

Reglement Nederlandse Scooter Sprint Competitie



Geldig per 01-Januari-2019

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1. Algemeen reglement	4
1.1 Deelname en reglementen.....	4
1.2 Hulp verlenen bij opbouwen	4
1.3 Wedstrijden.....	4
1.4 Verloop wedstrijd	4
1.5 Aansprakelijkheid	4
2. Klassen	4
2.1 Definitie van klassen.....	4
2.2 Beëindigen van een klasse	5
3. Technisch reglement	5
3.1 Deelname	5
3.2 Technische controle	5
3.3 Rijder en machine.....	5
3.4 Het niet voldoen aan het reglement	5
3.5 Verantwoording	5
4. Eindbeslissing.....	6
4.1 Wedstrijdleiding	6
5. Startbewijs, verzekering en aansprakelijkheid	6
5.1 Jaarinschrijving	6
5.2 Inhoud verzekering.....	6
5.3 Deelname	6
6. Deelnemers.....	6
6.1 Leeftijdsgrenzen	6
6.2 Gedrag	6
6.3 Verantwoording deelnemer	6
6.4 Opvolgen aanwijzingen	7
6.5 Deelname finales.....	7
6.6 Test run	7
6.7 Doorschuiven finales	7
7. Inschrijven voor een wedstrijd	7
7.1 Inschrijving	7
7.2 Deelname aan meerdere klassen/met meerdere machines	7
7.3 Hoogte van inschrijfgeld.....	7
7.4 Sluiting van inschrijving	8
7.5 Startnummer	8
7.6 Rijden met een ander startnummer.....	8

7.7	Betalingsachterstand	8
7.8	Maximaal aantal startnummers	8
8.	Sponsoring	8
8.1	Belangen SBO/NSSC in verband met sponsoring	8
8.2	Nakomen verplichtingen	8
9.	Wedstrijdbepalingen Algemeen	8
9.1	Verloop van de wedstrijd	8
9.2	Finales	8
9.3	Aantal finale deelnemers	9
9.4	Uitslag bij overmacht	9
10.	Startopstelling.....	9
10.1	Startopstelling tijdens kwalificaties.....	9
10.2	Startopstelling finale	9
10.3	Niet deelnemen aan de finales.....	9
10.5	Uitslag bij meerdere DNF's of niet deelname aan finale.....	9
11.	Startmethode.....	10
11.1	Startprocedure	10
11.2	Valse start.....	10
11.3	Valse start tijdens de finale	10
12.	Tussentijdse stop	10
12.1	(tijdelijk) Stoppen van de wedstrijd	10
12.2	Regen.....	10
13.	De winnaar en de uitslag	11
13.1	Niet geklasseerd	11
13.2	Beslissing van de winnaar.....	11
13.3	Uitslag.....	11
14.	Klassement.....	11
14.1	Toekenning punten	11
14.2	Snelste tijden.....	12
14.3	Gelijk aantal punten	12
14.4	Schrapresultaat	12
15.	Prijzen	12
15.1	Beschikbaarheid prijzen	12
15.2	Ontvangst van prijzen.....	12
15.3	Aanspraak op prijzen.....	12
16.	Gedrag	12
16.1	Manoeuvres	12
16.2	Hinder.....	12

16.3 Eigen baan	13
16.4 Stilstaan op de baan	13
16.5 Bij pech of ongeval	13
16.6 Gebruik van drugs en/of alcohol	13
16.7 Burn-outs.....	13
17. Rennerskwartier	13
17.1 Rijden in het rennerskwartier	13
17.2 Gebruik van wedstrijd machines op nabij gelegen openbare weg	13
17.3 Parc fermé	13
17.4 Reparaties	14
17.5 Verlaten van evenement/circuit	14
17.6 Helpers	14
17.7 Brandblusser	14
18. Milieubescherming	14
18.1 Milieu en geluid	14
19. Straffen	14
19.1 Straffen.....	14
19.2 Diskwalificatie	15
20. Protesten	15
20.1 Protesten.....	15
21. Algemeen Technisch Reglement.....	15
21.1 Algemene specificaties en voorwaarden	15
21.2 Rijwielgedeelte en frame	16
21.3 Algemeen motorisch reglement.....	16
21.4 Kleding & Helm.....	18
22. Specifieke Technische Reglementen	18
22.1 Specifiek Technisch Reglement AUTOMATEN 80.....	18
22.2 Specifiek Technisch Reglement SCHAKEL 70	19
22.3 Specifiek technisch reglement PRO STOCK	19
22.4 Specifiek technisch reglement OPEN-SPORT.....	20
22.5 Specifiek technisch reglement Dragscoot70	21
22.6 Specifiek technisch reglement Scooter70	21
22.7 Specifiek technisch reglement Scooter Special 100cc.....	22
22.8 Specifiek technisch reglement Super Special 210	22

1. Algemeen reglement

Dit reglement is van toepassing op de NSSC-evenementen.

1.1 Deelname en reglementen

Bij deelname aan sprintwedstrijden en door het afsluiten van een NSSC-Jaarinschrijving 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 jaarinschrijving of dag inschrijving te bezitten.

1.2 Hulp verlenen bij opbouwen

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

1.3 Wedstrijden

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

1.4 Verloop wedstrijd

Een wedstrijd vindt plaats binnen een door de NSSC 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 rijden 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/NSSC 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:

- Automaten 80 - klasse voor o.a. Puch en Tomos automaat brommers.
- Schakel 70 – Klasse voor schakel brommers, welke in grote lijnen nog op een bromfiets lijkt.
- Pro Stock – Klasse voor schakel brommers met een zelfbouwframes.
- Open Sport – Klasse voor elk soort bromfiets, mits niet sneller dan 7.5 sec.
- Dragscoot 70 - Klasse voor 70cc scooters zonder gewichtslimiet met veel vrijheid in bouwen.
- Scooter 70 – Klasse voor 70cc scooters met gewichtslimiet van 140kg.

- Scooterspecial 100 – Klasse voor scooters/frames tot maximaal 102cc.
- Superspecial 210 – Klasse voor Scooters, schakelbrommers en lichte motorfietsen met zeer veel vrijheid om te bouwen.

2.2 Beëindigen van een klasse

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 het bestuur 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 Technische 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.

Nederlandse Scooter Sprint Competitie

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 bij de nacontrole moeten verschijnen, wordt bekend gemaakt voor het einde van de finales.

3.4 Het niet voldoen aan het 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. Het niet op een normale manier kunnen omgaan met een door de wedstrijdleiding genomen beslissing, kan leiden tot diskwalificatie van de dag of van het jaar.

5. Startbewijs, verzekering en aansprakelijkheid

5.1 Jaarinschrijving

Deelnemers die willen deelnemen aan het kampioenschap, moeten in het bezit zijn van een jaarinschrijving. Deze kan via www.nssc.nl worden aangeschaft, tegen het daarvoor geldende tarief. Dit is mogelijk t/m de helft van de geplande wedstrijden voor dat jaar. Voorts moet een deelnemer zich per wedstrijd inschrijven. Dag inschrijvers nemen geen deel aan het kampioenschap en worden niet mee genomen in de records.

5.2 Inhoud verzekering

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

5.3 Deelname

Deelname geschiedt op eigen risico. De deelnemer, mede verantwoordelijk ten opzichte van derden, de SBO/NSSC, 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/NSSC 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 wedstriiddag 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 en voldoen aan het reglement! Reservemachines zijn alleen toegestaan tijdens de kwalificatie! Alle finales dienen gereden te worden met 1 en dezelfde machine!!

6.6 Test run

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 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 of niet meer in staat is om te rijden bij aanvang van de finales, worden de finale plaatsen doorgeschoven, om zo op 4 deelnemers uit te komen. Wanneer een deelnemer niet kan deelnemen aan de finales, mag nr 5 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 5e plek. Voorbeeld: Stel de nummer 1 komt niet opdagen voor de finales en er wordt doorgeschoven dan is nummer 1 automatisch nummer 5 wat betreft punten.

Nederlandse Scooter Sprint Competitie

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.

7.2 Deelname aan meerdere klassen/met meerdere machines

Elke deelnemer met een jaarinschrijving mag deelnemen aan maximaal 2 klassen met 1 of 2 machines. Voor de 2e klasse betaald de deelnemer een gereduceerd tarief. Wanneer een deelnemer met 2 machines in dezelfde klasse deelneemt, mag er slechts met 1 machine finales gereden worden. Met meerdere deelnemers op 1 machine deelnemen is niet toegestaan.

7.3 Hoogte van inschrijfgeld

Het inschrijfgeld per wedstrijd wordt jaarlijks vastgesteld door het bestuur van SBO/NSSC 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.

7.4 Sluiting van inschrijving

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

7.5 Startnummer

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

7.6 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.

7.7 Betalingsachterstand

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

7.8 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.



8. Sponsoring

8.1 Belangen SBO/NSSC in verband met sponsoring

Deelnemers, die sponsoring ontvangen, mogen bij het bieden van een tegenprestatie aan hun sponsor(s), de belangen van de SBO/NSSC en haar sponsoren en de organisatoren niet schaden.

8.2 Nakomen verplichtingen

Deelnemers moeten de verplichtingen die de SBO/NSSC met haar sponsoren aangaat en die betrekking hebben op deelnemers en machines nakomen.

9. Wedstrijdbepalingen Algemeen

9.1 Verloop van de wedstrijd

De sprintwedstrijd vangt normaliter aan met tenminste 4 uur kwalificatie. Gevolgd door een halve finale met daarop volgend de finale. Door onverwachte factoren, kan de wedstrijdleader, in overleg met afgevaardigden van het bestuur en de organisatie, besluiten dit anders te laten verlopen.

9.2 Finales

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

9.3 Aantal finale deelnemers

In de basis worden de finales verreden met de snelste 4 rijders per klasse. Wanneer er sprake is van 12 of meer deelnemers in een klasse, zal er in deze klasse met de snelste 8 deelnemers, dus een 1/4 finale gereden worden.

9.4 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 4 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.

De startopstelling tijdens de finales bij 4 deelnemers is als volgt:

- De nummer 1 zal tegen de nummer 3 sprinten
- De nummer 2 zal tegen de nummer 4 sprinten

De startopstelling tijdens de finales bij 8 deelnemers 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.

10.3 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 4^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 Startprocedure

De startprocedure is als volgt:

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

11.2 Valse start

Een deelnemer die tijdens de kwalificatiesprints een valse start maakt, mag deze zijn run 1 maal afbreken. Bij een 2^e valse start dient hij/zij door te rijden naar de finish. Deze run zal automatisch worden omgezet naar een DNF (did not finish).

11.3 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 ¼, ½ 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

Wanneer een valse start plaats vind, zal de deelnemer niet geklasseerd worden. Dit geldt ook op het moment dat een deelnemer wel is ingeschreven, maar geen geldige run heeft gemaakt op deze dag.

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 dag overwinnaar 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

Behaalde plaats:	Aantal punten:
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 dag klassement als het kampioensklassement en is van toepassing op alle klassen. Wanneer een deelnemer met een dag licentie, tussen de 1 e en 25 e plaats is geëindigd ,wordt de puntentelling opgeschoven. Voorbeeld: dag licentie deelnemer is 4^e geworden, dan zal de 5^e plek (wanneer het geen dag licentie betreft) punten voor 4^e plaats krijgen, omdat de 4^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 5 of meer evenementen in een seizoen, wordt per deelnemer 1 resultaat/wedstrijd geschrapt voor het kampioensklassement. Bij minder dan 5 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.

Nederlandse Scooter Sprint Competitie

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. Hetzij bij de start en/of tijdens de run.

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 wedstrijdleader 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 Gebruik van drugs en/of alcohol

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

16.7 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 wedstrijdleader. In principe is burnen ALLEEN toegestaan, 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.

Nederlandse Scooter Sprint Competitie

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 wedstrijdbaan, gelegen openbare weg.

17.3 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.

17.4 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.

17.5 Verlaten van evenement/circuit

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

17.6 Helpers

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

17.7 Brandblusser

Het is verplicht om als rijder en/of team ,een 6KG schuimblusser in het bezit te hebben, tijdens SBO/NSSC 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, dienen op de voorgeschreven wijze, te worden gedeponeerd.

19. Straffen

19.1 Straffen

Deelnemers moeten zich houden, aan zowel het technische als het wedstrijdreglement van SBO/NSSC, die gelden voor het jaar, waarin de sprintwedstrijd plaatsvindt. Houdt een deelnemer zich niet aan deze reglementen of verricht een deelnemer op een of andere manier handelingen tijdens, vóór of na de wedstrijd, waardoor de belangen van de SBO/NSSC en haar medewerkers worden geschaad, dan kan bestraffing het gevolg zijn. Beroep kan alleen schriftelijk worden ingesteld bij het hoofdbestuur, door partijen, die betrokken zijn, 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 daarvoor 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

20.1 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 het bestuur 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

21.1 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 zelfverantwoordelijk 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.

6. In de klassen, waar een gewichtslimiet aanwezig is, draagt de rijder zelf de verantwoording om aan dit gewicht te voldoen. Wanneer een rijder tijdens de kwalificatie wordt gewogen en wanneer het gewicht niet voldoet aan de gestelde eis, zullen alle tot dan toe gereden tijden, verwijderd worden uit het systeem. Wanneer een rijder tijdens de finales wordt gewogen en het gewicht blijkt niet te voldoen aan de gestelde eis, volgt een diskwalificatie en valt de rijder dus buiten de punten.

21.2 Rijwielgedeelte en frame

1. De gashendel moet zelfsluitend zijn. De gashendel moet dichtslaan zonder enige hulp.

2. Remhendels moeten in goede staat verkeren. Geen scherpe uiteinden. Remhendels volledig gemaakt van plastic, zijn niet toegestaan.

3. De voorvork constructie is vrij en mag star uitgevoerd worden. Alles dient deugdelijk geconstrueerd te zijn.

4. De gehele voor - en achterrem, of onderdelen daarvan, mogen vervangen worden. Remmen dienen goedwerkend en deugdelijk geconstrueerd te zijn. De remmen moeten dusdanig werken, dat het niet mogelijk is, de machine door de remmen heen te duwen.

5. Voetsteunen dienen inklapbaar te zijn. Wanneer een constructie gebruikt wordt, waarbij de voetsteunen niet inklapbaar zijn, dient het uiteinde voorzien te zijn van kunststof of rubberen doppen met een minimale diameter van 25mm.

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 mogen afgedraaid worden en/of uitgefreesd, maar mogen geen barsten of scheuren vertonen.

12. Het rijwielgedeelte, inclusief alle wijzigingen hieraan, mogen de veiligheid niet negatief beïnvloeden. Bij twijfel, is dit altijd ter beoordeling van de technische commissie.

13. 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.

21.3 Algemeen motorisch reglement

1. Borgen is verplicht voor alle machines, die deelnemen aan NSSC sprint wedstrijden. Onder borgen wordt verstaan: het voorkomen van loslopen, door gebruik te maken van metalen draad met een

dikte van minimaal 0,6 mm. Het gebruik van splitpennen, wordt ook beschouwd als borgen. Het gebruik van zelf borgende 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. De inhoudsberekening gaat 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.

4. Gebruik van een goedwerkende demper is verplicht. Voor scooters is de bevestiging met behulp van een ophangbeugel aan het carter verplicht. Een geluidsproductie van meer dan 110 decibel, gemeten op 3 meter afstand van de uitlaatdemper, is niet toegestaan.

5. Het transmissiegedeelte is vrij, maar de originele werking mag niet gewijzigd worden (bijv. van automaat naar geschakeld).

6. Kabels en leidingen mogen geen beschadigingen of klemming vertonen.

7. Keuze van brandstof en olie is vrij, denk aan super 98, aral102, panta, sunoco race benzines.

8. Keuze van het motortype 2takt of 4takt is vrij, bij 4takt mag 2x de cilinderinhoud gebruikt worden, die in de klasse voorgeschreven word en is de krukas slag vrij, voor scooter carters geldt, dat lange of korte uitvoeringen, beide als gehomologeerd worden gezien.

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

9. Carburateur-overloop-openingen en -slangen moeten uitmonden in de airbox of in een apart reservoir.

10. Het motorgedeelte, inclusief alle wijzigingen hieraan, mogen de veiligheid niet negatief beïnvloeden. Bij twijfel, is dit altijd ter beoordeling van de technische commissie.

11. Draaiende delen moeten deugdelijk en stevig zijn afgeschermd, op een manier waardoor deze niet meer bereikbaar zijn voor lichaamsdelen.

12. De ontsteking dient geheel afgedekt te zijn, er mag een minimale opening zijn voor een externe starter.

13. De overbrenging bij een scooter moet afgeschermd worden met een deksel, die van stevig materiaal gemaakt is. Dit is ter beoordeling van de technische commissie.

14. Het gebruik van drukvulling, (Lachgas, Turbo's of andere vormen van drukvulling) is alleen toegestaan in de Super Special 210 klasse.

15. Het wel of niet mogen lassen aan carters, is per klasse omschreven in het specifiek technisch reglement. Echter is het lassen i.v.m. een scheur/reparatie ten alle tijden toegestaan, mits er geen extra materialen worden toegevoegd.

16. Een dodemansknop is verplicht voor alle machines, die deelnemen aan sprint wedstrijden. De voorkeur gaat uit, naar een kil switch van MOST (magneet) Deze killswitch is te krijgen bij o.a. www.scootfast.net Voor de duidelijkheid De dodemansknop dient goed te functioneren!

21.4 Kleding & Helm

1. Kleding, die het volledige lichaam bedekt, 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 (race pak). Anders is een jas of bodyprotector met harde protectie toegestaan. Een bodyprotector of jas moet voorzien zijn van harde protectie in rug, schouders en ellebogen.

2. Het dragen van een stevige broek is verplicht (bij voorkeur een motorbroek).

3. Stevige handschoenen met harde protectie (op z'n minst bij 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

22.1 Specifiek Technisch Reglement AUTOMATEN 80

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 80cc, met maximaal 1 cilinder.

2. Zowel lucht, als waterkoeling is toegestaan.

3. De krukas slag dient standaard te zijn.

4. De carburateurdoorlaat is vrij, evenals het inlaat systeem.

5. Elke vorm van automatische aandrijving, behalve variomatic, is toegestaan. Meerdere automatische versnellingen zijn toegestaan.

6. De koppeling mag aangepast of vervangen worden, echter dient de werking van de koppeling als standaard te zijn.

7. De achtervork mag vervangen of star uitgevoerd worden.

8. De frameconstructie is vrij. De keuze van spatborden, tank, zitje en evt. stroomlijn is vrij. Genoemde onderdelen dienen deugdelijk van constructie te zijn.

9. De grijpende kanten van de tandwielen, dienen afgeschermd te zijn.

10. De minimale wiel maat bedraagt 14 inch.

11. Lassen aan het carter, is in de Automaten klasse volledig toegestaan, echter dient het originele carter gebruikt te worden.

12. Het gebruik van een wheelybar, is in deze klasse toegestaan.

22.2 Specifiek Technisch Reglement SCHAKEL 70

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 72cc met maximaal 1 cilinder.
2. De krukas slag dient standaard te zijn.
3. Keuze van ontsteking is vrij. Gebruik van een quickshifter is toegestaan, Het schakelsysteem dient voor de rest, de originele werking te behouden.
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. Membraan gestuurd, moet membraan gestuurd blijven. Zuiger gestuurd, dient zuiger gestuurd te blijven.
5. De carters mogen worden aangepast om plaatsing van een andere versnellingsbak mogelijk te maken. (max. 6 versn.) Het blok dient uitsluitend ontwikkeld te zijn voor een bromfiets. Fabriekscross of raceblokken zijn uitgesloten van deelname.
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 originele achtervork, dient gebruikt te worden, maar mag star uitgevoerd worden. Verlenging/lichter maken van de achtervork is toegestaan.
8. Het frame dient vanaf het balhoofd t/m de blok ophanging origineel te zijn. Het verwijderen of toevoegen van materialen is toegestaan, mits deugdelijk geconstrueerd.
9. Het uiterlijk van het voertuig moet lijken op dat van een bromfiets, de volgende kuipdelen zijn minimaal verplicht: Tank kap – Voorspatbord – Achter kap.
10. De wielen mogen vervangen worden, door exemplaren van een andere brommer. De minimale wielmaat is 16inch.
11. De grijpende kanten van de tandwielen, dienen afgeschermd te zijn.
12. Frame en motorblok dienen bij elkaar te horen, als zijnde gehomologeerd.
13. Gewicht van rijder en machine in deze klassen, is minimaal 120kg.
14. Het gebruik van een wheelybar, is in deze klasse niet toegestaan.
15. Aan de carters mag niet gelast worden, devcon of vergelijkbare producten kunnen gebruikt worden.

22.3 Specifiek technisch reglement PRO STOCK

In deze klasse mag gereden worden met bromfiets schakelblokken en MB/X-MT/X 80 cc blokken.

1. De cilinderinhoud bij het gebruik van deze blokken, is opgedeeld in 2 categorieën.
- Bij het gebruik van een bromfiets blok, bedraagt de maximale cilinderinhoud 100cc.
- Bij het gebruik van een MB/X-MT/X 80 cc, bedraagt de maximale cilinderinhoud 133cc.

Maximaal 1 cilinder toegestaan, de krukas slag is vrij.

2. De carburateurdoorlaat is vrij, evenals het inlaatsysteem.

3. Keuze van ontsteking is vrij. Gebruik van een quickshifter is toegestaan, het schakelsysteem is vrij.

4. De carters mogen worden bewerkt, echter dienen de krukaslager passingen van het originele blok gebruikt te worden. Bij het gebruik van een MB/X-MT/X 80 blok, dient het blok specifiek ontwikkeld te zijn voor Honda MB/X-MT/X 80 cc (lucht/watergekoeld). Het aanpassen van het Cilinderpasvlak/krukasruimte/krukaslager passingen, is bij dit type blok wel toe gestaan. Het blok dient verder, als origineel te zijn. Fabrieks cross/raceblokken zijn uitgesloten van deelname.

5. De versnellingsbak mag worden aangepast, 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.

6. De achterbrug mag worden vervangen of gewijzigd, mits deugdelijk geconstrueerd. Het principe van de werking van het achterveer systeem, 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. De grijpende kanten van de tandwielen dienen afgeschermd te zijn.

9. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse toegestaan.

10. Lassen aan het blok is toegestaan.

11. De minimale wielmaat is 16inch.



Nederlandse Scooter Sprint Competitie

22.4 Specifiek technisch reglement OPEN-SPORT

Deze klasse wordt op een index tijd van 7,5 seconden gereden! Dit betekent, dat tijden sneller dan 7,5 seconden, niet meetellen voor de wedstrijd.

1. Cilinderinhoud en aantal cilinders is vrij.

2. In deze klasse mag gereden worden met: automaten, schakels, scooters (zowel elektrisch, 2 takt, 4takt, etc etc.)

3. Beplating (en het wel of niet gebruiken daarvan) is vrij. Echter dienen gevaarlijke uitstekende delen, als gevolg van het niet monteren van een kappen set, te worden beschermd.

4. Het motorblok en het aantal cilinders is vrij.

5. Origineel frame en zelfbouw zijn toegestaan, mits deugdelijk geconstrueerd.

6. Het gebruik van een wheelybar, is in deze klasse toegestaan.

7. 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.

8. Indien er gebruikt gemaakt wordt van een ketting en tandwielen, dienen de grijpende kanten van de tandwielen afgeschermd te zijn.

9. Lassen aan motor/carter is toegestaan.

22.5 Specifiek technisch reglement Dragscoot70

1. De maximale cilinder inhoud bedraagt 70cc met maximaal 1 cilinder.
2. De scooter moet voorzien zijn van een voorkap, achterkap en treeplank. De voor en achter kap dienen afkomstig te zijn van een scooter of motorfiets, de materiaal keuze hierin is vrij.
3. Het motorblok hoeft niet van het originele gehomologeerde model te zijn. (een minarelli horizontaal blok, onder bijvoorbeeld een slider of booster is toegestaan) Ook aftermarket carters, zoals Malossi, Polini etc, zijn toegestaan.
4. Wijzigingen aan het frame zijn toegestaan. In de basis dient wel een origineel scooterframe gebruikt te worden. De wielbasis voor deze klasse is vrij.
5. Het gebruik van een wheelybar, is in deze klasse niet toegestaan.
6. In deze klasse mag er gereden worden met een andere achter velg, die geproduceerd is voor een motorvoertuig, welke geschikt is voor de snelheden, die worden behaald in deze klasse.
7. De stuurhoogte moet minimaal 60 cm zijn, dit wordt gemeten vanaf de grond tot aan de onderkant van de handvaten.
8. Lassen aan carter is niet toegestaan.

22.6 Specifiek technisch reglement Scooter70

1. De maximale cilinder inhoud bedraagt 70cc met maximaal 1 cilinder.
2. Elke scooter moet zijn voorzien van volledige beplating met uitzondering van de stuurbeplating, onderkuip 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.
3. Het motorblok moet van het originele gehomologeerde model zijn. Waarbij koeling, bouwjaar en type trommel- of schijfrem, membraan of roterend, geen invloed hebben op homologatie. (Het is dus NIET toegestaan om met een minarelli horizontaal blok, onder bijvoorbeeld een slider of booster te rijden.) Het gebruik van aftermarket carters, zoals Malossi, Polini etc, welke te koop is voor het betreffende type scooter, is toegestaan.
4. Wijzigingen aan het frame en/of motorblok, mogen de wielbasis niet veranderen, ten opzichte van het originele gehomologeerde model. Een wielbasis korter dan het originele gehomologeerde model, is toegestaan. Het frame dient vanaf het balhoofd t/m de blok ophanging (subframe) origineel te zijn. Het verwijderen of toevoegen van materialen is toegestaan, mits deugdelijk geconstrueerd.
5. Het gebruik van een wheelybar, is in deze klasse niet toegestaan.
6. Het minimale gewicht van rijder (inclusief beschermende kleding) en machine is 140kg.
7. In deze klasse mag er gereden worden met een andere achter velg, die geproduceerd is voor een motorvoertuig, welke geschikt is voor de snelheden, die worden behaald in deze klasse.
8. De stuurhoogte moet minimaal 60 cm zijn, dit wordt gemeten vanaf de grond tot aan de onderkant van de handvaten.

9. Lassen aan carter is niet toegestaan.

22.7 Specifiek technisch reglement Scooter Special 100cc

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 102cc, met maximaal 1 cilinder.

2. Beide carterdelen, dienen als gehomologeerd te zijn. Het gebruik van after-market carters, zoals Malossi, Polini etc is toegestaan.

3. De frameconstructie is vrij. De keuze van een zitje en evt. stroomlijn is vrij. Genoemde onderdelen dienen deugdelijk geconstrueerd te zijn.

4. Het gebruik van lachgas of mechanische drukvulling, is niet toegestaan in deze klasse. De kit mag ook niet gemonteerd zijn.

5. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse toegestaan.

6. 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.

7. Het minimale gewicht van rijder (inclusief beschermende kleding) en machine in deze klasse is 110 kg.

8. Cilinderhoek dient als origineel te zijn.

9. Hoek aanpassen van membraanhuis toegestaan.

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

22.8 Specifiek technisch reglement Super Special 210

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

1. De maximale cilinderinhoud bedraagt 210cc bij het gebruik van een atmosferische 2 takt. Wanneer er gebruik gemaakt wordt van drukvulling, bedraagt de maximale cilinderinhoud 125cc. Meerdere cilinders toegestaan.

2. De frameconstructie is vrij. De keuze van een zitje en evt. stroomlijn is vrij. Genoemde onderdelen dienen deugdelijk geconstrueerd te zijn.

3. Minimaal 1 schijfrem moet aanwezig zijn, maar de voorkeur gaat uit naar 2 schijfremmen, aangezien in deze klasse de hoogste snelheden worden gehaald.

4. 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.

5. Het gebruik van drukvulling (Lachgas, Turbo of andere vormen van drukvulling) is toegestaan.

6. Indien er gebruik gemaakt wordt van een ketting en tandwielen, dienen de grijpende kanten van de tandwielen afgeschermd te zijn.

7. Het gebruik van een wheelybar is in deze klasse toegestaan.

8. 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.

