

F.B.A. Reglement sectie 1/5 piste 2009

De deelnemers aanvaarden dit reglement, het F.B.A. intern reglement zonder voorbehoud.

Er worden 6 wedstrijden verreden waarvan 1 vlottende.

Sectie voorzitter

Curt Sonnevile

info ***curt.sonneville @telenet.be***

0477/88.03.01

A. Klasse

A1

Het Belgisch kampioenschap Large Scale is onderverdeeld in 2 klassen. EXPERT en PROMO met een verschillend technisch reglement.

A2

Een aantal piloten zijn enkel toegelaten in de EXPERT klasse en dit gebaseerd op hun prestaties in het verleden en hun aantal jaren ervaring in de PROMO klasse.

A3

Eens men in EXPERT start moet men in deze klasse blijven rijden. Er is slechts 1 uitzondering op deze regel: Moest er een piloot onrechtmatig in de EXPERT rijden dan kan de sectievoorzitter in samenspraak met de clubverantwoordelijken die aanwezig zijn de desbetreffende piloot naar de PROMO klasse verwijzen.

A4

Piloten die starten in de PROMO klasse kunnen ten allen tijde overstappen naar de EXPERT klasse.

A5

Na zich gedurende 2 seizoenen voor minstens 1 wedstrijd per seizoen te hebben ingeschreven in de PROMO klasse zal de sectievoorzitter in samenspraak met de clubafgevaardigden de deelnemers delibereren voor deelname aan het BK PROMO of EXPERT.

De Promoklasse zal doorgaan indien er zich minimum 5 piloten inschrijven voor iedere wedstrijd

A6

Er zal nog steeds voor de promorijders een “ stappenplan” worden ingevoerd:

- 1. Vanaf 2009 worden enkel nog standardmotoren en standardkoppelingen toegelaten. Deze motoren en koppelingen kunnen bij gegronde redenen steeds worden gecontroleerd door de wedstrijdleiding.**
- 2. Vanaf 2010 zal er enkel nog worden gereden met plasticauto's. Deze instapklare auto's zijn te verkrijgen onder verschillende merken. (Fg, Harm, Carson, Technokit.....)
De technische eisen van deze klasse zullen later in samenspraak worden bepaald.**

Vast staat dat volgende onderdelen niet meer worden toegelaten:

- Aluminium onderdelen zoals draagarmen, A en B voorblok, diffblokken,....
- Dure materialen zoals titanium, magnesium schroeven en carbon
- Regelbare , zelfsperrende en viscosedifferentiëlen
- Regelbare stabilisatoren
- bandenwarmers

Worden wel toegelaten:

- stalen of aluminium aandrijftandwiel
- aluminium meenemer
- aluminium diffhuis
- ...
- worden in de nabije toekomst verder bepaald.

Vanaf 2010 kunnen expertrijders indien ze dit willen terug overstappen naar de nieuwe promoklasse (budgetklasse).

EXPERT:

Piloten verplicht te rijden in deze klasse tot 2010 en kunnen dus niet starten in de PROMO klasse:

Jimmy Poelmans, Kurt Soneville, Eric Daniels, Eric Degueldere, Dirk Boeykens, Francois Herman, Dominique Beeuwsaert, Steven Stappaerts, Lionel Fallier, Bart Stroobants, Erwin De Bisschop, Francis Auman, Yves Bonnet, Rico Meulemans, Johny Caers, Geert Rottiers, Ludovic Petrucci, Bart Van Echelpoel, Piet Verlinden, Rutger Weber, Alexander Decruy, Jo Van Roy, Christian Lannaux, Boris Wouters, Pierre Vandenborre

A7

Indien er minder dan 5 rijders zich aanbieden voor de promoklasse zullen de Promo en Expertklasse bij elkaar worden gevoegd. Hierin wordt er dan gereden volgens de Efra normen. Er is dan wel een Rokie of the Year die een beker zal ontvangen.

B. Technische Specificaties

Technische controle kan enkel uitgevoerd worden door een vertegenwoordiger van het FBA

PROMO KLASSE

B1

Wagens type ¼, 1/5, 1/6 scale

Koetswerk: alle koetswerken die de wagen, wielen en uitlaat bedekken (geen F1, marder-open wiel ect...)

Minimum gewicht: 9.5 KG, enkel voor promo klasse.

B2

Koetswerk op een realistische wijze te schilderen.

B3

Er mag niet gereden worden zonder koetswerk, omwille van de veiligheid, en om schade aan andere wagens te voorkomen door uitstekende scherpe delen.

B4

Het is toegestaan om banden te "behandelen" bij alle weersomstandigheden.

Het product dient echter schadeloos te zijn voor omstaanders en het milieu. De verantwoordelijkheid ligt volledig

Bij de gebruiker en de fabrikant van deze producten.

De banden dienen buiten het circuit behandeld te worden. Er zal een plaats worden aangeduid door de clubverantwoordelijke.

Het inscuffen of opruwen van de banden zal eveneens op een plaats gebeuren aangeduid door de clubverantwoordelijke

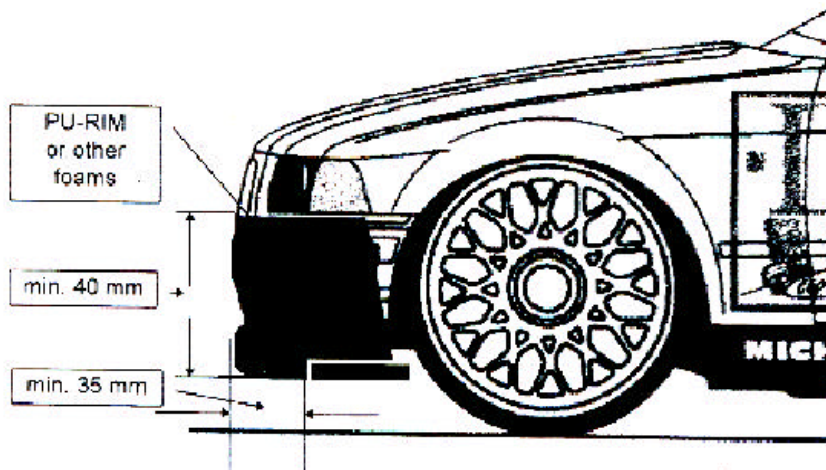
B5

Indien een antenne in metaal is moet deze op het einde afgerond zijn met een bolletje van Minimum 4,7 mm.

B6

De harde bumper moet afgerond zijn en het koetswerk volgen.

Een foam bumper is verplicht en moet minstens 35mm voor de harde bumper uitsteken en een minimale hoogte hebben van 40mm.



B7

Ruimte tussen koetswerk en wegdek moet minimum 6mm bedragen en maximaal 20mm. Controle gebeurt door de wagen met het chassis tegen het wegdek te duwen en terug te laten uitveren op eigen kracht.

B8

Versnellingen zijn niet toegelaten.

B9

Aanpassingen en wijzigingen aan wagens zijn toegelaten, indien ze voldoen aan het technisch reglement.

B10

De transponder dient horizontaal bevestigd te worden in het koetswerk met een beta clips Maximum 200mm boven de grond, mag niet boven de uitlaat bevestigd worden.

B11

MOTOR

De cilinder inhoud mag maximum 23cc bedragen een 2 of 4 takt motor met een 2-poortige cilinder. Enig toegelaten brandstof additief is olie, er wordt gereden met loodvrije benzine. Brandstof controles kunnen op elk ogenblik uitgevoerd worden en na analyse moeten alle individuele componentwaarden (tolueen, waterstof etc...) liggen binnen een 10% tolerantie t.o.v. gewone brandstof verkrijgbaar aan de pomp. Bij overtreding kan de rijder zijn FBA en EFRA licentie verliezen voor 10 jaar.

B12

AANDRIJVING

Enkel achterwielaandrijving is toegestaan.

B13

REMMEN

Voorremmen zijn **niet meer** toegelaten.

De wagens moeten voorzien zijn van een goed werkende achterrem. Deze mag naar keuze hydraulisch of mechanisch bediend worden.

B14*UITLAAT*

Het is verboden de 81 db(a) grens te overschrijden.

De meting gebeurt op een afstand van 10m op een hoogte van 1m

Defecte uitlaten dienen onmiddellijk te worden hersteld.

Uitlaten mogen niet uit het koetswerk steken.

B15*BANDEN*

Banden dienen van een zwarte kleur te zijn en enkel rubber banden zijn toegelaten.

Banden verwarmers toegelaten.

Afmetingen velgen en banden

Velg diameter maximum 100mm

Band diameter maximum 136mm

Velg breedte voor aan maximum 75mm

Velg diameter achter maximum 80mm

B16*BRANDSTOFTANK*

Deze mag een maximum inhoud hebben van 0,7 liter inclusief de aan-en terugvoerleidingen naar de carburator

B17

Nog de wagen, nog de piloot mogen tijdens een BK vervangen worden gedurende het verloop van de wedstrijd.

B18*INLAAT FILTER*

Er mag enkel gereden worden met een aangepaste airbox . Deze maatregel is om het geluid te reduceren naar het vastgelegde niveau.

B19*VEILIGHEID*

De motor moet voorzien zijn van een onderbreker die geplaatst is door de fabrikant er mag nog een supplementaire onderbreker geplaatst worden. Zijn locatie moet aangeduid zijn op het koetswerk door middel van het EFRA E symbool of een felgekleurde driehoek (25X25X25mm MIN).

Deze onderbreker moet gemakkelijk bereikbaar zijn .

EXPERT KLASSE

Conform aan het huidige EFRA reglement APPENIX 5 punt 6.

Piloten die niet kunnen beschikken over een huidig EFRA reglement omdat ze geen EFRA licentie bezitten kunnen de FBA Large Scale vertegenwoordiger contacteren om een extract te bekomen.

C. SPECIFIKATIES OMLOOP**C1**

Zie algemeen reglement voor de algemene voorwaarden.

C2

OMLOOP

De baan zal in asfalt zonder naden zijn of in ruw beton waarvan de naden geen enkel oneffenheid vertonen.

De breedte van de baan tussen de lijnen zal minimum 4 meter zijn

De lijnen worden geschilderd in wit of geel, minstens 8 cm breed en zich op minstens 20 cm van de boord van het asfalt of beton bevinden.

De tekening van de baan zal minstens een linkse bocht en een rechtse bocht als ook één of meerdere rechte lijnen vertonen.

De lengte van de baan zal minimum 200 m zijn (een lengte tussen de 240 en de 300m wordt aanbevolen). Een onderbroken lijn mag in het midden van de rechte lijn geschilderd worden om het zicht van de rijders te bevorderen.

Het oppervlak van het wegdek mag eventueel behandeld worden met niet toxische producten zoals suikerwater , cola enz..

De pits moet duidelijk afgescheiden zijn van de omloop en zich zo dicht mogelijk bij het podium bevinden, maximum 6 meter van de voet van het podium.

Elk parcours moet vanaf zaterdag te 13.00h over toiletten beschikken en over 220 volt.

De dag voor een wedstrijd moet men vanaf 13.00h tot 18.00h kunnen oefenen.

Tijdens de training op zaterdag moet er tijd voorzien worden om vrij te trainen.

Op Zaterdag moet er een frequentie bord aanwezig zijn dit dient door alle piloten gebruikt te worden.

Podium moet overdekt zijn.

C3

CAMPING

Deze moet ruimte bieden voor minimaal 10 caravans.

Er moet zaterdags vanaf 13.00h, 220 volt voorhanden zijn op de camping.10 Ampère.

De camping mag zich niet op de openbare weg bevinden.

De gebruikers dienen de camping op te ruimen voor ze deze verlaten.

Men mag een vergoeding vragen voor de camping deze mag de 5 € niet overschrijden.

Men mag een waarborg vragen van maximum 25 €

C4

PITS

De pitsingang moet gelegen zijn voorbij de tellus en duidelijk afgescheiden zijn van de omloop, het in en uit rijden mag geen moeilijkheden opleveren.

Maximum 2 mekaniekers per piloot zullen in de pits toegelaten worden in de subfinales en finales en 1 in de reeksen.

De pits moet ontoegankelijk zijn voor de toeschouwers.

C5

STARTLIJN

De startboxen (type Le Mans) voor de 1/2 en 1/1 finales worden geschilderd op de rechte lijn en zijn onderling van 1 tot 4 meter van elkaar gescheiden.

D. WEDSTRIJD VERLOOP

D1

Er wordt onder alle weersomstandigheden gestart.

De inschrijving (betaling met voorlegging FBA licentie) is Zondags van 7.30u tot 9 uur. de laatste 5 minuten moeten aangekondigd worden via de geluidsinstallatie.

Vrije training van 08:00 tot 09:30

Briefing + uithangen reeksen 09:45

Zender inname en uitdelen nummers 09:50

Start 10:00

D2

Er wordt gestart met een "timed practice" van 10 minuten volgens de reeksindeling. Iedere deelnemer is vrij hier aan deel te nemen.

D3

De wedstrijd eindigt voor 18.00 wintertijd of 19.00 zomertijd.
De prijsuitreiking moet voor 19.30h gehouden worden.

D4

WEDSTRIJDONDERDELEN

Alle BK wedstrijden 1/5 piste hebben:

1 gecronometreerde oefenreeks van 10 minuten.

3 kwalificatiereeksen van 10 minuten met rollende start.

Maximum 10 piloten per reeks.

2 Halve finales van 20 minuten met een bezetting van 10 piloten.

1 Finale PROMO met een bezetting van maximum 10 piloten en een tijdsduur van 30 minuten. (Indien promo nog wordt gereden)

1 Finale EXPERT met een bezetting van maximum 10 piloten en een tijdsduur van 30 minuten.

Na afloop van de kwalificatie reeksen worden de tijden als volgt gerangschikt.

Wijziging is dat er geen 4 direct geplaatst zijn voor de finale

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 22 24 is halve finale B

1 3 5 7 9 11 13 15 17 19 21 23 is halve finale A

Halve finale B wordt eerst verreden.

De eerste 4 van elke halve finale gaan door naar de finale. En de beste 5 en 6 de tijd (volgens Efra)

Er wordt na de halve finales eerst een finale gereden van 30 minuten voor de plaatsen 11- 20.

Voorwaarde is dat er minimum 5 rijders deelnemen aan deze finale.

Tussen elke reeks wordt een tijdspanne van 8 tot 15 minuten ingelast.

Tussen elke finale wordt een tijdspanne van 10 minuten ingelast.

Tussen de laatste reeks en de eerste halve finale wordt een pauze van minimum 15 en maximum 30 minuten ingelast.

Tussen de tweede halve finale en de finale wordt een tijdspanne van 30 minuten ingelast.

Het is vanzelfsprekend dat deze tussenliggende tijd voor een finale in een andere klasse kan gebruikt worden

Het circuit zal gesloten zijn tussen alle reeksen en finale's.

E. WEDSTRIJD PROCEDURES

E1

BAANKOMISSARISSEN

Ze nemen plaats op het circuit op de aangepaste genummerde verhoogde zitplaatsen. In het geval een toeschouwer de wagen weer op de baan zet moet de piloot z'n wagen op een veilige manier aan de kant zetten en wachten tot een baancommissaris de wagen aanraakt met de hand.. Elke technische interventie aan de wagen buiten de pits zal worden bestraft met een strafronde. Indien de motor tot stilstand kwam mag men maximaal 3 rukken aan het start-touw geven vooraleer men de wagen naar de pits moet brengen.

E2

OPSTELLEN VAN DE REEKSEN

Moet gebeuren per klasse en rekening houdend met het klassement in het Belgisch kampioenschap.

E3

INLEVEREN VAN DE ZENDERS

Voor de eerste start dienen al de zenders ingeleverd te worden.

Zie ook algemeen reglement.

Met uitzondering van de 2,4 gig zenders

E4

START

De start is van het type "STAGGERED START" voor alle kwalificatie reeksen.

Voor de halve en finales start LE MANS .

De start dient voorafgegaan door een geluidssignaal op -1 en -30 seconden als ook de aftelling door de wedstrijdleader via de geluidsinstallatie van 10 tot -3 seconden.

Op -3 seconden houdt de vlaggeman de nationale vlag op de grond op dat ogenblik moeten de mekaniekers de wagens loslaten en een

stap achteruit zetten, binnen de 5 seconden heft de vlaggeman de vlag snel op .Die beweging betekend de werkelijke start en vanaf dat ogenblik loopt de chronometer.

Wagens die de startlijn overschrijden met hun voorwielen voor de werkelijke start worden met STOP-AND-GO bestraft(valse start).

Wagens die te laat aan de start verschijnen moeten starten uit de pits na de passage van de wagens voorbij de pits.(subfinales en finales)

Wanneer het aftellen is begonnen 10.9.8.....en men is nog niet op de grid aanwezig dient men uit de pits te vertrekken

Sanctie STOP-AND-GO

E5

UITSTEL TOT START

Zolang de wedstrijdleader de wagens niet aan de startlijn geroepen heeft kan iedere deelnemer aan een halve of een finale 10 minuten uitstel vragen om herstellingen aan zijn wagen te doen Het uitstel word aan de wedstrijd leader gevraagd.

Tien minuten uitstel wordt slechts eenmaal toegestaan per halve finale of finale.

Is er een probleem met de zender dan wordt de piste gesloten, zoniet blijft ze open.

De rijder die uitstel vraagt start op de elfde plaats op de grid.

E6

PIT STOPS

Alle herstellingen (tankbeurten zijn verboden tenzij bij wedstrijdonderbrekingen tot 10 minuten na de start) worden in de pits uitgevoerd,achter de balk (tankbeurten zijn toegelaten voor de opwarmronde).

Het inrijden van de pits moet gebeuren via de pits ingang.

Het uitrijden van de pits moet gebeuren via de pits uitgang.

De wagens op de baan hebben steeds voorrang op de wagens die uit de pits komen.

E7

ONDERBREKING VAN DE WEDSTRIJD

Indien een lunchpauze ingelast wordt is het circuit gesloten.

Indien de wedstrijd door omstandigheden meer dan 1 uur stilgelegd wordt zal de wedstrijdleader de commissie samen roepen.

Indien een reeks door defect van transponder systeem of computer onderbroken wordt, zal ze herreden worden.

Indien een halve of finale onderbroken wordt is de procedure als volgt:

tot 10 minuten wordt herreden met een nieuwe start.

na 10 minuten wordt er opnieuw gestart voor de resterende tijd en men telt de twee uitslagen op voor het bepalen van de einduitslag.

tijdens deze laatste onderbreking worden de wagens in "PARC FERME" geplaatst, de mekaniekers mogen alleen tanken maar geen herstellingen uitvoeren.

indien het niet mogelijk is om de wedstrijd verder te zetten luidt de procedure , tot 10 minuten de uitslag van de reeksen en halve finales.

Na 10 minuten, de uitslag bekomen na het stopzetten van de wedstrijd is de einduitslag.

E8

REGEN

De wedstrijdleider moet onmiddellijk na het beëindigen van elke reeks het uitslagenblad invullen en vermelden of de reeks droog of nat was. Zodra hij in samenspraak met de jury een verschil van 60 % in tijd vaststelt moet hij een beslissing nemen.

Zijn beoordeling is onaanvechtbaar indien ze onmiddellijk gebeurt en op het uitslagenblad staat vermeld.

Alle reeksen tellen nat of droog.

E9

EINDE VAN EEN WEDSTRIJDONDERDEEL

Het einde van een wedstrijdonderdeel wordt aangegeven door een geluidssignaal, de deelnemers rijden hun ronde uit.

De uitslag wordt als volgt opgesteld: aantal ronden in minuten+aantal seconden +aantal tienden nodig om de aankomstlijn te bereiken.

In geval iemand het wedstrijd onderdeel niet uitrijdt wordt hij gecrediteerd met het aantal ronden zonder tijd.

De uitslag zonder tijd is steeds sneller, als een met tijd.

Indien bij finales twee piloten bij het einde van een wedstrijdonderdeel dezelfde tijd hebben is de piloot die de slechtste startpositie had de eerste van de twee.

Bij gelijke tijd tijdens reeksen telt de snelste ronde

De wagens moeten op eigen kracht de aankomstlijn overschrijden zonder hulp van derden.

E10

WEDSTRIJDLEIDER

Leidt de wedstrijd via de geluidsinstallatie en is verantwoordelijk voor :

Het opstellen van de reeksen.

Het houden van de briefing.

Het oproepen van de deelnemers voor alle wedstrijdonderdelen.

Het controleren van de baancommissarissen.

Het aftellen van -10 tot -3 seconden voor elke start.

Het opstellen en publiceren van de uitslagen.

Hij beveelt de technische controles.

Hij houdt toezicht op alle onderdelen van de organisatie.

Hij controleert het inleveren van de zenders.

Het samenroepen van de wedstrijdcommissie.

E11

VLAGGEMAN

Neemt de startprocedure over van de wedstrijdleider op -3 seconden en geeft de werkelijke start door het opheffen van de nationale vlag.

Duidt het einde van elk wedstrijd onderdeel aan met de blokvlag.

Sluit een wagen uit op bevel van de wedstrijdleider in geval van uitsluiting of tijdelijke verwijzing naar de pits met de zwarte vlag.

E12

WEDSTRIJD COMMISSIE

Deze bestaat uit wedstrijdleider, de aanwezige clubafgevaardigden die op de wedstrijd minstens 1 piloot van hun club hebben meerijden en de FBA sectievoorzitter(s).

Indien de wedstrijdleider ze samenroept zullen deze laatste stemmen over het voorgelegde onderwerp, bij gelijk aantal stemmen geeft de stem van de wedstrijdleider de doorslag.

Indien het over een klacht gaat neemt de betrokken club(s) niet deel aan de stemming.

E13

CLUBAFGEVAARDIGDEN

Elke deelnemende club zal een afgevaardigde aanduiden bij de organisatoren .

Hun taak:

Ze stemmen mee in de wedstrijdcommissie over klachten.

Ze dienen in naam van de piloten schriftelijk klachten in maximum 10 minuten na bekendmaking van de uitslagen van het wedstrijdonderdeel waarop de klacht betrekking heeft.

E14

BRIEFING

Zie algemeen reglement punt 15

E15

PARC FERME

Na elk wedstrijdgedeelte worden alle wagens die deelnamen aan dit gedeelte bij de aankomst in het PARC FERME geplaatst (exacte locatie w tijdens de briefing aangeduid) onder toezicht van de wedstrijdleider voor technische controle. Enkel het verwijderen van de transponder is toegestaan.

Niet respecteren van deze regel geeft zonder waarschuwing een strafronde op de beste kwalificatie tijd of de anulatie van het resultaat van de betreffende finale.

De wedstrijdleider kan vervroegd toelating geven om de wagens uit het PARC FERME te halen.

E16

TIJDOPNAME

De telling moet opgesteld worden op een traag gedeelte van de omloop

De telling moet ontoegankelijk zijn voor het publiek, de computer moet binnen staan uit de wind en regen.

Na elk wedstrijd onderdeel worden de telbanden samen met de uitslag gepubliceerd zodanig dat ze door alle deelnemers kunnen geraadpleegd worden.

Het scorebord moet beschermd worden tegen ongunstige weersomstandigheden.

De tijdsopname gebeurt met een nauwkeurigheid van 1/10 seconde.

Iedere piloot is verantwoordelijk voor zijn transponder. In geval de transponder verloren wordt, zal deze wagen niet geteld worden. Bij verlies moet hij deze betalen.

Op elk BK zal er met transponders geteld worden.

De inrichtende club moet over een AMB systeem beschikken

De rondeteller + assistent wordt geleverd door de organiserende club deze mogen niet aan de wedstrijd deelnemen.

Deze mensen moeten vertrouwd zijn met het telprogramma.

E17

RANGSCHIKKING

Er worden volgende punten toegekend voor de kwalificatie.

Punten worden volgende volgorde toegekend van de 1^e naar de laatste plaats :

10/9/8/7/6/5/4/3/2/1 voor de beste 10.

Finale A 30 minuten

100 / 90 / 80 / 70 / 60 / 59 / 58 / 57 / 56 / 55

Finale B 30 minuten

45/40/35/30/25/24/23/22/21/20/...

E18

TUSSENSTANDEN

Tijdens de 1/2 en finales moeten de tussenstanden om de 5 minuten in het Frans en Nederlands afgeroepen worden via de geluidsinstallatie.
Deze tussenstanden zijn officieus en kunnen niet ingeroepen worden om een klacht te staven.

E19

ZWARTE VLAG

Wagens die gevaar opleveren voor de toeschouwers of andere worden met de zwarte vlag afgevlagd. Ze moeten de omloop onmiddellijk verlaten en mogen eerst na herstelling opnieuw op de baan verschijnen

Wagens die door loskomen of breuk van de uitlaat de geluidsgrens overschrijden worden met de zwarte vlag afgevlagd en moeten onmiddellijk stoppen, ze mogen eerst na herstelling terug op de baan.

F. INSCHRIJVINGSMODALITEITEN EN BEDRAGEN

F1

TOELATINGSVOORWAARDEN

Een door de FBA uitgereikte vergunning kunnen voorleggen op de wedstrijd.

Drie paar verwisselbare kristallen bij zich hebben.

Huidig reglement zonder voorbehoud aanvaarden, dit reglement moet aan de clubs gegeven worden voor de eerste wedstrijd.

Het inschrijvingsgeld 10 € te betalen op het ogenblik van de inschrijving.

Het inschrijvingsgeld in het buitenland kan verschillend zijn

G. BIJLAGEN

KLACHTEN

G1

Zie algemeen reglement volgens punt 12

G2

AANMANINGEN

Vooraleer sancties toe te passen wordt een officiële aanmaning gegeven. De telingsverantwoordelijke neemt nota van naam en feit. De lijst met aanmaningen en sancties wordt na de race aan de sectie voorzitter overgemaakt voor archivering en gebruik bij volgende manches.

G3

EEN RONDE OP DE BETROKKEN REEKS

Het niet onmiddellijk binnen brengen van zender en of transponder.

Het herstellen van de wagen op de omloop.

Het weigeren van voorrang bij het hervatten van de race na rijfout of herstelling.

G4

STOP - AND – GO

De wagen wordt naar de pits verwezen waar hij 10 seconden wacht, vervolgens mag hij de wedstrijd voortzetten.

Elke tweede aanmaning op dezelfde dag.

Elke valse start.

Het duwen of hinderen van een andere wagen met als gevolg dat de andere wagen z'n positie verliest.

Het weigeren van vrije doorgang voor een duidelijk snellere wagen of dubbeling.

Een stop-and-go penalty zonder tijdsstraf voor lichte fouten.

G5**EEN RONDE OP DE BESTE DAGTIJD**

Elke derde aanmaning op dezelfde dag.
Het niet naleven van de PARC FERMEE regel.

G6**UITSLUITING EN DISKWALIFICATIE**

Elke vierde aanmaning.
Of niet schikken naar beslissingen officiële. Tweemaal voorbij de zwarte vlag en nog doorrijden zonder de pits binnen te komen.
Wagen niet conform aan reglement bij controle vervalt het resultaat van het betreffende wedstrijdgedeelte.
Blijven weigeren als baaninzetter

G7**INTREKKEN LICENTIE**

Zware wandaden van deelnemers of hem vergezellende personen.
Tweemaal in hetzelfde kalenderjaar uitgesloten worden volgens G6.
Brandstof niet conform.
Een licentie kan alleen door het FBA bestuur worden ingetrokken.

F.B.A. Règlement section 1/5 piste 2009

Les participants acceptent ce règlement ainsi que le règlement interne FBA.

Le championnat de Belgique sera couru en 6 manches dont 1 flottante.

président de section

Sonneville Curt

info curt.sonneville@telenet.be

0477/88.03.01

A. CATEGORIE

A1

Le championnat de Belgique 1/5 est réparti en deux catégories. EXPERT et PROMO avec un règlement technique différent.

A2

Certaines pilotes sont uniquement admis dans la catégorie EXPERT au vu de leurs résultats dans le passé et leurs années d'expérience et ne peuvent donc pas participer dans la catégorie PROMO.

A3

Dès qu'on participe en EXPERT on restera toujours en EXPERT. Il n'y a qu'une exception à cette règle: si un pilote participe illégalement en EXPERT le président de la section peut, en dialogue avec les responsables des clubs qui sont présents, transférer le pilote en PROMO.

A4

Pilotes participant a la catégorie PROMO peuvent faire le transfert vers la catégorie EXPERT mais ne sauront plus jamais admis dans la catégorie PROMO.

A5

Après être inscrits pendant 2 années pour au moins 1 course par saison en PROMO le président de la section va, en dialogue avec les responsables de clubs, délibérer les participants pour qu'il faut transférer en EXPERT.

La classe promo ne sera ouverte que si il y a au moins 5 pilotes incrits à chaque course.

A6

Pour les pilotes promo, nous poursuivons toujours notre transition:

1. A partir de 2009, que les moteurs et embrayage standard seront autorisés. Moteur et embrayage peuvent être controlé a chaque instant par la direction de course
2. A partir de 2010, plus que les voiture plastique seront autorisées. Ces modèles débutant sont disponible dans plusieurs marques sur le marché (Fg, Harm, Carson, Technokit.....)

les exigences technique de cette catégorie seront déterminées plus tard

Les pièces suivantes ne seront plus autorisées a partir de 2010

- Pièces en aluminium comme des train avant, bloc A et B, blocs de différentiel
- Matériaux comme les visseries titane, magnésium et carbone
- Différentiels réglable, viscos et auto-bloquant
- Stabilisateurs réglable
- Couvertures chauffantes

Les pièces suivantes seront autorisées:

- Pignonerie en aluminium ou acier
- Support couronne en alu
- Carter alu de protection
- ...
- Seront déterminé dans le futur proche

A partir de 2010, les pilotes expert pourront repasser en classe promo s'ils le veulent

EXPERT:

Les pilotes suivants doivent rouler dans la catégorie Expert jusqu'en 2010:

Jimmy Poelmans, Kurt Soneville, Eric Daniels, Eric Degueldere, Dirk Boeykens, Francois Herman, Dominique Beeuwsaert, Steven Stappaerts, Lionel Fallier, Bart Stroobants, Erwin De Bisschop, Francis Auman, Yves Bonnet, Rico Meulemans, Johnny Caers, Geert Rottiers, Ludovic Petrucci, Bart Van Echelpoel, Piet Verlinden, Rutger Weber, Alexander Decruy, Jo Van Roy, Christian Lannaux, Boris Wouters, Pierre Vandenborre

A7

Si moins de 5 pilotes se présentent pour la catégorie promo, les catégories Expert et Promo seront regroupées en une seule catégorie. Dans ce cas le règlement EFRA sera d'application. Le meilleur rookie de la saison sera désigné et recevra une coupe.

B. SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Le contrôle technique est fait uniquement par un représentant de FBA

CATEGORIE PROMO

B1

Voitures à l'échelle , 1/4, 1/5, 1/6 scale

Carrosserie: carrosserie doit couvrir la voiture, les roues et l'échappement (pas de Marder, F1 etc...)

Poids minimum: 9.5kg

B2

La carrosserie doit être peinte de façon réaliste (p.ex. fenêtres).

B3

Il est interdit de rouler sans carrosserie, et pour éviter des dégâts, les bords ou bouts pointus sont interdits.

B4

Il est autorisé de traiter les pneus dans toutes les circonstances de temps.

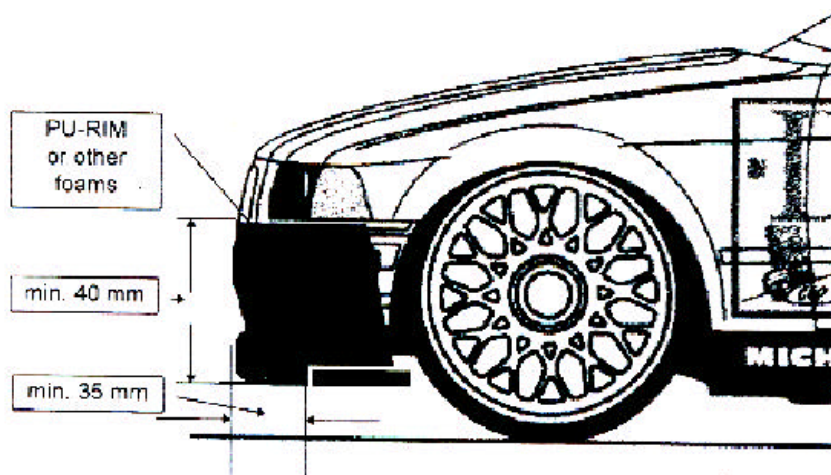
Le produit doit être sans risques pour les spectateurs et l'environnement. Le responsable de la piste indiquera un endroit spécifique pour le traitement et pré-chauffement des pneus. La responsabilité se trouve chez l'utilisateur et le fabricant de ce produit.

B5

Les antennes rigides doivent être pourvues d'un embout rond ou en boule d'un diamètre minimum de 4.7m

B6

Le pare-choc rigide doit être arrondi et suivre le contour de la carrosserie
Un pare-choc en mousse est obligatoire, doit dépasser minimum de 35mm le pare-choc rigide et avoir une hauteur minimum de 40mm conformément au schéma ci-dessous:



B7

Garde au sol (carrosserie) minimum 6mm. et maximum 20mm.
La mesure se fait après avoir plaqué le châssis au sol et le laisser revenir en position haute de lui même.

B8

Les boîtes de vitesses sont interdites.

B9

Toutes les adaptations ou transformations seront tolérées pour autant qu'elles respectent le règlement technique

B10

Le "transpondeur" doit être fixé horizontalement à la carrosserie par un clip Beta.
Maximum à 200mm du sol et pas au dessus de l'échappement.

B11

MOTEUR

Cylindrée maximum 23cc , 2 ou 4 temps max.2 portes d'admission.
Essence sans plomb avec de l'huile comme seul additif, à l'exclusion de tout autre au risque de perdre sa licence FBA et EFRA pour 10 ans.

B12

TRANSMISSION

Transmission sur les roues arrière.

B13

FREINS

L'utilisation des freins avant n'est plus autorisé.

Le frein arrière, mécanique ou hydraulique, doit être en bon ordre de marche.

B14

ECHAPPEMENT

Limitation niveau bruit 81Db(a).

Mesuré à 1m du sol et à 10m du moteur.

L'échappement ne peut pas dépasser de la carrosserie.

Il est strictement interdit de rouler sans ou avec une échappement défectueux.

B15

ROUES

Pneus type caoutchouc de couleur noire.

L'emploi de "chauffe pneus" est admis.

Jantes diamètre maximum 100mm

Diamètre maximum pneu inclus 136mm

Largeur maximum jante avant 75mm

Largeur minimum jante arrière 80mm

B16

Réservoir contenant maximum 0.7 litres y compris les durites jusqu'au carburateur.

B17

Ni voiture ni pilote ne peuvent être remplacés ou changés toute la durée de la course.

B18

FILTRE A AIR

Il est maintenant obligatoire d'utiliser un filtre à air homologué, ceci afin de réduire les bruits du moteur à un niveau acceptable (81 db(a)).

B19

SECURITE

Un triangle de couleur vive de 25 mm de côté minimum ou symbole "E" EFRA apposé sur la carrosserie doit permettre la localisation rapide de l'interrupteur d'allumage accessible par la fenêtre d'arrière. L'interrupteur sur le moteur doit rester. Une deuxième interrupteur peut être installé.

L'interrupteur doit être aisément accessible

CATEGORIE EXPERT

Conforme au règlement courant EFRA APPENIX 5 point 6.

Pilotes qui n'auraient pas accès au règlement courant EFRA peuvent contacter le représentant FBA Large Scale pour obtenir un extrait.

C. SPECIFICATIONS CIRCUIT

C1

Pour les conditions générales voir le règlement général.

C2

CIRCUIT

Le revêtement de la piste sera en asphalte sans raccords ou en béton grossier avec des joints ne présentant aucune aspérité.

Limites : entre les marques la piste doit avoir une largeur de 4 mètres minimum. Les marques de la piste doivent être peintes en blanc ou en jaune, elles auront une largeur min. de 8 cm et elles doivent se trouver à 20 cm minimum du bord de la piste.

Le dessin de la piste doit contenir au moins un tournant à gauche et un à droite ainsi qu'une ou plusieurs lignes droites. La longueur minimum de la piste est de 200 mètres (une longueur entre 240 et 300 mètres est recommandable)

Une ligne discontinue peut être peinte au milieu de la zone droite pour accentuer la vision.

La zone de ravitaillement en carburant doit être bien distincte de la piste et aussi près que possible du podium (6 mètres.)

Chaque parcours doit disposer dès le samedi 13h de toilettes et de courant 220 v.

Des entraînements doivent être possibles de 13 à 18 h la veille de chaque épreuve. Le parcours est alors exclusivement réservé aux concurrents des championnats de Belgique

Un tableau d'affichage des fréquences sera disponible le samedi.

Le podium doit être appentis.

C3

CAMPING

Le camping doit être assez grand pour héberger au moins 10 caravanes.

Le courant de 220v 10 amp. sera disponible dès le samedi 13 h.

La voie publique n'est pas valable comme camping.

Les usagers doivent déblayer l'endroit avant de partir.

On peut demander une redevance de max. 5 €

On peut exiger une caution de max. 25 €

C4

PITS

Les pits doivent être situés derrière la ligne de départ et être visiblement séparés de la piste.

L'entrée et la sortie des pits ne peuvent offrir aucune difficulté aux concurrents.

Il sera admis dans les pits maximum 2 mécaniciens par concurrent en sous finales et en finale, et un mécanicien en séries.

Les pits sont inaccessibles au public.

C5

LIGNE DE DEPART

Les boxes de départ (type Le Mans) pour les demi-finales et les finales seront peints sur le circuit dans la ligne droite, ils seront distincts entre eux de 1 à 4 mètres.

D. DEROULEMENT ET PROCEDURES DES EPREUVES

D1

On donne le départ dans toutes les conditions atmosphériques.

L'inscription (paiement et présentation de la licence FBA) se fera le dimanche entre 7.30 h et 9h.

Les cinq dernières minutes seront annoncées par le système audio.

Essais libre de 08:00 a 09:30.

Briefing et affichage des manches 09:45.

Collecte des émetteurs et distribution des numéros 09:50.

Depart 10 :00.

D2

On commence avec un « timed practice » de 10 minutes dans l'ordre des séries. Chaque pilote est libre de participer a l'essais.

D3

Le concours se termine avant 18.00 ou 19.00 (heure d'été)

La remise des prix doit commencer avant 19.30.

D4

PARTIES DES EPREUVES

Toutes les épreuves 1/5 piste comportent :

1 série d'essais chronométrés de 10 minutes

3 séries de 10 minutes avec départ lancé,

Maximum 10 pilotes par série.

2 demi-finales de 20 minutes avec 10 pilotes.

1 finale PROMO de 30 minutes avec 10 pilotes au maximum (Si la catégorie promo est représentée).

1 finale EXPERT de 30 minutes avec 10 pilotes au maximum.

a l'issue des séries éliminatoires les temps obtenues sont classes comme suit :

Il n'y a plus de qualification directe en finale;

les 20 meilleurs temps accèdent comme suit aux demi-finales :

2 4 6 8 10 12 14 16 18 20 Demi-finale B

1 3 5 7 9 11 13 15 17 19 Demi-finale A

La demi-finale B se courra en premier lieu.

Les 4 premiers classés de chaque 1/2 finale accèdent directement à la finale, ainsi que les meilleurs 5 et 6èmes (suivant le règlement EFRA).

Après les demi finales, une finale de 30 minutes est courue pour les places de 11 à 20; pour autant qu'il y aie au moins 5 participants dans cette finale.

Il y a lieu d'observer un intervalle de min. 8 et de max. 15 minutes entre chaque épreuve éliminatoire.

Entre chaque demi- finale on observera un intervalle de de 10 minutes.

Entre la dernière série éliminatoire et la première demi-finale on observera un intervalle de 15 à 30 minutes.

Entre la seconde demi-finale et le finale on observera un intervalle de 30 minutes.

Il est évident que pendant ces intervalles, d'autres parties de l'épreuve pour d'autres classes de concurrents peuvent se dérouler.

La piste est fermé entre toutes les séries et finales.

E. PROCEDURES DE COURSES

E1

LES COMMISSAIRES DE PISTE

Les commissaires de piste prennent place sur le circuit sur les emplacements numérotés prévus à cet effet.

Au cas où un spectateur ramasse la voiture le pilote doit se garer de côté et attendre pour repartir jusqu'au moment ou un commissaire de piste à touché la voiture.

Toute intervention technique sur la voiture en dehors des pits sera sanctionnée par un tour de pénalité pour le concurrent.
En cas d'arrêt moteur, on peut au maximum tirer trois fois sur le lanceur avant de devoir ramener la voiture dans les pits.

E2

ETABLISSEMENT DES SERIES ELIMINATOIRES

Doit être fait par catégorie en tenant compte du classement du championnat de Belgique.

E3

CONSIGNATION DES EMETTEURS

Avant le premier départ tous les émetteurs doivent être mis en consignation.
Voir aussi le règlement général.

E4

LES DEPARTS

Les départs des éliminatoires sont du type "Staggered start"

Les départs pour les 1/2 finales et la finale sont donnés dans les boxes de départ du type Le Mans.
Les départs doivent être précédés d'un signal audible à -1 min et -30 sec., ainsi que le compte à rebours par le directeur de la course via la sonorisation de 10 à -3 secondes.

A -3 secondes le starter touche le sol avec le drapeau national, à ce moment les mécaniciens lâchent les voitures, endans les 5 secondes le starter donne le départ en levant le drapeau d'un geste vif, et à partir de ce moment le chronomètre doit fonctionner.

Les voitures dont les roues avant dépassent la ligne de départ avant le signal de départ sont pénalisés d'un STOP-AND-GO (faux départ).

Les voitures qui se présentent trop tard à la ligne de départ doivent partir des pits après le passage de toutes les voitures devant les pits.

Quand le compte à rebours a commencé 10,9,8,...et on n'est pas présent sur la grille on doit partir des pits, sanction STOP-AND-GO.

E5

LES DEPARTS RETARDES

Tant que la direction de la course n'a pas appelé les voitures à la ligne de départ, chaque concurrent à la 1/2 finale et à la finale a le droit de demander un délai de 10 minutes pour effectuer des réparations à sa voiture.

Le délai de 10 minutes ne sera accordé qu'une fois par demi-finale ou par finale.

Si il ya un problème de radio la piste sera fermée, sinon elle reste ouverte.

Le pilote qui demande le délai partira de position 11.

E6

LES ARRETS DANS LES PITS

Toutes les réparations et ravitaillements doivent s'effectuer dans les pits, derrière la poutre.

Ravitaillement peut se faire avant le tour de chauffe.

Vous devez entrer au pits par l'entrée du pits.

Vous devez sortie le pits par la sortie du pits.

Les voitures sur le circuit ont priorité envers celles qui sortent le pits.

E7

L'INTERRUPTION DE L'EPREUVE

Dans le cas d'une pause "dîner" le circuit sera fermé. Les entraînements ne sont pas permis.

Si une épreuve doit être interrompue pendant plus d'une heure le directeur doit réunir la commission.

Dans le cas où une série serait interrompue à cause d'une panne de l'installation de comptage ou par une panne de l'ordinateur il y a lieu de la recommencer .

En cas d'interruption d'une demi-finale ou d'une finale la procédure à observer est la suivante : jusqu'à 10 minutes il y a la possibilité d'un nouveau départ.

après 10 minutes un nouveau départ est donné pour le restant du temps à courir, les deux résultats seront additionnés pour obtenir un résultat définitif. Pendant cette interruption les voitures seront placées en " parc fermé ", les mécaniciens ne peuvent faire aucune réparation, mais le ravitaillement en carburant est autorisé.

Dans le cas où il n'est pas possible de continuer l'épreuve, il y a lieu de :

jusqu'à 10 minutes : établir les résultats en se basant sur le résultat des manches et demi-finales.

après 10 minutes : le classement au moment de l'interruption reste acquis.

E8

EN CAS DE PLUIE

Le directeur de course doit, immédiatement après la fin de chaque série la feuille des résultats et y mentionner si la série a été disputée sur parcours sec ou mouillé. Des qu'il constate une différence de temps de 60 % il consultera le jury.

Sa décision est irrévocable si elle est prise immédiatement à la fin de la série en question et publiée sur la feuille des résultats.

Toutes les séries, tant sur piste sèche ou sur piste mouillée sont valables.

E9

FIN D'UNE PARTIE DE L'EPREUVE

La fin d'une épreuve sera donnée par un signal sonore, les concurrents finiront leur tour et ils seront arrêtés à la ligne d'arrivée par le drapeau à damiers.

Le résultat est établi comme suit : nombre de tours en minutes, secondes, dixièmes et centièmes de seconde

Dans le cas où une voiture ne termine pas une partie de l' épreuve elle sera créditée du nombre de tours sans mention de temps.

Un résultat sans temps est toujours meilleur qu'un résultat avec temps.

Si à la fin d'une manche deux pilotes ont le même temps, le pilote ayant eu la plus mauvaise place de départ sera classé devant l'autre.

En cas d'égalité de temps de qualification, le tour le plus rapide de la série des trois qui ont constitué le temps de qualification départagera les concurrents.

E10

LE DIRECTEUR DE COURSE

Le directeur de course dirige les épreuves par l'installation sonore et est responsable de :

L'établissement des séries éliminatoires.

La convocation au briefing.

L'appel des concurrents pour toutes les parties de l'épreuve.

Le contrôle des commissaires de course.

Le comte à rebours de -10 à -3 secondes avant chaque départ.

L'établissement et la publication des résultats.

Il ordonne des contrôles techniques.

Il surveille toutes les parties de l'organisation.

Il contrôle la consignation des émetteurs.

Il s'occupe du rassemblement de la commission.

E11

STARTER

Il prend à son compte la procédure de départ à -3 sec. et il donne le départ réel en levant le drapeau national.

Il indique la fin d'une épreuve en agitant le drapeau à damiers.

Il fait arrêter, sur ordre du directeur de course, certaines voitures en agitant le drapeau noir.

E12

LA COMMISSION DE COURSE

Elle est composée du directeur de course, les représentants des clubs qui ont au moins un pilote participant à la course; le président et les membres de la section et les membres du comité de direction de la F.B.A. qui sont présents.

Quand le directeur rassemble la commission ils examineront et ils voteront (en cas d'égalité de votes la vote du directeur de course compte).

En cas d'une plainte, le délégué du club qui a déposé la plainte ne participe pas à la commission.

E13

LES DELEGUES DES CLUBS

Chaque club participant désignera un délégué auprès des organisateurs et officiels. Il aura pour fonction:

Il siège dans la commission de course.

Il introduit au nom des pilotes les plaintes qui sont formulées endéans les 10 minutes qui suivent la publication des résultats de la partie de l'épreuve faisant l'objet de la plainte.

E14

BRIEFING

Voir règlement général point 15.

E15

PARC FERME

Le principe de la nouvelle réglementation est que chaque pilote, après avoir couru, doit obligatoirement, déposer

directement à la sortie du podium sa voiture dans le parc fermé pour contrôle technique, remettre directement, sa puce au comptage et le cas échéant sa radio, peut débrancher son accu.

Pendant que la voiture se trouve dans le parc fermé aucune intervention sur la voiture n'est autorisée, ni par le

pilote, ni par le mécanicien, ni par toute autre personne faisant partie de son entourage.

Chaque club organisant une course officielle, doit obligatoirement, via son directeur de course, indiquer aux

pilotes lors du « briefing » la localisation précise du parc fermé. La voiture qui n'a pas été correctement

déposée dans cet endroit spécifique, sera pénalisée sans qu'un avertissement ne soit nécessaire.

Ne pas respecter ce règlement a comme conséquence un tour sur le meilleur temps de qualification ou l'annulation de cette finale.

E16

CHRONOMETRAGE

Le chronométrage doit être posté sur une partie lente du circuit.

Le comptage sera inaccessible au public, l'ordinateur se trouvera à l'intérieur, et à l'abri du vent et de la pluie.

A la fin de chaque partie de l'épreuve les bandes imprimées du comptage seront affichées avec les résultats, tous les participants peuvent les consulter.

Le chronométrage se fera avec une précision de 1/10e de seconde.

Chaque pilote est responsable de son transponder, et en cas de perte la voiture ne sera pas comptée et le pilote payera le transponder.

A chaque championnat de Belgique on utilisera des transponders.

L'organisateur livre le chronométreur et un assistant, ceux-ci ne peuvent pas participer à la course.
Ils doivent être familiarisé avec le système.

E17

LE CLASSEMENT

Les point ssuivants sont accordés pour les qualifications, de la première à la dernière place:

10/9/8/7/6/5/4/3/2/1 pour les 10 premiers

Pour la finale A de 30 minutes:

100 / 90 / 80 / 70 / 60 / 59 / 58 / 57 / 56 / 55

Pour la finale B de 30 minutes:

45/40/35/30/25/24/23/22/21/20/...

E18

CLASSEMENTS INTERMEDIAIRES Les classements intermédiaires doivent être proclamés toutes les 5 minutes pendant le déroulement des demi finales et finales par le canal de la sonorisation en français et en néerlandais. Ces classements intermédiaires sont officiels et ne peuvent être invoqués comme preuve à l'occasion d'une plainte.

E19

LE DRAPEAU NOIR

Les voitures qui constituent un danger pour les spectateurs, les autres concurrents ou les commissaires de piste doivent quitter

le circuit et elles ne peuvent reprendre la course qu'après réparation.

Les voitures qui par perte ou rupture de l'échappement dépassent le niveau sonore autorisé seront arrêtées par le drapeau noir , elles doivent s'arrêter immédiatement et elles ne pourront repartir qu'après réparation.

F.MODALITES D'INSCRIPTION ET CONTRIBUTIONS

F1

CONDITIONS D'ADMISSION

Présenter une licence délivrée par la F.B.A. à la course.

Etre en possession de trois paires de quartz interchangeables.

Accepter sans réserve le présent règlement, qui doit être distribué au clubs lors de la première course.

Le paiement de la cotisation de 10 €- au moment de l'inscription.

Le montant peut être différent lors d'une manche à l'étranger.

G. ANNEXES

G1

PLAINTES

Voir le règlement général point 12.

G2

AVERTISSEMENT

Avant de recourir à des sanctions on donnera un avertissement officiel. Le responsable du comptage prend note des avertissements et pénalisations et il remet cette liste au président de la section pour archivage et utilisation lors des manches suivantes.

G3

UN TOUR SUR LA SERIE CONCERNEE

Au cas ou le transponder ou l'émetteur ne seront pas rentrés immédiatement.

En cas de réparation de la voiture sur la piste.

En cas de refus de priorité de la reprise après une erreur de conduite ou après une réparation.

G4

STOP-AND-GO

10 sec au pits

Chaque deuxième avertissement sur le même jour.

Chaque faux départ.

Pousser ou déranger une autre voiture avec comme résultat que cette voiture perd sa place.

Refuser de laisser passer une voiture clairement plus vite.

Un stop and Go sans pénalité de temps pour des fautes légères.

G5

UN TOUR SUR LE MEILLEUR TEMPS DE LA JOURNEE

Après chaque 3e avertissement pendant la journée.

Ne pas respecter le principe du parc ferme D19

G6

EXCLUSION ET DISQUALIFICATION

Après chaque 4e avertissement

Ne pas se plier à une décision officielle. Passer 2 fois le drapeau noir et continuer à rouler sans passer par les pits.

Voiture non conforme au règlement: annulation du résultat pour les séries concernées.

Ne pas assurer son rôle de commissaire de piste.

G7

RETRAIT DE LA LICENCE

Après des méfaits graves du concurrent ou d'une personne accompagnant.

Carburant non conforme.

Après être exclu deux fois dans la même année calendrier selon l'article G6.

Carburant non conforme

Une licence ne peut être retirée que par le comité F.B.A

