



Historic Belgian Rally Championship Youngtimer Belgian Rally Championship Technisch Reglement 2025

A/ ALGEMEENHEDEN

De bemanning is verantwoordelijk voor het bewijzen van de conformiteit van zijn wagen. Voor het Historic en Youngtimer 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 tem K, dienen deze conform te blijven aan hun homologatiefiche of het Nationaal Technische Paspoort "Historic" (NTP).

De 4 wielangedreven moeten conform blijven aan hun homologatiefiche.

De wagens gehomologeerd voor **01/01/2001** 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 M 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 toegelaten de Toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS) gehomologeerd door de FIA in de groepen 1, 2, 3 en 4. Zijn tevens toegelaten, de wagens gehomologeerd door FIA in de Groepen N, A & B van de Periode J1 (1982 – **1987**), J2 (**1988 – 1992**) en K (**1993-2000**), uitgezonderd Group B auto's volgens FIA Appendix K – Appendix VI - Artikel 1.4.

De belgische wagens moeten conform blijven aan hun "geel boekje" van prekeuring en aan de wegcode.

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 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 welk blokkeermethode bevat (rondsel, contra moer, enz.)

De volgende materialen zijn verboden: **magnesium, keramiek en titanium, tenzij toegelaten in de specificatie van de periode.**

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, J2 **en K (KC en KRC inbegrepen) conform aan hun homologatie fiche.**
- Zie hieronder de verschillende Categorien en Klassen
- Echter zijn verboden
 - o de Gr B-wagens volgens artikel 1.4 van Appendix VI van de FIA 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

HISTORIC BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP

KLASSE HRC1:

- Groep 3C

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 2C

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 J1C**

Tweewielaangedreven toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), modellen gehomologeerd tussen 1/1/1982 en 31/12/1987 (periode J1), van meer dan 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

- **Groep P2**

Tweewielaangedreven wagens gehomologeerd tot 31/12/1987 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 HRC2

- **Groep 2A+2B**

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 3A+3B**

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 J1A+J1B**

Tweewielaangedreven toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), modellen gehomologeerd tussen 1/1/1982 en 31/12/1987 (periode J1), tot 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

- **Groep P1**

Tweewielaangedreven wagens gehomologeerd tot 31/12/1987 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 HRC3

- **Groep 1A+1B+1C**

Toerisme- en GT-wagens, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1958 et 31/12/1969, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) en conform aan deze HTP.

YOUNGTIMER BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP

KLASSE YRC1:

- **Groep J1D+J2D+K**

Vierwielaangedreven toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), van de groepen A, B en N, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1982 en 31/12/1987 (periode J1), modellen gehomologeerd tussen 1/1/1988 en 31/12/1992 (periode J2) en modellen gehomologeerd tussen 1/1/1993 en 31/12/2000 (periode K), in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

- **Groep KRC**

Wagens uit groep A met evolutie World Rally Car, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1997 en 31/12/2000 (periode KRC), in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

KLASSE YRC2:

- Groep J2C+K

Tweewielaangedreven toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), van de groepen A en N, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1988 en 31/12/1992 (periode J2) en modellen gehomologeerd tussen 1/1/1993 en 31/12/2000 (periode K), van meer dan 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

- Groep P4

Tweewielaangedreven wagens gehomologeerd tussen 01/01/1988 en 31/12/2000 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.

- Groep KC

Wagens uit groep A met evolutie Kit Car, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1995 en 31/12/2000 (periode KC), van meer dan 1600cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

KLASSE YRC3:

- Groep J2C+K

Tweewielaangedreven toerismewagens (T), toerismewagens voor competitie (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-Wagens (GTS), van de groepen A en N, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1988 en 31/12/1992 (periode J2) en modellen gehomologeerd tussen 1/1/1993 en 31/12/2000 (periode K), van minder dan 2000 cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

- Groep P3

Tweewielaangedreven wagens gehomologeerd tussen 01/01/1988 en 31/12/2000 van minder 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.

- Groep KC

Wagens uit groep A met evolutie Kit Car, modellen gehomologeerd tussen 1/1/1995 en 31/12/2000 (periode KC), van minder dan 1600cc, in het bezit van een FIA Historisch Technisch Paspoort (HTP) of van de FIA-homologatiefiche en conform hieraan.

KLASSE	GROEP	JAAR		
YRC1	J1D+J2D+K	1982-2000 (4WD)	FIA J1 & J2 & K	
	KRC	1997-2000 (4WD)	FIA KRC (WRC)	
YRC2	KC	1995-2000 (2WD)	FIA KC (Kit-Car)	>1600cc
	J2C+K	1988-2000 (2WD)	FIA J2 & K	>2000cc
	P4	1988-2000 (2WD)	RACB PTN Historic	>2000cc
YRC3	KC	1995-2000 (2WD)	FIA KC (Kit Car)	<1600cc
	J2A+J2B+K	1988-2000 (2WD)	FIA J2 & K	<2000cc
	P3	1988-2000 (2WD)	RACB PTN Historic	<2000cc
HRC1	J1C	1982-1987 (2WD)	FIA J1	>2000cc
	3C	1976-1981	FIA PTH 1976-1981	>2000cc
	2C	1970-1975	FIA PTH 1970-1975	>2000cc
	P2	1970-1987 (2WD)	RACB PTN Historic	>2000cc

HRC2	J1A+J1B	1982-1987 (2WD)	FIA J1	<2000cc
	3A+3B	1976-1981	FIA PTH 1976-1981	<2000cc
	2A+2B	1970-1975	FIA PTH 1970-1975	<2000cc
	P1	1970-1987 (2WD)	RACB PTN Historic	<2000cc
HRC3	1A+1B+1C	1958-1969	FIA PTH 1957-1969	

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 1, 2 en 3 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 J1, K2, K, KC en KRC 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 VII 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 Historic & Youngtimer 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 en K 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 J1, J2 en K, moeten, ongeacht hun groep, uitgerust worden met een restrictor op het compressorhuis.

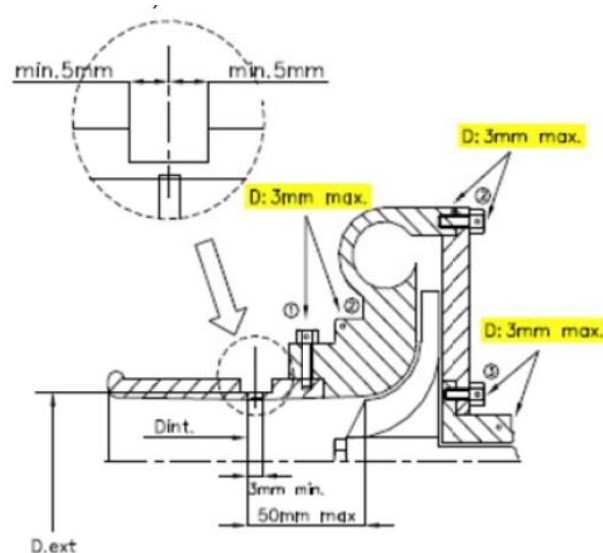
Al de nodige lucht voor de voeding van de motor moet door deze restrictor vloeien, die voldoet aan de volgende afmetingen:

- De maximale binnendiameter zal bepaald worden door het jaar van de specificatie van de periode zoals vermeld op pagina 1 van de PTH, van de PTN of opgegeven voor de deelnemer, en volgens de tabel hieronder:

	tem 1990	Van 1991 tem 1992	van 1992 tem 2000
Groep A en B	40 mm	38 mm	34 mm
Groep N		36 mm	32 mm

- Deze diameter moet behouden worden over breedte van minimum 3 mm 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 maximum **46mm** for Groep N en **50mm** for Groep A en deze groef is min 5mm aan elke kant.
- Voor de bevestiging van de restrictor zijn minimum 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 wege dan het minimumgewicht hernomen in de artikels van het huidig reglement.

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 minimumgewicht van de wagen kan ook gecontroleerd worden met de bemanning aan boord (piloot en copiloot + volledige uitrusting van de piloot en copiloot). Het minimumgewicht zal gedefinieerd worden zoals hierboven beschreven +160 kg.

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 1, 2 & 3 (FIA HTP)

De wagens van de Groepen 1(A/B/C), 2(A/B/C) en 3(A/B/C) 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 J1, J2, K, KC en KRC

De wagens van de Groepen J1 (A/B/C), J2 (A/B/C), K, KC en KRC moeten conform zijn aan het minimumgewicht vermeld in hun HTP verhoogd met 25kg (J1 en J2) of 35kg (K, KC, KRC) ter compensatie van de nu gespecificeerde aanvullende veiligheidsuitrusting.

De wagens van de groepen J1 (A/B/C), J2 (A/B/C), K, KC en KRC in groep A of groep B configuratie die geen HTP hebben maar wel aan hun FIA-homologatiefiche voldoen, moeten voldoen aan het minimumgewicht voor voertuigen van groep A en B vermeld in Appendix J van hun specificatie van periode; verhoogd met 25 kg (J1 en J2) of 35kg (K, KC, KRC) ter compensatie van de nu gespecificeerde aanvullende veiligheidsuitrusting.

De wagens van de groepen J1 (A/B/C), J2 (A/B/C) en K in groep N configuratie die geen HTP hebben maar wel aan hun FIA-homologatiefiche voldoen, moeten voldoen aan het minimumgewicht vermeld in de FIA-homologatiefiche; verhoogd met 25 kg (J1 en J2) of 35kg (K) ter compensatie van de nu gespecificeerde aanvullende veiligheidsuitrusting.

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

Wagens van de groepen P1, P2, P3 en P4 moeten voldoen aan het minimumgewicht dat is aangegeven in hun Historic Nationaal Technisch Paspoort (NTP) plus 75 kg.

Het minimumgewicht vermeld in de PTN mag in geen geval lager zijn dan het gewicht vermeld in de FIA-homologatiefiche zijn nog lager dan het gewicht bepaald in Appendix J voor de periode van de wagen.

Indien het minimumgewicht niet vermeld staat in de NTP, zal het minimumgewicht deze zijn vermeld in de FIA-homologatiefiche van het model plus 75 kg.

In het geval er geen FIA-homologatiefiche beschikbaar is of niet vermeld wordt, zal het minimumgewicht deze zijn vermeld in Appendix J van de periode van de wagen plus 75 kg.

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 drukgevulde 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.

Wagens van de groepen P3 en P4: Het model van de motor en de cilinderinhoud moeten hetzelfde zijn aan deze periodiek gehomologeerd in de wagen.

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

Iedere smoorklep (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 actuatoren. 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.

C.4.1.6 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, **tenzij anders gehomologeerd**.

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. **Het aantal versnellingen moet conform blijven aan het aantal gehomologeerd in de periode van de wagen.** 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 deelluitmakende 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, **tenzij anders gehomologeerd.**

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 rembeschermpalaten te verwijderen of te wijzigen, maar zonder toevoeging van materiaal. Eén enkel flexibel kanaal voor de luchtaanvoer 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 achterruit 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 en moeten conform zijn aan de wegcode **van het land van inschrijving**.

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 symetrisch 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 lichten zijn verboden.

Bijkomende LED-verlichting en LED ampoules zijn toegelaten op voorwaarde dat:

- Ze toegelaten zijn door de wegcode in België.
- De LED-lampen moeten in originele optieken worden geïnstalleerd (maximum 2 LED-lampen per optiek).
- LED-bars zijn niet toegelaten.

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** (met hologram, behalve voor de sokken) of **FIA 8856-2018**.

D.1.3. Hoofd en hals beschermingsysteem (FHR)

Hans of Hybrid:

Alle info in verband met het HANS Systeem kan teruggevonden 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 II 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

D.2.1.1.1 Vanaf periode F tem J2:

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 deurafstandhouders die voldoen aan Appendix II van Appendix K. Deze eisen zijn minima en kunnen worden aangevuld met aanvullende versterkingen overeenkomstig de tekeningen in Appendix II van Appendix K.

D.2.1.1.2 Vanaf periode K:

De minimumspecificatie is een Safety Cage die voldoet aan tekening K-8, K-9 of K-10 van Appendix K met bovendien:

- Een diagonaal in de hoofdbeugel, keuze uit tekening K-13, K-14 of K-28
- Een diagonaal in de achterafsteuning, keuze uit tekening K-11, K-27 of K61 met K-21
- Een dakversteving, keuze uit tekening K-19, K20 of K-21 met K-61
- Deurverstevingen, keuze uit tekening K-15A, K-16, K-17 en K-18
- Een raamstijl versteving conform tekening K-22

Rolkooien gehomologeerd of gecertificeerd in de periode mogen behouden worden zonder wijzigingen, op voorwaarde dat de constructie, materialen en certificaat gemaakt zijn door de originele fabrikant.

Rolkooien gehomologeerd of gecertificeerd in de periode mogen worden gereproduceerd via het certificeringsproces.

Ze moeten evenwel uitgerust worden met een raamstijl versteving zoals aangeduid op tekening K-22 net als de deurverstevingen.

Het toevoegen van een horizontale bar om de gordels te bevestigen, een diagonaal (vrije oriëntatie) of deurverstevingen is toegelaten.

D.2.2 Afmetingen

Allen buizen met een cirkelvormige doorsnede zijn toegelaten.

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
	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 **koudgetrokken ongelegeerd koolstofstaal zonder las met een maximum van 0,3% Koolstof**, met een minimale treksterkte van 350 N/mm² is toegestaan.

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 achterafsteuning moet met ten minste twee bouten worden gedaan, behalve als ze worden gemonteerd zoals aangeduid op tekening K-60. 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 achterafsteuning 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.

Er moeten bouten, met zeskantkop of soortgelijk type, met een diameter van minimaal 8mm (minimale kwaliteit 8-8 volgens de ISO-normen) worden gebruikt. De moeren moeten zelfborgend zijn, "geremd" zijn of voorzien zijn van borgringen.

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

Deze bevestigingen zijn de minimale vereisten, het is toegelaten om het aantal bouten te verhogen.

In het geval dat demonteerbare verbindingen gebruikt worden, moet de constructie van de rolkooi voldoen aan een door de FIA goedgekeurd type – Zie tekening K-39 tem K-49 van Appendix K.

D.2.2. Kuipzetel

D.2.2.1 Vanaf de periode F tem I:

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**).

D.2.2.2 Vanaf periode J1:

Voor wagens van de periodes J1, J2, K, KC en KRC, moeten de stoelen verplicht gehomologeerd zijn volgens de FIA-norm 8855-1999 of 8862-2009 of 8855-2021. De verankeringen moeten conform zijn aan de eisen van de homologatie.

De zetelsteunen mogen uitsluitend op gelaste dwarsbalken rusten als deze zijn gehomologeerd. Anders moeten de dwarsbalken worden vastgeschroefd en conform zijn aan de tekening van de geldende Appendix J.

D.2.2.3 Montage, verankering en bevestiging

- Zetels conform aan de FIA-norm 8855-1999:
De zetels moeten gebruikt worden conform de instructies van de fabrikant van de zetel en de technische lijst nr 12.
Indien een kussen gebruikt wordt tussen de gehomologeerde zetel en de (co)piloot, mag deze maximaal 50mm zijn.
Vanaf 01/01/2027 zijn zetels conform aan de norm 8855-1999 verboden.
- Zetels conform aan FIA-norm 8855-2021 of 8862-2009
De zetels moeten gebruikt worden conform de instructies van de fabrikant van de zetel en de technische lijst nr 91 (en 40 respectievelijk).
Het gebruik van gehomologeerde zetelsteunen conform aan de technische lijst nr 91 (en 40 respectievelijk) is verplicht
Het gebruik van 1 enkele solide spacer, in staal of aluminiumlegering, van maximaal 20mm dik, is toegelaten op ieder individueel contactpunt tussen de verankeringen van de zetelsteunen en de zetelsteunen.
De zitpositie moet artikel 253-16.1.1 van Appendix J van de FIA respecteren.

De zetel moet gemonteerd worden op de steunen door middel van minstens vier (4) M8 bouten van een minimale kwaliteit van 10.9

De zetelsteunen moeten bevestigd worden ofwel:

- op de verankeringen voor de bevestiging van de zetels gebruikt op de originele auto
- direct op het koetswerk/chassis conform tekening 253-65 en de voorschriften van artikel 253-16.2 van Appendix J van de FIA.
- op de verankeringen voor de bevestiging van de zetels conform aan de tekening 253-65B en de voorschriften van artikel 253-16.2 van Appendix J van de FIA

- op de verankeringen voor de zetelsteunen gehomologeerd door de constructeur in Variant Option (in het geval dat de originele verankeringen mogen verwijderd worden).

De minimale dikte van de steunen en de tegenplaten is 3mm voor staal en 5mm voor lichtmetalen materialen (tenzij anders vermeld op de tekening).

Als een rail voor het verschuiven van de stoel wordt gebruikt, moet dit de rail zijn die oorspronkelijk is geleverd bij de gehomologeerde auto of bij de stoel.

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

D.2.3. Veiligheidsgordels

De installatie en het gebruik van 6-punts veiligheidsgordels, met geldige FIA-homologatie **8853-2016** (FIA Technische Lijst N°57) welke voldoen aan de FIA Appendix K zijn verplicht.

Een gordel moet worden gebruikt in de gehomologeerde configuratie, zonder wijzigingen of verwijdering van onderdelen, en in overeenstemming met de instructies van de fabrikant.

De lijst met gehomologeerde veiligheidsgordels is beschikbaar via de site: <https://www.fia.com/regulation/category/761> (FIA Technical List N°57).

Het is verboden om veiligheidsgordels aan de stoelen of hun steunen te bevestigen. Een veiligheidsgordel kan op de verankeringspunten van de standaardauto worden geïnstalleerd. De aanbevolen geometrische locaties voor de ankerpunten worden weergegeven op tekening K-63-K-67 (zie Appendix II van Bijlage K).

De schoudergordels moeten achteraan naar beneden gericht zijn en mogen niet zodanig worden gemonteerd dat ze een hoek van meer dan 45° ten opzichte van de horizontale lijn vormen, vanaf de bovenrand van de rugleuning, en het is raadzaam om de hoek niet groter te maken dan 10°.

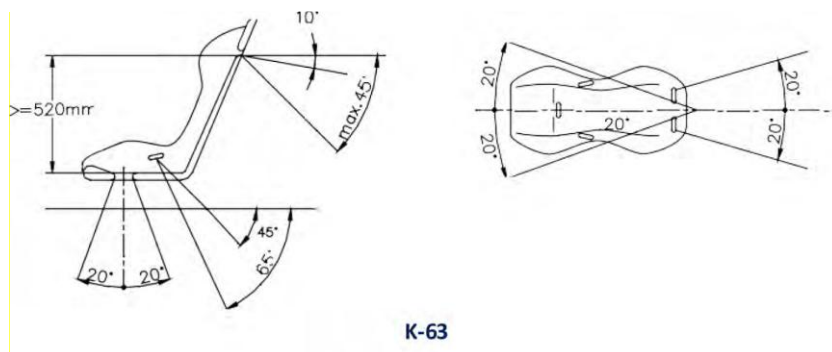
Indien montage op de standaardverankeringen voor de schoudergordels en/of gordel tussen de benen, niet mogelijk blijkt, dienen er nieuwe verankeringspunten op het koetswerk of het chassis te worden aangebracht, zo dicht mogelijk bij de as van de achterwielen voor de schouderbanden. De schouderbanden kunnen ook met een lus aan de rolkooi of aan een verstevigingsbalk worden bevestigd, en ook aan de bovenste verankeringspunten van de achterste gordels, of rustend op of bevestigd aan een versteviging die dwars tussen de achterafsteuning (zie Tekeningen K5 of K6) of op de dwarsbuisversterkingen volgens Tekeningen K-25 en K-32.

Deze dwarsversteviging moet een buis zijn van minimaal 38 mm x 2,5 mm of 40 mm x 2 mm in koudgetrokken koolstofstaal zonder lassen, met een minimale treksterkte van 350 N/mm². De hoogte van deze versteviging moet zodanig zijn dat de schoudergordels, naar achteren gericht, in een hoek van 10° tot 45° ten opzichte van de horizontale lijn naar beneden wijzen, gerekend vanaf de bovenrand van de rugleuning. Een hoek van 10° wordt aanbevolen.

Het bevestigen van de gordels met een lus is toegestaan, evenals met een bout, maar in het laatste geval moet er voor elk verankeringspunt een inzetstuk worden gelast (zie tekening K-64 voor de afmetingen). Deze inzetstukken moeten in de versteviging worden geplaatst en de gordels moeten hieraan worden bevestigd met bouten M12 8.8 of 7/16 UNF.

Elk verankeringspunt moet een belasting van 1470 daN kunnen weerstaan, of 720 daN voor gordel tussen de benen. Bij een verankering voor twee gordels (verboden voor schoudergordels), moet de beschouwde belasting gelijk zijn aan de som van de twee vereiste belastingen. Voor elk nieuw te creëren verankeringspunt wordt een stalen verstevigingsplaat met een oppervlakte van minimaal 40 cm² en een dikte van minimaal 3 mm gebruikt.

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

Een stroom/spanningsverbreker is verplicht.

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.

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 trekooog en/of band zijn verplicht en moeten:

- Voor een oog, stevig zijn, gemaakt uit staal, onbreekbaar en een dikte van 5 mm. Het oog moet 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.

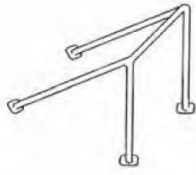
Bovendien dient de precieze plaats van deze trekogen aangeduid te worden door een pijl in een contrasterende kleur.

E/ GOEDKEURING

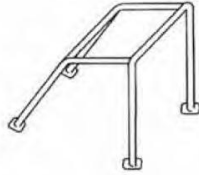
Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 27/01/2025

Visa nummer: **T01 – BRCH/B25**

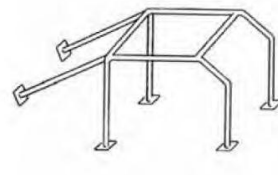
Appendix 1: Veiligheidsstructuur : Minimale tekeningen in Appendix K



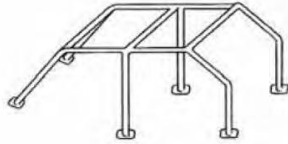
K-1



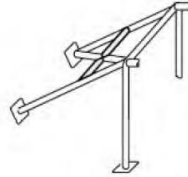
K-2



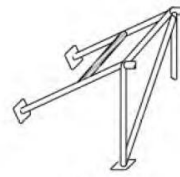
K-3



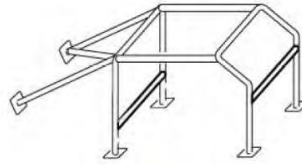
K-4



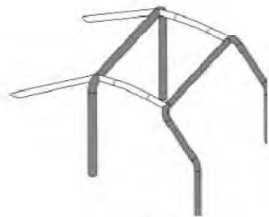
K-5



K-6



K-7



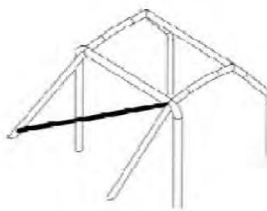
K-8



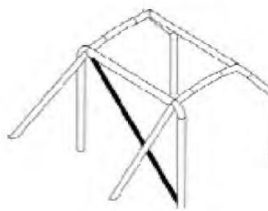
K-9



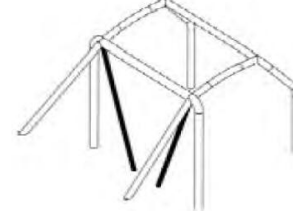
K-10



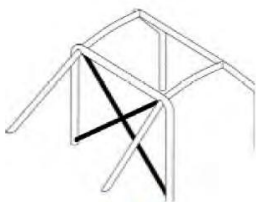
K-11



K-12



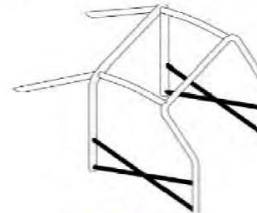
K-13



K-14



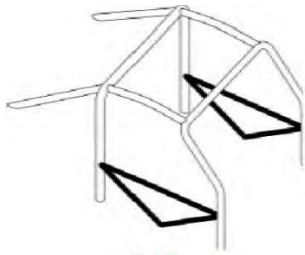
K-15



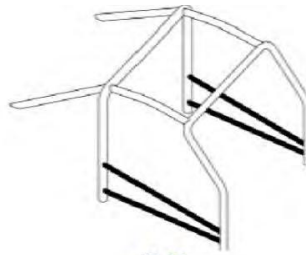
K-16



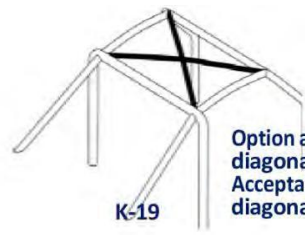
K-15 A



K-17

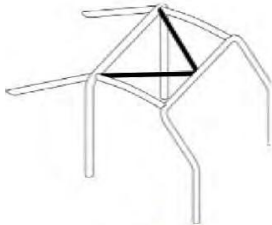


K-18



K-19

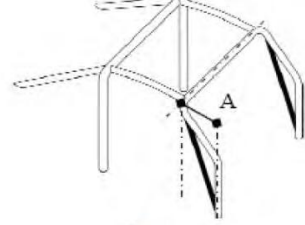
Option acceptable: 1 seule diagonale
Acceptable option: just 1 diagonal



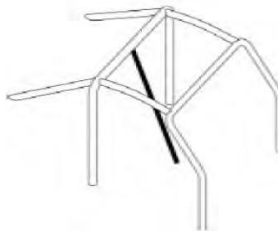
K-20



K-21



K-22

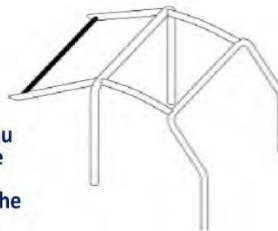


K-23



K-24

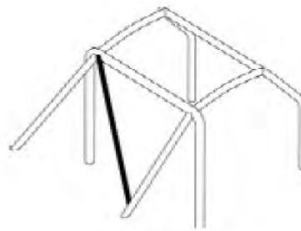
Cette connexion peut être au niveau de l'entretoise de portière
This connection may be at the level of the doorbar



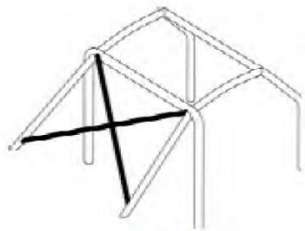
K-25



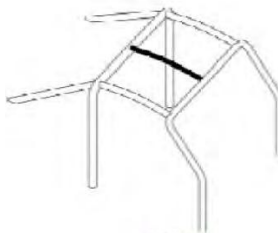
K-26



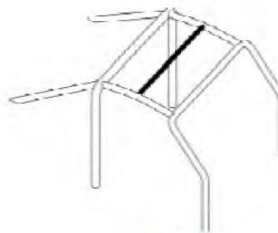
K-27



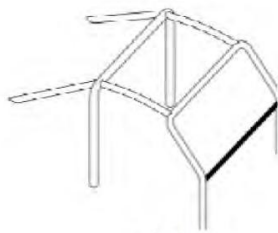
K-28



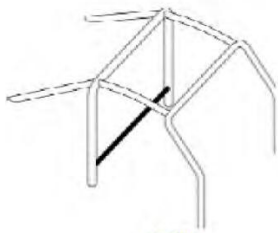
K-29



K-30



K-31



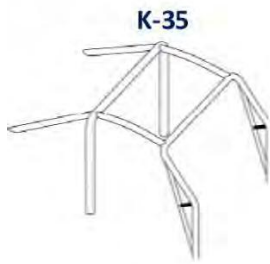
K-32



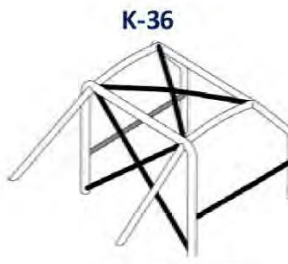
K-33



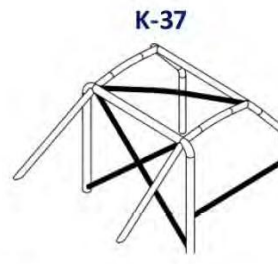
K-34



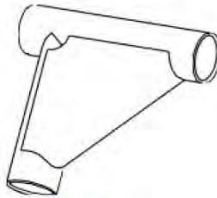
K-35



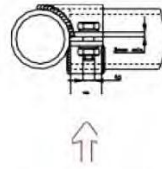
K-36



K-37

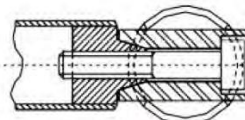
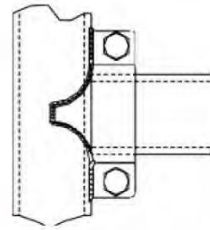


K-38

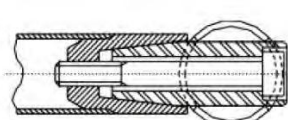


Direction d'application de la charge
Direction of applied load

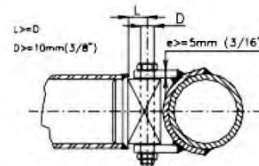
K-39



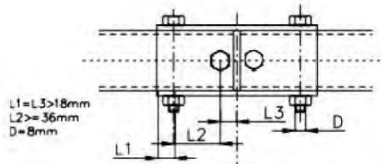
K-40



K-41



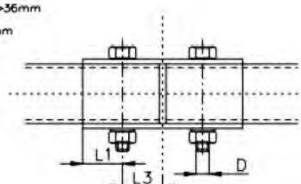
K-42



$L1 = L3 > 18\text{mm}$
 $L2 \geq 36\text{mm}$
 $D = 8\text{mm}$

K-43

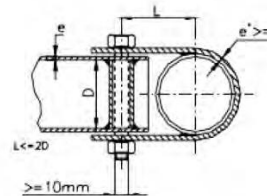
$L1 = L3 > 36\text{mm}$
 $D = 10\text{mm}$



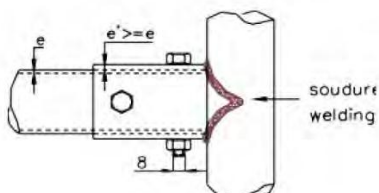
K-44

L doit être minimum
La largeur de la patte doit
être d'au moins 25mm

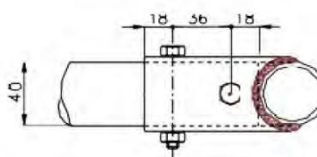
L must be minimum
The clamp width must
be at least 25mm



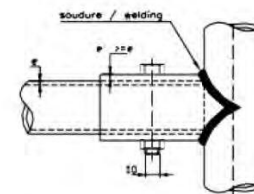
K-45



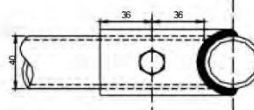
soudure / welding



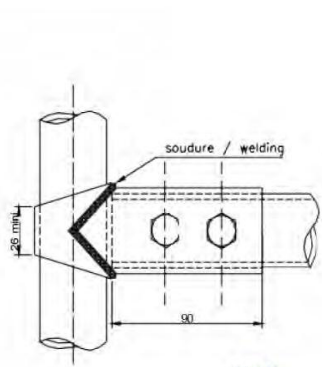
K-46



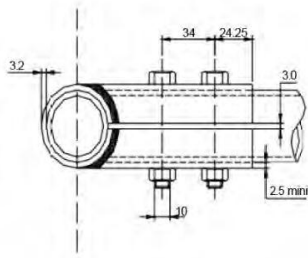
Dessin / Drawing N° 253-35



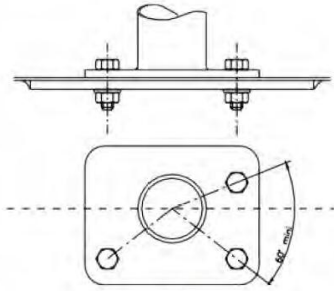
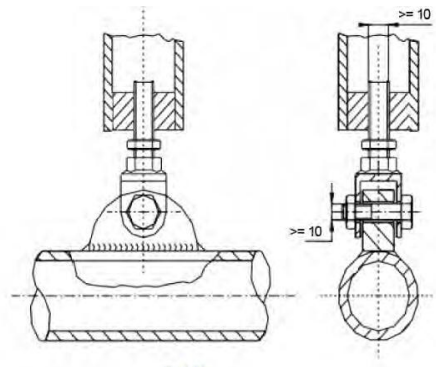
K-47



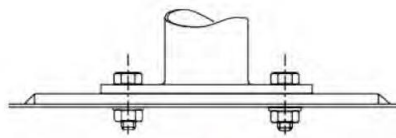
K-48



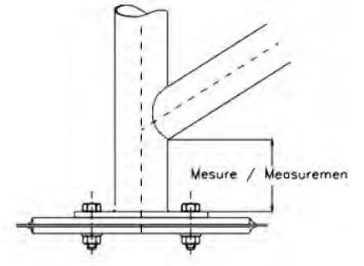
K-49



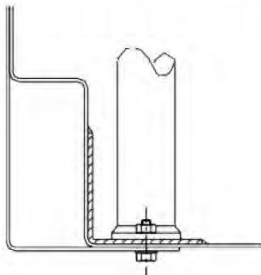
K-52



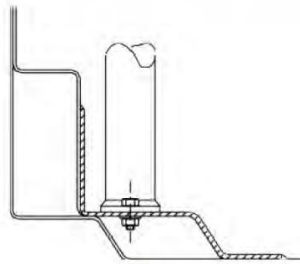
K-53



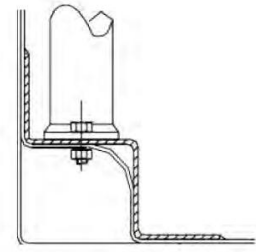
K-54



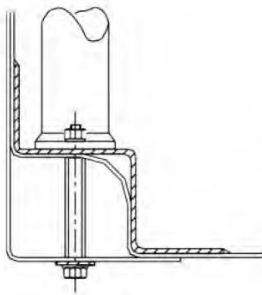
K-55



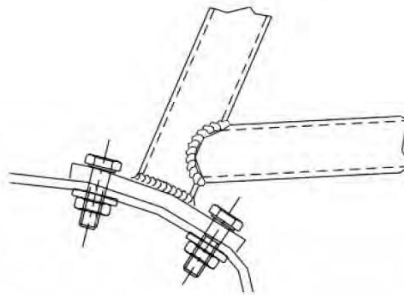
K-56



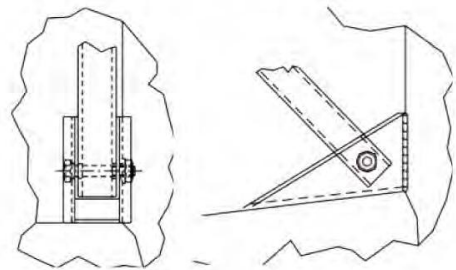
K-57



K-58



K-59



K-60