



100 Series by BGDC 2023

Technisch Reglement



ART. 1 - DEFINITIE – OMSCHRIJVING

1.1 Aanvaarding van een competitiewagen voor de BGDC wordt bepaald door RACB Sport, in samenspraak met de vzw Belgian Gentlemen Drivers Club, de organisator – promotor. Deze wagen is aangepast voor sportieve doeleinden.

1.2 De Franse tekst van dit Technisch reglement vormt de definitieve tekst waarop men zich zal beroepen in geval van betwisting over de interpretatie. De titels van dit document worden alleen uit zorg voor de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Technisch reglement.

ART. 2 - REGLEMENTERING

2.1 Rol van RACB Sport

De technische reglementen voor de BGDC worden uitgevaardigd door RACB Sport, in samenspraak met VZW Belgian Gentlemen Drivers Club.

2.2 Toegestane wijzigingen

Elke constructie of wijziging die niet is toegelaten door het Technische Reglement BGDC is uitdrukkelijk verboden. Een wijziging die wordt toegestaan mag niet leiden tot een wijziging die niet toegestaan is.

2.3 Toegelaten wagens

De BGDC staat open voor alle wagens voortkomend uit een model dat voor de baan gehomologeerd is (toerisme en GT). Het productiedatum zichtbaar op het chassis van de wagens voor GT Open zal bepalen in welke klasse ze worden ingedeeld.

Silhouette wagens die conform zijn aan hun homologatiefiche worden toegelaten.

De wagens die niet aan deze criteria beantwoorden mogen uitzonderlijk toegelaten worden op basis van een technisch dossier en na goedkeuring van RACB Sport, dat zal bepalen in welke klasse deze wagen ingeschreven zal worden. RACB sport, in samenwerking met de promotor, behoudt zich het recht voor om iedere maatregel op te leggen die ze mogelijk acht teneinde de wagens trager te maken.

2.4 Niet toegelaten wagens

De wagens (LM) GT1, (LM)GT2, GT3 gehomologeerd of gebouwd na 31/12/2010 en Sportscars worden niet toegelaten.

Wagens van de FIA groep Sportscars alsook die van de Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM) 2000-2010, Be Trophy, VW Fun Cup, 2CV, Legend Cars of gelijkaardige/gelijkgestelde klassen in andere disciplines waar ook ter wereld, en die nadien nergens anders werden gehomologeerd, komen niet in aanmerking.

2.5 Divisies en klassen

De indeling van modellen in de divisies en klassen zal bepaald worden door de VZW Belgian Gentlemen Drivers Club en door RACB Sport. Alle cilinderinhouden worden uitgedrukt in gecorrigeerde cilinderinhouden, behalve waar anders gemeld.

- Divisie 1 :

- Klasse A : minder dan 1600 cc
- Klasse B : van 1601 cc tot 2000 cc
- Klasse D : van 2001 cc tot 3000 cc
- Divisie 2 :
 - Klasse E : van 1501 tot 1650 cc (niet-gecorrigeerde cilinderinhoud) uitgerust met een turbo benzine gehomologeerd na 01/01/2010 of van 1760 à 2058 cc (niet gecorrigeerde cilinderinhoud) uitgerust met een turbo benzine gehomologeerd na 31/12/2013
 - Klasse F : van 3001 cc tot 3500 cc
- Divisie 3

“Toerisme en GT”

 - Klasse G- : van 3501 cc tot 4000 cc (wagens voor 31/12/2013)

“Silhouettes” - Groep FIA E2-SH

 - Klasse S- : -3500 cc
 - Klasse S+ : +3500 cc
- Divisie 4 : Toerisme en GT
 - Klasse G+ : van 3501cc tot 4000cc (wagens na 31/12/2013)
 - Klasse G++ : van 3501cc tot 4000cc (wagens vanaf 01/01/2017)
 - Klasse X : meer dan 4000 cc (alle jaren)

De wagens die niet aan deze criteria beantwoorden mogen uitzonderlijk toegelaten worden op basis van een technisch dossier en na goedkeuring van RACB Sport dat zal bepalen in welke klasse deze wagen ingeschreven zal worden. RACB sport, in samenwerking met de promotor, behoudt zich het recht voor om iedere maatregel op te leggen die ze mogelijk acht teneinde de wagens trager te maken.

Correcties op de cilinderinhoud :

- Turbo motor benzine < 1500 cc : x 1.2
- Drukgevulde motor benzine < 1600 cc : x 1.2
- Turbo motor benzine > 1650 cc : x 1.7
- Turbo motor diesel : x 1.5
- Rotatie motor : x 1.5

2.6 Datum van het reglement

Dit technisch reglement treedt in werking op datum van zijn goedkeuring.

Indien een reglementswijziging in verband met veiligheid door de FIA wordt uitgevaardigd, zal ze vanaf de volgende meeting van toepassing zijn (behalve toestemming van RACB Sport)

Dit reglement blijft geldig voor een periode van 2 jaar vanaf 01/01/2022, behalve voor wijzigingen in verband met veiligheid en het goed functioneren van de Serie en dit na goedkeuring van de Nationale Sport Autoriteit (ASN) in samenspraak met de organisator-promotor.

2.7 Technisch Paspoort BGDC van de wagen

- Voor de wagens die al een technisch paspoort BGDC bezitten:

Een controle ervan zal uitgevoerd worden tijdens de eerste technische controle van de wagen in 2023. Indien nodig wordt er gevraagd aan de teamchef om het technische dossier 2023 in te vullen en door te sturen naar de RACB, en dit tenminste twee weken voor de volgende meeting van de wagen.

- Voor de wagens die niet over een Technisch Paspoort beschikken:

De teamchef wordt gevraagd, twee weken voor aanvang van de eerste meeting van de wagen in 2023, het technische dossier, Dit dossier en de richtlijnen om het op te sturen zijn te vinden op de site www.racb.com (onder sport/technische documenten)

De gevraagde foto's die aangehecht dienen te worden aan de mail moeten:

- In digitaal formaat "jpeg" zijn,
- In landscape (niet panoramisch) formaat zijn
- Volledig zijn (een foto van de motor bvb. zal het volledige motorcompartiment tonen – zie ook de foto's als voorbeeld in het in te vullen dossier)

Op basis van de gegevens van het technische dossier, en indien ontvankelijk verklaard, zal de RACB voor de wagen een nationaal technisch paspoort opstellen voor het voertuig. De deelnemer zal zijn BGDC technisch paspoort per post ontvangen of op de volgende meeting na betaling van de kosten,

Indien gedurende het seizoen, een teamchef of eigenaar een verandering aan de technische gegevens, opgenomen in het Technische Paspoort van het voertuig, wenst aan te brengen, dient hij schriftelijk of per mail een aanvraag over te maken aan RACB Sport en aan de organisator-promotor, ten laatste 5 kalenderdagen voor afsluiten van de inschrijvingen voor de volgende meeting.

RACB Sport behoudt zich het recht om deze verandering te aanvaarden of te weigeren indien deze niet beantwoordt aan de geest van het reglement, zelfs indien deze niet expliciet verboden zijn, of indien ze de kosten van voorbereiding van het voertuig, buitensporig zou opdrijven.

Het ontbreken van het technisch paspoort of van het technische dossier tijdens de technische controle kan leiden tot een waarschuwing bij een eerste inbreuk, en een weigering van deelname bij herhaling.

Het opzettelijk vervalsen van het technisch wedstrijd paspoort of van het technische dossier, zal beschouwd worden als fraude en leiden tot de annulering van het paspoort en een financiële boete van € 150.

2.8 Conformiteit van het reglement

De teamchef of de eigenaar van de wagen, dient ervoor te zorgen dat zijn voertuig conform is:

- aan tenminste de veiligheidsvoorschriften opgelegd door artikel 277 van de geldende bijlage J van het FIA reglement
- aan het Technisch Reglement "100 Series by BGDC" 2023 in zijn totaliteit,
- aan het Sportreglement "100 Series by BGDC" 2023 in zijn totaliteit,
- aan de technische gegevens opgenomen in zijn technisch paspoort of homologatiefiche,

en dat op elk ogenblik van de wedstrijd. Hij is tevens verantwoordelijk voor het technisch paspoort.

Om de conformiteit vast te stellen, kunnen zowel de deelnemer als RACB Sport zich beroepen op de technische gegevens van de fabrikant, alsook alle andere officiële gegevens van de sportieve overheid.

In overleg met de organisator-promotor kan RACB Sport de inschrijving of de deelname weigeren van een voertuig dat te gevaarlijk wordt beschouwd wegens zijn constructie en/of veranderingen en dit zonder voorafgaande verwittiging.

Een wagen waarvan de constructie gevaren kan inhouden, kan ook worden uitgesloten door van RACB Sport op advies van de Technische Commissie. In geval van geschil of onduidelijkheden tussen het technisch paspoort en het technische reglement, geeft het technische reglement de doorslag.

2.9 Algemeenheden

De wagens moeten strikte seriewagens zijn en identificeerbaar aan de hand van de gegevens zoals bepaald in de artikels van de homologatiefiche of de gegevens van de constructeur, en het technische paspoort van RACB Sport.

Artikels 251, 252 en 253 van de geldende Bijlage J van de FIA blijven van toepassing, maar de artikels van dit technische reglement zijn doorslaggevend.

Iedere bout, moer of schroef van de wagen, mag vervangen worden door gelijk welke bout, moer of schroef, op voorwaarde dat deze behoort tot dezelfde familie aan materialen, van dezelfde diameter of groter als het originele onderdeel is en gelijk welke blokkeermethode bevat (vloot/rondel, conramoer, enz.)

Materialen

Voor de mechanische onderdelen zijn chemische en thermische behandelingen toegelaten op voorwaarde dat de gewichten en afmetingen worden behouden zoals die vermeld staan op de homologatiefiche of op de technische fiche van RACB Sport.

De volgende materialen zijn verboden: magnesium (behalve voor de velgen), keramiek en titanium (enkel indien origineel), behalve zoals bepaald in Art. 5.2.1 van dit reglement.

Het gebruik van composietmaterialen is toegelaten binnen de limieten van die technisch reglement.

Het gebruikte materiaal ter vervanging van de koetswerkelementen (deksel voor koffer en motorcompartiment, bumpers, deuren en vleugels) is beperkt tot glasvezel, maar indien een element wordt vervangen, moet het op een minstens even stevige manier zijn vastgemaakt als het origineel.

De afmetingen en functies van de deuren van de wagens moeten origineel blijven. Indien een deur vervangen wordt door een deur in glasvezel, moet de veiligheidskooi minstens uitgerust worden met een laterale bescherming 'X' (tekening 253-9) conform aan de geldende FIA voorschriften van Artikel 253-8.

2.10 Telemetrie

Elke vorm van gegevenstransmissie vertrekkende van een wagen in beweging is verboden, met uitzondering van een tweewegs- radiocommunicatie. Pulsgeneratoren die gegevens vrijgeven voor de tijdswaarneming zijn toegestaan, op voorwaarde dat deze generator afzonderlijke eenheden zijn en geen verbinding hebben met de controle-eenheid van de motor.

2.11 Electronica

Elk tractiecontrolesysteem is verboden behalve wanneer het standaard is geïnstalleerd in de serieproductie van de wagen of indien het gehomologeerd is voor het voertuig.

ART. 3 – KOETSWERK EN EXTERNE AFMETINGEN

3.1 Afmetingen

De maximumlengte moet gelijk zijn aan de lengte van het seriemodel, met een toegestane afwijking van 5 cm. De breedte van het koetswerk van de toerisme wagens of GT ter hoogte van de wielkasten vooraan en achteraan mag verbreed worden op voorwaarde dat ze beantwoorden aan het artikel 3.5.1. van dit reglement. Het koetswerk van voertuigen die beschikken over een homologatiefiche moet conform zijn aan die originele homologatiefiche.

3.2 Deuren (Toerisme wagens)

De afmetingen en functie van de deuren van de wagen moeten origineel blijven.

Indien de laterale beschermingen verwijderd worden, moet de veiligheidskooi minstens uitgerust worden met een laterale bescherming 'X' (tekening 253-9) conform aan de geldende FIA voorschriften van Artikel 253-8.

De binnenbekleding van de deuren mag niet worden weggenomen. Deze mag origineel blijven of gemaakt zijn van metaalplaten met een minimale dikte van 0,5 mm, van koolstofvezel met een minimale dikte van 1 mm of een ander stevig materiaal met een minimale dikte van 2 mm.

De voordeuren moeten kunnen geopend worden zonder gebruik van gereedschap en dit zowel van binnenuit als langs buiten. De deuren moeten gedurende de hele duur van de meeting aanwezig zijn op hun oorspronkelijke plaats.

3.3 Voorruit en vensters/ruiten

Een eendelige voorruit in gelaagd glas, gehomologeerd voor weggebruik, is verplicht. De originele voorruit mag worden vervangen door een voorruit van gelaagd glas met dezelfde vorm en afmetingen en voorzien van een geïntegreerd ontwasemings-systeem.

Een eendelige voorruit in polycarbonaat wordt ook aanvaard.

De dikte van de voorruit in polycarbonaat moet minstens 6 mm zijn.

De dikte van een gelaagde voorruit moet minstens 4,5 mm bedragen.

Veiligheidsbevestigingen mogen worden aangebracht op voorwaarde dat ze de aerodynamische kwaliteiten van de wagen niet verbeteren.

Het is toegelaten om maximum vier (4) doorzichtige films op de buitenzijde van de voorruit aan te brengen met de bedoeling deze te beschermen.

De zij- en achterrauiten mogen door polycarbonaat worden vervangen, met een minimale dikte van 3 mm.

Het zicht moet naar alle zijden gevrijwaard blijven. Het zicht van buitenaf in de wagen moet mogelijk zijn. Op de voorste zijruiten mag niets worden aangebracht. De namen van de piloten, de nationaliteitsvlag van de piloten en eventueel de sticker van hun team moet op de achterste zijruiten (of een andere zijdelings stuk carrosserie) aangebracht worden. Op de achterrauit mag alleen een band van 8 cm worden gebruikt.

Op zij- en achterrauiten uit glas moet verplicht een doorzichtige kleurloze veiligheidsfolie (zoals SL Lumar Safety Film/D 1570) aan de binnenzijde worden aangebracht van maximum 0,1 mm om bij versplintering een doeltreffende bescherming te bieden. Voor de buitenspiegels wordt deze film eveneens aangeraden.

Alle zijruiten dienen voor $\frac{3}{4}$ gesloten te zijn tijdens de trainingen en de wedstrijd. Aan de zijde van de piloot is het aanbrengen van een veiligheidsnet aangeraden. In geval de zijruit aan de zijde van de piloot weggenomen wordt of open is voor meer dan $\frac{1}{4}$, is het veiligheidsnet verplicht. Verduistering van de achterrauit (getinte folie of verduistering strips) is verboden.

Op de voorruit en de achterrauit moet de eventuele publiciteit (zonneband) van de organisator-promotor worden aangebracht. Een miniatuur van het wedstrijdnummer (recht bovenhoek, hoogte van 100 mm) moet er ook worden aangebracht.

Cockpitventilatie

Met als doel de cockpit te ventileren, mogen de zij- en achterrauiten ronde openingen bevatten met een maximale diameter van 60 mm ieder.

Een ventilatieopening mag op elk deurvenster gemonteerd worden, indien ze voldoen aan volgende punten:

- deze mag de omtrek van het venster niet overschrijden, heeft een maximum hoogte van 150 mm en mag niet meer dan 50 mm van het vensteroppervlak uitsteken.
- deze moet vervaardigd zijn uit hetzelfde materiaal als het venster of in doorzichtig polycarbonaat.

- deze mag het zicht naar achter van de piloot niet belemmeren.

Luchtkanalen die gevoed worden via een ventilatieopening zijn toegelaten in de cockpit, op voorwaarde dat ze het zicht en de veiligheid van de piloot niet verminderen.

Net

De deurvensters mogen vervangen worden door een net, dat voldoet aan de FIA norm Art. 253-11.

Dit net moet bestaan uit weefstroken met een minimale breedte van 19 mm (3/4"). De maasgrootte is minimaal 25 mm x 25 mm en maximaal 60 mm x 60 mm. De weefstroken moeten uit brandwerend materiaal zijn en de kruisingspunten dienen aan elkaar vastgenaaid te zijn. Het net mag geen voorlopig karakter hebben. Het net moet bevestigd worden aan de veiligheidskooi of aan een vast gedeelte van het koetswerk, boven het venster van de voordeuren, d.m.v. een snel sluiting welke ook functioneert wanneer de wagen een koprol maakt. Het moet mogelijk zijn het net met slechts één hand los te maken. Een systeem met een drukknop is toegestaan, op voorwaarde dat dit overeenstemt met de voorschriften van dit artikel. De drukknoppen moeten aan de buitenkant zichtbaar zijn. Een opvallende kleur en de vermelding "PRESS" zijn verplicht. De netbevestiging aan de veiligheidskooi mag enkel met schroeven worden toegepast. Iedere verandering aan de veiligheidskooi zelf is niet toegestaan.

3.4 Koetswerk

Koetswerk: alle volledig opgehangen delen van de wagen, die worden aangeraakt door de luchtstroom langs de buitenkant, met uitzondering van de gedeelten die zonder enige twijfel te maken hebben met de mechanische werking van de motor, de transmissie en het rijgedeelte. Iedere luchtinlaat wordt beschouwd als deel uitmakend van het koetswerk.

Het chassis mag in geen geval worden gewijzigd en moet in vergelijking met de wielbasis zijn oorspronkelijke positie behouden. Uitzonderd voor de montage van een veiligheidskooi zijn wijzigingen aan de kas toegelaten, op voorwaarde dat ze beantwoorden aan het reglement inzake veiligheidskooien, zie Art 15.1.

Voor de Silhouette wagens is het materiaal dat voor het koetswerk gebruikt wordt, beperkt tot glasvezel of koolstofvezel/kevlar. Indien een element wordt vervangen dan moet het worden bevestigd op een even stevige manier als met de originele bevestigingswijze. De koetswerkonderdelen moeten op ieder moment, tijdens het gebruik van de wagen op het circuit, op hun plaats blijven zitten.

De cockpit moet zo ontworpen worden dat de in normale stuurpositie zittende piloot er binnen de 7 seconden uit raakt langs de opening aan de pilootzijde en binnen de 9 seconden langs de opening aan de passagierszijde.

Geen enkel deel van de wagen, of elementen die aan de wagen hangen, mogen zich op minder dan 55 mm van de grond bevinden en geen enkel deel van de wagen mag de grond raken wanneer alle banden aan een zelfde zijde leeg zijn. De controle van de 55 mm zal gebeuren door een pasvorm, die onder de wagen wordt geschoven, op een vlakke referentie bodem in een goed bepaalde en afgebakende zone van de technische controle, en kan worden gedaan met de piloot aan boord meteen voor of nadat de wagen zich op het circuit begeeft/begaf. Deze meting kan op om het even welk moment tijdens de meeting gebeuren. De controle met leeggelopen banden zal eveneens gebeuren op de referentie bodem in wedstrijdomstandigheden met piloot aan boord.

Voor voertuigen die beschikken over een homologatiefiche moet de rijhoogte van het koetswerk overeenstemmen met die homologatiefiche.

Voor het begin van de meeting beslissen de technische commissarissen waar de controle voor de bodemspeling wordt opgesteld. De deelnemer moet er zich zelf van vergewissen waar deze controle plaats vindt. De deelnemer krijgt de gelegenheid, binnen een tijdspanne die door de organisatoren wordt bepaald, om zich te vergewissen van de conformiteit van zijn wagen door de officiële controlemiddelen te gebruiken, op de plaats waar de officiële controle gebeurt. Er is geen enkel systeem toegelaten dat de bodemspeling kan veranderen terwijl de wagen in beweging is.

3.4.1 Vlakke bodem

Het gebruik van een vlakke bodem is toegelaten:

- wanneer dit reeds voor de wagen gehomologeerd is,
- ofwel door onderstaande technische specificaties te volgen,
- ofwel door een kit te kopen, aangeboden door de originele fabrikant van de wagen of bij een maatschappij die officieel de originele fabrikant van de wagen vertegenwoordigt.

Hij bestaat uitsluitend uit multiplex hout of betonplex (met bakeliet laag) met een minimale dikte van 4 mm.

Indien een vlakke bodem geplaatst wordt, moet deze integraal voldoen aan onderstaande beschrijving. Indien hij niet geplaatst wordt, mag de onderzijde van de wagen niet gewijzigd worden en moet identiek blijven aan deze van een voor het wegverkeer ingeschreven exemplaar, met uitzondering van de openingen, welke enkel de koeling van mechanische onderdelen tot doel hebben.

De vlakke bodem mag niet zichtbaar zijn in verticale projectie in bovenaanzicht.

'Skirts' zijn verboden. Elk dispositief of constructie gebouwd om volledig of gedeeltelijk de ruimte begrepen tussen de opgehangen delen van de wagen en de grond op te vullen, is onder alle omstandigheden verboden.

Tussen het verticale en dwarse vlak gevormd aan de voorzijde van de volledige voorste wielen en minstens de as van de achterste wielen, dienen alle koetswerkonderdelen die direct zichtbaar zijn aan de onderkant van de wagen, met uitzondering van de wielkasten en de tunnels voor de uitlaat, beschreven te worden in een plan. Dit plan, genoemd Vlakke Bodem of Referentie-Oppervlak, dient een uniform, solide, hard en onbuigzaam oppervlak te zijn (geen enkele graad van vrijheid wordt toegestaan ten opzichte van de eenheid chassis/koetswerk). De omtrek van het door deze delen beschreven oppervlak mag naar boven worden afgerond in een straal van maximaal 25mm. Om eventuele fabricatiemoeilijkheden te verhelpen is een tolerantie van +/- 5 mm. aan dit oppervlak toegelaten.

Geen enkel opgehangen deel van de wagen is toegelaten onder de vlakke bodem, en geen enkele luchtstroom mag hierover lopen. Geen enkele luchtstroom die een aerodynamisch effect heeft, is toegelaten tussen het koetswerk en de vlakke bodem. De gekanaliseerde luchtstromen naar de luchtinlaten of vanaf de luchtuitlaten die boven gelijk welk deel van de vlakke bodem lopen, mogen niet toelaten om een positieve of negatieve luchtdruk te verwerven. Het deel van de vlakke bodem tussen de as van de voorwielen en het verticale en dwarse vlak gevormd aan de voorzijde van de volledige voorste wielen dient een minimale breedte van 1000mm te hebben.

3.4.2 Achterste diffuser

Het gebruik van een achterste diffuser is toegelaten:

- ofwel volgens onderstaande technische specificaties
- ofwel als het gehomologeerd werd voor de wagen
- ofwel door een kit te kopen bij de originele fabrikant van de wagen of bij een maatschappij die officieel de originele fabrikant van de wagen vertegenwoordigt.

De installatie van een schuin vlak aan het einde van de vlakke bodem aan te brengen is toegelaten:

- Tussen de verticale vlakken gevormd door de binnenzijde van de achterwielen.
- Tussen het achterste punt van de vlakke bodem en het verticaal vlak gevormd door het uiterste punt van het koetswerk.

Geen enkel deel van de diffuser is toegestaan op meer dan 215 mm van de grond.

Verticale vlakke vinnen zijn toegestaan op voorwaarde dat deze parallel blijven aan de longitudinale centerlijn van de wagen.

Een haakse vluchtboord (gurney) geïnstalleerd op de diffuser van max 10 mm is toegelaten.

Elke wijziging aan de achterbumper is verboden.

3.4.3 Voorste bodempaneel

Het gebruik van een voorste bodempaneel is toegelaten:

- ofwel volgens onderstaande technische specificaties
- ofwel als het gehomologeerd werd voor de wagen

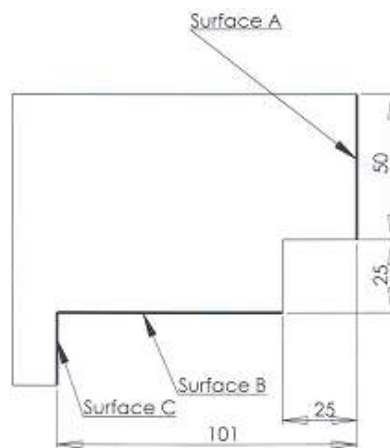
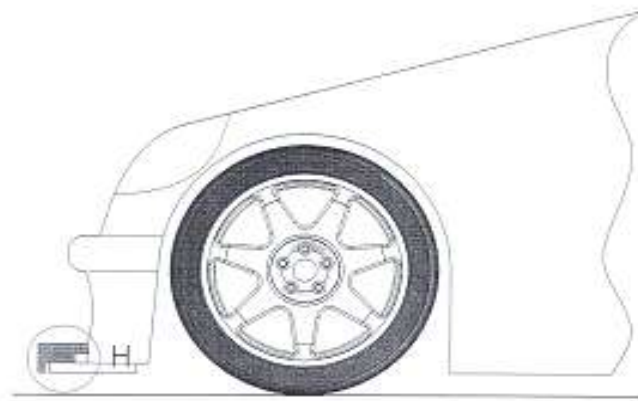
- ofwel door een kit te kopen aangeboden door de originele fabrikant van de wagen of door een maatschappij die officieel de originele fabrikant van de wagen vertegenwoordigt.

Het is toegestaan om tussen de voorste bumper en het verticaal vlak rakend aan de voorkant van de volledige voorste wielen een bodempaneel toe te voegen op voorwaarde dat deze helemaal vlak is of, in het andere geval, gehomologeerd is.

De originele voorste overhang mag vergroot worden door het toevoegen van een spoiler (dikte max. 30 mm).

De spoiler moet binnen de mal B vallen, die voorgeschreven wordt door de tekening hieronder, en de mal A respecteren.

Gabarit A / Mal A



Gabarit B / Mal B

Indien mal A in contact komt met minstens een punt van het koetswerk, op maximaal 25 cm van de lengte as van de wagen op haar oppervlakte A, en met de totale oppervlakte B op $R 350$ er in deze zone geen enkel punt van oppervlakte C raken (afmetingen in mm).

Iedere wijziging aan de originele vorm van de voorbumper moet R vergroten.

Trekstangen zijn toegelaten, maar het moet mogelijk zijn deze te de

Voor de Silhouette wagens

In vooraanzicht mag de spoiler de breedte van de wagen niet overs voorwielen. Maximum twee aerodynamische elementen mogen to kant van het voertuig.

Dezen moeten :

- in de omtrek passen van de spoiler (gezien van bovenaf)
- van een constante dikte zijn
- buiten de originele voortrein van de wagen vallen
- Maximum 350mm boven de onderkant van de voorste rand van de vlakke bodem zitten (indien de wagen geen voorste plaat bevat), voor de GT's: maximaal 180mm boven de vlakke bodempla

Ze mogen niet:

- Over de lichten zitten
- breder zijn dan 250mm

Bijkomende vinnen op de splitter zijn verboden, behalve indien gespecificeerd in de originele homologatiefiche.

Als de wagen een splitter bevat die niet correspondeert met de gegeven beschrijvingen, moet deze eerst goedgekeurd worden door de RACB

3.4.4 Structuur van het koetswerk

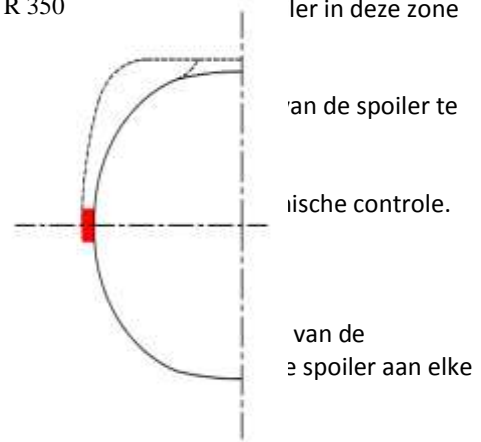
Met uitzondering van de onderste helft van de volledige wielen, moet het koetswerk in een verticale projectie en langs boven gezien, alle mechanische componenten bedekken.

In zijdelingse projectie en naar de voorzijde toe, mag geen enkel deel van een luchtinlaat zich voorbij het hoogste punt van de voorruit bevinden.

Nergens mag de wagen uitstekende delen, scherpe hoeken of kanten vertonen. Elk deel van het koetswerk, met inbegrip van de aerodynamische hulpmiddelen, moet stevig aan het opgehangen gedeelte (chassis/koetswerk) van de wagen worden bevestigd, mag geen enkele graad van vrijheid hebben, en blijft onbeweegbaar ten opzichte van dit onderdeel, wanneer de wagen in beweging is.

De originele sluitingen van de motorkap en kofferdeksel moeten verwijderd worden en vervangen door minimum twee veiligheidssluitingen met pin.

Indien de originele scharnieren van de motorkap behouden worden, volstaat het in de twee andere hoeken veiligheidssluitingen te plaatsen. Indien de originele scharnieren van motorkap en/of kofferdeksel niet behouden worden, dient zij op de vier hoeken voorzien te zijn van veiligheidssluitingen. Alle veiligheidssluitingen moeten duidelijk met contrasterend gekleurde pijlen worden aangeduid.



Alle koetswerkdichtingen in de omgeving van de benzineconnecties (ravitaillering), moeten zodanig ontworpen worden dat lekkage van benzine naar het motorcompartiment of de cockpit vermeden wordt.

3.5 Bijkomende wijzigingen aan koetswerk en chassis

3.5.1 Maximale breedte

De breedte van het koetswerk, van de Toerisme wagens en GT's , ter hoogte van de voorste en achterste wieldoorgangen mag aan elke zijde maximum met 50 mm worden verbreed (tegenover het seriemodel) Indien de fabrikant of een maatschappij die de fabrikant officieel vertegenwoordigt een kit zou verkopen die hiervoor dient, zal de maximum limiet tot 100 mm van beide kanten gebracht worden (tegenover het oorspronkelijke seriemodel), dit onder voorbehoud van de toelating van RACB op basis van het technische dossier van deze kit.

In geen geval mag de totale breedte van de wagen de 2000 mm niet overschrijden, uitgezonderd voor wagens waarvan een voor het wegverkeer ingeschreven exemplaar deze breedte overschrijdt, in welk geval die originele breedte behouden moet blijven.

3.5.2 Achtervleugel

Algemeenheden

De vleugel mag slechts bestaan uit één vlak (aerofoil section). Twee vlakken of "flaps" zijn verboden. Een stevige haakse vluchtboord (gurney) is toegestaan, maar er mag geen luchtstroom tussen deze en het vleugeloppervlak zijn. De vluchtboord mag een maximumhoogte van 25 mm hebben, gemeten loodrecht op het vlak gevormd door de vleugel, en moet over zijn totale lengte stevig bevestigd worden, als deze niet integraal deel uitmaakt van de vleugel.

Afmetingen

De vleugel (inclusief eindplaten) moet passen in een volume met maximumafmetingen 520 mm (longitudinaal en horizontaal) x 150 mm (hoogte) x 1650mm (transversaal)

De lengte van de koorde van de vleugeldoorsnede mag maximum 400 mm zijn.

Verticale vleugelsteunen

Hun oppervlakte moet vlak en parallel zijn aan de longitudinale centerlijn van de wagen. Ze moeten minstens 100 mm verwijderd zijn van de eindplaten en ze moeten gemaakt worden uit metaal (inclusief de bevestiging). De voorste zijde mag afgerond worden (met constante radius) en de achterste zijde mag maximaal over 20 mm schuin geslepen worden.

Eindplaten

Hun oppervlakte moet vlak en parallel zijn aan de longitudinale centerlijn (langs-as) van de wagen en hun dikte moet minimaal 10 mm bedragen. De boord moet afgerond worden met een constante radius van minimaal 5 mm behalve mits een specifieke homologatie goedgekeurd door RACB Sport

Het is toegelaten een achtervleugel te monteren. De volledige vleugeleenheid (Gurney inbegrepen) mag niet het hoogste punt van het koetswerk vormen, behalve indien origineel voorzien op het model of binnen een homologatie voor deze wagen valt. De achtervleugel mag zich niet voorbij het achterste punt van de wagen bevinden. Elke verandering of uitbreiding van het koetswerk om de vleugel naar achter te plaatsen is verboden.

Voor de Silhouette wagens moet de montage van de vleugels overeenstemmen met de originele homologatiefiche.

3.5.3 Bumpers

De voor- en achterbumpers mogen niet verwijderd of verstevigd worden en moeten gedurende de hele duur van de meeting op hun plaats blijven. In verticale projectie, gezien van boven, moet de vorm van de bumper vooraan en achteraan, hetzelfde profiel hebben als de originele versie. Geen enkel deel van de bumper mag zich buiten deze vorm bevinden, behalve indien deze zo gehomologeerd werd door de FIA of RACB Sport

Het is toegelaten om de openingen, wegens het niet monteren van de additionele lichten, te dichtten.

ART. 4 – GEWICHT

4.1 Minimum gewicht

Onder het minimumgewicht van het voertuig wordt verstaan het gewicht van het voertuig op ieder moment van de wedstrijd, zonder de rijder en zijn uitrusting, met lege brandstoftank en de diverse reservoirs van vloeistoffen op hun normale niveau.

Bijlage 1 van dit reglement somt een lijst op van bepaalde wagens met hun reglementaire minimum gewicht. Deze lijst kan tussen twee wedstrijden worden aangepast maar uitsluitend na akkoord met de RACB Sport. Gedurende een wedstrijd zal de referentielijst worden gepubliceerd op de site van de RACB.

Ingeval van een verschil tussen het gewicht dat opgesomd staat in de Bijlage 1 en het eigenlijke reglement, is het de Bijlage 1 die bepalend is.

- tot 1000 cc : 670 kg
- van 1001 tot 1400 cc : 760 kg
- van 1401 tot 1600 cc : 850 kg
- van 1601 tot 2000 cc : 930 kg
- van 2001 tot 2500 cc : 1030 kg
- van 2501 tot 3000 cc : 1110 kg
- van 3001 tot 3500 cc : 1200 kg
- van 3501 tot 4000 cc : 1220 kg
- Silhouettes :
 - tot 3500 cc : 1000 kg (of homologatiegewicht)
 - meer dan 3500 cc : 1050 kg (of homologatiegewicht)

De cilinderinhoud hierboven vermeld, zijn gecorrigeerde cilinderinhouden.

De wagens van het "Cup" type (zoals de Porsche 991 Cup) moeten het minimumgewicht respecteren zoals vastgesteld wordt in de reglementen van die Cup.

De wagens van het type "GT Open" moeten het minimum gewicht respecteren zoals gedefinieerd in het Technische Paspoort van de RACB

In bepaalde gevallen kan de RACB in samenspraak met de promotor restricties plaatsen op de inlaat ("brides"). De informatie omtrent deze restrictoren moeten worden vermeld op het Technische Paspoort.

4.2 Ballast

Het gebruik van een of meerdere stukken ballast is toegestaan om de wagen op het minimumgewicht te brengen.

Het ballast zal bestaan uit stevige blokken die als een eenheid en samen op een zichtbare manier met behulp van werktuigen worden vastgemaakt. Ze moeten vastgemaakt worden op de bodem van de cockpit aan passagiers kant.

Het ballast moet zichtbaar zijn en wordt verzegeld door de commissarissen en dit op vraag van het team. Het ballast zal bevestigd worden met bouten van een kwaliteit 10.9 met een minimale diameter van 10 mm. Teneinde te voorkomen dat het ballast los komt wordt per bevestiging een verstevigingsplaats van minimum 40 cm² en 3 mm dikte onder de bodem aangebracht.

Een beweegbaar ballast-systeem wanneer de wagen in beweging is, is verboden.

4.3 Weging

Het gewicht kan gecontroleerd worden op eender welk moment tijdens de meeting, behalve tijdens de wedstrijd. Gedurende een wedstrijd enig vast materiaal toevoegen aan de wagen, of het vervangen gedurende de wedstrijd van eender welk onderdeel door een zwaarder onderdeel, is verboden.

ART. 5 - MOTOR

Voor alle wagens, op voorwaarde dat voldaan wordt aan de voorschriften in Art. 5.1 tot 5.6, zijn de motor en zijn modaliteiten vrij. Voor wagens die beschikken over een homologatiefiche dient de motor conform deze homologatiefiche te zijn. Voor de wagens van het type 'Cup', moet de motor conform zijn aan de technische fiche en het reglement van deze Cup.

5.1 Type en positie van de motor

Het merk en de positie van de motor moeten zoals origineel blijven.

Het is toegelaten om de motor van een wagen te vervangen door een motor van hetzelfde merk en in dezelfde positie als origineel, met hetzelfde aantal of minder cilinders als deze gehomologeerd voor het seriemodel voor de weg.

Het toevoegen van een drukvullingsysteem is verboden.

Motoren uit de FIA groep C, de FIA groep GT1, GT2, GT3, de FIA groep Sportscars en de Deutsche Tourenwagen Meisterschaft en de motoren met cilinderinhoud 1.6 Turbo gebruikt in WTCC en WRC of daarmee gelijkgestelde klassen in andere disciplines waar ook ter wereld, komen hiervoor niet in aanmerking.

De motor moet in het originele motorcompartiment zijn ingebouwd.

Het merk en de oorsprong van de motor wordt aangegeven door de gegevens op het technische paspoort van de wagen.

5.2 Wijzigingen aan de motor

5.2.1 Materialen

- Het gebruik van magnesium en titanium is verboden, tenzij het gebruikt wordt bij het originele onderdeel.
- Het gebruik van keramische of keramisch beklede componenten is verboden, tenzij dit materiaal gebruikt wordt bij het originele onderdeel. Uitzondering: het uitwendig keramisch behandelen van de uitlaat.
- Het gebruik van koolstof of composietmateriaal is beperkt tot koppelingsplaten, spanningsvrije bekledingen en luchtgeleidingen.
- Niettemin is het toegelaten om onderdelen thermisch te behandelen, op voorwaarde dat het mogelijk blijft om zonder enige twijfel aan te tonen dat het onderdeel uit een seriemodel komt.

5.2.2 Gaspedaal

- Alleen een direct mechanische verbinding tussen gaspedaal en motor is toegestaan. Indien de baanversie van het voertuig uitgerust is met een systeem zonder mechanische verbinding, mag dit systeem behouden blijven, maar mag niet worden gewijzigd.
- Elk ander systeem zonder mechanische verbinding zal de voorafgaande goedkeuring van RACB moeten krijgen, na opsturen van een beschrijvend dossier over de verschillende onderdelen en hun oorsprong.

5.2.3 Varia

- In het inlaatsysteem zijn enkel smoorkleppen toegelaten. Schuif-smoorkleppen (guillotine) en buis-smoorkleppen zijn niet toegelaten.
- Variabele inlaatsystemen, lengte of volume, zijn verboden.
- Het moet mogelijk zijn om het vliegwiel te identificeren als origineel onderdeel. Het kan evenwel lichter worden gemaakt, alsook uitgebalanceerd.

- De toebehoren voor de ontsteking zijn vrij.

5.2.4 Motorsturing

- De stuurdoos is vrij, alsook de toerentalbegrenzer. De stuurdoos mag geen tractiecontrolesysteem insluiten.

5.3 Atmosferische motoren

De cilinderinhoud van atmosferische motoren is beperkt tot 4000 cc behalve voor de wagens die een toelating van RACB Sport hebben gekregen

5.4 Regeling drukgepulde motoren

Wagens met drukgepulde motoren mogen niet uitgerust zijn met een systeem dat de piloot toelaat om, al rijdend, de drukvulling of het elektronisch systeem dat de drukvulling regelt, aan te passen of te veranderen.

5.5 Koeling

De koeling van de motor is vrij, maar de radiator moet op zijn originele plaats blijven.

5.6 Restrictoren ("Brides")

Ingeval er één of meerdere restrictoren worden gebruikt moet alle lucht die wordt aangevoerd naar de motor door deze restrictor(en) passeren.

De sluiting van deze restrictoren moet de onmiddellijke stopzetten van de motor tot gevolg hebben (3 sec.) Deze controle moet worden uitgevoerd bij een toerental van 2500 t/min. Voor deze controle mag de deelnemer de druksensoren en de veiligheidsventielen demonteren. In dat geval moet de deelnemer de montage-gaten van deze sensoren en ventielen wel afsluiten.

5.6 Uitlaat

Het uitlaatsysteem is vrij, op voorwaarde dat het van zacht of roestvrij staal is gemaakt met een minimale dikte van 1 mm. Hij moet minstens één geluidsdemper hebben door dewelke alle uitlaatgassen moeten stromen. Variabele uitlaatsystemen zijn verboden, met uitzondering van een waste-gate (overdrukventiel) voor turbomotoren.

Voor de Toerismewagens en de GT's moet het eindstuk van de uitlaat zich achteraan de wagen bevinden, op niet minder dan 10 mm en ook niet op meer dan 150 mm van de achterzijde van de omtrek van het koetswerk.

Er wordt aangeraden één of meer gehomologeerde katalysatoren te verwerken in het gehele uitlaatsysteem, welke te allen tijde moeten werken en door welke alle uitlaatgassen moeten stromen. Een controlemogelijkheid moet voorzien zijn in de nabijheid van de katalysator.

Het geluid dat door een wagen wordt geproduceerd mag de limiet van 107 dB(A) bij een statische meting niet overschrijden.

Voor de statische meting zal het geluid gemeten worden op 75% van het maximale toerental door gebruik van een sonometer afgesteld op "A" en op "Traag" geregeld, met een hoek van 45° en op een afstand van 50 cm van het eindstuk van de uitlaatbuis.

Indien het bezochte circuit strengere limieten oplegt, zullen deze van toepassing zijn en moeten worden gepreciseerd in het bijzonder reglement van de meeting.

ART. 6 – BRANDSTOFLEIDINGEN, -POMPEN EN TANK

Op voorwaarde, dat voldaan wordt aan de voorschriften in Art. 6.1 tot 6.7, is het brandstofsysteem vrij.

Voor wagens die beschikken over een homologatiefiche dient de motor conform deze homologatiefiche te zijn.

Voor de wagens van het type « Cup », moet de motor conform zijn aan de technische fiche en het reglement van deze Cup.

6.1 Brandstoftank en -pomp

De brandstoftank moet op de originele plaats of in de kofferruimte worden geplaatst. Hij moet steeds van de piloot en de motorruimte worden gescheiden door een vuurbestendig tussenschot en omringd door een energie-absorberende structuur.

De originele brandstoftank mag alleen worden vervangen door een FT3-1999, FT3.5 of FT5 brandstoftank die beantwoordt aan de voorschriften van de FIA, en mag geen grotere inhoud hebben dan 100 liter.

- Deze brandstoftank moet voorzien zijn van een gedrukte code die de naam van de fabrikant vermeldt, evenals de specificaties volgens welke de tank is gebouwd en de fabricatiedatum.
- Deze gedrukte code dient gemakkelijk verifieerbaar te zijn.
- De gebruiksduur van de soepele reservoirs wordt beperkt tot niet meer dan 5 jaar na de datum van fabricatie, uitgezonderd deze die geïnspecteerd en opnieuw gecertificeerd werd door de fabrikant en dit voor een verlenging tot maximaal 2 jaar. De andere FIA gehomologeerde brandstoftanks mogen de gedrukte einddatum niet overschrijden.
- Het is aanbevolen de door de FIA gehomologeerde tank te voorzien van een veiligheidsschuim, type MIL-B-83054 of Stop.

Indien de brandstofpomp(en) zich in de kofferruimte bevind(t)(en), moet(en) deze gescheiden worden van de cockpit door een waterdicht en vuur- en gasbestendig tussenschot.

6.2 Montage van het brandstofreservoir

Het vervangreservoir moet op permanente wijze worden bevestigd door een systeem van metalen bouten. Ingeval een brandstoftank zou worden geïnstalleerd onder de vloer moet deze ondergebracht worden in een zo nauw mogelijk aansluitende, brandbestendige ruimte, en mag deze geen enkel aerodynamische of enige mechanische rol spelen. Deze ruimte moet bestaan uit een vervormbare structuur over alle oppervlakten, bevestigd met twee metalen beugels van 30 x 3 mm, vastgemaakt boven het metaal van de vloer met moeren en bouten.

Om deze beugels te bevestigen dienen bouten van minstens 10 mm te worden gebruikt, met onder iedere bout een verstevigingsplaat van minstens 3 mm dikte en een oppervlak van minstens 20 cm² bovenop het metaal van de bodem.

De vervormbare structuur moet bestaan uit een sandwich constructie in honingraatstructuur, met een vulling van onbrandbaar materiaal dat minimum kan weerstaan aan een impact van minimaal 18 N/cm².

Het gebruik van aramidegaren is toegelaten. De sandwichconstructie moet bestaan uit twee plakken van 1.5 mm dikte, met een minimale trekweerstand van 225 N/mm². De minimale dikte van de sandwich constructie met 1 cm bedragen.

De ruimte die wordt opengelaten door het verwijderen van het oorspronkelijke reservoir mag worden dichtgemaakt met een paneel van gelijke afmetingen.

Het verplaatsen van het reservoir mag geen aanleiding geven tot andere wijzigingen, gewichtsvermindering of versterkingen anders dan deze voorzien in het artikel 255-5.7.1. van de FIA voorschriften.

6.3 Toebehoren en leidingen

Alle leidingen die door de cockpit lopen en een vloeistof kunnen bevatten, moeten binnen de cockpit over hun volledige lengte bekleed of overkapt zijn, zodat de piloot bij een eventuele breuk niet kan getroffen worden door

deze vloeistoffen. Brandstof en olieleidingen mogen door de cockpit lopen indien ze daarbij geen enkele aansluiting/verbinding bevatten tenzij deze met het tussenschot.

Brandstofleidingen moeten origineel zijn of voldoen aan de eisen gesteld in de luchtvaart.

De installatie van brandstofleidingen is vrij, voor zover zij de FIA voorschriften van Bijlage J Art 253-3 respecteren.

Ze moeten worden gelegd op minimum 10 cm afstand van elektrische leidingen en van het uitlaatsysteem. Indien deze leidingen door de cockpit lopen, mogen er geen aansluitingen/verbindingen zijn in de cockpit.

6.4 Brandstof vulopening (wagen)

Er mag zich geen vulopening binnen in de cockpit bevinden. Een vulopening langs de buitenkant van de wagen mag voorzien worden, op voorwaarde dat die voldoet aan de veiligheidsnormen van de FIA, Bijlage J Art. 259-6.4.

6.5 Brandstof ravitaillering

Tanken tijdens de wedstrijd is enkel toegelaten voor de box, behalve indien anders vermeld in het bijzonder reglement van de meeting.

Elk brandstof vulsysteem dat tijdens de koers gebruikt zal worden moet voorafgaand gecontroleerd worden door RACB.

Het komt toe aan de teamchef om het materiaal voor brandstofbevoorrading te laten controleren voor gebruik. De bevoorrading kan gebeuren volgens de beschreven systemen of volgens het bijzondere reglement van de wedstrijd.

6.5.1 Brandstoftoren

Er mag tijdens de wedstrijd worden bijgetankt met een autonome tankstelling, maar die moet voldoen aan de FIA normen, zoals beschreven in de bijlage J van het FIA 2015 jaarboek, Art. 257A, paragrafen 6.1 tot en met 6.1.9 en conform aan de tekening 252 7.

Het vullen van de brandstoftoren mag enkel gebeuren door middel van een mechanische handpomp en niet met jerrycans of andere systemen.

6.5.2 Aarding

Tijdens het tanken moet de wagen op zijn wielen blijven staan en mag hij zeker niet van niveau veranderen. Vooraleer met het bijtanken te beginnen, moet de wagen en alle metalen delen van het tanksysteem, van koppeling tot bevoorradingstank en de stelling, elektrisch geaard zijn door middel van een manuele schakelaar die alleen hiervoor dient.

6.6 Andere tanksystemen

6.6.1.

Tijdens de trainingen en de races mag er een standaard bevoorradingstank worden gebruikt of een recipiënt dat een maximale capaciteit heeft van 35 liter. Dit mag niet onder druk staan, moet gebruik maken van vrije loop en dient met waterdichte koppeling verbonden te worden met de vulopening aan de wagen, conform de bepalingen van de FIA, met een beperking van het debiet door een maximum diameter van 30 mm aan de vulopening.

6.6.2.

Een manuele pomp met lage druk, een brandstofdarm van 4 meter met zelfsluitend vulpistool en vaatje met certificering UN van 60 liter dat stevig is bevestigd op een versterkt wagentje.

Dit materiaal moet verplichtend worden aangeboden tijdens de technische controle van het eerste evenement waaraan de concurrent zal deelnemen.

Voorbeeld : een set van pomp, darm en pistool (ravitailleringsskit JAPY referentie: FEP2C-KR), met een manuele,

semi-rotatieve pomp van JAPY, 4 meter brandstofdarm en 1 zelfsluitend pistool. Als optie is een meter conform de AtEX norm (Atmosfeer Explosief) toegelaten.

Branstofkarretje (samen te stellen).

Het karretje bestaat een zelfdichtende metalen opvangbak, uitgerust met 4 wieltjes. Een zwenkarm en een pistoolhaak is verplicht

Minimum afmetingen:

- lengte 600 mm maximum.
- Hoogte boorden 50 mm minimum.
- Hoogte van de (zwenk)arm 1000 mm.

Op de bodem van de bak dienen op mechanische wijze twee wiggen worden bevestigd om te verhinderen dat het vat kan bewegen. Het vat dient stevig aan de (zwenk)arm te worden bevestigd met een riem. Op de (zwenk)arm dient een haak te worden bevestigd zodat de darm en het pistool kunnen worden opgehangen. Teneinde bewegingen van de pomp te vermijden wordt het aangeraden tussen deze en de arm een vaste bevestiging te kiezen. Het is aanbevolen een stop op de darm te voorzien waar die het vat ingaat om te vermijden dat het vernis onderaan in het vat wordt beschadigd.

Het vat van 60 liter met de hieronder beschreven karakteristieken is verplicht: homologatie ONU 1A1/X-1,6/400, van staal met dikte 0.8/0.8/0.8, met gedeeltelijke opening met twee afvoeren, twee handgrepen met binnenin vernis op basis van G3 epoxy fenolen (carbolzuur) OPGELET : de markering ONU moet verplicht aanwezig zijn. Ingeval het vat geleverd wordt moet hiervoor een uitsparing worden voorzien. Het vat van 60 liter mag maximaal voor 54 liter worden gevuld.

6.7 Brandstof aan boord

6.7.1 Temperatuur

Het opslaan van brandstof aan boord van de wagen aan een temperatuur lager dan 10°C onder de heersende buitentemperatuur is verboden.

Het gebruik, al dan niet aan boord van de wagen, van elk apparaat bedoeld om de brandstoftemperatuur lager dan de heersende buitentemperatuur te krijgen, is verboden.

6.7.2 Inhoud benzinetank (capaciteit)

De inhoud van de brandstoftank, inclusief de voedingstank (met een maximale inhoud van 1 liter) bedraagt maximaal 100 liter met een tolerantie van maximaal 2 liter. Elk dispositief, systeem, procedure, constructie of ontwerp dat is ontworpen om (zelfs maar tijdelijk) op eender welke wijze het toegelaten opgeslagen volume te doen toenemen, is verboden.

Andere brandstoftypes dan benzine en diesel zijn niet toegelaten.

De controle kan gebeuren door het verschil te wegen tussen het gewicht van de lege wagen en de volgetankte wagen. Voor alle technische controles zullen de 100 liter en de tolerantie van 2 liter beschouwd worden als wegende 78 kg, of 87 kg indien het om diesel gaat, en dit op eender welk moment en in alle omstandigheden.

ART. 7 - SMEERSYSTEEM

Op voorwaarde, dat voldaan wordt aan de voorschriften in Art. 7.1 tot 7.2, is het smeersysteem vrij. Voor wagens die in het bezit zijn van een homologatiefiche moet het smeersysteem conform zijn aan deze homologatiefiche. Voor de wagens van het type « Cup » moet het smeersysteem conform zijn aan de technische fiche en de technische reglementering van deze Cup.

7.1 Oliereservoirs

Worden de oliereservoirs niet op de originele plaats behouden, dan moeten ze omringd worden met een 10 mm dikke vervormbare structuur indien deze rechtstreeks contact hebben met het koetswerk.

Het oliereservoir mag zich niet in de cockpit bevinden.

7.2 Olie opvangtank

Wordt de originele carterontvluchting niet behouden, dan moet zij afgeleid worden naar een opvangtank met een inhoud van minimum 2 liter (3 liter voor de wagens met een cilinderinhoud groter dan 2000cc).

Deze opvangtank dient in doorschijnend plastic te zijn of moet een doorzichtig paneel bevatten.

Deze opvangtank dient stevig met brandwerend materiaal bevestigd te worden en voorzien te worden van een verluchting. Plaatsing in de cockpit is verboden. Opvang- en ontluchtingspunt van de opvangtank moeten het hoogste punt van de tank zijn.

De carterontvluchting mag niet vrij naar de grond zijn gericht.

ART. 8 – ELEKTRISCHE UITRUSTING

Op voorwaarde, dat voldaan wordt aan de voorschriften in Art. 8.1 tot 8.4, is het elektrische systeem vrij. Voor wagens die in het bezit zijn van een homologatiefiche moet het elektrische systeem conform zijn aan deze homologatiefiche. Voor de wagens van het type « Cup » moet het elektrische systeem conform zijn aan de technische fiche en de technische reglementering van deze Cup.

8.1 Batterij

- Indien de batterij zich op de originele plaats bevindt, moet deze stevig en permanent worden bevestigd en moet de stroom gevende pool '+' door een degelijk isolerend beschermkapje afgedekt zijn.
- Indien de batterijen zich niet op de originele plaats bevinden, moeten ze zich in de cockpit bevinden, maar mogen ze het uitstappen van de piloot niet hinderen. Zij moeten op een veilige wijze aan het koetswerk worden vastgehecht en volledig afgeschermd worden door een waterdichte corrosievrije doos van isolerend materiaal, die een eigen luchtventilatie met uitgang buiten de cockpit heeft. Wordt een droge batterij in de cockpit geplaatst, dan moet de stroom gevende pool '+' door een isolerend beschermkapje afgedekt zijn.
- De bevestiging aan het koetswerk moet bestaan uit een metalen zitting/zetel en twee metalen beugels met een isolerende bekleding, bevestigd aan de bodem door bouten en moeren. De bevestiging van de beugels moet gebeuren door bouten van minimum 10 mm diameter en onder elke bout een verstevigingsplaat van minimum 3 mm dikte en minstens 20 cm² oppervlakte onder de carrosserieplaat (tekening 255-10 en 255-11).

8.2 Ruitenwissers

Elke wagen moet uitgerust zijn met minstens één werkende ruitenwischer, die de voorruit vóór de piloot schoonmaakt, en dit gedurende de hele duur van de meeting. Het hele mechanisme van de koplampsproeiers mag verwijderd worden.

8.3 Starter

Er moet een starter worden geplaatst, die gedurende de wedstrijd te allen tijde moet werken. De piloot moet deze starter kunnen bedienen vanuit een normale zithouding.

Voor het regelen of het op punt stellen van de motor, mag het starten ook gebeuren met behulp van een externe batterij. De aansluiting van de externe batterij moet zich binnen de veiligheidskooi bevinden en moet gebeuren door middel van een speciale startstekker. In geen geval mag zich deze aansluiting onder de motorkap of in de

directe nabijheid van de benzinetank of benzineleidingen bevinden.

Wanneer de wagen na een pitstop de wedstrijd wil verderzetten, moeten alle wielen de grond raken alvorens de piloot de motor mag starten. Een wagen waarvan de starter defect zou zijn, mag door de mecaniciens in gang geduwd worden mits starttoelating van de stand commissaris of van eender welk official van de organisator.

8.4 Verlichting

8.4.1 Procedure

Gedurende de trainingsritten en de wedstrijd(en) moet elk voertuig uitgerust zijn met een doeltreffende verlichting.

De lichten moeten op hun originele plaats blijven. Het lichter maken (in gewicht) van deze lichten is toegestaan.

Elke wagen moet minstens zijn uitgerust met in werkende staat :

- Achteraan: twee rode stoplichten, twee gewone rode lichten en twee oranje richtingaanwijzers; deze moeten symmetrisch ten opzichte van de lengteas aan elke kant van de wagen aangebracht worden zodanig dat ze zichtbaar zijn.
- Vooraan: minimaal twee witte of gele lichten en twee oranje richtingaanwijzers.
- De lampen van de achteruitrij-lichten moeten verwijderd worden.
- Zodra hij/zij regenbanden of banden gebruikt die opspattend water veroorzaken, moet de piloot de verlichting en het regenlicht van zijn wagen aansteken.
- Er mogen koplampbeschermers worden aangebracht. Bij het tonen van het paneel "LIGHT" dient de wagen onmiddellijk zijn stand te vervoegen om de beschermers te laten verwijderen.

Indien, als gevolg van een wedstrijdincident, een wagen een probleem kent met zijn verlichting, mag hij/zij op de piste blijven, als minstens één lichtpunt vooraan en één lichtpunt achteraan functioneert. Identiek, dient er één stoplicht te functioneren. Indien de omstandigheden van de wedstrijd dit vereisen, moet het regenlicht bedrijfsklaar zijn.

8.4.2 Regenlicht

Alle wagens moeten voorzien zijn van een rood achterlicht van minstens 21 Watt, dat gedurende de meeting te allen tijde bedrijfsklaar moet zijn en dat:

- Een FIA (technische lijst n° 19) of ASN goedgekeurd model is.
- Ten opzichte van de centerlijn van de wagen naar achteren wijst.
- Duidelijk zichtbaar is langs achter.
- Niet meer dan 10 cm van de centerlijn van de wagen gemonteerd is.
- Zich minstens 35 cm boven het grondvlak bevindt.
- Geactiveerd kan worden door de piloot vanuit zithouding.

De twee afmetingen worden genomen vanuit het middelpunt van de lens.

8.5 Ontwaseming

Een doeltreffende ontwaseming van de voorruit is verplicht.

ART. 9 - OVERBRENGING

Op voorwaarde, dat voldaan wordt aan de voorschriften in Art. 9.1 tot 9.4 en deze op de oorspronkelijke plaats gemonteerd blijft, is de overbrenging vrij.

Voor wagens die in het bezit zijn van een homologatiefiche moet de overbrenging conform zijn aan deze homologatiefiche. Voor de wagens van het type « Cup » moet de overbrenging conform zijn aan de technische fiche en de technische reglementering van deze « Cup ».

Een vierwiel aangedreven wagen mag veranderd worden in een tweewiel aangedreven wagen.

Om veiligheidsredenen moet de overbrenging zodanig ontworpen worden dat indien de wagen stopt en de motor stilvalt, de mogelijkheid bestaat om deze te duwen of te trekken.

9.1 Schakelen

Het schakelmechanisme (verbinding tussen de versnellingsbak en de schakelpook, bediend door de piloot) is vrij.

Het systeem dat gekend is onder de naam "Gear Shifter" en dat het schakelen vergemakkelijkt door een actie op het motorbeheer (ontsteking of injectie), door middel van een onderbreking die wordt geactiveerd bij verplaatsing van de versnellingspook of stang, is toegestaan.

9.2 Differentieel

Elektronische, pneumatische of hydraulische gestuurde differentiëlen zijn verboden.

Het gebruik van een differentieel met beperkte slip van het mechanische type, waarmee wordt bedoeld 'ieder systeem dat uitsluitend mechanisch functioneert zonder tussenkomst van een hydraulisch of elektrisch systeem', is toegelaten.

9.3 Versnellingsbak

De overbrengingsverhoudingen zijn vrij maar moeten vermeld zijn op het technische paspoort van het voertuig. Elke wagen moet uitgerust zijn met een achteruitversnelling die de piloot, normaal zittend en vastgeriemd op eender welk moment tijdens de meeting kan gebruiken.

9.4 Koppeling

Enkel een conventioneel mechanisch ontwerp is toegelaten. Het materiaal is vrij.

De koppeling mag enkel geactiveerd worden door de voet van de piloot, behalve in het geval van een semi-automatische of automatische versnellingsbak. Een afwijking is mogelijk voor mindervalide piloten

ART. 10 – OPHANGING EN STUURINRICHTING

Op voorwaarde, dat voldaan wordt aan de voorschriften in Art. 10.1 tot 10.8, zijn de ophanging en de stuurinrichting vrij.

Voor wagens die in het bezit zijn van een homologatiefiche moet de ophanging en de stuurinrichting conform zijn aan deze homologatiefiche. Voor de wagens van het type « Cup » moet de ophanging en de stuurinrichting conform zijn aan de technische fiche en de technische reglementering van deze « Cup ».

10.1 Type ophanging en montage

Elke vorm van actieve ophanging is verboden.

Elk automatisch of elektronisch sturingssysteem voor chassis of ophanging is verboden, zelfs wanneer dit gemonteerd is op een voor het wegverkeer ingeschreven exemplaar. Dit omvat onder andere het regel- en controlesysteem voor schokdempers, ophanging en rijkhoogte.

De vering mag echter niet uitsluitend bestaan uit bouten die in flexibele bussen en/of montages passeren. De wielen moeten kunnen bewegen met een veeruitslag die groter is dan wordt veroorzaakt door zulke verbindingen.

De soepele gewrichten (rubber) mogen vervangen worden door metalen gewrichten (bv. uniball joints). De bevestigingspunten aan het frame of het chassis moeten gerespecteerd worden, met uitzondering van de gevallen die worden toegelaten door de FIA.

10.2 Veren

Het materiaal, de afmetingen en het aantal veren zijn vrij.

10.3 Schokdempers

De schokdempers zijn vrij, indien het aantal per as niet groter is dan origineel voorzien..
Een schokdemperreservoir en zijn eventuele leiding moeten volledig afgeschermd zijn van de cockpit, of bedekt zijn, en mogen zich niet bevinden in een ruimte die toegang geeft tot het ventilatiesysteem van de wagen.

10.4 Cockpit

Het regelen van de veren, schokdempers en stabilisatorstangen vanuit de cockpit is verboden.

10.5 Materiaal

Alle draagarmen van de ophanging moeten gemaakt zijn uit een homogeen metaal. Deze met chroom beleggen is verboden.

10.6 Stuurinrichting

Alle onderdelen van de stuurinrichting moeten origineel geleverd zijn door de fabrikant of gehomologeerd zijn. De originele plaats moet behouden blijven. Met uitzondering van de gehomologeerde stuurkolom, mogen deze onderdelen versterkt worden, op voorwaarde dat de originele onderdelen als dusdanig kunnen herkend worden. De stuurkolom moet een ineenschuifbare zone bevatten voor de wagens waarvan de koppelingsas (cardan) geen hoek van minstens 15 graden vormt in verhouding tot de stuurkolom.

Het stuurslot moet verwijderd of ontkoppeld worden.

De aanpassing van de stuurkolom moet geblokkeerd worden en mag enkel instelbaar zijn door middel van gereedschap.

Het stuurwiel mag vervangen worden en mag gemonteerd worden door middel van een snel ontgrendelsysteem (quick release system).

Het snelle ontgrendelmechanisme moet bestaan uit een concentrische flens rond de stuurwielas, die geel gekleurd is door anodiseren of een andere duurzame bekleding, en die wordt gemonteerd op de stuurkolom achter het stuurwiel. Het ontgrendelen moet gebeuren door volgens de aslijn aan de flens van het stuurwiel te trekken.

10.7 Sturbekrachtiging

De sturbekrachtiging mag hydraulisch, elektro-hydraulisch of elektrisch zijn, op voorwaarde dat het gaat om een eenvoudig systeem, zonder programmeerbare besturing.

10.8 Vierwielsturing

Het gebruik van vierwielsturing is verboden.

ART. 11 - REMMEN

Op voorwaarde, dat voldaan wordt aan de voorschriften in Art. 11.1 tot 11.6, is het hele remsysteem vrij. Voor wagens die in het bezit zijn van een homologatiefiche moet het remsysteem conform zijn aan deze homologatiefiche.

11.1 Dubbel remcircuit

Het remsysteem is vrij. Omwille van de veiligheid is het verplicht te voorzien in een dubbel remcircuit dat door

één pedaal wordt bediend. De pedaaldruk moet zich in normale omstandigheden over alle wielen verdelen. In geval van een lek op eender welke plaats in de leidingen of op eender welke wijze in het remsysteem, moet de pedaaldruk op minstens twee wielen blijven werken.

De reservoirs voor de remvloeistof mogen zich in de cockpit bevinden, op voorwaarde dat ze stevig bevestigd en afgeschermd zijn.

11.2 Remschijven

De remschijven zijn vrij maar moeten gemaakt zijn van ijzerhoudend materiaal. Het materiaal voor de remblokken is vrij. Een remsysteem in koolstof is verboden.

11.3 Pedaal en antiblokkeersysteem

De montage van een pedaalbox is toegestaan.

Servo remmen, antiblokkeersysteem, ... en andere originele accessoires mogen gedemonteerd worden.

Een manueel bediende hydraulische remdrukregelaar, welke op de achterremmen inwerkt, is toegelaten en mag in de cockpit geplaatst worden, binnen handbereik van de piloot die op een normale manier in zijn stoel zit, met de veiligheidsgordels aan. Een mechanische remverdeler voor/achter is toegelaten (zwengel op het rempedaal, manueel regelbaar).

11.4 Remklauwen

De interne onderdelen van de remklauw mogen gemaakt zijn uit titanium.

Eén enkele klauw met een maximum van 6 zuigers is toegestaan per wiel. De doorsnede van elke zuiger van de remklauw moet cirkelvormig zijn.

11.5 Remleidingen

Remleidingen die zich buiten het koetswerk bevinden, moeten beschermd worden tegen elk risico op beschadiging (door stenen, corrosie of mechanische breuk, enz.). Remleidingen die zich binnen het koetswerk bevinden, moeten beschermd worden tegen elk risico op brand en beschadiging.

Indien er remleidingen door de cockpit lopen, moeten in- en uitgang met doorvoerrubbers gescheiden worden van de cockpit.

11.6 Koeling van de remmen

Het is toegestaan de rembeschermingsplaten te verwijderen of te wijzigen, maar zonder toevoeging van materialen.

Eén enkel flexibel kanaal of geleiding voor de luchtaanvoer naar de remmen van elk wiel, is toegestaan.

De luchtkanalen mogen de omtrek van de wagen niet overschrijden, gezien van bovenaan.

Externe koeling van de remmen d.m.v. vloeistof is verboden.

ART. 12 – WIELEN EN BANDEN

12.1 Definities

Wiel = velgcenter + velg

Volledig wiel = velgcenter + velg + gemonteerde band

12.2 Afmetingen

Maximale diameter van het volledige wiel: 650mm

Maximale diameter van het wiel: 18"

Voor de Silhouettes is de diameter van het wiel vrij, behalve indien gepreciseerd in de homologatiefiche

Breedte van de band: moet in naleving zijn van de gebruiksvoorschriften van de bandenfabrikant tegenover de afmetingen van de gebruikte velgen (het bewijs is ten laste van de deelnemer)

12.3 Zichtbaarheid van de wielen

In bovenaanzicht mag het gedeelte boven de wielnaaf niet zichtbaar zijn wanneer de wielen zodanig geplaatst zijn dat het voertuig recht naar voor zou gaan.

12.4 Materiaal van de wielen

Het gebruikte materiaal van de wielen is vrij, op voorwaarde dat het gaat om een homogeen metaal. Wioldoppen moeten worden verwijderd. Wielen mogen geen barsten vertonen en ze moeten zuiver zijn bij het aanbieden aan de technische controle.

12.5 Aantal wielen

Het maximum aantal wielen op de wagen is vier.
Per as moeten de wielen van hetzelfde type, materiaal en afmetingen zijn.
Er mag geen reservewiel worden meegenomen in de wagen.

12.6 Wielbevestiging

De bevestiging van de wielen is vrij. Indien slechts één centrale naaf wordt gebruikt, wordt deze, wanneer de wagen in beweging is, beveiligd met een in rood of oranje gekleurde veiligheidsveer of splitpen. Na elke bandenwissel moeten deze opnieuw geplaatst worden. Er mogen andere methoden gebruikt worden om de wielen te borgen, op voorwaarde dat ze door de FIA zijn toegelaten.

De bevestiging van de wielen door middel van bouten mag vrij vervangen worden door een bevestiging door middel van draadpin en moer, op voorwaarde dat het aantal ankerpunten en de draaddiameter behouden blijven. De benutte draadlengte moeten minstens anderhalve (1,5) maal zo lang zijn als de diameter van de schroefdraad of de draadpin.

Indien spieën of spoorverbreeders worden gemonteerd, moeten deze op een mechanische manier worden vastgemaakt aan de wielnaaf of op het remschijfcenter.

12.7 Pneumatische krik

Het gebruik van pneumatische snelkrieken op de wagen is toegelaten, maar de flessen met perslucht mogen niet in de wagen worden meegevoerd.

12.8 Controle van de bandendruk

Het gebruik van eender welk middel dat bedoeld is om de prestaties van de banden te bewaren met een inwendige druk gelijk of kleiner dan de atmosferische druk, is verboden. Het binnenste van de band - ruimte tussen de velg en de binnenzijde van de band - mag enkel gevuld worden door lucht. Geen enkel additief (gas, vloeistof,...) is toegestaan.

Alle regelsystemen van de bandenspanning, zoals bvb. overdrukventielen zijn verboden.

Het gebruik van ventieldopjes is verplicht.

ART. 13 - COCKPIT

13.1 Uitrusting in de cockpit

13.1.1 Dashboard

Het dashboard moet behouden blijven. Het lichter maken of aanpassen van het dashboard is toegestaan. De instrumentatie is vrij, maar de installatie ervan mag geen enkel risico inhouden.

Voor de Silhouette wagens mag het dashboard worden aangepast.

De originele schakelaars mogen vervangen worden door andere van een verschillend ontwerp. Zij mogen zich op een andere plaats op het dashboard of console bevinden.

13.1.2 Moet verwijderd worden uit cockpit:

- Geluiddempend materiaal en bekleding tegen het dak
- Tapijten en isolerende materialen
- Stuurslot/anti-diefstalbeveiliging op de stuurkolom
- Airbags
- De zetels en de achterbank

13.1.3 Mag eveneens verwijderd worden uit cockpit:

- Alle bekleding en versiering.
Na verwijdering moeten alle scherpe kanten doeltreffend afgeschermd worden.
- Airconditioning, oorspronkelijke veiligheidsgordels en hun oprolmechanisme, elektrische raammechanismen, centrale deurvergrendeling, radio, claxon, handschoenkastje, middenconsole, hoedenplank, instrumenten, deurvakken en andere onderdelen die in de oorspronkelijke wagen enkel tot het comfort van de inzittenden bijdragen.
- Het originele systeem voor luchtverversing, ontwaseming en verwarming mag verwijderd worden, maar een adequate ventilatie en ontwaseming van de cockpit is verplicht.
- Tijdens de trainingen en de wedstrijd(en) mogen er zich geen voorwerpen of wisselstukken in de cockpit en/of de kofferruimte bevinden.

13.2 uitrusting toegestaan in de cockpit:

- Veiligheidsstructuur en uitrusting.
- Gereedschapskit, enkel indien stevig bevestigd.
- Stoel, instrumenten en andere onderdelen nodig voor het besturen, inclusief de remdrukregelaar
- Elektronische en elektrische uitrusting.
- Koelsysteem voor de piloot.
- Ballast.
- Pneumatische krikken en hun leidingnet.
- Batterij.
- Ventilatie-uitrusting voor de piloot.
- Deurbekleding.

Geen van de bovenstaande onderwerpen mag het verlaten van de cockpit of het zicht van de piloot hinderen.

ART. 14 - VEILIGHEIDSUITRUSTING

14.1 Veiligheidsuitrusting van het voertuig

14.1.1 Brandblussers

Elke wagen dient te worden uitgerust met een automatisch brandblussysteem (elektrisch of mechanisch bediend) conform aan Art. 253-7 van bijlage J van het geldende FIA reglement. De lijst van fabrikanten is terug te vinden op de FIA technische lijst nr. 16 "Brandblussystemen gehomologeerd door FIA", of op lijst nr.52 (FIA homologatie 8865-2015).

De piloot moet, als hij normaal in zijn stoel zit, met de veiligheidsgordel aan en met het stuurwiel op zijn plaats, manueel alle brandblussers kunnen activeren. Bovendien moet door middel van een schakelaar aan de buitenkant van het voertuig evenals aan de binnenzijde het blussysteem kunnen geactiveerd worden. Aan de buitenzijde mag dit systeem gekoppeld worden aan een stroomonderbreker en moet zich in het onderste gedeelte van de raamstijl van de voorruit bevinden.

De schakelaar of de trekker van de brandblusser moet terug te vinden zijn door middel van een letter « E » zowel aan de buitenkant als de binnenkant.

De volgende informatie moet zichtbaar afgebeeld zijn op elk blusapparaat:

- Inhoud.
- Type van product.
- Gewicht of volume van het product.
- Datum van nazicht die niet ouder mag zijn dan twee jaar na de vuldatum of na het vorige nazicht.

De FIA gehomologeerde automatische brandblusser moet vastgemaakt worden met minimum 2 vastgeschroefde metalen riemen en de bevestigingssystemen moeten een vertraging van 25 G weerstaan.

Stopbeugels (anti-torpedo) zijn verplicht

De revisie van de brandblussers moeten verplicht door de fabrikant of een door de fabrikant erkende maatschappij uitgevoerd worden. Het is de verantwoordelijkheid van de deelnemer om deze erkenning door de fabrikant te bewijzen.

14.1.2 Veiligheidsharnas

De montage van onbeschadigde en door de FIA goedgekeurde en van een geldigheidsdatum voorziene veiligheidsgordels is verplicht en dit zoals beschreven in Bijlage J van het geldende FIA jaarboek, Art. 253-6. Opgelet: enkel de norm 8853-2016 is toegelaten, met minimaal 5 bevestigingspunten

14.1.3 Achteruitkijkspiegels

Er dienen twee zijspiegels geplaatst, één aan elke zijde van het voertuig. Ze moeten afdoende zicht naar achteren bieden. De plaatsing is vrij, maar elke spiegel moet een minimale reflecterende oppervlakte van 90 cm² hebben. Een ventilatieopening kan erin voorzien worden, met als enig doel de piloot te verfrissen. Een achteruitkijkspiegel aan de binnenzijde van de wagen is verplicht.

14.1.4 Stoel

De stoel van de piloot moet van het type 'kuipstoel' zijn, gehomologeerd door de FIA (8855/1999, 8855-2021 of 8862/2009 standaard) met geldigheidsdatum, voorzien van vijf (5) openingen voor het veiligheidsharnas conform Art 253-16 van de geldende bijlage J. Deze gehomologeerde stoel mag niet gewijzigd worden.

Een verlenging van 2 jaar kan worden toegestaan door de fabrikant en moet vermeld worden op een bijkomend etiket.

Indien de oorspronkelijke stoelbevestiging en -steunen worden verwijderd, moeten de nieuwe onderdelen ofwel door de fabrikant van de stoel voor dat doel goedgekeurd zijn, ofwel moeten ze voldoen aan de volgende specificaties (Art 253-16 en tekening 253-65 in Bijlage J van het geldende FIA Jaarboek):

- De steunen moeten aan het koetswerk/chassis worden vastgemaakt via minstens 4 bevestigingspunten per stoel, gebruikmakend van bouten met een minimum diameter van 8 mm en een tegenplaat zoals in de tekening. De minimale contactoppervlakte tussen steun, koetswerk/chassis en tegenplaat is 40 cm² voor elk bevestigingspunt. Indien er snelsluit-systemen worden gebruikt, moeten deze bestand zijn tegen verticale en horizontale krachten – niet tegelijk uitgeoefend – van 18000 N. Worden geleiderails gebruikt om de stoel te regelen, dan moeten dat de originele zijn die bij de gehomologeerde wagen of de stoel zijn geleverd.
- De stoel moet aan deze steunen vastgemaakt worden via vier montagepunten, twee voor en twee achter aan de stoel, gebruikmakend van bouten met een minimale diameter van 8 mm en in de stoel ingebouwde versterkingen. Elk montagepunt moet in ongeacht welke richting een kracht van minstens 15000 N doorstaan.
- De steunen en tegenplaten hebben een minimale dikte van 3 mm voor staal en 5 mm voor lichtmetalen materialen. De minimale longitudinale afmeting bedraagt 6 cm voor elke steun.

In geval er een kussen tussen de gehomologeerde stoel en de piloot gebruikt wordt, mag deze maximaal 50 mm dik zijn.

14.1.5 Stroom – spanningsonderbreker

- Een stroomonderbreker is verplicht en moet alle stroom- en spanningscircuits onderbreken: batterij, alternator, verlichting, ontsteking, controle-instrumenten enz. en hij moet eveneens de motor stoppen. Bij dieselmotoren die niet over elektronisch bediende injectoren beschikken, moet de stroomonderbreker gekoppeld worden aan een systeem dat de luchtinlaat afsnijdt.
- De piloot moet, als hij normaal in zijn stoel zit, met de veiligheidsgordel aan en met het stuurwiel op zijn plaats, alle elektrische circuits kunnen afsluiten door middel van een vonkvrije stroomonderbreker. Deze moet duidelijk aangeduid worden door een symbool bestaande uit een rode vonk in een wit omrande blauwe driehoek.
- Aan de buitenzijde van de wagen moet er een stroomonderbreker voorzien zijn, die op afstand bediend kan worden bediend. Deze moet zich bevinden ter hoogte van de onderste stijl van de voorruit en moet duidelijk aangeduid worden door een symbool bestaande uit een rode vonk in een wit omrande blauwe driehoek met een basis van minstens 12 cm.

14.1.6 Trekoog/sleepoog

Een voorste en achterste trekoog zijn verplicht en moeten:

- Stevig zijn, gemaakt van staal, onbreekbaar, met een binnendiameter tussen 60 en 100 mm en een dikte van 5 mm, of gehomologeerd zijn (vb.: riemen).
- Afgerond zijn, zodat het de riemen van de marshalls niet beschadigt of doorsnijdt.
- Stevig bevestigd zijn aan het chassis d.m.v. een stevig onderdeel uit staal (staalkabels die een lus vormen zijn verboden).
- Zich bevinden binnen de omtrek van het koetswerk, gezien van boven.
- Gemakkelijk herkenbaar zijn en geschilderd zijn in geel, oranje of rood.
- Het trekken van de wagen uit een grindbak toelaten.

Bovendien dient de precieze plaats van deze trekogen aangeduid te worden door een pijl in een contrasterende kleur.

14.2 Veiligheidsuitrusting van de piloot

(zie bijlage voor alle referenties)

De volledige persoonlijke uitrusting moet tijdens iedere technische controle getoond worden.

- De piloot moet rijden met een uitrusting zoals bepaald in Bijlage L van het Internationaal Sportreglement van de FIA.
- De piloot mag op om het even welke moment een uitrusting voorleggen aan de technische commissie

voor keuring.

- Deze uitrusting mag op om het even welke moment van de meeting gecontroleerd worden.
- In geval van gebruik van een niet conforme uitrusting zal een sanctie genomen worden door het college van de Sport commissarissen (boete en/of uitsluiting van de meeting)

14.2.1 Helm

Het dragen van een gehomologeerde helm is verplicht wanneer de wagen in beweging is. Deze helm moet minstens aan een van de normen die worden hernomen in de technische lijst 25 van de FIA van meest recente datum.

Elke wijziging aan bovenvermelde lijst zal gepubliceerd worden in het maandelijks FIA Official Bulletin. Beschrijving van de labels die de goedgekeurde helmen identificeren, is op aanvraag verkrijgbaar bij de FIA en RACB Sport.

De helm moet voorzien zijn van bevestigingspunten ('Tether anchors') met de FIA code 8858-2002 of FIA 8858-2010 en de bijhorende FIA zilveren hologramsticker. (zie bijlage)

14.2.1.1 Wijzigingen (bijlage L Hoofdst. III 1.2)

Geen enkele helm mag gewijzigd worden, in overeenstemming met zijn fabricatiegegevens.

14.2.1.2 Communicatiesysteem (bijlage L Hoofdst. III 1.3)

Een radiocommunicatiesysteem of koptelefoon gemonteerd in de helm is verboden. Een hoorapparaat direct in het oor (type ear plug) is toegestaan.

Afwijkingen enkel en alleen om medische redenen kunnen worden toegestaan door de medische commissie van RACB Sport. Een microfoon mag alleen worden geïnstalleerd als hij beantwoordt aan de voorschriften van de FIA (Bijlage L, Hoofdst. III, Art. 1.2.).

14.2.1.3 Decoratie

Moet voldoen aan de norm volgens Bijlage L Hoofdst. III 1.4 van het geldende FIA jaarboek.

14.2.2 Hals en nek beschermingsysteem (systemen HANS® of HYBRID®) (bijlage L Hoofdst. III 3)

Het gebruik van een hals en nek beschermingsysteem (HANS® of HYBRID®)

De lijst van FIA goedgekeurde systemen (8858-2002 of 8858-2010) en helmen is op de technische lijst nr. 29 terug te vinden. De verbindingsriemen ('Tether') moeten voorzien zijn van het FIA homologatielabel 8858-2002 of FIA 8858-2010.

Tot heden biedt geen enkel systeem een volledige beveiliging bij ongevallen, maar meerdere studies hebben aangetoond dat een HANS® of HYBRID®-beveiliging het risico op hoofd-, nek- en ruggengraatblessure sterk vermindert. Iedere piloot moet uit de beschikbare modellen zorgvuldig het systeem kiezen dat hem het beste past.

14.2.3 Brandwerende kledij (bijlage L Hoofdst. III 2)

Gedurende de trainingen en de wedstrijd(en) moet de piloot een brandwerende overall dragen. Deze voldoet aan de FIA norm 8856-2000 of 8856-2018 en vermeldt naam van de piloot.

Verder draagt hij/zij lang ondergoed, een aangezichtsmuts (balaclava), sokken en handschoenen die voldoen aan de FIA norm 8856-2000 of 8856-2018.

De lijst van FIA gehomologeerde brandwerende kledij (8856-2000) is op de technische lijst nr. 27 terug te vinden,

en de 8856-2018 norm op de technische lijst nr. 74.

ART. 15 - VEILIGHEIDSSTRUCTUUR

15.1 Structuur van de veiligheidskooi

- De wagen dient uitgerust te worden met een veiligheidskooi die beantwoordt aan Art. 253-8 van Bijlage J van het geldende FIA reglement.
- Iedere wijziging aan een gehomologeerde veiligheidskooi is ten strengste verboden en maakt die rolkooi meteen niet-conform.
- Het is verplicht om de buizen van de veiligheidskooi, die in contact kunnen komen met het lichaam van de piloot te bekleden met een niet-ontvlambaar materiaal als bescherming.
- Daar waar zijn/haar helm in contact kan komen met de veiligheidskooi moet deze bekleding minimaal voldoen aan de FIA Standaard 8857-2001 type A.
- Het is verboden elektrische leidingen, brandstof leidingen of enige andere leidingen te monteren tussen de veiligheidskooi en het koetswerk.

15.2 Brandwerend schot

Tussen enerzijds de motorruimte, koffer, brandstoftank en anderzijds de cockpit moet een tussenschot uit een waterdicht en brandwerend materiaal worden aangebracht, dat verhindert dat vloeistoffen, vlammen of gassen in de cockpit binnendringen.

Alle gaten in een brandwerend tussenschot moeten zo klein mogelijk worden gehouden dat enkel de doorgang van leidingen en/of de bekabeling wordt toelaten. Deze gaten moeten volledig gemaakt worden en voorzien zijn van doorvoerrubbers.

ART. 16 - BRANDSTOF

16.1 Specificaties brandstof

De gebruikte brandstof moet commerciële brandstof zijn. Toevoegen van additieven is verboden.

16.2 Lucht

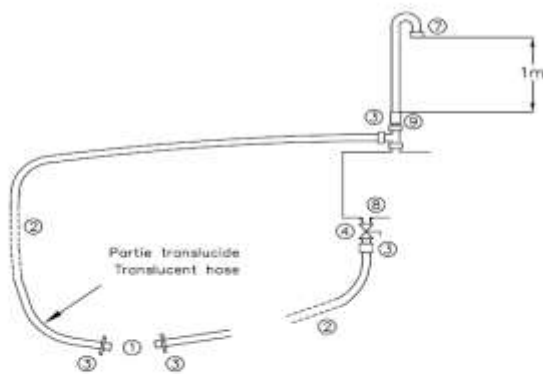
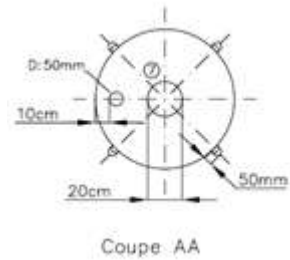
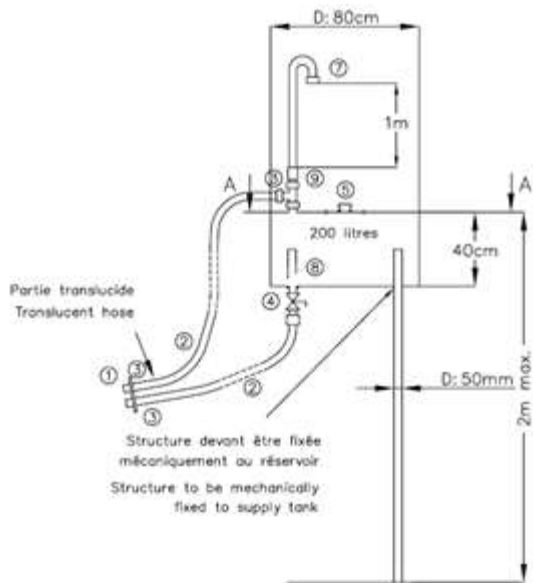
Voor de verbranding mag enkel lucht als oxidant in het mengsel worden gemengd met de brandstof.

ART. 17 – DE GELDENDE TEKST

De Franse tekst van dit Technische Reglement vormt de definitieve tekst waarop men zich zal beroepen in geval van betwisting over de interpretatie. De titels van dit document worden alleen uit zorg voor het gemak en de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Technisch Reglement.

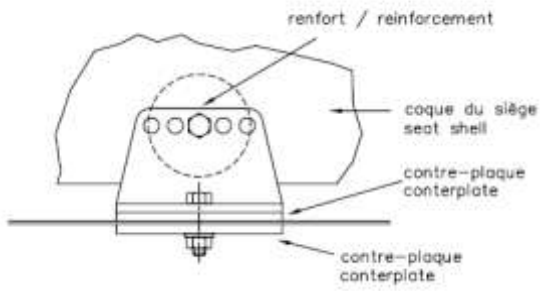
ART. 18 - GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 15/01/2023
Visa nummer : T01-BGDC/B23

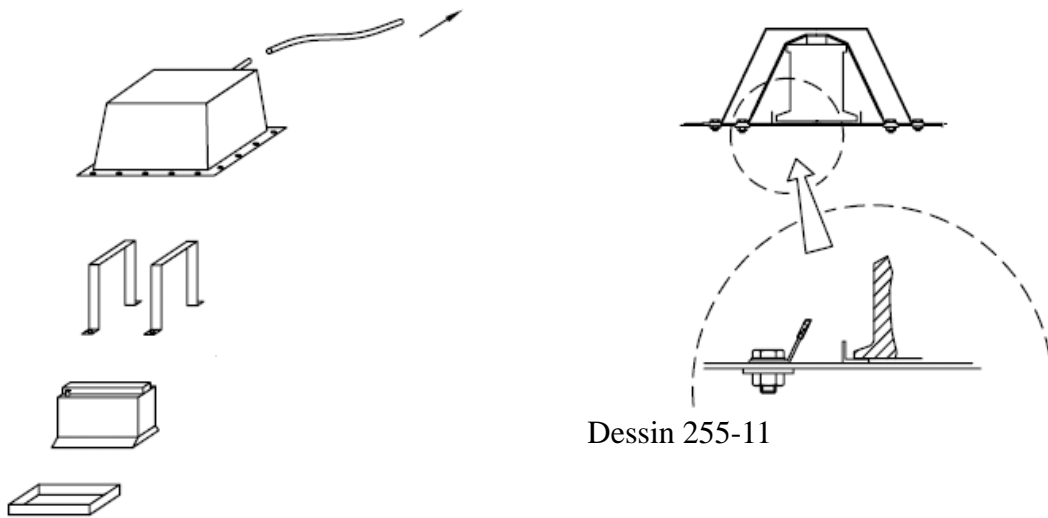


- ① Accoupleurs / Male refuelling valves (dessin / drawing 252-5)
- ② Flexible de diamètre intérieur / Hose internal diameter 38mm
- ③ Raccord rapide, diamètre intérieur / Quick coupling, internal diameter 38mm
- ④ Vanne autobloquante de diamètre intérieur / Self closing valve, internal diameter 38mm
- ⑤ Orifice de remplissage (autobloquant) / Filler (dry break)
- ⑦ Arête flamme / Flame arrester
- ⑥ Restricteur / Flow restrictor (dessin / drawing 258-4)
- ⑨ Valve de séparation / Discriminator valve

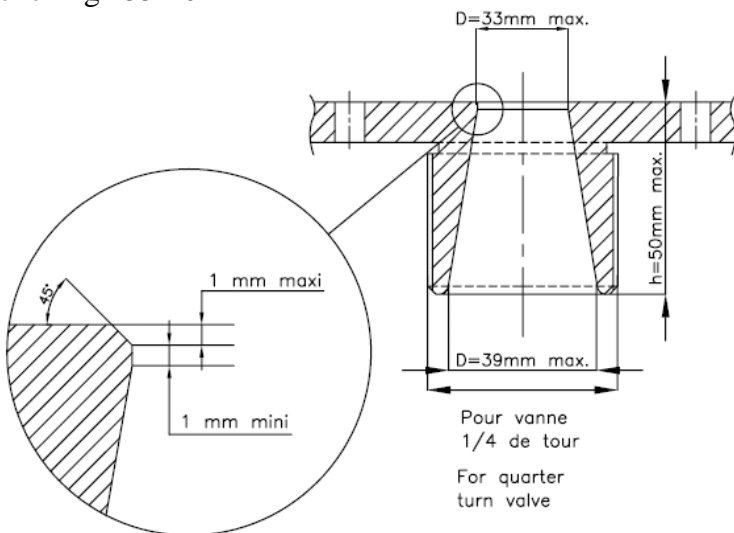
tekening 252-7



tekening 253-65



tekening 255-10



tekening 258-3

Foto 1 : transportbak



benzinereservoir (ton)

BIJLAGE 1

Lijst van wagens waarvan het minimumgewicht wordt geregeld in deze bijlage
(zie artikel 4.1 voor de beschrijving van het minimum gewicht)

Wagens	Klasse	Minimumgewicht in kg
Radical RXC	G+	1100
Mini JCW « 1.6 » Turbo	E	1070
Renault Clio IV Turbo « 1.6 »	E	1070
Peugeot RCZ « 1.6 »	E	1070
Peugeot 308 « 1.6 THP »	E	1070
Roadster Cup	S	730
Roadster Cup S	S	780
Peugeot RC Diester Cup	S	845
Ginetta G55 Cup	G-	1055
Cupra 2.0L Turbo	E	1070

INHOUD

ART. 1 – DEFINIE – BESCHRIJVING	1
ART. 2 – REGLEMENTERING	1
2.1 ROL VAN DE RACB SPORT	1
2.2 TOEGELATEN WIJZIGINGEN	1
2.3 TOEGELATEN VOERTUIGEN	1
2.4 NIET-TOEGELATEN VOERTUIGEN	1
2.5 DIVISIES EN KLASSEN	1
2.6 DATUM VAN HET REGLEMENT.....	2
2.7 TECHNISCH PASPOORT BGDC VOERTUIGEN	2
2.8 CONFORMITEIT VAN HET REGLEMENT	3
2.9 ALGEMEENHEDEN	3
2.10 TELEMETRIE.....	4
2.11 ELECTRONICA	4
ART. 3 – KOETSWERK EN EXTERNE AFMETINGEN.....	4
3.1 AFMETINGEN	4
3.2 DEUREN (TOERWAGENS)	4
3.3 VOORRUIT EN RUITEN/VENSTERS	5
3.4 CARROSSERIE.....	6
3.4.1 VLAKE BODEM	6
3.4.2 DIFFUSER ACHTERAAN	7
3.4.3 BODEMPANEEL VOORAAN	7
3.4.4 STRUCTUUR VAN DE CARROSSERIE	9
3.5 BIJKOMENDE WIJZIGINGEN AAN CARROSSERIE EN CHASSIS	10
ART. 4 – GEWICHT	11
4.1 MINIMUM GEWICHT	11
4.2 BALLAST	12
4.3 WEGING.....	12
ART. 5 – MOTOR	12
5.1 TYPE EN POSITIE VAN DE MOTOR	12
5.2 WIJZIGINGEN AAN DE MOTOR.....	12
5.3 ATMOSFERISCHE MOTOREN	13
5.4 REGELSYSTEEM DRUKGELADEN MOTOR.....	13
5.5 KOELING	13
5.6 RESTRICTOREN.....	13
5.7 UITLAAT	14
ART. 6 – BRANDSTOFLEIDINGEN, POMPEN EN RESERVOIRS	14
6.1 RESERVOIRS EN BRANDSTOFFPOMPEN.....	14
6.2 MONTAGE BRANDSTOFRESERVOIR.....	14
6.3 ACCESSOIRES EN LEIDINGEN	15
6.4 VULOPENINGEN (WAGEN).....	15
6.5 RAVITAILLERING EN BRANDSTOF.....	15
6.6 ANDERE TANKSYSTEMEN	16
6.7 BRANDSTOF AAN BOORD	16
ART. 7 – SMEERYSTEMEN	17
7.1 OLIERESERVOIR	17
7.2 OLIE OPVANGTANK D’HUILE.....	17
ART. 8 – ELEKTRISCHE UITRUSTING.....	17
8.1 BATTERIJ.....	17

8.2	RUITENWISSERS	18
8.3	STARTER	18
8.4	VERLICHTING.....	18
8.5	ONTWASEMING	19
ART. 9	– TRANSMISSIE.....	19
9.1	VERSNELLINGEN	19
9.2	DIFFERENTIEEL	19
9.3	VERSNELLINGSBAK.....	19
9.4	KOPPELING	19
ART. 10	– OPHANGING EN STUUR.....	19
10.1	TYPE EN MONTAGE VAN DE OPHANGING	20
10.2	VERING.....	20
10.3	SCHOKDEMPERS	20
10.4	COCKPIT	20
10.5	MATERIAAL.....	20
10.6	STUURINRICHTING.....	20
10.7	STUURBEKRACHTIGING	20
10.8	VIERWIELSTURING.....	21
ART. 11	– REMMEN.....	21
11.1	DUBBEL REMCIRCUIT	21
11.2	REMSCHIJVEN	21
11.3	PÉDALEN EN ENTIBLOKKEER SYSTEEM.....	21
11.4	REMBLOKKEN	21
11.5	REMLEIDINGEN	21
11.6	KOELING VAN DE REMMEN	22
ART. 12	– WIELEN EN BANDEN	22
12.1	DEFINITIES	22
12.2	AFMETINGEN	22
12.3	UITZICHT VAN DE WIELEN	22
12.4	MATERIAAL VAN DE WIELEN	22
12.5	AANTAL WIELEN.....	22
12.6	WIELBEVESTIGING	22
12.7	PNEUMATISCHE KRIK.....	23
12.8	CONTROLE BANDENDRUK	23
ART. 13	– COCKPIT	23
13.1	UITRUSTING IN DE COCKPIT	23
13.2	TOEGELATEN UITRUSTING IN DE COCKPIT.....	23
ART. 14	– VEILIGHEIDSUITRUSTING.....	24
14.1	VEILIGHEIDSUITRUSTING (WAGEN)	24
14.2	VEILIGHEIDSUITRUSTING (PILOOT).....	25
ART. 15	– VEILIGHEIDSSTRUCTUREN.....	27
15.1	STRUCTUURE VEILIGHEIDSKOOI	27
15.2	BRANDWEREND SCHOT	27
ART. 16	– BRANDSTOF	27
16.1	SPECIFICATIES BRANDSTOF.....	27
16.2	LUCHT	27
ART. 17	– DE GELDENDE TEKST	28
ART. 18	– GOEDKEURING	28
	TEKENINGEN.....	29
	BIJLAGE 1	32