betekent dat de punten die de rijder de betreffende wedstrijd heeft behaald komen te vervallen.

20. Protesten

Protesten betreffende gedragingen van collega coureurs tijdens de wedstrijd dienen door de benadeelde deelnemer zelf te worden ingediend. Protesten op technisch gebied dienen te worden ingediend met de hiervoor vastgestelde borgsom van € 50,-.

Protesten moeten schriftelijk met een officieel formulier- verkrijgbaar bij de wedstrijdleiding op de wedstrijddag worden ingediend tot maximaal 30 minuten na afloop van de laatst verreden sprint. Protest indienen is voorbehouden aan: deelnemers en bestuurders van de organiserende vereniging.

Voor minderjarigen dienen protesten te worden ingediend door ouder of voogd. Protesten tegen cilinderinhoud en op technische gebied dienen te worden ingediend met een borgsom van: € 50,00 per geval voor tweetaktmotoren; € 100,00 per geval voor viertaktmotoren. Het niet voldoen aan genoemde formaliteiten m.b.t protesten leidt niet automatisch tot niet-ontvankelijkheid van het protest.

Het bestuur is vrij ook protesten te behandelen die niet voldoen aan alle formele vereisten, een en ander ter beoordeling van het bestuur. Protesten dienen uiterlijk 14 dagen na het voorval te zijn ingediend. Ingediende protesten kunnen niet meer ingetrokken worden, en dienen te allen tijde door de Strafcommissie behandeld te worden.

Het losmaken van de cilinderkop dient door of in het bijzijn van de deelnemer plaats te vinden onder toezicht van een door beide partijen te aanvaarden deskundige op de dag van de wedstrijd na de laatste manche. Blijkt na meting dat het protest ongegrond is dan wordt de borgsom van € 50,00 of € 100,00 aan de bezitter van de machine uitgekeerd; in het andere geval wordt de borgsom gerestitueerd. Medewerking weigeren leidt automatisch tot toewijzing van het protest. Op constatering van overschrijding van de cilinderinhoud volgt diskwalificatie. Voor de maximaal toegestane cilinderinhoud: zie technisch reglement.

21. Algemeen Technisch Reglement

Artikel 1 - Algemene specificaties en voorwaarden

1. Elk scooter/brommer moet voor deelname goedgekeurd worden door de technische Keuring volgens het voorgeschreven reglement.
2. Het gebruik van koelvloeistof is verboden. Als koelmiddel mag uitsluitend water gebruikt worden.
3. Geen enkele deelnemende scooter/brommer mag uitstekende (scherpe) delen bevatten en geen enkel vloeistoflek vertonen.
4. Tanken is verboden met draaiende motor en alleen toegestaan in combinatie met het gebruik van een milieumat.
5. De rijder is zelf verantwoordelijk voor het naleven van het technisch reglement met betrekking tot zijn/haar machine. Wanneer na een wedstrijd blijkt dat de machine niet reglementair was tijdens deelname aan de wedstrijd, kunnen hier achteraf nog straffen voor opgelegd worden.

Artikel 2 - Rijwielgedeelte en frame

1. Het frame mag verstevigd worden. Versteviging tussen de zitting en het stuur (zogenaamde 'framebuizen') zijn toegelaten.
2. Keuze en montage van voorvork, velgen, vering en remmen zijn vrij. Indien het in deze klasse toegestaan is.
3. De gashendel moet zelfsluitend zijn. Het gebruik van snelgas is toegestaan. De gashendel moet dichtslaan zonder enige hulp.
4. Remhendels moeten in goede staat verkeren. Geen scherpe uiteinden. Remhendels volledig gemaakt van plastic zijn niet toegestaan.
5. Voor- en achterrem moeten goed werkend zijn en mogen geen klemming vertonen. De remmen moeten dusdanig werken dat het niet mogelijk is de machine door de remmen heen te duwen.
6. Bandenkeuze is vrij, maar moeten in goede staat verkeren, de velgen moeten voldoende veilig zijn voor de snelheden die behaald worden.
7. Het balhoofd mag geen speling of dode punten vertonen.
8. De draairuimte van het stuur moet voldoende zijn om correcties te maken bij situaties waarbij de machine van richting moet veranderen. De technische commissie beoordeelt of de draai ruimte van de voorvork / stuur voldoende is.
9. Uitvoering van het stuur is vrij.
10. De velgen die gebruikt worden moeten scooter, brommer, kart of motorvelgen zijn, Bij gebruik van fietswielen dienen deze voldoende solide te zijn in overeenstemming met de te behalen snelheid, de hoogte van band/velg dient voldoende te zijn om in de sensoren te staan.
11. Velgen dienen minimaal 10 inch in diameter te zijn. Tenzij anders aangegeven in het STR.

12. Velgen mogen afgedraaid worden en/of uitgefreesd, maar mogen geen barsten of scheuren vertonen.
13. Het rijwielgedeelte, inclusief alle wijzigingen hieraan mogen de veiligheid niet negatief beïnvloeden. Bij twijfel is dit altijd ter beoordeling van de technische commissie.
14. Kabels dienen veilig te zijn weggewerkt en mogen niet dusdanig loshangen dat dit gevaar op kan leveren tijdens het berijden van de machine. Deze mogen de grond niet raken.
15. Het frame moet afkomstig zijn van een origineel scooter/brommer frame. De hoofdbuis van het balhoofd tot de motorblok ophanging dient afkomstig te zijn van het originele frame. Een uitzondering hiervoor geldt in de Scooter Special 80, Scooter Special 100 en Super Special, Pro Stock 90, Super Stock 125, Extreme Automaten.

Artikel 3 - Algemeen motorisch reglement

1. Borgen is verplicht voor alle machines die deelnemen aan SBO sprint wedstrijden. Onder borgen wordt verstaan: het voorkomen van loslopen door gebruikmaking van metalen draad met een dikte van minimaal 0,6 mm.

Het gebruik van splitpennen wordt beschouwd als borgen. Het gebruik van zelfborgende moeren en van producten zoals Loctite wordt niet beschouwd als borgen omdat de goede werking daarvan niet zonder demontage kan worden vastgesteld bij de technische keuring.

Alle vuldoppen, pluggen, bouten en moeren die bij het loslopen olie lekkage kunnen veroorzaken moeten worden geborgd.

Remmen moeten worden geborgd, Indien er op een machine trommelremmen aanwezig zijn moeten deze zo geborgd worden, dat deze niet kunnen loslopen.

Wielen moeten zijn geborgd. Tijdens de ochtendkeuring mag er geen afdek materiaal over de borging zitten.

2. Borgdraad moet gevlochten zijn, anders is de werking van de borging niet optimaal.
3. Carburator (grootte, merk, type en aantal) is vrij.
4. Er mag maar één cilinder gemonteerd zijn met uitzondering van de Superspecial 200 klasse.
5. Keuze en montage van ontsteking, krukas, drijfstang en lagers is vrij. De totale cilinderinhoud per klasse mag echter niet overschreden worden. De inhoudsberekening volgens de formule $0,785 \times D \times D \times S$ (waarbij S staat voor Slag en D voor Boring) Bijv. $0,785 \times 47,6 \times 47,6 \times 45 : 1000 = 80,037 \text{cc}$ de vooropgestelde inhoud per klasse mag met 0,049cc overschreden worden.
6. Keuze en montage van de uitlaat is vrij. Gebruik van een goedwerkende demper is verplicht. Voor scooters is de bevestiging met behulp van een ophangbeugel aan het carter verplicht.
7. Een geluidsproductie van meer dan 110 decibel, gemeten op 3 meter afstand van de uitlaatdemper, is niet toegestaan.
8. Het transmissiegedeelte is vrij, maar de originele werking mag niet gewijzigd worden (bijv. van automaat naar geschakeld). Draaiende delen moeten volledig afgeschermd worden.
9. Kabels en leidingen mogen geen beschadigingen of klemming vertonen.
10. Keuze van brandstof en olie is vrij, denk aan super 98, aral 102, panta, sunoco racebenzines Lachgas is alleen toegestaan in de klasse waarin dit vermeld is [superspecial]
11. Keuze van het motortype 2takt of 4takt is vrij, bij 4takt mag 2x de cilinderinhoud gebruikt

- worden die in de klasse voorgeschreven worden en is de krukasslag vrij, voor scooterarters geldt dat lange of korte uitvoeringen beide als gehomologeerd worden gezien.
12. Carburateur-overloop-openingen en -slangen moeten uitmonden in de airbox of in een apart reservoir.
 13. Het motorgedeelte inclusief alle wijzigingen hieraan mogen de veiligheid niet negatief beïnvloeden. Bij twijfel is dit altijd ter beoordeling van de technische commissie.
 14. Draaiende delen moeten deugdelijk en stevig zijn afgeschermd, op een manier waardoor deze niet meer bereikbaar zijn voor lichaamsdelen. (Bij een kettingoverbrenging moeten de grijpkanten van de tandwielen afgeschermt worden).
 15. De ontsteking dient geheel afgedekt te zijn, er mag een minimale opening zijn voor een externe starter.
 16. De overbrenging moet afgeschermd worden met een deksel die van stevig materiaal gemaakt is. Dit is ter beoordeling van de technische commissie.
 17. Een dodemansknop is verplicht voor alle machines die deelnemen aan sprint wedstrijden. De voorkeur gaat uit naar een killswitch de luxe het type met het vorkje.

Voor de duidelijkheid De dodemansknop dient goed te functioneren!

Artikel 4 Kleding&Helm

1. Kledij die het volledige lichaam bedekken is verplicht. Er mag dus op geen enkele manier huid zichtbaar zijn. (Buiten de nek, enkels en polsen.) Ook niet door de bodyprotector heen. De voorkeur gaat uit naar een lederen overall (racepak). Anders is een jas of bodyprotector met harde protectie toegestaan. Een bodyprotector of jas moet voorzien van harde protectie in schouders en ellebogen.
2. Het dragen van een stevige broek is verplicht (bij voorkeur een motorbroek).
3. Stevige handschoenen met harde protectie (bij op z'n minst de knokkels) zijn verplicht. De voorkeur gaat uit naar lederen "race" handschoenen.
4. Het dragen van een deugdelijke helm tijdens het rijden is verplicht. Deze dient te zijn voorzien van een geldig keurmerk (ECE).De helm mag geen breuken of barsten vertonen en moet dus in goede staat verkeren. Een integraalhelm is verplicht,het vizier mag niet zodanig bekrast zijn dat het zicht wordt beïnvloed. Deze dient voor aanvang van iedere wedstrijd ter keuring aangeboden te worden bij de technische commissie.

***Cross/pot/jet/systeemhelmen zijn NIET toegestaan**

22. Specifieke Technische reglementen

STANDAARD AUTOMATEN 75B

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 75 cc; alleen luchtkoeling is toegestaan
2. De krukasslag dient standaard te zijn.
3. De carburateurdoorlaat is vrij; de inlaat dient zich op de cilinder te bevinden.
4. Elke vorm van automatische aandrijving **met maximaal 1 versnelling**, behalve variomatic, is toegestaan. De werking en bediening dient echter standaard te zijn. Koppelingsdelen mogen worden vervangen. Alles dient goed te worden afgeschermd.
5. De remmen mogen vervangen worden door exemplaren van een andere gehomologeerde brommer, de keuze van de remvoering of remblokken is vrij.
6. Van de voorvork mag het inwendige worden aangepast. Versteving door toevoeging van materiaal is toegestaan.
7. De achtervork mag vervangen of star uitgevoerd worden en maximaal 15cm verlengd.
8. Het standaard frame mag (mits deugdelijk) worden verstevigd door toevoeging van materiaal. Achterzijde frame mag aangepast worden, achterbrug dient gemonteerd te zijn aan de originele schokbrekerbevestiging of aan het onderste zadelpengat.
9. Het uiterlijk van het voertuig moet lijken op de gehomologeerde bromfiets, ook is de minimale wielmaat 14inch, en voorspatbord en originele zitpositie is verplicht, verlagen van zitpositie is toegestaan houd echter rekening met punt 8.
10. De originele tank dient gebruikt te worden.

Lassen aan carter is in de std aut klasse niet toegestaan.

XTREME AUTOMATEN 80A

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 80 cc; vloeistofkoeling is toegestaan.
2. De krukasslag dient standaard te zijn.
3. De carburateurdoorlaat is vrij, evenals het inlaatsysteem.
4. Elke vorm van automatische aandrijving, behalve variomatic, is toegestaan. Meerdere automatische versnellingen zijn toegestaan, doch de werking en bediening dient standaard te zijn. Koppelingsdelen mogen worden vervangen. Alles dient goed te worden afgeschermd.
5. De gehele voor - en achterrem, of onderdelen daarvan, mogen vervangen worden. Remmen dienen goedwerkend en deugdelijk geconstrueerd te zijn.
6. De voorvork, of onderdelen daarvan, mag worden vervangen, mits alles deugdelijk is geconstrueerd.
7. De frameconstructie is vrij. De keuze van spatborden, tank, zitje en evt. stroomlijn is vrij. Genoemde onderdelen dienen deugdelijk van constructie te zijn.

Lassen aan carter is in extreme aut klasse toegestaan

In de schakelklasse wordt deelgenomen met schakelbrommers die ook op schakelbrommers moeten lijken, dit wordt bereikt door een origineel frame te gebruiken, minimaal 16 inch wielen en beplating te monteren.

Wil je extremer kijk dan eens bij het ProStock reglement.

SCHAKEL 50 & SCHAKEL 70

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 50 en 72cc.
2. De krukasslag moet origineel blijven.
3. Keuze van ontsteking is vrij. Gebruik van een quickshifter is toegestaan, Het schakelsysteem dient voor de rest de originele werking te houden.
4. Het inlaatsysteem (zuigersturing, membraan, roterend) mag niet worden gewijzigd. De inlaat mag worden aangepast om een groter membraan te plaatsen. Het pasvlak op het carter dient de originele hoek te behouden ten opzichte van het cilinder pasvlak. Het gebruik van een wig om dat te compenseren is toegestaan. Membraangestuurd moet membraangestuurd blijven. Zuigergestuurd dient zuigergestuurd te blijven.
5. De carters mogen worden aangepast om plaatsing van een andere versnellingsbak (max. 6 versn.) Het blok dient uitsluitend ontwikkeld te zijn voor een bromfiets. Fabriekscross of raceblokken zijn uitgesloten van deelname. Aan de carters mag niet gelast worden, devcon of vergelijkbare producten kunnen gebruikt worden. Inwendig mag het carter bewerkt worden.
6. De cilinderkeuze is vrij. Een pasplaat mag gebruikt worden. Een pasplaat aan het carter lassen is niet toegestaan. De cilinderhoek dient origineel te blijven.
7. De voorvork mag worden aangepast en verlicht. De voorvork dient van het gehomologeerde model te zijn, de minimale veerweg bedraagt 10mm.
8. Het principe van de werking van het achterveersysteem mag niet worden gewijzigd (dus bijv. geen monoshock als origineel stereoshock aanwezig is). De minimale veerweg van de schokbreker bedraagt 10mm, gemeten vanuit hart as.
9. Het frame mag lichter gemaakt worden of verstevigd waar nodig.
10. Het uiterlijk van het voertuig moet lijken op dat van een bromfiets, de volgende kuipdelen zijn minimaal verplicht: Tankkap – Voorspatbord – Achterkap en achterspatbord.
11. De wielen en remmen mogen vervangen worden door exemplaren van een andere brommer, de keuze van de remvoering of remblokken is vrij. Ook is de minimale wielmaat 16inch.
12. Frame, voorvork, motorblok en achterbrug dient bij elkaar te horen als zijnde gehomologeerd.
13. De achterbrug mag lichter gemaakt worden, maar mag niet vervormen/torderen bij de keuring. Wielbasis mag niet verlengd worden.

Lassen aan carter is in de 50/70 schakel niet toegestaan

PRO STOCK 90

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 94cc.
2. De carburateurdoorlaat is vrij, evenals het inlaatsysteem.
3. De carters mogen worden bewerkt echter dienen de krukaslagerpassingen van het originele blok gebruikt te worden. Ook mogen carters gebruikt worden van 80cc motoren waarvan ook een 50cc bromfiets bestaat, bijv. mb80/ks80/dt80 etc. Fabriekscross/raceblokken zijn uitgesloten.
4. De gehele voor- en achterrem, of onderdelen daarvan, mogen vervangen worden. Remmen dienen goedwerkend en deugdelijk geconstrueerd te zijn.
5. De voorvork, of onderdelen daarvan, mag worden vervangen en star uitgevoerd, mits alles deugdelijk is geconstrueerd.
6. De achterbrug mag worden vervangen of gewijzigd, mits deugdelijk geconstrueerd. Het principe van de werking van het achterveersysteem mag worden gewijzigd. De achterbrug mag ook als vaste constructie uitgevoerd worden.
7. De frameconstructie is vrij. De keuze van spatborden, tank, zitje en evt. stroomlijn is vrij. Genoemde onderdelen dienen deugdelijk van constructie te zijn.
8. Wheelybar is in deze klasse toegestaan.

Lassen aan het blok is in de pro stock toegestaan.

Voor de schakelklassen geldt dat ook Pitbikes als gehomologeerd worden gezien. Uiterlijk dient te lijken op de gehomologeerde Masai pitbike, minimale wielmaat is 10inch.

SUPER STOCK 125

1. De carburateurdoorlaat is vrij.
2. De maximale cilinderinhoud bedraagt 133cc (i.v.m. Athena 57 mm)
3. De versnellingsbak mag worden veranderd, waarbij het maximaal toegelaten aantal versnellingen 6 bedraagt. Wanneer het blok niet standaard is uitgerust met een 5 of 6 versnellingen, mogen carters aangepast worden om plaatsing van een 5- of 6- versnellingsbak mogelijk maken. De in- en uitlaatconstructie is vrij.
*Het blok dient in de Super Stock-klasse uitsluitend standaard ontwikkeld te zijn voor **Honda MB/X-MT/X 80** cc (lucht/watergekoeld). Fabrieks cross/raceblokken zijn uitgesloten van deelname.
4. De gehele voor- en achterrem, of onderdelen daarvan, mogen vervangen worden. Remmen dienen goedwerkend en deugdelijk geconstrueerd te zijn. Wielen dienen minimaal 16 inch te zijn.
5. De voorvork mag star uitgevoerd zijn.
6. De achterbrug mag worden vervangen of gewijzigd, mits deugdelijk geconstrueerd. Het principe van de werking van het achterveersysteem mag worden gewijzigd. De achterbrug mag ook als vaste constructie uitgevoerd zijn.
7. De frameconstructie is vrij. De keuze van spatborden, de tank en zitje is vrij. Het toevoegen van stroomlijnen is toegestaan. Genoemde onderdelen dienen deugdelijk van constructie te zijn

lassen aan carter is toegestaan

SCOOTERSPORT

1. De scooter moet voldoen aan het algemeen technisch reglement.
 2. Niet-vermelde onderdelen in het algemeen reglement mogen niet veranderd worden.
 3. De cilinderinhoud mag de 70cc niet overschrijden.
 4. Beplating (en het wel of niet gebruiken daarvan) is vrij. Echter dienen wel gevaarlijke uitstekende delen als gevolg van het niet monteren van een kappenset te worden beschermd.
 5. Het motorblok en het type is vrij.
 6. Wijzigingen aan het originele scooterframe zijn toegestaan mits de constructie goed en veilig is.
 7. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse niet toegestaan.
 8. De vering aan de achterzijde en het type daarvan is vrij, vering niet verplicht.
 9. Het minimale gewicht van rijder (inclusief beschermende kleding) en machine is 140kg.
 10. Aan het eind van het seizoen dient de top3 van het klassement te promoveren naar een andere klasse binnen de competitie.
 11. Voetsteunen moeten inklapbaar zijn of minimaal 25mm in doorsnede zijn, het uiteinde moet voorzien zijn van een teflon/rubber dop en het geheel dient deugdelijk ontworpen te zijn.
 12. Er dient een scootercilinder gemonteerd te worden. Dit betekent dus een cilinder die specifiek voor dit type motorblok ontworpen is.
- Lassen aan motor/carter is niet toegestaan.**

Scooter 70A

1. De scooter moet voldoen aan het algemeen technisch reglement.
 2. Niet-vermelde onderdelen in het algemeen reglement mogen niet veranderd worden.
 3. De cilinderinhoud mag de 70cc niet overschrijden.
 4. Elke scooter moet zijn voorzien van volledige beplating met uitzondering van de stuurbeplating en helmbak. De voorkap moet meer als 50% intact blijven. 75 % van de beplating moet gelijkend zijn zoals het originele gehomologeerde model. De Materiaalkeuze is hierin vrij.
 5. het motorblok moet van het originele gehomologeerde model zijn. Waarbij koeling, bouwjaar en type trommel- of schijfrem geen invloed hebben op de homologatie.
 6. Wijzigingen aan het frame en/of motorblok mogen de wielbasis niet veranderen ten opzichte van het originele gehomologeerde model. Een wielbasis korter als het originele gehomologeerde model is toegestaan.
 7. Wijzigingen aan het originele subframe zijn toegestaan mits het motorblok de originele gehomologeerde positie behoudt.
 8. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse niet toegestaan.
 9. Voetsteunen moeten inklapbaar zijn of minimaal 25mm in doorsnede zijn, het uiteinde moet voorzien zijn van een teflon/rubber dop en het geheel dient deugdelijk ontworpen te zijn.
 10. De stuurhoogte moet minimaal 60 cm zijn, dit wordt gemeten vanaf de grond tot aan de onderkant van de handvaten.
- Lassen aan carter is niet toegestaan**

Scooter 70B

1. De scooter moet voldoen aan het algemeen technisch reglement.
2. Niet-vermelde onderdelen in het algemeen reglement mogen niet veranderd worden.
3. De cilinderinhoud mag de 70cc niet overschrijden.
4. Elke scooter moet zijn voorzien van volledige beplating met uitzondering van de stuurbeplating en helmbak. De voorkap moet meer als 50% intact blijven. 75 % van de beplating moet gelijkend zijn zoals het originele gehomologeerde model. De Materiaalkeuze is hierin vrij.
5. het motorblok moet van het originele gehomologeerde model zijn. Waarbij koeling, bouwjaar en type trommel- of schijfrem geen invloed hebben op homologatie.
6. Wijzigingen aan het frame en/of motorblok mogen de wielbasis niet veranderen ten opzichte van het originele gehomologeerde model. Een wielbasis korter als het originele gehomologeerde model is toegestaan.
7. Wijzigingen aan het subframe zijn toegestaan mits het motorblok de originele gehomologeerde positie behoudt.
8. De eventuele vering aan de achterzijde en het type daarvan is vrij.
9. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse niet toegestaan.
10. Het minimale gewicht van rijder (inclusief beschermende kleding) en machine is 140kg.
11. Voetsteunen moeten inklapbaar zijn of minimaal 25mm in doorsnede zijn, het uiteinde moet voorzien zijn van een teflon/rubber dop en het geheel dient deugdelijk ontworpen te zijn.
12. De stuurhoogte moet minimaal 60 cm zijn, dit wordt gemeten vanaf de grond tot aan de onderkant van de handvaten.
13. Hoek vd cilinder dient als std te zijn.

Lassen aan carter is niet toegestaan

Scooter Special 80

1. De machine moet voldoen aan het algemeen technisch reglement.
2. Niet-vermelde onderdelen in het algemeen reglement mogen niet veranderd worden.
3. 80cc, max. 1 cilinder welke gemonteerd dient te worden met de originele tapeindsteek.
4. De wielbasis mag maximaal 1800mm bedragen.
5. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse toegestaan.
6. Voetsteunen moeten inklapbaar zijn of minimaal 25mm in doorsnede zijn, het uiteinde moet voorzien zijn van een teflon/rubber dop en het geheel dient deugdelijk ontworpen te zijn.
7. Carters dienen als orgineel te zijn, binnenzijde bewerken toegestaan, cilinderhoek dient als standaard te zijn.
8. Hoek aanpassen is alleen toegestaan aan het membraanhuis

Lassen is beperkt tot membraanhuis en als het noodzakelijk is de spoelers. (om sommige cilindermodellen te laten afdichten)

Scooter Special 100

1. De machine moet voldoen aan het algemeen technisch reglement.
2. Alle onderdelen mogen veranderd worden zolang de veiligheid niet negatief wordt beïnvloed.
3. Beide carterdelen dienen als gehomologeerd te zijn, in deze klasse worden aftermarket carters als gehomologeerd gezien, bijv. Malossi/2fast4race/Cristofolini
4. 100cc, max. 1 cilinder.
5. Wijzigingen aan het originele frame, zelfbouw en aanpassing van de wielbasis en zithoogte is toegestaan indien de constructie goed en veilig is.
6. Het gebruik van lachgas is niet toegestaan in deze klasse. De kit mag ook niet gemonteerd zijn.
7. De constructie van de spatborden, kuip, kappen, tank en zitje is vrij.
8. Het gebruik van mechanische drukvulling is niet toegestaan.
9. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse toegestaan.
10. Voetsteunen moeten inklapbaar zijn of minimaal 25mm in doorsnede zijn, het uiteinde moet voorzien zijn van een teflon/rubber dop en het geheel dient deugdelijk ontworpen te zijn.
11. In deze klasse mag er gereden worden met een andere achtervelg die geproduceerd is voor een motorvoertuig welke geschikt is voor de snelheden die worden behaald in deze klasse.
12. Het minimale gewicht van rijder (inclusief beschermende kleding) en machine in deze klasse is 120 kg.
13. Cilinderhoek dient als origineel te zijn.
14. Hoek aanpassen van membraanhuis toegestaan

**Lassen is beperkt tot membraanhuis en als het noodzakelijk is de spoelers.
(om sommige cilindermodellen te laten afdichten)**

De Extreme klasse voor o.a. Scooters, Schakels, Motorscooters en motorfietsen, in deze klasse is veel toegestaan oa zelfbouw blokken frames etc. vanaf 16jaar

1. Het voertuig moet voldoen aan het algemeen technisch reglement.
2. Alle onderdelen mogen veranderd worden zolang de veiligheid niet negatief wordt beïnvloed.
3. Totale cilinderinhoud 125cc met lachgas/turbo en 210cc zonder lachgas/turbo
4. Wijzigingen aan het originele frame, zelfbouw en aanpassing van de wielbasis en zithoogte is toegestaan indien de constructie goed en veilig is.
5. Het gebruik van lachgas is enkel in deze klasse toegelaten indien de kit deugdelijk gemonteerd is. Deze kit mag bij een eventuele valpartij de grond niet kunnen raken, en mag geen enkele lekkage vertonen.
6. De constructie van de spatborden, kuip, kappen, tank en zitje is vrij.
7. Indien gebruik gemaakt wordt van een versnellingsbak moet het voortandwiel beschermd worden en is een kettingrand verplicht.
8. Het gebruik van mechanische drukvulling is toegestaan.
9. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse toegestaan.
10. Voetsteunen moeten inklapbaar zijn of minimaal 25mm in doorsnede zijn, het uiteinde moet voorzien zijn van een teflon/rubber dop en het geheel dient deugdelijk ontworpen te zijn.
11. In deze klasse mag er gereden worden met een andere achtervelg die geproduceerd is voor een motorvoertuig welke geschikt is voor de snelheden die worden behaald.

Lassen volledig toegestaan

Toevoegingen

Lassen met betrekking tot reparatie door bijv. scheur is in alle klassen toegestaan!!

