

Reglement NVACT 2012



www.nvact.be

1. Regels van het kampioenschap

2012 N.V.A.C.T.vzw

1. Elke deelnemende piloot aanvaardt dit reglement en het gezag van N.V.A.C.T.
 2. In alle categorieën wordt een kampioenschap georganiseerd.
 3. De wedstrijden vermeld op de crosskalender tellen mee voor het kampioenschap. Indien een wedstrijd van de kalender zou geschrapt worden en/of niet meetelt voor het kampioenschap, zal de secretaris of de voorzitter van N.V.A.C.T. dit aan alle clubs meedelen die aangesloten zijn.
 4. De te winnen punten voor het N.V.A.C.T –kampioenschap zijn per reeks: 1e 10 punten , 2e 8 punten, 3e 6 punten, 4e 4 punten, 5e 2 punten, 6e 1 punt, Voor de superfinale geldt de volgende puntentelling; 1 plaats 25 punten, 2 plaats 24 punten enz.
 5. Er worden drie gelijkaardige reeksen per categorie gereden. Daaruit wordt een dagklassering opgemaakt, volgens de gewonnen punten in de drie reeksen. De dagklassering levert geen extra punten op. De aankomst van de laatst gereden reeks is doorslaggevend bij gelijke punten in de dagklassering (mits in alle reeksen gestart te zijn én punten behaald te hebben). Op het einde van het jaar(kampioenschap), bij een gelijke stand zijn in de eerste plaats het meest aantal gereden wedstrijden doorslaggevend.
 6. De punten worden gegeven volgens de plaatsen, nadat de uitslag van de wedstrijd door de beheerraad van N.V.A.C.T. werd goedgekeurd.
- 6b Er worden startpunten gegeven. Bijv. Op de eerste wedstrijd krijgt iedere piloot als hij start 5 punten, de volgende wedstrijd 6 punten enz. Om startpunten te krijgen moet er gestart worden.

6 c Indien er een reeks gesplitst wordt kunnen alleen de piloten van de eerste reeks meedingen aan de superfinale , met uitzondering van de eerste cross van het jaar. Piloten die niet geklasseerd zijn voor de superfinale kunnen ook NIET deelnemen aan de super finale.

7. De categorieën worden als volgt ingedeeld:

BALKEN	B- -1500 cc	
	B+ +1500 cc	
DAMES	V1 0-2000 cc	
JUNIOREN	J 0-1300 cc	
ORIGINEEL	O- 0-1600 cc	max. 4 cilinders
	O+ 1601-3500 cc	max. 4 cilinders
STANDAARD	S1 0-1300cc S2 1301-1600cc	
	S3 1601-3500cc	Bij S1-S2-S3 geen turbo-compressor-en wankelmotoren. In deze klasse's wordt niet gereden met gasklephuizen, ook al is het origineel. Het gat van de auto mag ingekort worden.
	SS 0-4000 cc	max. 8 cilinders
TOERISME	T1 0-3500 cc	NIET DEELGENOMEN

KEVERKLASSE

AAN EUROPOKAL 2011 .

T2 0-3500 cc

ZELFBOUW

Z4 0-1600cc

Z6 + 1600cc en 4x4

8. Er mag geen hogere cilinderinhoud gereden worden in een lagere categorie. Omgekeerd is wel toegestaan. Met een wagen in een andere klasse rijden wordt niet toegelaten, dus standaard bij standaard, zelfbouw bij zelfbouw enz....
9. **De max. toegelaten cilinderinhoud mag max. 1% naar boven afwijken. Bv. 1300cc mag max. 1313 cc zijn.**
10. De opstelling van de wagens geschiedt als volgt: *ofwel op één rij-ofwel op drie rijen, start rij per reeks afgewisseld, bepaald door software.
11. De startplaats wordt gegeven aan de hand van de stand van het klassement. Buiten klassement kan niet gereden worden.
12. **Wie niet ingeschreven is voor 09.30 kan niet deelnemen aan de wedstrijd. Indien U niet tijdig aanwezig kan zijn door bv. panne, kan U contact opnemen met Carla 0472-443476 zodat we U toch tijdig kunnen inschrijven. Het inkomgeld wordt in geen geval terug betaald. De eerste start is om 10.30 uur.**
13. Elke wedstrijd is ong. 3 km lang, de wedstrijdleider zal dus het aantal ronden bepalen aan de hand van de lengte van het parcours. Naargelang de staat van de baan en de weersomstandigheden kan dit aantal ronden aangepast worden.
14. Het inschrijfgeld bedraagt per gereden klasse en/of categorie 15€ voor de balken en **junioeren(14-16 jarige)**, 17,50€ voor de originele, dames, **junioeren(vanaf 16 jaar)** en standaardklasse, 22,50€ voor toerisme en zelfbouw.
15. De toegekende prijzen zijn volgens de door NVACT vastgestelde normen.
16. Het inkom geld bedraagt 8.00€ per persoon (ook voor de piloten). Tot 14 jaar gratis entree.

17. Op het rennerskwartier dient stapvoets (5km/u) te worden gereden. Wie in overtreding is wordt onmiddellijk geschorst voor de volgende reeks. Het is ten strengste verboden om met motors, quads e.d. rond te rijden op het rennerskwartier of op het parcours (met uitzondering van de organisatie).
18. Stroomaggregaten en andere geluidsbronnen uit om 24.00u, vanaf 07.00u 's morgens mogen zij aan.
19. Wie het verloop van de wedstrijd stoort door onsportief gedrag, opzettelijke aanrijding, vechten of dronkenschap, wordt onmiddellijk uitgesloten voor die wedstrijddag. Verdere sancties zijn niet uitgesloten.
20. Een alcoholtest kan worden afgenomen. Bij positief resultaat of bij weigering wordt de piloot geschorst voor die wedstrijddag, en verliest al zijn punten en startpunten van die dag. Verdere sancties zijn niet uitgesloten.
21. Indien men met 4 wielen buiten de baan gaat, betekent dit onmiddellijk stoppen.
22. Wanneer men geschorst of uitgesloten wordt voor een wedstrijd, verliest men zijn punten en premie voor die wedstrijddag. Het wedstrijdgeld en de inkom worden niet terug betaald. Verdere sancties kunnen nog getroffen worden door de beheerraad.
23. Wanneer door weer- of andere omstandigheden, na beslissing van de aanwezige leden van de beheerraad, niet alle reeksen kunnen gereden worden, gelden de punten van de wel gereden reeksen, je kan onder geen enkele voorwaarden het inschrijfgeld of inkomgeld of een gedeelte daarvan terugvorderen.
24. De prijsuitreiking geschiedt op het terrein, 1 uur na de superfinale. Wanneer er onregelmatigheden in een reeks zijn geweest, of mondeling een klacht, die schriftelijk zal bevestigd worden ten laatste 3 dagen na de wedstrijddag, kan de wedstrijdleider, of de meerderheid van de aanwezige leden van de beheerraad de inrichter de prijzen van die reeks of dagklassering doen inhouden, tot er uitspraak is gedaan door de beheerraad van N.V.A.C.T.
25. Het uitlitteren van de wagens De wagens die zullen uitgeliterd worden, worden bepaald door loting. Zij moeten

dan opgesteld worden op de plaats aangeduid door de beheerraad, waar bevoegd personeel de cilinderinhoud zal meten. Bij de te controleren wagen mag zich enkel de piloot en/of één door hem aangewezen persoon bevinden. De uitgeliterde motor kan van loodjes voorzien worden. Na iedere reeks kan de meerderheid van de aanwezige leden van de beheerraad en/of de wedstrijdleider beslissen een motor uit te literen. Het uitliteren kan ook gebeuren buiten het seizoen of op de door de beheerraad vastgestelde datum en plaats. De verplaatsingskosten bij het ten huize uitliteren worden aan de piloot aangerekend aan 0,25 € /km. Bij vraag van een piloot om de wagen van een andere piloot uit te literen, dient deze 250 € borg te geven. Als de klacht ongegrond blijkt, krijgt de beschuldigde piloot de 250 € borg. In het andere geval krijgt de aanklager zijn borg terug. Eventuele onkosten gemaakt door N.V.A.C.T. voor deze procedure worden betaald door de in het ongelijk gestelde piloot.

26. De wagen die bij de keuring aangediend wordt zal voor de rest van de wedstrijddag gebruikt worden. Tussen keuring en de feitelijke wedstrijd is het dus ook niet mogelijk om nog van wagen te wisselen. **De auto aanbieden bij de keuring gebeurt door de piloot of vervanger. Supporters e.d. zijn niet bij de keuring aanwezig. Na de keuring en oefenronde is het niet mogelijk om het terrein te verlaten met de cross auto, en later terug te keren. Doet U dit toch betekent dat zwart en worden de punten alsook startpunten van die dag afgepakt. D.w.z. dat U niet meer mag rijden die dag.**
27. Indien een motor niet conform bevonden wordt, verliest de piloot alle punten voor het kampioenschap die hij in de categorie behaalde. De wedstrijddag dat de overtreding vastgesteld werd, wordt hij geschorst, verliest zijn inschrijvingsgeld en heeft hij geen recht op zijn eventueel nog te ontvangen prijzen, met eventuele verdere sancties van de beheerraad. Bij de volgende wedstrijd moet hij met die motor in een hogere categorie rijden, voor zover er geen aanpassingen doorgevoerd zijn. Wordt hij opnieuw betrapt,

- dan wordt hij uit de wedstrijd gezet en wordt voor een aantal wedstrijden, beslist door de beheerraad, geweigerd.
28. De aanwezige leden van de beheerraad kunnen ter plaatse de piloten een schorsing opleggen zonder een reden te vernoemen. Hiertegen is beroep mogelijk bij de beheerraad, mits dit schriftelijk te richten aan de voorzitter. De beheerraad onderzoekt dan de getroffen schorsing. De beheerraad kan eveneens schorsing opleggen en iemand verbieden zowel piloot als baancommissaris of als toeschouwer zich binnen de afspanning van het crossterrein te bevinden.
 29. De beslissingen van de beheerraad, aangaande schriftelijke klachten, zullen ook schriftelijk aan alle betrokken partijen kenbaar gemaakt worden.
 30. Een klacht moet kenbaar gemaakt worden aan het bestuur op de wedstrijd dag zelf, en dit voor de prijsuitreiking. Deze klacht moet uiterlijk op de woensdag na de wedstrijd bij het bestuur schriftelijk bevestigd worden. Wordt de klacht niet schriftelijk bevestigd zal zij als onbestaande beschouwd worden. Mondelinge klachten die later bij het bestuur binnenkomen worden niet behandeld en zullen als onbestaand beschouwd worden. Alleen klachten van de piloot zelf kunnen in overweging genomen worden . Aangezien iedere piloot verantwoordelijk is voor zijn supporters , zal het bestuur in geval van klachten en bedreigingen van supporters het recht hebben deze piloot voor de rest van de wedstrijd (en) te schorsen .
 31. Voor alle categorieën , buiten de junioren moet de piloot in het bezit zijn van een geldig rijbewijs, een voorlopig rijbewijs is ook voldoende.
 32. De piloot dient, na te zijn afgevlagd, tegen een matige snelheid en in een normale houding het parcours te verlaten.
 33. **Kinderen en andere mensen meevoeren, op of in de wedstrijdswagen, is verboden en zal bij overtreding bestraft worden.**
 34. Als er gewisseld wordt van piloot betekent dit zwart voor de ganse dag en startpunten kwijt .
 35. Iedere piloot zal een licentie nemen per klasse en/of categorie waarin hij uitkomt. Hierop staan vermeld: zijn

naam, adres, startnummer, klasse en categorie. Een jaar licentie kost 20 euro, een dag licentie 10 euro. **Indien men de jaarlicentie verliest kost een nieuwe 2€ per keer.**

36. Bij inschrijving moet de piloot zijn rijbewijs en identiteitskaart voorleggen.
37. De start wordt gegeven met een rood startlicht of met de Belgische vlag. Bij valse start wordt er gewoon gereden. Diegene die de valse start veroorzaakt krijgt de punten van de laatst geklasseerde. Als je dus niet bij de eerste zes bent heb je geen punten.
38. De baancommissarissen hebben drie vlaggen: een gele, een rode en een blauwe. De blauwe vlag wordt vòòr de start opgestoken om aan te geven dat de baan vrij is. De vlaggen hebben de volgende betekenis:

Geel bewogen: Dit geeft aan dat er een potentieel gevaarlijke situatie ontstaan is. Onder geel bewogen mag er niet voorbijgestoken worden, ook geen achterblijvers. Gedubbelde mogen voorbijgestoken worden als er geen plaatsverbetering is. Dit geldt vanaf de eerste bewogen gele vlag tot voorbij het obstakel. Er mag tevens geen wedstrijd geleverd worden en de aanwijzingen van de baancommissarissen moeten opgevolgd worden.

Geel niet bewogen: Dit geeft aan dat er een obstakel op de baan staat (stilstaande wagen). De aanwijzingen van de baancommissarissen dienen opgevolgd te worden.

Rood: De wedstrijd wordt stil gelegd omdat er een gevaarlijke situatie ontstaan is. De piloten dienen onmiddellijk te stoppen en de aanwijzingen van de baancommissarissen op te volgen. Bij een rode vlagsituatie worden de volgende regels in acht genomen: - Wanneer de rode vlag in de eerste ronde (dus voordat de eerste auto voor de tweede keer tellend voorbij de jurybus komt) getrokken wordt, heeft er een herstart plaats op de startlijn. Deze herstart heeft plaats na de eerstvolgende reeks. Iedereen heeft dus even tijd om eventuele herstellingen uit te voeren. Aan de startlijn wordt niet gewacht op telaarcomers. De piloot waar de rode vlag voor getrokken is, mag terug mee starten in deze reeks. - Wanneer de rode vlag getrokken

wordt voor twee derden van de wedstrijd afgelegd is (dus voor de eerste wagen vier ronden heeft afgelegd), vindt er een herstart plaats op de baan. De startposities worden gekozen aan de hand van de laatste volledige doorkomst. De piloot waar de rode vlag voor getrokken is, mag in deze reeks niet mee terug starten. - Wanneer de rode vlag getrokken wordt nadat twee derden van de wedstrijd werd afgelegd (dus nadat de eerste wagen vier ronden heeft afgelegd), is de wedstrijd ten einde en wordt het klassement opgemaakt aan de hand van de laatste volledige doorkomst. De piloot waar rood voor getrokken werd zal uit de uitslag van die manche verwijderd worden. **Laatste zin geldt ook voor de super finale.** Per gereden manche zullen er slechts 2 herstart s'' meer mogelijk zijn. Dus van zodra er een tweede herstart gegeven is wordt de wedstrijd ofwel uitgereden ofwel (ingeval er opnieuw een rode -vlag situatie ontstaat) zijn de plaatsen van de laatste VOLLEDIGE doorkomst bepalend. Ingeval er geen volledige doorkomst is zijn de plaatsen van de laatste volledige doorkomst van de vorige start bepalend, telkens met uitsluiting van het startnummer waarvoor de rode vlag getrokken werd

Blauw: De blauwe vlag die aan een piloot getoond wordt, wil zeggen dat hij gaat gedubbeld worden. Hij dient zijn lijn te houden en mag geen wedstrijd leveren tegen de snellere deelnemer. De wedstrijdlerder heeft nog twee extra vlaggen:

Zwart: Wanneer de zwarte vlag aan een piloot getoond wordt, moet hij de wedstrijd onmiddellijk verlaten en wordt hij geschorst voor die wedstrijd. **Geldt ook bij de super finale.** De beheerraad kan dit nog omzetten in een schorsing voor de volledige wedstrijd.

Zwart met witte streep: Waarschuwingsvlag.

Zwart-wit geblokt: Dit geeft het einde van de wedstrijd aan.

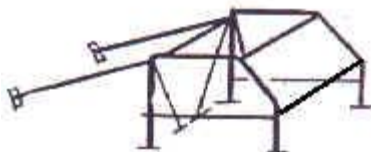
39. Wanneer één of meerdere vlaggen genegeerd worden, kan dit een schorsing tot gevolg hebben.

40. Onmiddellijk nadat de baan vrij is, wordt de start gegeven. Er wordt bijgevolg niet gewacht op een piloot die zelfs maar een kleine herstelling aan zijn wagen moet uitvoeren.
Indien de auto's zijn opgesteld en U komt te laat, dan wordt U van achter opgesteld.
41. Op de startplaats aan een auto sleutelen is niet toegelaten, bij panne wordt de wagen van de startplaats verwijderd door de daarvoor bevoegde personen, er mag niemand op de startplaats zijn ,buiten de opstellers.
42. De wagens die tijdens de wedstrijd door één of andere reden stilvallen moeten in principe met de grootste voorzichtigheid zo snel mogelijk verlaten worden. De aanwijzingen van de baancommissarissen **moeten** opgevolgd worden.
43. Het is verboden tijdens de wedstrijd aan de wagen te werken.
44. Een gekantelde wagen mag alleen door de officiële recht geduwd worden. Een vast gereden wagen mag niet door anderen geholpen worden. Gebeurt dit toch, dan zal de wagen uit wedstrijd genomen worden.
45. Bij de inschrijving ontvangt elke piloot een keurkaartje. Kan de piloot dit keurkaartje en zijn licentie niet voorleggen bij de keuring, zal hij geweigerd worden en zal zijn wagen niet gekeurd worden. Als een wagen niet in orde bevonden wordt, zal de piloot een formulier ondertekenen waarop de gebreken vermeld staan. Tegen de volgende wedstrijd zal de piloot zijn wagen in orde brengen op straffe van uitsluiting.
46. Indien de wagen aan de start verschijnt zonder stoplicht en/of stoflicht, zal hij niet mogen rijden. Type mistachterlicht met lampjes van 21W. **Led licht is toegestaan met een min. Van 40 ledjes. Stoflicht in het midden, links en rechts de remlichten.**
47. Elke wagen moet gekeurd zijn voor hij aan de startlijn verschijnt. Indien één van de baancommissarissen het nodig acht, kan steeds, in overleg met de beheerraad, een herkeuring plaatsvinden. Dit kan ook in de loop van de wedstrijddag. Bij weigering aan medewerking volgt automatisch schorsing voor die wedstrijddag.

48. Het inschrijvingsgeld kan teruggevraagd worden totdat de eerste reeks van de dag is gestart d.w.z. tot 10.30u (normale omstandigheden), dit enkel in overleg met de beheerraad en/of de wedstrijdleider.
49. Een wagen waarvan zelfs maar vermoedt wordt dat hij brandstof lekt of vuur gevat heeft, wordt onmiddellijk uit wedstrijd genomen. Bij vergissing is er geen verhaal mogelijk tegen NVACT of de baancommissarissen.
50. Een grondzeiltje onder de wedstrijdwagen leggen op het rennerskwartier is verplicht.
51. Een piloot is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn supporters en aanhang.
52. Het is verplicht een persoonlijke pilotenverzekering af te sluiten voor een gans seizoen , of voor een dag. Jaarverzekering kost 45€, een dagverzekering 7,50€.
53. Punten die niet uitdrukkelijk in het reglement staan, worden beslecht door de beheerraad.
54. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij de beheerraad van NVACT, en niet bij de inrichter.
55. Het startnummer moet zwart zijn op een witte achtergrond . Voorkeur verdient een plakkaat van 30 x 30 met cijfers van 20 cm . hoogte . Deze cijfers krijgt U éénmalig van NVACT alsook kleine cijfers die U bevestigt op de voorraam . Nadien betaald U 0.50€ per cijfer.
56. Een harnasgordel is in iedere klasse verplicht. **Een nekband is verplicht .**
57. **Spatlappen voor achterwiel aangedreven auto's zijn verplicht, met uitzondering van de zelfbouw en kever klasse. Het materiaal waarmee de spatlappen gemaakt zijn, zijn van kunststof en moeten min. 5mm. dik zijn, de volledige breedte van de band bedekken, max. 10 cm. van de grond en max. 40 cm achter het wiel zitten.**

2. Algemeen technisch reglement

1. Ruiten of ander glaswerk zijn verboden, enkel plastieken ruiten zijn toegestaan. **Binnen en buiten spiegels dienen verwijderd te worden.**
2. Elke wagen moet voorzien zijn van een degelijke rolkooi. Deze dient geconstrueerd te worden met buizen van ~~min. Ø 38mm en 2mm wanddikte~~. Om problemen met de verzekering te vermijden zijn wij verplicht om het reglement van de FIA over te nemen. De nieuwe maten zijn: Ø 38 mm x 2,5 mm wanddikte of Ø 40 mm x 2 mm wanddikte. De minimum kwaliteit is naadloos getrokken staal. Geen aluminium. De rolkooi moet vakkundig gelast en stevig bevestigd worden. Ze moet in grote lijnen overeenkomen met onderstaande tekening.



3. Aan de wagen mogen geen scherpe hoeken of kanten zijn.
4. Maak geen tank van Uw auto.
5. De opbouw van de wagen en zijn onderdelen mag op geen enkel moment provisorisch zijn.
6. De startnummers moeten op het dak bevestigd worden en dienen als dusdanig aan weerszijden herkenbaar te zijn. Opschriften op de wagen die verwarring mogelijk maken zijn niet toegestaan. Het nummer moet zwart zijn op een witte achtergrond. Voorkeur verdient een plakkaat van 30 x 30 cm met cijfers van 20 cm hoogte.

7. De zijraamopeningen **bereikbaar voor de piloot** moeten afgeschermd worden met een degelijk net of een ijzeren gaas. Dit geldt voor ALLE klasse.
8. **Een voorraam net of ijzeren gaas is verplicht in alle klasse. Minimale gaasdikte 1.5 mm. een kijkgat mag maar maximale opening 100x150 mm. Mazen max. 5x5 cm.**
9. De radiator moet afgeschermd worden van de piloot, evenals eventuele watertube en/of expansievaten.
10. De batterij dient op een deugdelijke wijze bevestigd te worden en dient afgeschermd te worden van de piloot door middel van een kap.
11. Elke wagen dient voorzien te zijn van 2 stoplichten van het type mistachterlicht. Deze moeten rood van kleur zijn en moeten goed zichtbaar bevestigd worden. De lampjes moeten 21W zijn. Led licht is toegestaan met tenminste 40 ledjes.
12. Elke wagen moet voorzien zijn van een stoflicht van het type mistachterlicht. Dit moet rood van kleur zijn en moet goed zichtbaar bevestigd worden. Het lampje moet 21W zijn. Led licht is toegestaan met tenminste 40 ledjes. Het stoflicht moet constant kunnen branden. **Stoflicht in het midden links en rechts de remlichten.**
13. **Een hoofdschakelaar die het elektrisch circuit kan onderbreken is verplicht waar de piloot zelf aankan. Aan de rechter buiten kant van de auto moet ook iets voorzien zijn dat de vlaggenmannen ter aller tijden het elektrisch circuit kunnen uitschakelen, dit mag door middel van een kabeltje verbonden met de hoofdstroom schakelaar binnen. Dit moet duidelijk aangegeven worden waar het zich bevindt door middel van sticker.**
14. Banden en velgen zijn vrij, met uitzondering van spikes en dubbellucht.
15. De bestuurdersstoel moet stevig bevestigd zijn. Indien deze van kunststof is, dient hij gemonteerd te worden op een metalen frame.
16. De benzinetank mag binnenin geplaatst worden. De ontluchting moet onder de wagen uitkomen. De eventueel

- binnen in de wagen geplaatste benzinepomp moet op deugdelijke wijze afgeschermd worden.
17. De uitlaat is vrij. Een knaldemper is verplicht. (max, 95 decibels)
 18. Een overdreven rokende uitlaat (boor bijv. overmatig olieconsumptie) is niet toegestaan, dit kan een schorsing opleveren.
 19. De stuurinrichting dient in goede staat te zijn (let op: stuurgewrichten, bevestigingen...).
 20. Indien de motor een systeem van drukvulling heeft (turbo, compressor...), wordt de cilinderinhoud met 1.7 vermenigvuldigd.
 21. Wankelmotoren zien hun volledige cilinderinhoud vermenigvuldigd met 2.
 22. Motorkap vergrendeling: de volgende reglementering is hierop van toepassing: **1.** de originele vergrendeling moet verwijderd worden. **2.** Draadstanden met moeren worden verboden (ook vleugelmoeren worden niet toegestaan). **3.** Een draadstang met daarin een gat behoort waarin een R- clips kan gestoken worden is toegelaten mits de draadstang niet meer dan 5 cm boven de motorkap uitsteekt. **4.** Vrij in de handel verkrijgbare motorkapsluitingen die snel kunnen geopend worden en die geen verwondingen kunnen veroorzaken worden toegelaten.
 23. **Een deftig en goed toegankelijk sleepoog met ketting of degelijk sleepflint voor- en achter is verplicht. De meeste standaard sleepogen voldoen niet aan deze vereisten. Hou daar rekening mee.**
 24. Een blusapparaat is toegestaan en in handbereik van de piloot, het moet stevig bevestigd zijn.
 25. **Pur schuim achter de bumpers is verboden.**
 26. De deuropening mag niet verlaagd worden.
 27. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij NVACT, en niet bij de inrichter.

3. Bijkomend technisch reglement standaardklasse

Dit reglement zal ook voor de damesklasse gehanteerd worden

1. De deelnemende wagens moeten in serie vervaardigd zijn en moeten in originele configuratie aan de wedstrijd deelnemen.
2. De carrosserie dient in de originele staat te blijven. De **motorkap moet origineel zijn. Het voertuig mag ingekort worden (gat eraf)**. Er mogen geen onderdelen van de carrosserie verwijderd of gewijzigd worden met de volgende uitzondering: De deuren mogen verwijderd worden en vervangen door een ijzeren plaat.
3. De bumpers mogen voor- en achteraan vervangen worden door een buis (geen volle baar!!) van max. \varnothing 38mm. Een trekhaak is niet toegelaten.
4. Indien de wagen een schuif/kanteldak heeft, dient dit vast gelast te worden. Het is ook toegestaan om in plaats daarvan een kruis bovenin de rolkooi te lassen en de opening dicht te maken.
5. De radiator mag binnenin geplaatst worden.
6. De batterij mag binnenin geplaatst worden. Een hoofdschakelaar die zowel door de piloot als door eventuele hulpverleners kan bediend worden geniet de voorkeur.
7. De benzinetank mag binnenin geplaatst worden. Als de benzinepomp binnenin geplaatst wordt, dient deze deugdelijk bevestigd en afgeschermd te zijn.
8. De wagen dient voorzien te zijn van een degelijke reminstallatie. Deze moet origineel zijn.
9. De velgen mogen niet omgedraaid worden. Spoorverbreeders zijn verboden.
10. Het merk en type van de vering is vrij, maar de originele bevestigingspunten moeten behouden blijven. De bevestigingspunten mogen versterkt worden. Eigen constructies worden niet toegelaten.

11. LPG-installaties zijn verboden.
12. Harnasgordels zijn verplicht . Eigengemaakte gordels zijn verboden.
13. De motor dient bij het type wagen te horen (dus bijv. geen 16-klepper in een Golf I).
14. De versnellingsbak moet origineel zijn. Sperdifferentieel en gewijzigde verhoudingen zijn toegelaten.
15. Het motorblok en de krukas moeten origineel zijn.
16. De cilinderkop mag niet vervangen worden door een exemplaar van een andere motorbouwer (bijv. Oettinger).
17. De carburatie moet origineel zijn. Een andere luchtfilter is toegelaten (geen kelk!!).
18. Vierwielaandrijving , turbo, compressor en wankelmotoren is niet toegestaan.
19. De bodemplaat dient **origineel** te blijven. Reservewielbak mag veranderd worden. Lichte verstevigingen mogen bijgeplaatst worden. Zelfgeconstrueerde buizenconstructies worden **niet** toegelaten
20. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij NVACT en niet bij de inrichter.

4. Bijkomend technisch reglement **toerismeklasse keverklasse**

1. De wagen moet afgeleid zijn van een bestaande auto (kever), dus zelfbouwers worden niet toegelaten.
2. De originele bodemplaat dient behouden te blijven.
3. De carrosserie mag aangepast en/of gewijzigd worden.
4. Een hoofdschakelaar die het elektrisch circuit kan onderbreken is verplicht. Hij moet goed zichtbaar bevestigd worden. Zie algemeen technisch reglement.
5. De wagen moet voorzien zijn van een degelijke reminstallatie. Bij een noodstop moet hij op de vier wielen blokkeren.

6. Het merk en type van de vering is vrij.
7. Harnasgordels zijn verplicht. Eigengemaakte gordels is verboden.
8. Motorblok en cilinderkop mogen gewijzigd worden.
9. De carburatie mag gewijzigd worden.
10. De versnellingsbak mag gewijzigd worden.
11. Vierwielaandrijving is niet toegestaan.
12. Indien er minder dan 3 auto's bij T2 aan de start komen rijden deze bij Z6.
13. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij NVACT en niet bij de inrichter.

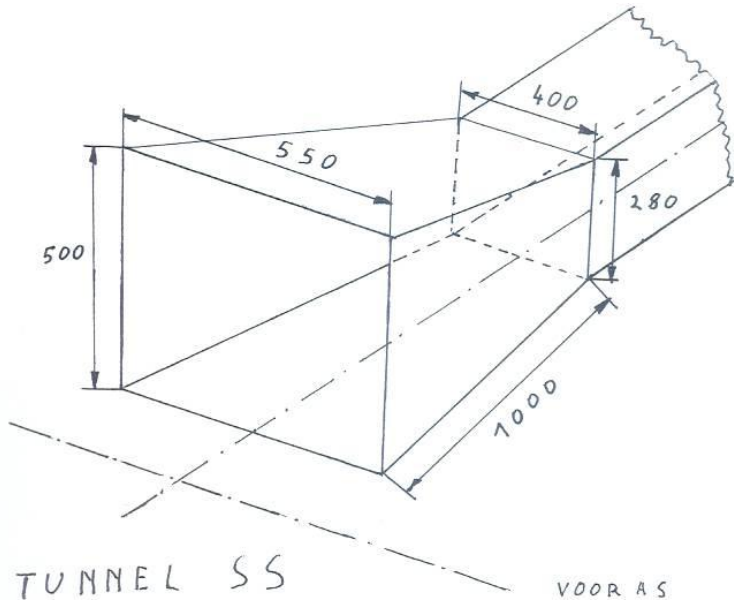
5. Bijkomend technisch reglement **zelfbouwklasse**

1. De wagen dient een zelfgebouwd chassis te hebben, dus auto's afgeleid van een bestaand model zijn niet toegelaten.
2. De wagen moet een metalen gelast dak hebben van min. 50 cm breedte. Onder dit dak moet een kruis gelast worden, vast aan de rolkooi.
3. Het chassis moet ter hoogte van de piloot minstens 70 cm breed zijn.
4. Een hoofdschakelaar die het elektrisch circuit kan onderbreken is verplicht. Hij moet goed zichtbaar bevestigd worden. Zie algemeen technisch reglement.
5. De wagen moet voorzien zijn van een degelijke reminstallatie. Bij een noodstop moet hij op de vier wielen blokkeren.
6. Het merk en type van de vering is vrij.
7. Harnasgordels zijn verplicht. Eigengemaakte gordels zijn verboden.
8. Motorblok en cilinderkop mogen gewijzigd worden.
9. De carburatie mag gewijzigd worden.
10. De versnellingsbak mag gewijzigd worden.

11. Vierwielaandrijving is enkel toegestaan in de categorie + 1600cc.
12. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij NVACT en niet bij de inrichter

6. Bijkomend technisch reglement **superstandaard klasse**

1. Het reglement van de standaardklasse wordt gehandhaafd met de volgende uitzonderingen:
2. De carrosserie mag enkel gewijzigd en/of aangepast worden om mechanische veranderingen mogelijk te maken.
3. Verstevingen zijn toegelaten, maar let wel: dit is geen stockcar-klasse!!
4. De inbouwwijze van de motor mag gewijzigd worden. Het schutbord moet op de originele plaats blijven zitten.
- 5.



De tunnel mag vergroot worden. De dikte van de platen van de tunnel moet minimaal 1mm (metaal) of minimaal 2mm (aluminium) zijn. Zie tekening.

6. De motor moet bij het merk van de wagen horen. Men kan dus bijv. een VR6 in een Golf I inbouwen.
7. Vierwielaandrijving is toegelaten, ook zelfgebouwde constructies. De wagen moet dus niet origineel vierwiel aangedreven zijn.
8. De carburatie mag gewijzigd worden.
9. Een turbo of compressor monteren is toegelaten.
10. De maximum cilinders zijn 8.
11. Harnasgordels zijn verplicht. Eigengemaakte gordels zijn verboden.
12. Een hoofdschakelaar die het elektrisch circuit kan onderbreken is verplicht. Hij moet goed zichtbaar bevestigd worden. Zie algemeen technisch reglement.

13. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij NVACT en niet bij de inrichter.
14. Vanaf seizoen 2005 zal de maximum cilinderinhoud 4000 cc zijn.
15. Vanaf seizoen 2002 worden er geen motomotoren (bv Hayabusa in Suzuki Swift) meer toegelaten in de SS-klasse
16. Kevers worden toegelaten, zolang ze uitgerust zijn met een luchtgekoelde VW-motor en zolang chassis en opbouw origineel zijn (geen verlaagde Kevers)

7. Technisch reglement balkenreeks

1. Het algemeen technisch reglement is niet van toepassing op de balkenwagens. Enkel dit reglement zal gebruikt worden.
2. De wagen moet volledig origineel zijn.
3. **Er wordt geen pur schuim gebruikt achter de bumpers.**
4. Turbo- en compressormotoren worden niet toegelaten.
5. **De radiator mag binnen in geplaatst worden. Deze dient goed afgeschermd te zijn.**
6. De batterij moet op de originele plaats staan en moet stevig bevestigd zijn.
7. Hoofdstroom schakelaar is verplicht . zie algemeen technisch reglement.
8. De benzinetank mag niet verplaatst worden en moet volledig lekvrij zijn (controleer de stop!).
9. Verstevingen, onder welke vorm dan ook, zijn niet toegelaten(uitzondering punt 7.7 en7.8). Aan de wagen wordt niets gelast, enkel het eventueel aanwezige schuifdak moet dichtgelast worden. De ophanging van de radiator mag vervangen en/of verstevigd worden met een U-profieltje van max 2 mm materiaaldikte en niet breder dan absoluut noodzakelijk.

10. De ophanging van de radiator mag vervangen en/of verstevigd worden met een U- profieltje van max 2 mm materiaaldikte en niet breder dan absoluut noodzakelijk.
- 11. Een versteviging in de bestuurdersdeur plaatsen is verplicht.**
12. De deuren dichtlassen mag niet.
13. Er mogen toppenbanden gebruikt worden. **Geen tractor-en of banden met kammen.**
14. Een harnasgordel is verplicht . Geen eigengemaakte gordels.
15. Een overdreven rokende uitlaat (door bv . overmatig olieverbriuk) is niet toegestaan , dit kan een schorsing opleveren .
16. Geen uitstekende of scherpe hoeken aan de wagen.
17. De wagen moet voorzien zijn van 2 stevige balken tussen dak en vloer. Deze moeten stevig bevestigd worden.
18. Wagens met een (gedeeltelijke) rolkooi worden niet toegelaten.
19. Het interieur moet volledig verwijderd zijn, enkel het dashboard en de bestuurdersstoel mogen blijven zitten.
20. Alle glas(splinters) en losse onderdelen en troep moet uit de wagen verwijderd zijn.
21. Het startnummer dient duidelijk leesbaar op het dak aangebracht worden, en dit aan weerszijden.
22. Als uit de opbouw van de wagen blijkt dat hij speciaal voor autocross gebouwd is, ligt de beslissing van wel of niet deelnemen aan de wedstrijd 'balkenreeks' niet bij de organisator, maar bij het bestuur van NVACT. Hou er dus rekening mee dat uw wagen kan geweigerd worden voor deelname aan de balkenklasse en dat u tegen de volgende wedstrijd een rolkooi moet monteren.
23. Om de klasse 'balkenreeks' voor iedereen betaalbaar te houden, is er een maximumwaarde vastgelegd voor de wagen. Deze waarde bedraagt 750 €. Als het bestuur van NVACT vindt dat een wagen bijv. een 'dure' motor heeft, behoudt zij zich het recht voor om deze wagen op te kopen voor een bedrag van 750 €. Deze wagen zal niet meer deelnemen. Ook andere deelnemers hebben het recht om dit bedrag te bieden op uw wagen.

24. Een beschermend gaas in de linker zijruit is verplicht. IJzeren gaas aan de voorraam is verplicht. Min. gaasdikte 1.5 mm., een kijkgat mag, maar max. opening 100x150mm. Mazen max. 5x5 cm.
25. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij NVACT en niet bij de inricht

8. Bijkomend technisch reglement **originele klasse**

1. De deelnemende wagens moeten in serie vervaardigd zijn en moeten in originele configuratie aan de wedstrijd deelnemen. **Maximaal 4 cilinders.**
2. De carrosserie dient in de originele staat te blijven. De motorkap en het **kofferdeksel moeten origineel zijn** en mogen niet ingekort worden. Er mogen geen onderdelen van de carrosserie verwijderd of gewijzigd worden met de volgende uitzondering: De deuren mogen verwijderd worden en vervangen door een ijzeren plaat.
3. De bumpers mogen voor- en achteraan vervangen worden door een buis (geen volle baar!!) van max. \varnothing 38mm. Een trekhaak is niet toegelaten.
4. Indien de wagen een schuif/kanteldak heeft, dient dit vast gelast te worden. Het is ook toegestaan om in plaats daarvan een kruis bovenin de rolkooi te lassen en de opening dicht te maken.
5. Een beschermingsgaas gemonteerd op de plaats van de linker ruit is verplicht
6. De radiator mag binnenin geplaatst worden.
7. De batterij mag binnenin geplaatst worden. Een hoofdschakelaar die zowel door de piloot als door eventuele hulpverleners kan bediend worden geniet de voorkeur.
8. De benzinetank mag binnenin geplaatst worden. Binnenin geplaatste benzinepompen moeten deugdelijk bevestigd en afgeschermd worden.

- 9. Er mag met noppenbanden gereden worden, tractorbanden en banden met een kammen profiel zijn verboden.**
10. De wagen dient voorzien te zijn van een degelijke reminstallatie. Deze moet origineel zijn.
 11. De velgen mogen niet omgedraaid worden. Spoorverbreeders zijn verboden.
 12. Het merk en type van de vering dient origineel te zijn, en de originele bevestigingspunten moeten behouden blijven. De bevestigingspunten mogen versterkt worden. Eigen constructies worden niet toegelaten.
 13. LPG-installaties zijn verboden.
 14. Harnasgordels zijn verplicht. Eigengemaakte gordels zijn verboden.
 15. De motor dient bij het type wagen te horen (dus bijv. geen 16-klepper in een Golf I).
 16. De motor dient **volledig** origineel te blijven, ingrepen om de prestaties te verbeteren zijn verboden
 17. De eventueel aanwezige computer mag niet aangepast worden door bijv chiptuning en/of vervangen worden door een niet-origineel exemplaar.
 18. De versnellingsbak moet origineel zijn. Merk bij merk is toegestaan zonder tussenplaat . **Sperddifferentieel, gewijzigde eindoverbrenging en gewijzigde verhoudingen zijn niet toegelaten, ook al zit het er origineel op.**
 19. Het motorblok en de krukas moeten origineel zijn.
 20. De cilinderkop mag niet vervangen worden door een exemplaar van een andere motorbouwer (bijv. Oettinger).
 21. Er mag niet deelgenomen worden met wagens voorzien van een motor met variabele kleppentiming (bijv Vtec)
 22. De carburatie moet origineel zijn. Een andere luchtfilter is toegelaten (geen kelk!!).
 23. Vierwielaandrijving is niet toegestaan.
 24. De bodemplaat dient **origineel** te blijven. Reservewielbak mag veranderd worden. Lichte verstevigingen mogen bijgeplaatst worden. Zelfgeconstrueerde buizenconstructies worden **niet** toegelaten

25. Tegen dit reglement is geen verhaal mogelijk en er zal niet van afgeweken worden. Bij eventuele discussies ligt de beslissing bij NVACT en niet bij de inrichter.
26. Turbo- en compressormotoren worden niet toegelaten.

9. Bijkomend reglement juniorklasse 16- 17-en 18 jarigen.

1. Voor de junioren geldt het reglement(originelen)met de volgende aanvullingen en beperkingen :
2. Vanaf het jaar dat men 16 wordt mag je meerijsen, vanaf het jaar dat je 18 wordt mag je dat jaar uitrijden **ook al ben je 18 bij de eerste cross.**
- 3 .De piloot dient bij het inschrijven het attest van de verzekering af te geven. Dit moet volledig ingevuld zijn en ondertekend door beide ouders en door hem/haarzelf. De handtekeningen moeten gewettigd worden op het gemeentehuis. Dit attest is te bekomen bij het bestuur van NVACT of via de website www.nvact.be.
4. Deze junior scholingsklasse wordt gereden in een aparte reeks waarbij max. 18 piloten aan de start komen.
- 5 .De max cilinderinhoud is 1300 cc, turbo-en compressormotoren worden niet toegelaten.
6. Traktor banden zijn niet toegelaten, er wordt alleen met noppenbanden gereden.
7. Europees goedgekeurde 4-punts veiligheidsgordels zijn verplicht. De piloot moet een goedgekeurde, goed passende helm dragen, evenals een goed passende overall welke aan pols en enkels goed aansluit. Een nekband is verplicht. .
- 8 .Het is ten strengste verboden moedwillig contact te maken tussen de wagens.
9. Alle brandbare onderdelen moeten uit de wagen verwijderd zijn.
10. Voor onze Nederlandse piloten is het voldoende om

een kopie van de paspoorten van beide ouders samen met het attest van de verzekering af te geven.

11. De wagen moet voorzien zijn van een degelijke rolkooi welke door de federatie is goed gekeurd, en met een diameter van 40mm en een wanddikte van 3 mm.
12. De piloten moeten ook rekening houden met de algemene veiligheidsvoorschriften van de federatie.
13. Vanaf 2009 mag men met een voorlopig rijbewijs verder rijden in de junior klasse.(niet ouder dan 18)

10. Reglement juniorklasse 14-16 jarigen.

1. De piloot moet 14 jaar zijn vooraleer hij/zij mag rijden, het jaar dat hij/zij 16 wordt mogen ze deze klasse uitrijden.

2. Deze piloten betalen 15.- euro inschrijfgeld en kopen een licentie en verzekering. Ze krijgen geen prijzengeld wel een beker.

3. Al de andere punten vermeld bij de juniorklasse hierboven gelden ook voor deze juniorklasse.

Voorzitter NVACT :

Eric van Nuenen

014-659758

0478-212287

Ondervoorzitter NVACT:

Eric Joosen

03/313 53 25

Wedstrijdleider NVACT:

Willy De Bie

0479-636645

Secretaris NVACT :

Alex Remeysen

014 / 69 98 75

Schatbewaarder NVACT:

Carla van der Vloet

014 / 65 97 58

0472-443476