



REGLEMENT

BuggyCup

Vanaf seizoen 2022

Inhoudsopgave

1. Algemeen.....	3
2. Format	3
3. Technische data.....	3
3.1 Algemene Afmeting.....	3
3.2 Motoren.....	3
3.3 Brandstof	4
3.4 Banden.....	4
3.5 Spoiler.....	4
3.6 Body.....	4
3.7 Ondersteunende techniek.....	4
3.8 Aanvullende technische bepalingen.....	4
3.8.1 Bumpers.....	4
3.8.2 Aandrijving.....	4
3.8.3 Koppeling en rem.....	4
4. Wedstrijdverloop.....	5
4.1 Inschrijvingen.....	5
4.2 Inschrijfgeld	5
4.3 Wedstrijdweekeinde.....	5
4.4 Klassen	6
4.5 Indeling kwalificaties en finales.....	7
4.6 Duur van de kwalificaties en finales	8
4.7 Uitstel	8
4.8 Startprocedure	8
4.9 Baaninzet	9
4.10 Pitstop.....	10
4.11 Bijzondere omstandigheden.....	10
5 Punten Format.....	11
5.1 Puntenverdeling	11
5.2 Puntentelling	12

1. Algemeen

Bij deelneming aan de BuggyCup gaat u akkoord met het privacy beleid van de BuggyCup en publicatie van uw gegevens (naam, foto e.d.) op onze website en sociale media kanalen (<https://buggycup.nl/privacybeleid>).

2. Format

De BuggyCup bestaat uit 5 of 6 races, data hiervan vindt u terug op de website en/of op facebook. Bij 6 races is er één schrapresultaat, bij 7 races zijn er twee schrapresultaten.

3. Technische data

Er kan op elk moment van de race, door de wedstrijdleiding, gecontroleerd worden of de auto aan het reglement voldoet.

3.1 Algemene Afmeting

Maximale lengte	: 550 mm.
Maximale hoogte	: 250 mm.
Maximale breedte	: 310 mm.
Wielbasis	: 270 - 330 mm.
Minimum gewicht	: 3,200 kg.
Wielafmetingen	: Ø109-120mm.
Maximale wielbreedte	: 47mm.

Op een wedstrijddag mag niet gewisseld worden van chassis, tenzij er door schade dit chassis gewisseld moet worden (dit ter beoordeling en na goedkeuring door de wedstrijdjury).

3.2 Motoren

Nitro klasse:

- Maximale cilinderinhoud : 3,5 cc
- Maximale brandstoftank : 125 cc (tot aan carburateur)
- Alleen uitlaten met EFRA type goedkeuring erin gegraveerd zijn toegestaan.
- Turbo's en injectiesystemen zijn niet toegestaan.

Brushless klasse:

- Brushless aandrijving, alleen in de algemene handel verkrijgbare 1:8 2-pole en 4-pole motoren
- Alleen in de algemene handel verkrijgbare Brushless ESC waarbij de rem voldoende ingesteld moet zijn en de achteruit uitgeschakeld moet zijn.
- Accu's dienen 4S LiPo of 2 x 2S LiPo pack's te zijn.
- Alleen hardcase LiPo zijn toegestaan.
- High Voltage meer dan 16.8 volt toegestaan.
- Het is verplicht om een Lipo-laadzak te gebruiken tijdens het laden/ontladen.

3.3 Brandstof

Het is toegestaan om een nitromethaan houdende brandstof te gebruiken van 16% die op de dag van de wedstrijd vrij (zonder vergunning) te verkrijgen is.

3.4 Banden

Alle vrij in de handel verkrijgbare banden zijn toegelaten. Smeren van banden is **niet** toegestaan!

3.5 Spoiler

Maximale lengte : 217 mm.
Maximale breedte : 85 mm.

3.6 Body

De body moet een, op schaal 1:8 verkleint, natuurgetrouw karakter hebben en moet voorzien zijn van minimaal 1 gespoten kleur. Aan weerszijde van de modelauto dient een door de organisatie erkend startnummer aanwezig te zijn. Er mogen geen scherpe of draaiende onderdelen buiten de body steken.

3.7 Ondersteunende techniek

Het gebruik van ondersteunende techniek en/of elektronica voor actieve vering of demping evenals het gebruik van gyroscopen en/of G-kracht sensoren voor assistentie bij het sturen zijn verboden. Sensoren zijn slechts toegestaan voor het passief opslaan van data en niet om het rijgedrag of de prestatie van de auto te verbeteren.

3.8 Aanvullende technische bepalingen

3.8.1 Bumpers

De modelauto moet voorzien zijn van een bumper. De bumpers moeten van zacht en buigzaam materiaal zijn met afgeronde randen en hoeken.

3.8.2 Aandrijving

De aandrijving van de modelauto's moet afdoende beschermd zijn, zodat er geen gevaar kan optreden voor de baaninzetters.

3.8.3 Koppeling en rem

De modelauto moet voorzien zijn van een goed werkende rem en koppeling (in geval van Nitro).

4. Wedstrijdverloop

4.1 Inschrijvingen

Drie weken voorafgaande aan de wedstrijd wordt de inschrijving geopend op MyRCM, bekendmaking volgt via de BuggyCup website en/of Facebook-pagina.

4.2 Inschrijfgeld

Het inschrijfgeld per wedstrijd bedraagt €17,50 voor één klasse en €25,00 voor twee klassen. Het inschrijfgeld dient bij voorkeur vooraf betaald worden, betalingsgegevens staan in de bevestigingsmail die je ontvangt na inschrijven. Betalen kan middels een overschrijving, dan wel via een iDeal-betaling (links hiervoor staan in de bevestigingsmail). Zonder betaling is de inschrijving niet geldig. Betalen op de race zelf betekent €5,00 extra. Inschrijfgeld wordt onder geen beding terugbetaald. Betaalbewijzen, printscreens e.d. zijn niet geldig, rijders dienen ervoor te zorgen dat het inschrijfgeld tijdig is betaald of betalen cash op zondag €22,50/€30,00.

4.3 Wedstrijdweekeinde

Alle wedstrijden worden gereden op een zondag, de zaterdag hier voorafgaande moet er mogelijkheid tot training zijn voor de deelnemers die dit wensen. Deze zaterdag zit tevens inbegrepen in het inschrijfgeld. De uren van zaterdag zijn afhankelijk van de club en toelatingen, gestreefd word naar van 10.00 tot 17.00.

Een wedstrijddag (zondag) begint om 08.00 met een halfuur om in te schrijven, inschrijven op de dag zelf kan indien er nog plaatsen beschikbaar zijn. Alle rijders dienen op zondagochtend hun aanwezigheid te bevestigen bij de wedstrijdleiding, dit tussen 08.00 en 08.30, niet bevestigde rijders zullen uit de inschrijvingen worden gehaald. Op de wedstrijddag is het niet toegestaan om te rijden voordat de eerste kwalificatie heat begint.

Onderstaand schema is een richtlijn maar afhankelijk van de toelatingen van de club. Het definitieve tijdschema zal bij aanvang van de dag bekend worden gemaakt.

Zaterdag :

10.00-17.00 : Vrije training. Baan ook vrij voor niet deelnemers.

Zondag :

08.00-08.30 : Bevestiging van inschrijving bij de wedstrijdleiding.

08.45 : Briefing

09.00 : Start 1e kwalificatie

Tijdschema is afhankelijk van het aantal deelnemers en wordt voor de wedstrijd bekend gemaakt.

17.30 : prijsuitreiking

Ongeacht de klasse of resultaat dienen alle deelnemers aanwezig te zijn tot het einde van wedstrijddag. Dispensatie hiervoor kan worden aangevraagd bij de wedstrijdleader, in geval van het nog moeten doen van baaninzet dient men dan zelf een capabele vervanger te regelen en dit te melden aan de wedstrijdleader.

4.4 Klassen

Zowel de Nitro als de Brushless klassen zullen bestaan uit een onderverdeling in **Sportsman** en **Hobby**. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen ervaren rijders (Sportsman) en minder ervaren rijders (Hobby).

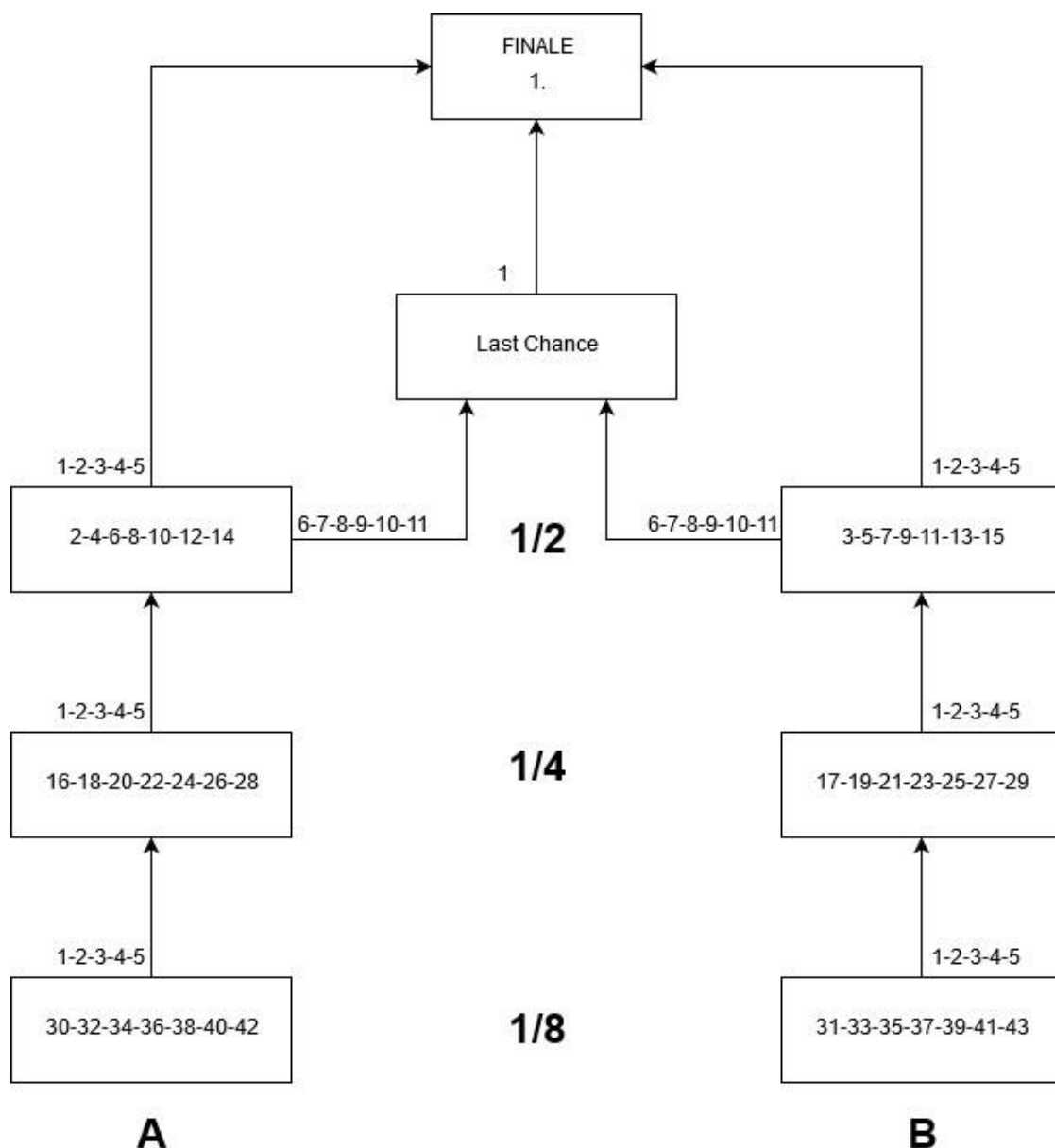
De indeling voor Sportsman of Hobby wordt ieder jaar opnieuw gemaakt aan de hand van eerder behaalde resultaten in de voorgaande jaren. De beste 3 Hobby-rijders promoveren naar Sportsman. Sportsman-rijders kunnen aanvragen om weer terug geplaatst te worden naar Hobby. Dit zal door de organisatie, in overleg met de wedstrijdleider en timekeeper, bekeken worden of dit, aan de hand van de reeds behaalde resultaten, mogelijk is. De organisatie zal de indeling zo eerlijk mogelijk maken. De organisatie heeft het recht om Hobby-rijders die boven gemiddeld presteren, te promoveren naar Sportsman.

4.5 Indeling kwalificaties en finales

Alle ingeschreven rijders worden ingedeeld in kwalificatieheats van maximaal 12 rijders. De indeling worden gemaakt aan de hand van het actuele klassement, voor de eerste race wordt het eindklassement van het voorgaande jaar gebruikt.

Elke rijder krijgt 3 kwalificaties. De rijder met het hoogste aantal ronden in een kwalificatie krijgt 1 punt, de 2^e 2 punten enzoverder. Voor iedere rijder worden de twee beste resultaten van de kwalificaties opgeteld. De rijder met het laagste aantal punten wordt nummer 1. Bij een gelijk aantal punten wordt gekeken naar de posities in de getelde kwalificaties (1+3 is beter als 2+2).

Nitro



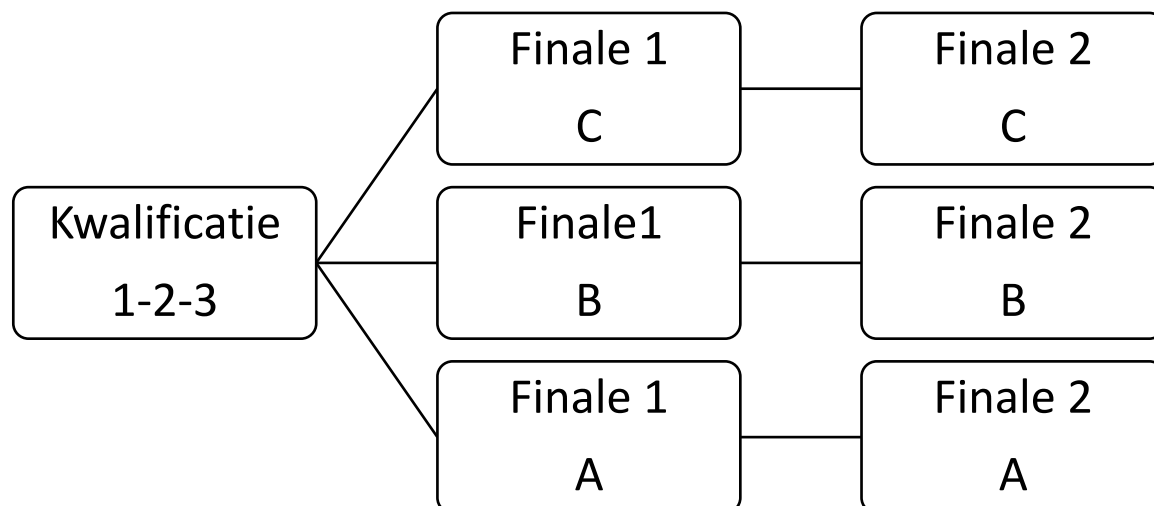
De Top Qualifier krijgt een 1 punt voor TQ . Alle gekwalificeerde rijders worden naargelang hun positie op de kwalificatieranglijst geplaatst in de 1/2, 1/4, en 1/8 sub-finales.

In de sub-finales wordt er niet gereden om tijd maar om plaatsen. Doorstroming gebeurt via het kerstboom systeem. Vanuit deze sub-finales schuiven steeds de nummer 1 t/m 5 door.

Vanuit de 1/2 Sub-finales schuiven eveneens de nummers 1 t/m 5 door naar de A-finale, de nummers 6 t/m 12 schuiven door naar de Last Chance finale, waarin gestreden gaat worden voor de laatste 2 starplekken in de A-finale.

Voor de Brushless klasse is er een andere opzet ABC systeem voor de finales na het kwalificeren wordt men ingedeeld in respectievelijk de A-B-C-D finale bestaande uit 12 rijders. Twee finale van de drie gereden finales zijn geldend voor het eind resultaat

Brushless



4.6 Duur van de kwalificaties en finales

	Nitro		Brushless
Kwalificatie	5 min.	Kwalificatie ABC	06 min.
1/8 en 1/4-Finale	15 min	Finale 1	10 min.
1/2-Finale	20 min.	Finale 2	10 min.
Last Chance	10 min.	Finale 3	10 min.
A-Finale	30 min.		

4.7 Uitstel

Uitstel kan alleen tijdens het opwarmen voor de finales, niet meer tijdens de startprocedure = 1 minuut voor de start. Uitstel kan eenmaal verleend worden per finale, duurt maximaal 5 minuten en deze moet opgeteld worden bij de tijd die nog te gaan is. Aan elke rijder kan maar eenmaal per wedstrijd dag uitstel verleend worden. De betreffende rijder dient bij aanvang van de start uit eigen beweging uit de pitstraat te starten, en mag pas vertrekken wanneer het volledige deelnemersveld de uitgang van de pitstraat voorbij is gereden.

4.8 Startprocedure

De start van de kwalificatieheats geschiedt volgens het zogenaamde staggered-start-system. Dat wil zeggen dat voor elke rijder zijn eigen tijd start na het klinken van het startsignaal en vervolgens passeren van de timing-loop. De auto's mogen pas na de melding "track open" van de wedstrijdleider de pitstraat verlaten.

De timing-computer zal het tijdstip van starten ruimschoots van tevoren aangeven:

3 minuten voor de start	“track open” voor Warm-Up indien baaninzet present!
2 minuten voor de start	
1 minuut voor de start	
30 seconden voor de start	
Aftellen vanaf 10 seconden	
Startsignaal	

Iedere rijder heeft de tijd om zijn eigen tijd te starten totdat de eerste auto voor de tweede keer de timing loop passeert (en dus zijn 1^e ronde noteert). Als een rijder op dat moment nog niet zijn eigen tijd heeft gestart, wordt deze door de computer automatisch gestart.

De start van de finales verloopt volgens het zogenaamde Le Mans systeem. De rijders wachten onderaan de rijdersstelling tot ALLE rijders van de voorgaande heat beneden zijn, daarna gaan ze in volgorde van indeling in finale de stelling op. De timing-computer zal het tijdstip van straten ruimschoots van tevoren aangeven:

3 minuten voor de start	“track open” voor Warm-Up indien baaninzet present!
2 minuten voor de start	
1 minuut en 30 seconden voor de start	alle auto’s naar de pitstraat!
1 minuut voor de start	
45 seconden voor de start	alle auto’s naar hun startpositie
30 seconden voor de start	
10 seconden voor de start	pitstraat is NU gesloten!
Aftellen vanaf 10 seconden	bij 4 seconden auto’s neer!
Startsignaal	

Vanaf 10 seconden voor de start is de pitstraat gesloten, ALLE nog in de pitstraat aanwezige auto’s mogen de pitstraat pas verlaten NADAT het volledige startveld de uitgang van pitstraat gepasseerd is. In geval van een flame-out op de startpositie, mag de pitbuddy (met auto) deze plek pas verlaten NADAT het volledige startveld gepasseerd is. Het niet naleven van deze regel, gezien de veiligheid, zal bestraft worden met ofwel een stop&go of drive-through penalty.

4.9 Baaninzet

De organiserende club dient zorg te dragen voor ten minste 7 duidelijk aangegeven (genummerde) inzetposten. Bij heats met meer dan 7 rijders (8 t/m 12), zullen deze rijders tijdens kwalificaties en finales fungeren als “runners”. Deze rijders staan aan begin/einde pitstraat en halen uitgevallen auto’s op van de baan en brengen deze naar de pits! Niemand anders dan deze runners mogen de baan betreden! In geval er geen runners zijn, dan alleen mag een pithulp een uitgevallen auto ophalen! Runners en pithulp(en) dragen ten aller tijden een hesje.

Bij meer dan 7 posten dient de organiserende club tijdens de finales te zorgen voor een capabele inzetter(s) op de overige baanposten. De baaninzettters dienen 2 minuten voor aanvang van de kwalificatie of finale op hun plaatsen te staan. De baaninzettters dienen op hetzelfde nummer van de baanpost plaats te nemen als hun start positie in de kwalificaties/finales.

Rijders die deelnemen aan beide klassen moeten altijd de baan inzet voor laten gaan op het rijden. De wedstrijdleiding is hier niet verantwoordelijk voor. Mocht het voorkomen dat je moet rijden en baan inzetten tegelijkertijd dan moet je dit van te voren geregeld hebben door iemand anders voor je te laten baaninzetten. Als je dit niet gedaan hebt gaat baaninzetten altijd voor.

Baaninzet bij kwalificaties:

Er wordt niet eerder warm gereden dan dat alle baan posities zijn ingenomen. Tijdens de kwalificaties is je baaninzet positie jouw startpositie in jouw kwalificatie. Het inzetten en wisselen geschiedt als volgt: Na je kwalificatie start de volgende heat, deze heat ga je baaninzetten op je eigen nummer. Na het verlaten van de rijders stelling zet je je auto en zender op de

aangegeven overdekte plek neer die de organiserende club heeft gemaakt. Je brengt je auto dus niet zelf terug naar je sleutel plaats maar gaat direct naar je baan inzet post. Dit zal de kwalificatie doorloop tijd zeer bespoedigen.

Een rijder kan zich laten vervangen tijdens het baaninzetten gedurende een kwalificatieheat, als hij persoonlijk zorgt voor een capabele vervanger en dit meldt aan de wedstrijdleiding. De baaninzettters blijven tijdens de kwalificaties staan tot alle auto's in de pits zijn, hierna mogen zij hun positie verlaten.

Het niet op tijd de inzetpositie innemen bij de kwalificaties respectievelijk er op het moment van de kwalificatiestart niet zijn, wordt bestraft met het schrappen van het beste kwalificatie-resultaat!

Tijdens de finales:

Er wordt niet eerder warm gereden dan dat alle baan posities zijn ingenomen. Tijdens de finales is je baaninzet positie jouw startpositie in jouw finale. Baaninzet wordt omgeroepen. De baaninzettters blijven tijdens de finales staan tot alle auto's in de pits zijn, hierna mogen zij hun positie verlaten. Bij het niet (of te laat) baaninzetten in de finales wordt de rijder gediskwalificeerd en kan zo niet in zijn eigen finale starten. Wanneer baaninzet verzaakt wordt bij de A-finale zal eveneens diskwalificatie volgen.

Baaninzettters blijven op hun positie staan en letten op dat gedeelte van de baan waar ze verantwoordelijk voor zijn (dus niet de race volgen) afgeslagen of kapotte auto's worden niet terug gebracht of gerepareerd maar worden aan de kant van de baan neer gezet en worden opgehaald door de runners (of wanneer er geen runners zijn door de pithulp). Gebruik van GSM en dergelijke is uiteraard niet toegestaan.

In overleg tussen wedstrijdleader en timekeeper kunnen rijders worden opgeroepen voor extra baaninzet. In eerste instantie zullen dit rijders uit de lagere finales zijn aangezien zij geen verplichte baaninzet hebben gedaan. Daarna kunnen rijders worden gevraagd die wel al een keer aan de beurt zijn geweest of rijders die in een hogere finale staan maar niet direct na de finale waarbij zij baan inzetten zelf moeten rijden.

De rijder is altijd verantwoordelijk voor zijn baaninzet en hoeft hiervoor niet gewaarschuwd te worden om een straf te krijgen.

4.10 Pitstop

Tijdens de heats, semi-finales en finales dienen alle reparaties en het tanken in de pits achter de afzetting in de pitstraat of in het rennerskwartier te gebeuren. Bij het verlaten van de pitstraat of het elders op het circuit weer de baan opgaan, heeft het circuitverkeer voorrang, dit op straffe van stop&go of diskwalificatie in de bewuste heat, (semi-)finale. Te bepalen door de wedstrijdleader. In de pits zijn maximaal 2 pithulpen per rijder toegestaan, deze zijn verplicht een hesje te dragen! Pithulp(en) dienen **zelf** voor hun hesje te zorgen.

4.11 Bijzondere omstandigheden

De wedstrijdleiding (wedstrijdleader en timekeeper) zal alles in het werk te stellen om het wedstrijdprogramma volledig af te werken (ongeacht de weersomstandigheden). Alleen de wedstrijdleader kan bij niet voorziene omstandigheden het wedstrijdprogramma veranderen. In geval van veranderingen c.q. verkortingen hebben de (semi-)finale(s) prioriteit ten opzichte van de kwalificatieheats. Een definitieve afzegging van de race moet worden beslist voor 10.30.

Buiten de al genoemde sancties zijn de volgende sancties nog van belang: Voor afsnijden en onsportief rijden of ontoelaatbaar gedrag op de stelling of op en rond de baan (ter beoordeling aan de wedstrijdleader) volgt eenmaal een officiële waarschuwing. Wordt de overtreding weer geconstateerd dan wordt er een straf uitgedeeld die past bij de mate van overtreding. Dit kan aftrek zijn van een ronde van een kwalificatie, schrap beste resultaat kwalificatie, uitsluiting van de op dat moment verreden (semi-)finale. Ook kan besloten worden tot diskwalificatie op deze dag of zelfs uitsluiting tot de hele cup. Bij waarschuwing voor ontoelaatbaar gedrag blijft deze van kracht tot de volgende wedstrijden. Een protest indienen of de wedstrijdleader wijzen op onsportief gedrag, kan alleen gedaan worden door rijders als zij die dag zijn ingeschreven als deelnemer.

Onder sportief gedrag valt tevens het 'ruimte' geven aan snellere rijders die een andere rijder op ronde achterstand gaan zetten. Het is niet de bedoeling om volledig van je lijn af te gaan en je daarmee onverwachte bewegingen op de baan maakt, maar geef in de bocht of bij het aansnijden een tiental centimeters ruimte zodat de snellere rijder er langs kan zonder dat je beide veel tijd verliest.

In geval van andere onvoorziene omstandigheden of onregelmatigheden met dit reglement mag de wedstrijdleiding beslissen wat te doen.

5 Punten Format

5.1 Puntenverdeling

Positie	Punten
1	121
2	119
3	118
4	117
5	116
6	115
7	114
8	113
9	112
10	111
11	110
12	109
13	108
14	107
15	106

Positie	Punten
16	105
17	104
18	103
19	102
20	101
21	100
22	99
23	98
24	97
25	96
26	95
27	94
28	93
29	92
30	91

Positie	Punten
31	90
32	89
33	88
34	87
35	86
36	85
37	84
38	83
39	82
40	81
41	80
42	79
43	78
44	77
45	76

Positie	Punten
46	75
47	74
48	73
49	72
50	71
51	70
52	69
53	68
54	67
55	66
56	65
57	64
58	63
59	62
Etc.	Etc.

5.2 Puntentelling

Voor de uiteindelijke score, welke de kampioen aanwijst zijn de behaalde resultaten van alle verreden races van belang. Het laagst behaalde resultaat zal worden gezien al het zogenaamde schrapresultaat. Bij een gelijke score, van twee of meerdere rijders, is het aantal hoogst gefinishte uitslagen doorslaggevend. Als ook die stand op een gelijk aantal uitkomt, zal de eindrangschikking van de laatste wedstrijd als doorslaggevend zijn.

Punten voor het klassement worden alleen toegekend als de rijder zich inzet voor het positief verlopen van de wedstrijd. Alle 's-morgens ingeschreven rijders dienen te blijven en te assisteren met baaninzetten dan wel tanken tot de laatste finale is verreden tenzij anders overeengekomen met de wedstrijdleiding.

Als rijders besluiten weg te gaan zonder dit te melden heeft de wedstrijdleiding het recht om deze rijders geen punten toe te kennen dan wel uit te sluiten voor andere wedstrijden.