



Historic Belgian Rally Championship

Technisch Reglement 2024

A/ ALGEMEENHEDEN

De bemanning is verantwoordelijk voor het bewijzen van de conformiteit van zijn wagen. Voor het Historic Belgian Rally Championship moet het FIA-paspoort (HTP) met de corresponderende homologatiefiche of het Nationaal Technisch Paspoort "Historic" (NTP), de wagen vergezellen uit periode A t/m I. Voor de Wagens van Periode J1 & J2 dienen deze conform te blijven aan hun homologatiefiche.

Het Historic Belgian Rally Championship is toegankelijk voor de wagens conform aan de wegcode, toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-wagens (GTS) van Groep 1, 2, 3 & 4. Zoals gedefinieerd door de Internationale Automobiel Federatie (FIA) en in het bezit zijn van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of een RACB Historic Nationaal Technisch Paspoort (NTP Groep H).

De wagens gehomologeerd voor 01/01/1991 of die reeds in het bezit zijn van RACB Nationaal Technisch Paspoort Groep H, maar die niet conform zijn aan de prescripties van dit reglement, mogen deelnemen aan de Groep NCM op voorwaarde dat zij hun PTN en het technische reglement Groep M, inclusief de veiligheidvoorschriften van Gr. M respecteren (zoals een rolkooi conform aan de voorschriften van Appendix J van de FIA).

Zijn tevens toegelaten, de wagens van Groep N, A & B van de Periode J1 (1982 – 1985) en J2 (1986 – 1990) en conform aan hun FIA-homologatiefiche, uitgezonderd Group B auto's volgens FIA Appendix K – Artikel 7.4.1.

De deelnemende wagens aan het Belgisch Kampioenschap dienen conform te blijven aan hun HTP, NTP of FIA-homologatie fiche.

De Belgische wagens moeten conform blijven aan hun "geel boekje" van prekeuring.

Een wagen, die te gevaarlijk bevonden wordt door zijn vermogen of zijn constructie en/of zijn wijzigingen, zal uitgesloten worden van inschrijving of deelname in het kader van de groep H, en dit zonder kennisgeving.

Elke wijziging, zelfs als deze niet expliciet verboden is en die niet overeenkomt met de geest van dit reglement, of de preparatie kosten van de wagen overdreven zouden doen toenemen, zijn verboden zonder kennisgeving door de Technische Commissie van RACB Sport.

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 de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Technisch Reglement.

B/ MODIFICATIES & TOEVOEGINGEN Toegestaan of verplicht

De geldende artikelen van FIA Bijlage K en tevens Appendix J in periode voor de wagens van de periode J1 (Appendix J van 1985) en J2 (Appendix J van 1990) blijven van toepassing, maar de artikelen van dit huidig 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 materiaal familie, van dezelfde diameter als het origineel onderdeel is en gelijk welke blokkeermethode bevat (rondsel, contra moer, enz.)

De volgende materialen zijn verboden: **magnesium, keramiek en titanium.**

Elke wijziging is verboden als deze niet uitdrukkelijk toegestaan is door het huidige reglement.

Een wijziging die wordt/werd toegestaan mag een wijziging die niet toegestaan is, niet in de hand werken.

C/ TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

ARTIKEL C.1: DEFINITIE – GESCHIKTHEID

ARTIKEL C.1.1: WAGENS DIE DEELNEMEN AAN HET KAMPIOENSCHAP

- “Historic” wagens FIA gehomologeerd en in het bezit zijn van een FIA HTP (Historic Technical Pasport)
- “Historic” wagens voorzien van een RACB Sport Historic Nationaal Technisch Paspoort (NTP Groep H).
- Wagens van de Gr. A, N & B van de periode J1 en J2
- Zie hieronder de verschillende Categorien en Klassen
- Echter zijn verboden
 - o de Gr B-wagens volgens artikel 7.4.1 van Appendix K
 - o de vierwielangedreven wagens en/of voorzien van een drukgevulde motor, alsook tweezitters met centrale of achterliggende motor, van periode A tot/met I.

Men verstaat onder FIA gehomologeerde “historic” wagens: wagens waarvan de geldigheid verstreken is en die opgenomen zijn in de FIA lijst “Previous Homologated Cars” op de site van de FIA (in dit geval, moet men begrijpen dat de wagens conform moeten blijven aan hun FIA-homologatiefiche, maar dat deze zich niet verder kan ontwikkelen).

ARTIKEL C.2: KLASSEN EN CATEGORIEN

KLASSE HRC1:

Groep E3

Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), modellen gehomologeerd tussen 1/1/1982 en 31/12/1985 (Periode J1) en modellen gehomologeerd tussen 1/1/86 tot 31/12/1990 (Periode J2) van de groepen

Groep A van meer dan 2000 cc
Groep B van meer dan 1600 cc

In het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

KLASSE HRC2

Groep E2

Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), modellen gehomologeerd tussen 1/1/1982 en 31/12/1985 (Periode J1) en modellen gehomologeerd tussen 1/1/86 tot 31/12/1990 (Periode J2) van de groepen

Groep A tot 2000 cc
Groep B tot 1600 cc

In het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

Groep E1

Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), modellen gehomologeerd tussen 1/1/1982 en 31/12/1985 (Periode J1) en modellen gehomologeerd tussen 1/1/86 tot 31/12/1990 (Periode J2) van de groep

Groep N

In het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

KLASSE HRC3

Groep D2

Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS) van de groepen 1, 2, 3 en 4, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1976 en 31/12/1981, van meer dan 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) en conform aan deze HTP.

Groep C2

Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS) van de groepen 1, 2, 3 en 4, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1970 en 31/12/1975, van meer dan 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) en conform aan deze HTP.

Groep P2

Wagens gehomologeerd tot 31/12/1981 van meer dan 2000 cc, in het bezit van een RACB Historic Nationaal Technisch Paspoort Groep H en conform aan deze NTP en tevens aan het geldig RACB Sport Technisch Reglement Belgian Rally Championship.

KLASSE HRC4

Groep D1

Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS) van de groepen 1, 2, 3 en 4, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1976 en 31/12/1981, tot 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) en conform aan deze HTP.

- **Groep C1**

Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS) van de groepen 1, 2, 3 en 4, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1970 en 31/12/1975, tot 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) en conform aan deze HTP.

- **Groep P1**

Wagens gehomologeerd tot 31/12/1981 tot 2000 cc, in het bezit van een RACB Historic Nationaal Technisch Paspoort Groep H en conform aan deze NTP en tevens aan het geldig RACB Sport Technisch Reglement Belgian Rally Championship.

KLASSE HRC5

- **Groep B1**

Toerismewagens en GT-wagens, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1962 en 31/12/1969, in het bezit van een FIA Historisch technisch Paspoort (HTP) en conform aan deze HTP.

- **Groep A1**

Wagens conform aan de wettelijke wegcode en gebouwd tussens 1/1/1931 tot 31/12/1957 en toerisme- en GT-wagens, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1958 en 31/12/1961, in het bezit van een FIA Historisch technisch Paspoort (HTP) en conform aan deze HTP.

CLASSE	GROUPE		
HRC1	E3	FIA J1 & J2	Group B >1600 cm ³ Group A >2000 cm ³
HRC2	E2	FIA J1 & J2	Group B <1600 cm ³ Group A <2000 cm ³
	E1	FIA J1 & J2	Group N
HRC3	D2	FIA PTH 1976-1981	>2000cm ³
	C2	FIA PTH 1970-1975	>2000 cm ³
	P2	RACB PTN Historic	>2000 cm ³
HRC4	D1	FIA PTH 1976-1981	<2000cm ³
	C1	FIA PTH 1970-1975	<2000 cm ³
	P1	RACB PTN Historic	<2000 cm ³
HRC5	B1	FIA PTH 1962-1969	
	A1	FIA PTH 1957-1961	

CLASSE	GROUPE		
HRC1	E3	FIA J1 & J2	Group B >1600 cm ³ Group A >2000 cm ³
HRC2	E2	FIA J1 & J2	Group B <1600 cm ³ Group A <2000 cm ³
	E1	FIA J1 & J2	Group N
HRC3	D2	FIA PTH 1976-1981	>2000cm ³
	C2	FIA PTH 1970-1975	>2000 cm ³
	P2	RACB PTN Historic	>2000 cm ³
HRC4	D1	FIA PTH 1976-1981	<2000cm ³
	C1	FIA PTH 1970-1975	<2000 cm ³
	P1	RACB PTN Historic	<2000 cm ³
HRC5	B1	FIA PTH 1962-1969	
	A1	FIA PTH 1957-1961	

ARTIKEL C.3: TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN VOR ALLE KLASSEN

Het Artikel C.3 is van toepassing voor alle Klassen en alle Groepen van de Historic Belgian Rally Championship.

ARTIKEL C.3.1: CONFORMITEIT

Alle wagens moeten conform zijn aan het Technisch reglement van de geldige Historic Belgian Rally Championship.

De ingeschreven deelnemers in de Groepen A, B, C en D moeten in het bezit zijn van een geldige FIA Historic Technical Passport en conform zijn aan hun HTP.

De lijst van de geldige HTP's is terug te vinden op de site van de FIA.

De ingeschreven deelnemers in de Groepen E (periode J1 & J2) moeten in het bezit zijn van een geldige FIA Historic Technical Passport en conform zijn aan hun HTP of moeten ze in het bezit zijn van de FIA homologatiefiche en moeten conform zijn hieraan. Ze moeten ook conform zijn aan Bijlage XI van FIA Appendix K.

De ingeschreven deelnemers in de Groepen P moeten in het bezit zijn van een geldige RACB Historic Nationaal Technisch Paspoort Groep H en conform aan deze NTP en tevens aan het geldig RACB Sport Technisch Reglement Belgian Rally Championship.

ARTIKEL C.3.2: CILINDERINHOUD

De cilinderinhoud voor drukgevulde motoren (zie definitie in de geldende Appendix J) dient de nominale cilinderinhoud voor de periode J1 verhoogd worden met een coëfficiënt van 1,4 en voor de wagens van periode J2 met een coëfficiënt van 1,7. Elke wagen dient dus in de juiste klasse ingeschreven worden overeenkomstig met de juiste cilinderinhoud voortvloeiend uit deze berekening.

ARTIKEL C.3.3: RESTRICTOR

Met een turbomotor uitgeruste voertuigen uit de periode J2, moeten uitgerust worden met een restrictor op het compressorhuis.

Al de nodige lucht voor de voeding van de motor moet door deze restrictor vloeien, die voldoet aan de volgende afmetingen:

De maximum binnen diameter is 36mm voor groep N en 38 mm voor groep A voertuigen, minimum 3 mm breed en op een maximum afstand van 50 mm van het compressorwiel aan de ingaande kant (zie onderstaande).

Dit is de maximum diameter, ongeacht de temperatuur.

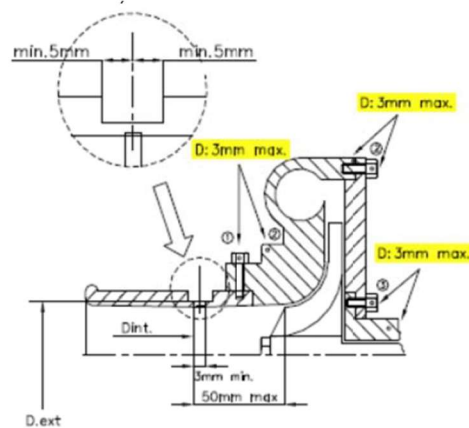
De buitendiameter ter hoogte van de restrictor bedraagt maximaal 42mm voor Groep N en 44mm voor Groep A en deze groef is minimaal 5mm aan elke kant. Voor de bevestiging van de restrictor zijn minimaal 2 bouten nodig, die volledig moeten verwijderd worden uit de restrictor of compressorhuis om de restrictor te verwijderen.

“Naaldbouten” zijn niet toegelaten.

Voor de bevestiging van de restrictor mag er materiaal verwijderd worden van het compressorhuis, maar enkel met als doel het bevestigen.

De koppen van twee bouten moeten doorboord zijn, om het loden mogelijk te maken.

De restrictor moet uit één stuk bestaan, en mag enkel doorboord zijn om de bevestiging of loding mogelijk te maken, tussen bevestigingsbouten, restrictor, compressorhuis en turbinehuis (zie tekening beneden)



ARTIKEL C.3.4: MINIMUM GEWICHT

Dit is het reële gewicht van de wagen (zonder piloten en hun uitrusting aan boord), met maximum één reservewiel. In geval zich 2 reservewielen in de wagen bevinden, zal het tweede verwijderd worden vóór de weging.

Op elk ogenblik van de proef, mag het gewicht van de wagen niet minder wegen dan het minimumgewicht hernomen in de artikels van het huidige reglement.

Op elk ogenblik van de proef, mag de wagen niet minder wegen dan het minimum gehomologeerd FIA-gewicht of indien dat het model nooit gehomologeerd is geweest moet deze voldoen aan de specificaties van de Periode (Appendix 1 van Appendix K).

In geval van een geschil tijdens de weging, zal de volledige uitrusting van piloot en copiloot verwijderd worden, inclusief de helmen en "Frontal Head Restraint" systemen, maar het bijhorende communicatiesysteem mag in de wagen blijven.

Het gebruik van ballast is toegestaan volgens de voorwaarden voorzien door artikel 252-2.2 FIA Bijlage J: het is toegestaan de wagen op minimumgewicht te brengen door één of meerdere ballasten op voorwaarde dat het gaat om massieve blokken als een eenheid, bevestigd door gebruik te maken van gereedschap, gemakkelijk te verzegelen, geplaatst op de bodem van de cockpit, zichtbaar en verzegeld door de Technische Commissarissen op vraag van de deelnemer, tijdens de technische keuring voor de wedstrijd.

In productiewagens (Groep N) is geen ballast toegestaan.

ARTIKEL C.3.4.1: Wagens van de groepen A, B, C & D (FIA HTP)

De wagens van de Groepen A1, B1, C1, C2, D1 en D2 moeten conform zijn aan het minimumgewicht vermeld in hun HTP verhoogd met 25kg ter compensatie van de nu gespecificeerde aanvullende veiligheidsuitrusting.

ARTIKEL C.3.4.2: Wagens van de groepen E (FIA HTP J1 & J2)

De wagens van de Groepen E1, E2 et E3 moeten conform zijn aan het minimumgewicht vermeld in hun HTP verhoogd met 25kg ter compensatie van de nu gespecificeerde aanvullende veiligheidsuitrusting.

De wagens van de groepen E2 en E3 (groep A en groep B van de periode J1 en J2) die geen HTP hebben maar wel aan hun FIA-homologatiefiche voldoen, moeten voldoen aan het minimumgewicht voor rijuigen van groep A en B dat is vermeld in Appendix J van periode 1985 voor de periode J1 en Appendix J van periode 1990 voor J2; verhoogd met 25 kg ter compensatie van de nu gespecificeerde aanvullende veiligheidsuitrusting (zie bijlage 1 bij dit reglement).

Groep E1-wagens (Groep N-periode J1 & J2) die geen HTP hebben maar voldoen aan hun FIA-homologatiefiche, moeten voldoen aan het minimumgewicht dat is ingevoerd in hun FIA-

homologatiefiche plus 25 kg ter compensatie voor de extra veiligheidsuitrusting die nu is gespecificeerd.

ARTIKEL C.3.4.3: *Wagens van de groepen P (RACB NTP)*

Wagens van de groepen P1 en P2 moeten voldoen aan het minimumgewicht dat is aangegeven op hun FIA Homologatiefiche plus 75 kg.

In het geval er geen homologatiefiche beschikbaar is of als het minimumgewicht niet vermeld wordt, dan is het minimumgewicht het gewicht vermeld op het nationaal technisch paspoort (PTN) verhoogd met 75kg.

Het op de NTP geregistreerde gewicht mag in geen geval lager zijn dan het gewicht dat op het FIA-homologatiefiche van de auto is aangegeven.

Elke installatie van ballast moet worden uitgevoerd overeenkomstig artikel C.3.4.

ARTIKEL C.3.5.: *BANDEN*

De banden moeten een weghomologatie (DOT of E) hebben.

Ze moeten een minimale buitendiameter hebben die overeenkomt met de betreffende periode (zie Artikel 8.4.2 van de Appendix K).

Op elk ogenblik van de rally mag de profieldiepte van de band niet minder dan 1,6 mm bedragen en dit op ten minste driekwart van het loopvlak

Het gebruik van eender welk middel dat de prestaties van de banden, met een inwendige druk gelijk of kleiner dan de atmosferische druk bewaard, is verboden. Het binnenste van de band (ruimte tussen de velg en de binnenzijde van de band) mag enkel gevuld worden door lucht

Handmatig bijsnijden of wijzigen van het gespecificeerde loopvlak is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

- Alleen toegelaten voor tweewielaangedreven wagens
- Enkel toegestaan op de banden die voldoen aan Appendix V van het huidig sportreglement voor FIA regionale Rally's met de wettige markering "E" of "DOT" (Zie FIA-lijst van de asfaltbanden die in aanmerking komen voor rally-wedstrijden)
- Handmatige insnijding moet voldoen aan de diagrammen die door de bandenfabrikant bij de RACB ingediend zijn. De diagrammen dienen 48 h voor de technische controle ingediend worden bij de RACB. De diagrammen moeten 48 uur voor de technische controle van de Rally ingediend worden bij de RACB.
- Tijdens de Rally kan de insnijding enkel gebeuren in het Servicepark.

Elke wijziging, modificatie of aanpassing van banden anders dan de normale slijtage of handmatige insnijding gedefinieerd hierboven is verboden.

ARTIKEL C.4: *ENKEL VOOR VOERTUIGEN MET EEN NATIONAAL PASPOORT*

Dit onderstaand reglement is enkel van toepassing voor wagens die beschikken over een Nationaal Technisch Paspoort Historiek, opgemaakt door RACB Sport.

C.4.1 *MOTOR*

C.4.1.1 Toegestane types van motor

De vervanging van een atmosferische motor door een drukge vulde motor (turbo, compressor) en omgekeerd is niet toegestaan behalve mits toelating van RACB Sport.

De motor moet van hetzelfde merk zijn als het chassis. **De cilinderinhoud moet overeenkomen met zijn homologatiefiche voor dit model.**

Het gebruik van een motor van een andere periode dan de originele is onderworpen aan de goedkeuring van RACB Sport na voorlegging van een technisch dossier.

C.4.1.2 Toegestane wijzigingen aan de motor

Het machinaal bewerken, polieren en balanceren van motoronderdelen is toegestaan, op voorwaarde dat er geen materiaal wordt toegevoegd.

De compressieverhouding mag gewijzigd worden door het bovenzak van het motorblok of de cilinderkop te bewerken en/of de afschaffing of het gebruik van een dikkere cilinderkoppakking. Krukas, drijfstangen, zuiger en lagers mogen van grotere dimensie zijn dan de specificaties van de Periode, binnen de beperkingen van de originele motorblok en carter. Deze moeten gemaakt zijn van hetzelfde materiaaltype. De methode van constructie is vrij.

Nokkenassen en kleppen van verschillende specificatie of fabrikant zijn toegestaan, op voorwaarde dat het aantal niet meer is dan van de gehomologeerde motor.

Iedere smookklep (gasklep) moet uitgerust zijn met een externe springveer, met uitzondering van een dubbele carburator die mag uitgerust zijn met een interne springveer.

Carburatoren van dezelfde of een vroegere Periode mogen gebruikt worden, maar enkel indien hun aantal, hun algemeen type en werkingsprincipe hetzelfde is als het originele.

De brandstofinjectie moet origineel blijven met originele sensoren en actuators. De ECU is vrij indien het gaat om een elektronische injectie. De brandstofinjectie mag wel omgebouwd worden naar carburatoren van dezelfde Periode.

Een mechanische brandstofpomp mag vervangen worden door een elektrische brandstofpomp, en omgekeerd.

De ontstekingskaarsen, ontstekingsbobijn, condensator, verdeler of merk van magneten zijn vrij, indien ze conform blijven aan de specificaties van de fabrikant van het desbetreffende model en moeten in periode zijn.

Vanaf Periode F ('62) mag een elektronische ontsteking alsook een elektronische toerenbegrenzer, van een specificatie beschikbaar in de Periode, gebruikt worden.

C.4.1.3 Niet toegestane wijzigingen aan de motor

Noch het aantal klepzittingen, noch de kleplengte mag de specificaties van de fabrikant overschrijden, tenzij dit periodegebonden kan bewezen worden.

De originele ontstekingsvolgorde en het origineel aantal ontstekingskaarsen per cilinder, moet behouden blijven.

C.4.1.4 Positie en montage van de motor

De motor moet geplaatst worden in het oorspronkelijk motorcompartiment en gericht zoals in de basiswagen.

De montage van de motor mag geen wijziging van het chassis/carrosserie van de basiswagen tot gevolg hebben door vervorming of inkrimping van materiaal.

De motor/versnellingsbak steunen zijn vrij, op voorwaarde dat ze enkel de steunende functie hebben van motor/versnellingsbak.

C.4.1.5 Koeling

Op voorwaarde gemonteerd te zijn op de originele plaats, zijn de radiator en zijn bevestiging vrij, alsook zijn verbindingskanalen met de motor. De montage van een radiatorscherm is toegelaten. De ventilator mag vervangen worden, alsook zijn activeersysteem, of verwijderd worden. Het is toegelaten een ventilator toe te voegen per functie.

Geen enkele beperking wordt opgelegd aan de thermostaat.

De afmetingen en materiaal van de ventilator zijn vrij, als ook hun aantal.

De radiatorstop mag vergrendeld worden.

Het expansievat mag veranderd worden, als er origineel geen bestaat, mag er een toegevoegd worden.

C4.1.6 Luchtfilter

De luchtfilter en luchtfilterhuis zijn vrij, en mogen verwijderd worden, verplaatst worden in de motorruimte of vervangen door een andere.

Het plaatsen van inlaattrompetten is toegestaan.

C.4.1.7 Lubrificatie, smering

Het principe van de originele smering moet behouden blijven.

Olieradiator, warmtewisselaar olie/water, buizen, zijn vrij, zonder wijziging van het koetswerk.

De montage van 'chicanes' in de oliecarter is toegelaten.

Als het smeringsysteem een open carter beluchting voorziet, moet deze op volgende wijze uitgerust worden, dat het residu olie afvloeit in een olietank 'catchtank'.

C.4.1.8 Uitlaatsysteem

Vrij vanaf de cininderkop tot zijn einde en moet minstens één demper bevatten, ervoor zorgend dat het geluidsniveau 103 dB niet overschrijdt (meetmethode FIA).

De montage van de uitlaat mag geen wijziging van chassis/koetswerk met zich meebrengen.

Extra onderdelen voor de montage van de uitlaat zijn toegestaan.

Het laatste gedeelte van de uitlaat moet zich achteraan bevinden binnen de omtrek van de wagen.

C.4.2 TRANSMISSIE, AANDRIJVING

C.4.2.1 Koppeling

Het origineel koppelingssysteem mag niet gewijzigd worden, tenzij anders gehomologeerd.

De koppelingsschijf is vrij, behalve zijn afmetingen en het aantal schijven.

C.4.2.2 Versnellingsbak

Alle wagens moeten uitgerust zijn met een in de Periode gehomologeerde versnellingsbak, van dezelfde fabrikant als het model. De verhoudingen zullen opgenomen worden in het paspoort. De versnellingsbak dient: "H" geschakeld te zijn en de sequentiële versnellingsbakken zijn verboden. Max 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit, tenzij anders gehomologeerd.

C.4.2.3 Differentieel

De methode van aandrijving moet origineel blijven.

Het gebruik van een mechanisch differentieel met beperkte sper, type 'limited slip differential' is toegestaan.

C.4.3 OPHANGING

De bevestigingspunten en de deelsluitmakende onderdelen van de ophanging moeten origineel blijven, tenzij anders gehomologeerd of volgens de hieronder toegelaten mogelijkheden.

C.4.3.1 Verstevingstangen (veerpootbrug)

De verstevingstangen mogen geschroefd worden op de ophanging bevestigingspunten tot het koetswerk of chassis.

C.4.3.2 Stabilisatiestangen

Stabilisatiestangen zijn vrij, maar mogen niet regelbaar zijn en moeten gemaakt zijn uit één volle staaf.

C.4.3.3 Gewrichten

De soepele gewrichten mogen vervangen worden door metalen gewrichten (ex. uniball), indien ze de geometrie van de ophanging niet beïnvloeden.

C.4.3.4 Schokdemper

Het merk is vrij, in zoverre dat hun aantal, hun type (telescopisch, arm, enz.), hun werkingsprincipe (hydraulisch, frictie, mixt, enz.) en de ankerpunten behouden blijven, zoals beschreven in de Periode.

De schokdemper met externe reservoirs zijn verboden.

C.4.3.5 Veren

Regelbare veerschotels en rijhoogte zijn verboden, tenzij anders beschreven in de Periode voor dat model, in welk geval enkel het originele regelsysteem gebruikt mag worden.

De lengte van de spiraalvormige veer, het aantal spiralen, de diameter van de draad, de buiten diameter, en het type van veer zijn vrij. De originele veerschotel mag niet gewijzigd worden.

C.4.4 WIELEN EN BANDEN

C.4.4.1 Wielen

De volledige wielen moeten van een gehomologeerd type zijn of conform aan de specificaties beschikbaar in de Periode. De diameter van de velg moet conform blijven aan de homologatiefiche of zoals beschreven in Bijlage K van het huidige FIA-reglement. RACB Sport kan eventueel afwijkingen hierop toestaan, mits respect voor de Periode. De wagen kan hierdoor in een hogere Categorie geplaatst worden. De breedte van de velgen mag niet toenemen, maar mag verkleind worden om beschikbare banden te kunnen monteren.

De wielen dienen zich in het originele koetswerk te kunnen plaatsen, t.t.z dat het bovenste gedeelte van het volledige wiel, welk zich verticaal boven het center van de wielnaaf bevindt, moet overdekt worden door het koetswerk bij verticale meting.

C.4.4.2 Banden

Zie Artikel C.3.5.

C.4.4.3 Reservewiel

Eén reservewiel is verplicht.

Het reservewiel mag in de cockpit geplaatst worden, op voorwaarde dat het stevig bevestigd is en dat het zich niet bevindt in de ruimte van de bemanning.

C.4.5 REMSYSTEEM

Het remsysteem moet volledig voldoen aan de specificaties in de Periode, met uitzondering van het onderstaande:

Het remsysteem mag gewijzigd worden naar een gescheiden dubbel circuit waarbij een actie van het rempedaal op alle wielen wordt uitgeoefend. In geval van een lek in eender welke leiding of een gebrek/breuk aan het remverdeelsysteem, moet de actie van het rempedaal zich minstens op twee wielen uitoefenen.

Het is toegestaan de hydraulische leidingen te vervangen door leidingen van luchtvaart type, voor soepele hydraulische leidingen is hun vervanging verplicht.

C.4.5.1 Remvoering

Het materiaal en de bevestigingsmethode (geklonken of gelijmd) zijn vrij op voorwaarde dat de originele afmetingen van de remvoering behouden blijven.

C.4.5.2 Servo rembekrachtigingsystemen, remdrukregelaars,

Servo rembekrachtigingsystemen mogen geplaatst, ontkoppeld of verwijderd worden. Het gebruik van een "pedalbox" of ander remregelmechanisme is vrij.

C.4.5.3 Remkoeling

Het is toegestaan de rembeschermpunten te verwijderen of te wijzigen, maar zonder toevoeging van materiaal. Eén enkel flexibel kanaal voor de luchttoevoer naar de remmen van elk wiel, is toegestaan, maar de doorsnede moet zich kunnen bevinden in een cirkel van 10 cm diameter. De luchtkanalen mogen de omtrek van de wagen niet overschrijden, gezien van bovenaan.

C.4.5.4 Remschijven

Remschijven en geventileerde schijven zijn enkel toegelaten indien ze voldoen aan de specificaties van het model in de Periode. Remschijven zijn achteraan toegelaten indien ze door de fabrikant gehomologeerd waren.

C.4.5.5 Handrem

De nood/parking handrem is verplicht. De mechanische handrem mag vervangen worden door een hydraulisch systeem.

C.4.5.6 Remklauwen

Eén enkele klauw per wiel is toegestaan, tenzij anders gehomologeerd, conform de FIA-homologatiefiche. De doorsnede van elke zuiger van de remklauw moet cirkelvormig zijn, met een maximum van 4 zuigers per wiel.

C.4.6 STUURINRICHTING

Vanwege veiligheid mag een ééndelige stuurkolom vervangen worden door een andere, die beschikt overeen kruiskoppeling of een intrekbaar dispositief in geval van schok. Het antidiefstalsysteem moet verplicht verwijderd worden.

C.4.7 KOETSWERK – CHASSIS

Het originele koetswerk moet behouden blijven, enkel volgende wijzigingen zijn toegestaan. Het zijdelings profiel van de wagen moet bewaard blijven, gestroomlijnde onderdelen (spoilers) die niet voorkomen in de homologatiefiche van het model, zijn verboden. De onderdelen van het koetswerk welke vervangen dienen te worden, moeten waarheidsgetrouw te voldoen aan het oorspronkelijk ontwerp, gebouwd in die periode en voor dit frame zijn gemaakt en vervaardigd in het oorspronkelijke materiaal. Als dat niet beschikbaar is, kan een vrijstelling voor een ander materiaal worden verleend door de RACB Sport.

De originele sluitingen van motorkap en/of kofferdeksel moeten verwijderd of buitenwerking gesteld worden. Per motorkap en kofferdeksel moeten minstens twee veiligheidssluitingen gemonteerd worden. Motorkap en kofferdeksel mogen uit samengesteld materiaal vervaardigd worden. In dit geval is enkel polyester toegelaten.

C.4.7.1 Vensters/ruiten

De voorruit moet gemaakt zijn uit gelaagd glas.

Indien de zijruiten gemaakt zijn uit glas, is het gebruik van een doorzichtige en kleurloze veiligheidsfilm op de zijruiten verplicht. Hun dikte mag niet meer zijn dan 100 micron.

De zijruiten en achterrait mogen vervangen worden door stevig transparant materiaal met een minimum dikte van 5 mm (type Lexan 400 is aangeraden).

Open daken zijn verboden.

C.4.7.2 Ruitenwissers

Het mechanisme is vrij maar het aantal wissers op de voorruit moet bewaard blijven. Het moet op elk ogenblik van de meeting kunnen functioneren.

C.4.7.3 Bumpers

Bumpers moeten geplaatst worden conform de specificaties in de Periode.

C.4.7.4 Achteruitkijkspiegels

De 2 buitenste achteruitkijkspiegels (of 1 als de wagen zo homologeerd is), rechts en links, zijn verplicht en hebben enkel de functie om achteruit te kijken. Ze moeten een reflecterende oppervlakte hebben van 90 cm² elk.

C.4.8 ELEKTRISCH SYSTEEM

De startermotor van de wagen, bedient door de piloot vanuit zithouding, is verplicht.

C.4.8.1 Relais - Zekeringen

Het is toegestaan relais en zekeringen toe te voegen aan de elektrische kring, als ook het verlengen of het toevoegen van elektrische kabels.

De elektrische kabels en hun mantel zijn vrij.

C.4.8.2 Batterij

Het merk, aantal en de inhoud van de batterij(en) zijn vrij. Elke batterij moet stevig bevestigd en afgedekt worden, op dergelijke wijze dat elke kortsluiting of vloeistoflek vermeden wordt. In het geval dat de batterij verplaatst werd in vergelijking met zijn originele positie, moet de bevestiging aan het koetswerk 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 verstevigingplaat van minimum 3 mm dikte en minstens 20 cm² oppervlakte onder de carrosserie plaat. De batterij moet afgedekt worden door een lekvrije plasticen doos, onafhankelijk van de batterij. Zijn locatie is vrij, maar enkel achter de voorzetels indien geplaatst in de cockpit. In dit geval, moet de afschermingdoos een naar buiten de cockpit gebrachte ventilatieopening bevatten, behalve voor een volledig waterdichte en droge batterij.

C.4.8.3 Generator

Vrij, maar de positie en het aandrijfsysteem van de generator mogen niet gewijzigd worden.

C.4.8.4 Verlichting – Signalisatie

De verlichting en signalisatietoestellen moeten conform zijn aan de Periode en aan de wegcode. Verlichtingstoestellen die deel uitmaken van de standaarduitrusting, moeten deze zijn voorzien door de fabrikant en moeten conform blijven aan hun functie, welke voorzien werd door de

fabrikant voor dat model. Er is volledige vrijheid, met betrekking tot bescherming van koplamp glazen, de reflector en de gloeilamp.

Maximum 6 aanvullende koplampen zijn toegestaan op voorwaarde dat het totaal aantal te gebruiken koplampen van de wagen de 8 niet overschrijdt (zijlichten en positielichten niet inbegrepen) en op voorwaarde dat het totaal aantal even is en symmetrisch is in de lengtes van de wagen. Ze mogen niet ingewerkt worden in het koetswerk. Indien de originele mistlampen behouden blijven, tellen deze mee als additionele lichten. Xenon & LED lichten zijn verboden.

D/ VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

ARTIKEL D.1. VEILIGHEID PILOTEN

D.1.1. Helmen

De helmen moeten voldoen aan de **huidige** FIA-normen van **FIA Technical Lijst N° 25**

D.1.2. Race kledij

De race kledij (race-overall, balaclava, ondergoed) alsook de schoenen en handschoenen moeten minimum voldoen aan de **huidige** norm **FIA 8856-2000 of FIA 8856-2018**.

D.1.3. Hoofd en hals beschermingsysteem (FHR)

Hans of Hybrid:

Alle info in verband met het HANS Systeem kan terug gevonden worden in de FIA Technical Lists N° 29 en 36

Het frontaal hoofd en hals beschermingsysteem (FHR – Frontal Head Restraint), is verplicht voor alle RACB-wedstrijden.

- De verbindingsriemen ('Tether') moeten voorzien zijn van het **FIA-label 8858-2002 of FIA 8858-2010**
- De helm moet voorzien zijn van bevestigingspunten ('Tether anchors') met de **FIA-code 8858-2002 of 8858-2010** en de bijhorende FIA-hologramsticker.

De volledige gebruiksvoorwaarden vermeld in geldende Bijlage L – Hoofdstuk III van de FIA moeten nageleefd worden.

Alle huidige FIA Technical Lists kunnen geraadpleegd worden via de site van de FIA via volgende link: <https://www.fia.com/regulation/category/761>

ARTIKEL D.2. VEILIGHEID AAN BOORD

D.2.1. Veiligheidskooi (rolkooi)

Een veiligheidskooi overeenkomstig de voorschriften van bijlage K van het lopende jaar is verplicht.

De veiligheidskooi moet bijdragen tot en tot stand gebracht worden op dergelijke wijze dat, na een correcte montage, ze de vervorming van het koetswerk verhindert.

De noodzakelijke kenmerken van de veiligheidskooi zijn een constructie die ontworpen is voor het betreffende voertuig, met goede bevestigingen en een goed aansluit met het koetswerk. De buizen van de veiligheidskooi mogen geen vloeistoffen vervoeren.

Een veiligheidskooi mag geen andere functie uitvoeren dan zijn originele functie, en moet conform zijn aan Appendix V & VI van Appendix K van de FIA.

Op plaatsen waar de helm van piloot of copiloot, zittend en ingesnoerd in zijn zetel, vatbaar is voor aanraking met de veiligheidskooi, is een FIA gehomologeerde bescherming, met standard **FIA 8857-2001 type A** verplicht. (Zie Technical List Nb 23)

D.2.1.1. Minimale specificaties

De minimumspecificatie is een Safety Cage die voldoet aan tekening K-8, K-9 of K-10 van Appendix K met een verplichte diagonaal (vrije oriëntatie) en, tenzij de constructie door FIA/ASN anders is gehomologeerd of gecertificeerd, deurafstandhouders die voldoen aan bijlage V van Appendix K. Deze eisen zijn minima en kunnen worden aangevuld met aanvullende versterkingen overeenkomstig de tekeningen in Appendix V van Appendix K.

Allen buizen met een cirelvormige doorsnede zijn toegeleeten.
Specificatie van de te gebruiken buizen:

Minimale diameter (mm)	Minimale diameter (mm)	Te gebruiken plaats
Periode F-G2 (1962 ->1971)	Vanaf Periode H1 (Vanaf 1972)	
38 x 2.5 of 40 x 2.0	45 x 2.5 of 50 x 2.0	Hoofdbeugel of Laterale beugel volgens constructie Zie K-8, K-9, K-10
	38 x 2.5 of 40 x 2.0	Laterale halve beugels en andere delen van de veiligheidskooi

Deze afmetingen moeten beschouwd worden als een minimum.

Alleen staal met een minimale treksterkte van 350 N/mm² is toegestaan.

De datum die moeten worden aangehouden is die van de HTP of de FIA-homologatiefiche.

Tenzij anders goedgekeurd of gecertificeerd, moet het vaststellen van de bedragen voor de voorkant, hoofd- en laterale bogen met ten minste drie bouten worden gedaan. Het bevestigen van de backstays moet met ten minste twee bouten worden gedaan, tenzij de tekening K-60 wordt gebruikt. De bevestigingspunten van de voorste boog en de hoofdboog op het chassis moeten worden versterkt door middel van een stalen plaat ten minste 3 mm dik en ten minste 120 cm², gelast op het chassis, en het bevestigen van de backstays op het chassis moet worden versterkt door middel van een stalen plaat ten minste 3 mm dik en ten minste 60 cm², gelast op het chassis. De mogelijke variaties zijn gedetailleerd in de K-52 tot K-60-tekeningen.

Als alternatief voor het bouten, kan de Safety Cage aan de versterkingsplaten worden gelast.

D.2.2. Kuipzetel

Voor wagens vanaf Periode F ('62) of later geldt dat indien de originele stoelen vervangen werden, de stoelen verplicht van het type competitie kuipzetel moeten zijn, waarvan de gehomologeerde FIA-norm geldend is (**Norm FIA 8862-2009 of FIA 8862-2009 of FIA 8855-2021**).

Voor de norm **FIA 8855-1999** (FIA Technical List N°12), **FIA 8862-2009** (FIA Technical List N°40) en **8855-2021** (FIA Technical List N°91) staat de vervaldatum van de zetel op het verplichte etiket.

De montage van de stoel moet gebeuren door minstens vier (4) bouten M8 met minimale kwaliteit van 10.9.

De originele stoelsteunen mogen weggelaten worden. In dit geval moeten, ofwel gehomologeerde stoelsteunen met de kuipzetel gebruikt worden, ofwel moeten deze voldoen aan artikel 253-16 van de Bijlage J FIA.

Zie technische lijst Nr 12, 40 en 91 :
www.fia.com/regulation/category/761.

D.2.3. Veiligheidsgordels

6-punts veiligheidsgordels, FIA gehomologeerd **8853-2016** (FIA Technische Lijst N°57) welke voldoen aan artikel 253-6 Bijlage J FIA zijn verplicht en mogen de geldigheidsdatum niet overschrijden.

De lijst met gehomologeerde veiligheidsgordels is beschikbaar via de site:

<https://www.fia.com/regulation/category/761> (FIA Technical List N°57).

Te meer dienen TWEE gordel snijders permanent aan boord van het voertuig aanwezig te zijn. Deze moeten gemakkelijk bereikbaar zijn door de piloot en de copiloot degelijk vastgesnoerd in hun kuipzetel.

D.2.4. Blusapparaat

Minimum een (1) manuele blusapparaat waarvan de specificaties voldoen aan artikel 253-7.3 Bijlage J FIA is verplicht (met een minimum hoeveelheid blusmiddel van 2 kg).

Een automatisch brandblussysteem volgens artikel 253-7.2 Bijlage J FIA is verplicht.

Dee piloot en de co-piloot, zittend en ingesnoerd in hun zetel, moeten het automatisch blusapparaat kunnen activeren.

De lijst van de gehomologeerde automatisch blustoestellen is te vinden op de FIA-site:

www.fia.com/regulation/category/761 (FIA Technische Lijst N°16 en N°52).

De volgende informatie moet zichtbaar afgebeeld zijn op elke blusapparaat:

- Inhoud
- Type van product
- Gewicht of volume
- Datum van nazicht, deze datum mag niet ouder zijn dan twee jaar na de vuldatum of na het vorige nazicht, of mag de einddatum niet overschrijden

Elke brandblusser moeten voldoende worden beschermd.

De blusser van de FIA goedgekeurde automatische blusapparaat moet worden vastgemaakt door minimum 2 metalen banden en vergrendeld door het vastschroeven van het bevestigingssysteem dat in staat moet zijn om een vertraging van 25 G te weerstaan.

Voor blussers van het manuele type, moeten hun bevestigingen een vertraging van 25 G. kunnen weerstaan. Enkel metalen sluitingen met snelle ontkoppeling en met minimum twee metalen riemen zijn toegelaten. Brandblussers moeten gemakkelijk bereikbaar zijn voor de piloot en de co-piloot.

Bij een brandblussysteem is een anti-torpedo systeem verplicht.

D.2.5. Stroom- Spanningsverbreker

De verbreker moet alle elektrische kringen verbreken (batterij, alternator of dynamo, verlichting, verklikkers, ontsteking, elektrische bedieningen, enz.) en moet eveneens de motor stoppen.

De verbreker moet een vonkvrij model zijn, en moet bediend kunnen worden vanbinnen en buiten de wagen. Vanbuiten moet de bediening zich bevinden onder de voorruit montuur, aan de pilootzijde. Ze wordt duidelijk aangegeven door een rode vonk in een blauwe driehoek met witte rand van minstens 12 cm.

D.2.6. Vensters/ruiten

De voorruit moet gemaakt zijn uit gelaagd glas.

Indien de zijruiten gemaakt zijn uit glas, is het gebruik van een doorzichtige en kleurloze veiligheidsfilm op de zijruiten verplicht. Hun dikte mag niet meer zijn dan 100 micron.

De zijruiten en achterrait mogen vervangen worden door transparant materiaal (type Lexan 400 is aangeraden).

D.2.7. Brandstoftank

Periode A (1905) tot E (1961)

De brandstoftank is een veiligheidstank, originele tank of gehomologeerde tank, voorzien van veiligheidsschuim (safety foam).

Vanaf Periode F ('62)

De brandstoftank is een vrij, maar moet voorzien zijn van veiligheidsschuim (safety foam).

De originele brandstoftank mag enkel worden vervangen door minstens een door de FIA gehomologeerde FT3-1999 tank, FT3.5-1999 tank of FT5-1999 tank, en moet beantwoorden aan de FIA-voorschriften van art. 253-14.

- Deze brandstoftank zal 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
- Geen enkele rubberen zak zal langer gebruikt mogen worden 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.

Een andere brandstoftank, voor dit doel ontworpen, kan eveneens toegelaten worden, op voorwaarde voorzien te zijn van veiligheidsschuim, en een dichtheidsattest afgeleverd door een erkende organisatie.

De tank moet geplaatst worden in de bagageruimte of op de originele plaats.

De verplaatsing van de tank mag geen aanleiding geven tot andere wijzigingen, gewichtsbesparing of versterkingen dan dewelke voorzien door artikel 255-5.7.1 van de FIA Bijlage J, maar de opening ontstaan door de weglating van de originele tank mag afgesloten worden door een paneel.

De brandstoftank moet op een permanente manier bevestigd worden d.m.v. een metalen bevestiging.

De aanduiding van het brandstofniveau mag enkel gebeuren door een interne indicator. Een uitwendige aanduiding door middel van een transparante slang of buisje is verboden.

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

D.2.8. Trekogen

Een voorste en achterste trekoog zijn verplicht en moeten:

- Stevig zijn, gemaakt uit staal, onbreekbaar en een dikte van 5 mm.
- Afgerond zijn, zodat het de riemen van de marshals niet beschadigt of doorsnijdt.
- Stevig bevestigd zijn aan het chassis
- 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 toelaten.

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

E/ GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 31/01/2024

Visa nummer: **T01 – BRCH/B24**

Appendix 1: Gewicht voor de wagens van de Periode J1 et J2

Wagens van de Période J1 (Appendix J van 1985)

Specifiek voor de wagens van Gr. A

De wagens van deze groep zijn onderworpen aan de volgende minimum gewichtschaal in functie van de cilinderinhoud (+25 kg volgens Appendix K in periode):

Tot	1000 cc :	620	+ 25 = 645 kg
	1300 cc :	720	+ 25 = 745 kg
	1600 cc :	800	+ 25 = 825 kg
	2000 cc :	880	+ 25 = 905 kg
	2500 cc :	960	+ 25 = 985 kg
	3000 cc :	1035	+ 25 = 1060 kg
	4000 cc :	1185	+ 25 = 1210 kg
	5000 cc :	1325	+ 25 = 1350 kg
Boven de	5000 cc :	1400	+ 25 = 1425 kg

Het gewicht van wagens Group N wordt vermeld in hun homologatiefiche en zal met 25 kg worden verhoogd om de nu gespecificeerde extra veiligheidsuitrusting te compenseren.

Wagens van de Période J2 (Appendix J van 1990)

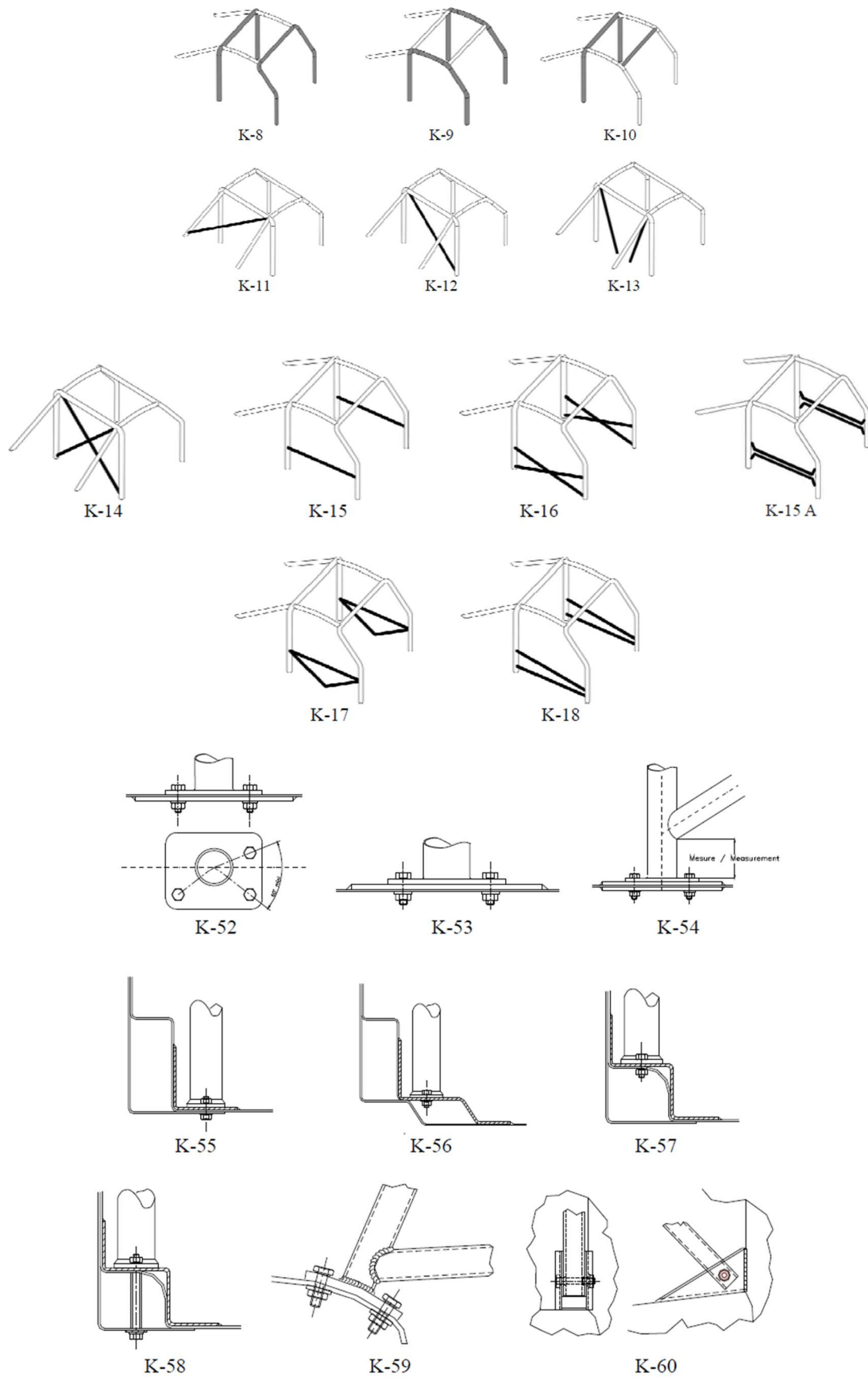
Specifiek voor de wagens van Gr. A

De wagens van deze groep zijn onderworpen aan de volgende minimum gewichtschaal in functie van de cilinderinhoud (+25 kg volgens Appendix K in periode):

Tot	1000 cc :	620	+ 25 = 645 kg
	1300 cc :	700	+ 25 = 725 kg
	1600 cc :	780	+ 25 = 805 kg
	2000 cc :	860	+ 25 = 885 kg
	2500 cc :	940	+ 25 = 965 kg
	3000 cc :	1020	+ 25 = 1045 kg
	3500 cc :	1100	+ 25 = 1125 kg
	4000 cc :	1180	+ 25 = 1205 kg
	4500 cc :	1260	+ 25 = 1285 kg
	5000 cc :	1340	+ 25 = 1365 kg
Boven de	5500 cc :	1420	+ 25 = 1445 kg
	5000 cc :	1500	+ 25 = 1525 kg

Het gewicht van wagens Group N wordt vermeld in hun homologatiefiche en zal met 25 kg worden verhoogd om de nu gespecificeerde extra veiligheidsuitrusting te compenseren.

Appendix 2: Veiligheidsstructuur : Minimale tekeningen in Appendix K



De modellen van extra versterkingen zijn beschikbaar in bijlage V van bijlage K.