

TECHNISCH REGLEMENT ZUIVERE SNELHEID

A. VOORWOORD

In het kader van onderhavige tekst, hebben de wijzigingen die aangebracht dienen te worden aan de machines de bedoeling deze veiliger te maken dan ze destijds waren en niet deze eindeloos te moderniseren.
 Het spreekt vanzelf dat indien u de gelukkige eigenaar bent van een heuse wedstrijdmaschine, u weinig zal moeten herzien. Indien uw machine echter gebaseerd is op een seriesport, zult u diverse verbeteringen moeten aanbrengen. Het maximum willen halen uit een mechanisme van soms 50 jaar oud kan heel wat problemen veroorzaken. Nochtans mag dit niet gebeuren ten koste van het aspect, het voorkomen en de veiligheid van onze motoren.
 Volgend reglement zal weinig last of onoverkomelijke hindernissen met zich meebrengen. Het is belangrijk dat het door eenieder wordt gerespecteerd in de geest van sportiviteit en geloofwaardigheid.
 Het spreekt vanzelf dat een piloot die zich aanbiedt met een weinig verzorgde machine of een machine die het reglement niet naleeft, de toegang tot de omloop zal ontzegd worden. Dit geldt eveneens voor een moto-model dat niet vermeld wordt op de lijst van toegelaten machines en niet zou goedgekeurd worden door de organisatoren.

B. ALGEMEENHEDEN.

- B.1.** Alle ingeschreven machines moeten conform zijn met alle punten van het technische reglement en meer bepaald wat betreft de verplichte veiligheidsnormen.
B.2. In geval van onenigheid, heeft elk circuit een technische verantwoordelijke die bij machte is de start te weigeren aan elke niet reglementaire machine.
B.3. Na een val of een ongeluk, zal de deelnemer zijn herstelde machine opnieuw moeten onderwerpen aan de technische controle alvorens opnieuw toegang te krijgen tot de startbaan.
B.4. Piloten die nooit deelnamen aan de wedstrijd moeten trainingsbewijzen kunnen voorleggen alvorens mee te racen.

C. TOEGELATEN MACHINES

| Cilinderhoud/ Categorie | Datum/ Eigenschap | Plaats/ Nummer |
|----------------------------|---|-------------------|
| Vintage | -> 31/12/1949 zie bijzonder reglement | Rood/Wit |
| 50cc/Gr1 | -> 31/12/1972 zie bijzonder reglement | Rood/Wit |
| 50cc/Gr2 | -> 31/12/1972 zie bijzonder reglement | Rood/Wit |
| 200cc/Gr1 | -> 31/12/1972, Europese moto's | Zwart/Wit |
| 200cc/Gr2 | -> 31/12/1972, Japanese moto's | Zwart/Wit |
| 250cc/Gr1 | -> 31/12/1972, eencilinder 2Tkt & 4 Tkt, tweecil. kopkleppen 4Tkt | Groen/Wit |
| 250cc/Gr2 | -> 31/12/1972, andere motoren | Groen/Wit |
| 350cc/Gr1 | -> 31/12/1972, eencilinder 2Tkt & 4 Tkt, tweecil. kopkleppen 4Tkt | Blauw/Wit |
| 350cc/Gr2 | 31/12/1972, andere motoren zie bijzonder reglement | Blauw/Wit |
| 500cc/Gr1 | -> 31/12/1972, eencilinder 2Tkt & 4 Tkt, tweecil. kopkleppen 4Tkt | Geel/Zwart |
| 500cc/Gr2 | -> 31/12/1972, andere motoren | Geel/Zwart |
| 750cc | -> 31/12/1972, 4Tkt motoren | Wit/Zwart |

| | | |
|--------------------------|---|-----------|
| Onbepikt | -> 31/12/1972, 4Tkt max. 1200cc, 2Tkt 750cc | Wit/Zwart |
| Zijspan Gr1 | Wielen van de moto $\geq 16"$ motor max. 750cc 4T, 2 kleppen-> 31/12/1972 zie bijzonder reglement | Wit/Zwart |
| Zijspan Gr2 | Minimum EEN wiel $\geq 15"$, motor max. 750cc 4T of 500cc 2T-> 31/12/1972 zie bijzonder reglement | Wit/Zwart |
| Zijspan Gr3 | Wielen $< 15"$, motor max. 1300cc 4T of 750cc 2T-> 31/12/1972 zie bijzonder reglement | |
| Zijspan Grand Prix 600cc | Alle Grand Prix zijspan tot 31/12/1950 zie bijzonder reglement | Wit/Zwart |
| Zijspan Grand Prix 500cc | Alle Grand Prix zijspan van 01/01/1951 tot 31/12/1972 zie bijzonder reglement | Wit/Zwart |
| Parade | Alle motoren van technische waarde en interesse waarmee de eigenaar niet wenst deel te nemen aan competitie, moto's van voor 31/12/1979. Zie bijzonder reglement | |

- C.1.** De nummerplaten worden geleverd in drie exemplaren per machine. Eén voor voraan en twee voor zijdelings. Ze dienen stevig bevestigd te worden.
C.2. De zijlingse platen dienen ook zichtbaar te blijven wanneer de piloot op de motor zit. Indien de tijdopnemers uw nummer niet kunnen lezen, kunnen zij ook niet rangschikken.

D. ALGEMEEN REGLEMENT

D.1. RIJWIELGEDEELTE

- D.1.1.** Kaderverstevigingen zijn toegelaten.
D.1.2. Op de voor de weg uitgeruste machine, is de demontage van de weguitrusting evenals de nummerplaat verplicht.
D.1.3. De stroomlijn is facultatief. Indien afwezig, een spatbord moet op het voorwiel gemonteerd zijn. Indien gemonteerd, dient hij conform te zijn aan het originele model. Idem voor zadel en reservoir.
D.1.4. De standaards (zijpikkel en centrale blok) moeten gedemonteerd zijn.
D.1.5. De voorvork mag vervangen worden door een model dat dateert van 31.12.1972 en overeenstemt met de fabricageperiode van het machine.
D.1.6. Alleen trommelremmen zijn toegelaten, behalve voor zijspannen Gr2-Gr3-GP500, 500Gr2, 750 en Onbepikt. Makelij en model van de remmen dient te dateren van voor 31.12.1972.
D.1.7. Schokdempers: geen modellen met afzonderlijk reservoir.
D.1.8. De banden zijn vrij, behalve slicks, hertekende slicks en regen banden. Banden in slechte slaat worden niet aanvaard. Geen enkele wijziging wordt toegelaten aan kaders, vorken en zwenkende armen teneinde bredere banden te gebruiken. De minimum tekeningdiepte bedraagt 2.5mm.
D.1.9. De wiel diameter bedraagt minimum 18" en zijn uitsluitend spaakwielen, behalve voor zijspannen (**zie bijzonder reglement**).
D.1.10. Alle moeren van de wielen en van de remkabels dienen grondig aan aangespannen te zijn met behulp van ijzer-inox of koperdraad.

- D.1.11.** Alle hendels moeten eindigen in een bol en stevig aan het stuur bevestigd zijn. De gashendel moet uit vrije beweging terugkeren. Behalve voor carburators met desmodromische bediening.
D.1.12. De sturen en clip-on's moeten aan het uiteinde opgevuld en stevig bevestigd zijn.
D.1.13. Voorvork 'in aanslag', een hand met handschoen moet vrij blijven van contact met nog de benzinetank, nog de stroomlijn.
D.1.14. Voetsteunen, rem en schakelpedalen mogen geen scherpe uiteinden hebben en moeten opgevuld worden indien ze buisvormig zijn. Ketting-spanders en remmenstang moeten met een plasticpijp beschermd zijn.
D.1.15. De stuurinrichting, achterbrug, wielrollagers en remverankeringen moeten een **normale speling** hebben.
D.1.16. De remkabels moeten zich in uitstekende staat bevinden en de juiste afmeting hebben. Indien een kabelklem gebruikt wordt, moet deze verduubdeld zijn.
D.1.17. De wielen dienen correct gespaakt te zijn, zonder speling of ontbrekende spaken.
D.1.18. De accu's moeten worden voorzien van een bescherming om zuurspatten te vermijden.
D.1.19. Een plaatje dat het snijpunt tussen ketting en achtertandwiel bedekt en beschermd moet aanwezig zijn.
D.1.20. In het algemeen moet alles wat niet specifiek vermeld werd, zadel, uitlaat en tank, enz. stevig bevestigd zijn.
Elk knoeiwerk kan tot gevolg hebben dat de motor niet conform wordt verklaard.

D.2. MOTOR EN VERSNELLINGSBAK.

- D.2.1.** Model dient conform te zijn met de periode van de machine. Inwendig stukken zijn vrij met inbegrip van de versnellingsbak.
D.2.2. De uitwendige stukken behouden het oorspronkelijk uitzicht.
D.2.3. Handgeschakelde versnellingsbakken mogen veranderd worden naar voetschakeling.
D.2.4. De carburatoren dienen overeen te stemmen met de periode van de machine. AMAL MK2 en Smoothbore zijn toegelaten op sidecar Gr2-Gr3-Grand Prix, 750 en Onbepikt. Carburators met hervatting pomp verboden tot en met 500 Gr1.
D.2.5. Alle stoppen (olie e.a.), alle moeren en oliedrukleidingen moeten behoorlijk beveiligd zijn tegen loskomen door middel van ijzer, inox of koperdraad.
D.2.6. Alle ontluchtingen dienen uit te monden in één of meerdere onbreekbare recipiënten met een inhoud van minimum 250cc(500cc BMB) en moeten stevig en zo verticaal mogelijk vastgemaakt worden en voorzien zijn van een ontluchtingsslang.
D.2.7. Elk normaal olievlies dient opgevangen te worden door een sponsstelsel van iets anders, zodat de olie niet op het wegdek, de banden of de remmen terecht komt.
D.2.8. De boring/slag verhouding moet onuitwisbaar op de motor geschreven zijn.

D.3. TRANSMISSIES

- D.3.1.** De Primaire transmissies moeten voorzien zijn van een carter.
D.3.2. De transmissies per riem zijn toegelaten.

D.4. ONTSTEKING.

- D.4.1.** Geen enkele beperking.

D.5. UITRUSTING.

- D.5.1.** De uitrusting bestaat uit
D.5.1.1. Een lederen overall in **een stuk**

Classic Racing Motorcycles Belgium - 01/01/2007

D.5.1.2. Een moderne gehomologeerde **monoblok integraalhelm** gelijkvormig met de FIM vereisten.

D.5.1.3. Lederen handschoenen en laarzen.

D.5.1.4. Een rugbescherming is **verplicht**.

D.5.2. Geen uitrusting in hevige kleuren of fluo.

D.5.3. Tussen de handschoenen en de mouwen en tussen de broekspijpen en de laarzen mag de huid in geen geval zichtbaar zijn, welke ook de houding die wordt aangenomen.

D.5.4. De helmen mogen geen gebrek vertonen of sporen van een hevige val.

D.6. TECHNISCHE CONTROLES

D.6.1. Elke piloot moet zich aan de technische controle aanmelden **aangekleed met zijn volledig lederpak**.

D.6.2. De technische controles verlopen op een vooraf bepaalde plaats in de paddock. U dient er zich aan te melden op het voorziene uur teneinde geen tijd te verliezen zowel voor uzelf als voor de technische controleurs. Ze zijn er niet om u het leven onaangenaam te maken maar om u te helpen de veiligheidsvoorschriften, die van het grootste belang zijn, na te leven. Spaar hen!

D.6.3. De zijspannen uitgerust met stroomlijn bieden zich aan met gedemonteerde stroomlijn bij de T.C. Deze zal terplaatse gemonteerd worden om de fixaties te controleren.

D.7. TECHNISCHE DOCUMENTEN

D.7.1. Alle moto's en zijspannen moeten aan de gelijkvormigheidcontrole onderworpen zijn.

D.7.2. De gelijkvormigheidcontrole gebeurt op de zelfde plaats en juist voor de technische controle.

D.7.3. Het gelijkvormigheidattest is verkrijgbaar na vervollediging van het technische dossier dat in uw bezit zal zijn op het ogenblik van uw inschrijving in de club of op aanvraag bij het secretariaat. Hij geeft prioriteit voor de TC.

D.7.4. Drie foto's van het voertuig, in close-up en zonder stroomlijn dienen overhandigd te worden bij de aanvraag tot gelijkvormigheid.

D.7.5. De eerste aanvraag kost 10€. (gratis voor CRMB leden)

D.7.6. Wijzigingen op het gelijkvormigheidattest of het bekomen van een gelijkvormigheidattest voor een supplementair voertuig kost 10€.

D.7.7. Bij de toetreding tot de club, zal elke piloot of zijspanspassagier zijn geboortedatum en bloedsgroep aan de secretariaat vermelden.

D.7.8. Het attest afkomstig van de CRMC, VFV en IHRO worden aanvaard.

D.8. GELUIDSNIVEAU

D.8.1. Max 105dB. Een geluidsmeter wordt ter beschikking gesteld aan de leden teneinde erover te waken dat hun voertuig conform is aan de respectievelijke wedstrijdvoorschriften.

D.9. RANGSCHIKKING

D.9.1. Puntenverdeling:

1. 25PT, 2. 20, 3. 16, 4. 13, 5. 11, 6. 10, 7. 9, 8. 8, 9. 7, 10. 6, 11. 5, 12. 5, 13. 3, 14. 2, 15. 1

D.9.2. Alle ritten worden in rekening genomen voor het klassement in het CRMB Challenge.

D.9.3. Om in het klassement te worden opgenomen, moet aan minstens 3 wedstrijden worden deelgenomen.

E.1.1. BMW motoren tot en met de 7 serie zijn toegelaten. Verboden: cilinderkop met 4 kleppen (uitgez. Apfelbeck), carburatoren diam >42mm.

E.2. ZIJSPANNEN

E.2.1. Zijspan Gr1 : wielen van de moto $\geq 16"$, schijfremmen verboden, band van de zijspan max. 4" breed, motor: cilinderinhoud max. 750cc 7 takt, max. 2 kleppen, max. diameter van carburatoren 36mm, 'sitter' type alleen. Motoren 1000cc Vincent toegelaten

Zijspan Gr2: minimum één wiel $\geq 15"$, schijfremmen toegelaten, motor: cilinderinhoud max. 750cc 4 takt of 500cc 2T, max. diam. carburatoren 36mm voor 4T en 34mm voor 2T. Motoren 1000cc Vincent toegelaten

Zijspan Gr3: wielen $< 15"$, motor: max. cilinderinhoud 1300cc 4T of 750cc 2T.

E.2.2. De zijspannen Gr3 moeten voorzien zijn van een hydraulisch remsysteem met een afzonderlijke dubbele schakeling op het pedaal van de achterrem. Een hoofdcilinder bestuurt het achterwiel en deze van de korf, de tweede hoofdcilinder bestuurt de beugel van het voorwiel. Een hoofdcilinder op het stuur bestuurt een andere voorste beugel.

E.2.3. Het Tandem-systeem wordt toegelaten.

E.2.4. De bovenste moeren en bouten van de vorken degelijk afgeremd zijn met een pensplit of afremdraad van ijzer, inox of messing.

E.2.5. De onderste moeren en bouten van de vorken dienen gelast te zijn of vastgemaakt met een pin.

E.2.6. De ontstekingsonderbreker van het type "Hors Bord" is **verplicht**.

E.2.7. De piloot en zijn passagier moeten uitgerust zijn met lederen schoenen of laarzen die het enkel bedekken. Het sluitingssysteem mag geen risico geven tot vasthaken (de knoop/zipper moet bedekt zijn met velcro, tape, ...)

E.2.8. De wielen zullen niet breder zijn dan 5,5" of 145mm in overeenstemming met de fabricantsnotering op de band.

E.2.9. Voor de voertuigen met cardan aandrijving is een mechanische bescherming van de koppeling cardan/versnellingsbak verplicht. De eenheid zadel/knieler is toegelaten als bescherming.

E.3. 50CC

E.3.1. Géén membraanbediening.

E.3.2. De wielen bedragen min. 17".

E.3.3. De expansie - uitlaat behoudt zijn oorspronkelijk aspect.

E.3.4. Categorie Gr1. Géén roterende inlaat, geen monoshock, geen radiatoren in de stroomlijn neus. Trommelremmen, spaakwielen, stroomlijn met ronde neus en zonder motoromhulsel zijn toegelaten.

E.3.5. Categorie Gr2. Idem P1 plus roterende inlaat is verplicht.

E.4. Vintage

E.4.1. Moto's van het begin tot 31/12/1949, achter ophanging met 'plungers' toegelaten. Parallelogram voorvork. Telescopische voorvork die overeenkomt met de periode aanvaard (op basis van een dossier dat de originele aanwezigheid op dat type machine en de desbetreffende periode bewijst). Geen Ceriani GP of gelijkwaardig.

E.5. 350 Gr2

E.5.1. Yamaha 350 TZ: vloeistof koeling toegelaten, diameter carburators max. 34mm. Powerjet verboden/

E.6. PARADE

E.6.1. De centrale en/of laterale standaard moet degelijk bevestigd of verwijderd zijn.

E.6.2. De koplampen, achterlichten en knipperlichten zijn verwijderd of bedekt met tape.

E.6.3. Geen overdevren verlies van olie of brandstof. Olie stoppen moeten beveiligd zijn tegen loskomen door middel van een 'rem-draad' of silicone.

E.6.4. Geen ontbrekende of gebroken spaken.

E.6.5. Elke element moet in uitstekende staat en stevig bevestigd zijn.

E.6.6. Elke slordig knoeiwerk kan non-conformiteit van het voertuig met zich meebrengen.

E.6.7. UITRUSTING

E.6.7.1. Een leren overall (bij voorkeur in één stuk).

E.6.7.2. Een moderne gehomologeerde helm (bij voorkeur monoblok) gelijkvormig met de FIM vereisten..

E.6.7.3. Handschoen en laarzen of hoge schoenen van leer.

E.6.7.4. Dorsale bescherming aangeraden

E.6.8. Een moto in Regelmatigheid ingeschreven mag niet met de zelfde piloot & gedurende de zelfde meeting in een andere wedstrijd categorie ingeschreven zijn.

F. RACE VLAGGEN

Overeenkomstig met het sportieve reglement van de Belgisch Motor Bond (BMB)

E. BIJZONDER REGLEMENT

E.1. BMW MOTOREN