



Belgian Rally Championship

Technisch reglement 2026

“Groep M”

A/ ALGEMEENHEDEN

De bemanning is verantwoordelijk voor het bewijzen van de conformiteit van zijn wagen. Voor de groep M mogen de technische gegevens van de fabrikant of alle andere officiële gegevens van de sportieve overheid aangewend worden.

De groep M is toegankelijk voor “Toerisme” wagens, in het bezit van minimum 4 zitplaatsen en het vervoeren van passagiers is gedefinieerd volgens de voorgeschreven normen door de Internationale Automobiel Federatie (FIA).

In het geval van wagens van de groep M, zal een technisch dossier opgemaakt worden. De wagens moeten conform blijven aan hun gele boekje van pre keuring en aan hun technisch nationaal paspoort (NTP) opgemaakt door RACB Sport (NTP alleen voor wagen die in M CUP rijden).

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 M, en dit zonder kennisgeving.

Elke wijziging die niet uitdrukkelijk door dit reglement is toegestaan, is verboden.
Een toegestane wijziging mag niet leiden tot een ongeoorloofde wijziging.

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

Het ontbreken van het gele boekje of het RACB M Cup technisch paspoort (voor de betreffende wagens) van het competitievoertuig gedurende de technische keuring, kan de startweigering tot gevolg hebben. Het opzettelijk vervalsen van het document zal, als dusdanig, beschouwd worden als fraude en zal dus kunnen bestraft worden door een geldboete van 150 euro.

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 251, 252 en 253 van Bijlage J FIA 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, contramoer, enz.)

De volgende materialen zijn verboden: magnesium, keramiek en titanium (behalve indien origineel voorzien).

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.

De wagens moeten strikte seriewagens zijn, en identificeerbaar door de gegevens duidelijk omschreven in de homologatiefiche, het Technische Paspoort van RACB Sport of de respectievelijke technische reglementen.

C/ TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

ARTIKEL C.1: DEFINITIE – OMSCHRIJVING

Toerisme wagens al of niet gehomologeerd door de FIA, en waarvan dat de motor, de versnellingsbak, de transmissie of de remmen verschillend zijn van de commerciële versies of gehomologeerde versie.

• Toegelaten zijn tweewiel aangedreven wagens:

- Met atmosferische motor beperkt tot 3600 cm³
- Druk gevulde motor beperkt tot 1600 cm³ nominaal voor benzinemotoren (mits voorlegging en goedkeuring van het technisch dossier door RACB Sport)
- Druk gevulde motor beperkt tot 2000 cm³ nominaal voor dieselmotoren (mits voorlegging en goedkeuring van het technisch dossier door RACB Sport)

Het aantal cilinders is beperkt tot zes (6).

Een wagen waarvan een variant van het model is gehomologeerd in Rally4-Rally5-Rally6 is verboden in Groep M.

Elke afwijking van deze vereisten moet ten minste 3 weken voor aanvang van de wedstrijd schriftelijk worden aangevraagd bij RACB Sport (rally@racb.com).

ARTIKEL C.2: CILINDERINHOUD KLASSEN

M13: Cilinderinhoud tot en met 1400 cm³

M14: Cilinderinhoud meer dan 1401 cm³ tot en met 1600 cm³

M15: Cilinderinhoud meer dan 1601 cm³ tot en met 2000 cm³

M16: Cilinderinhoud meer dan 2001 cm³ tot en met 3600 cm³

In het geval van een druk gevulde motor, wordt de nominale cilinderinhoud gecorrigeerd met een coëfficiënt 1,7 voor de benzinemotoren en een coëfficiënt 1,5 voor dieselmotoren en moet de wagen geklasseerd worden volgens dit fictief volume.

ARTIKEL C.3: GEWICHT

De wagens zijn onderworpen aan een minimumgewicht volgens onderstaande schaal in functie van de gecorrigeerde cilinderinhoud:

				Wagens gehomologeerd tem 31/12/1992	Wagens gehomologeerd vanaf 01/01/1993 tem 31/12/2000	Voitures homologuées à partir du 01/01/2001
Tot			1400 cm ³	725 kg	840 kg	900 kg
Van	1401 cm ³	tot	1600 cm ³	805 kg	920 kg	980 kg
Van	1601 cm ³	tot	2000 cm ³	885 kg	1000 kg	1060 kg
Van	2001 cm ³	tot	2500 cm ³	965 kg	1080 kg	1100 kg
Van	2501 cm ³	tot	3000 cm ³	1045 kg	1150 kg	1160 kg
Van	3001 cm ³	tot	3600 cm ³	1125 kg	1230 kg	1230 kg

Dit is het reële gewicht van de wagen (zonder piloot noch copiloot en hun persoonlijke uitrusting (inbegrepen helm en "Frontal Head Restraint" system), met maximum één reservewiel. In geval zich 2 reservewielen in de wagen bevinden, zal het tweede verwijderd worden vóór de weging.

Op ieder ogenblik van de meeting, mag een wagen niet minder wegen dan het minimumgewicht.

In geval van twijfel kunnen de Technische Commissarissen al de reservoirs gevuld met consumeerbare vloeistoffen ledigen om het gewicht te controleren. (Benzine, ruitensproeier en koplampsproeiers)

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 Bijlage J FIA « Algemene Voorschriften ».

Het is toegestaan de wagen op minimumgewicht te brengen door één of meerdere ballasten op voorwaarde dat het gaat om massieve blokken, bevestigd door gebruik te maken van gereedschap, gemakkelijk te verzegelen, geplaatst op de vloer van de cockpit, zichtbaar en verzegeld door de Technische Commissarissen op vraag van de bemanning voor de start van de proef.

ARTIKEL C.4: TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

C.4.1 MOTOR

C.4.1.1 Toegestane types van motor

De vervanging van een atmosferische motor door een druk gevulde motor (turbo, compressor) is niet toegestaan, maar het omgekeerde wel.

Het aantal cilinders moet overeenkomen met het aantal cilinders van een motor gehomologeerd voor het betreffende chassis.

Het gebruik van een andere motor 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 elektronische motormanagement mag worden vervangen of gewijzigd (ontsteking injectie).

De preparatie van de motor moet zich bevinden binnen de beperkingen van het huidige geldende artikel 255-5.1 Bijlage J FIA (Groep A).

C.4.1.3 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.4.1.4 Koeling

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

Geen enkele restrictie wordt opgelegd aan de thermostaat.

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

Koelwater recuperatie is toegestaan.

De radiatorstop mag vergrendeld worden.

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

C.4.1.5 Luchtfilter

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

Het is mogelijk een deel van het tussenschot uit te snijden, gesitueerd in de motorruimte voor de installatie van een of meerdere luchtfilters, of om lucht aan te zuigen. Echter, moeten deze uitsnijdingen zich strikt beperken tot het nodige gedeelte van deze montage (zie tekening 255-6 groep A).

C.4.1.6 Smering

Het principe van smering moet behouden blijven.

Radiator, warmtewisselaar olie-water, buizen, thermostaat zijn vrij, zonder wijziging van het koetswerk.

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

Als het smeringsstelsel een open carter beluchting voorziet, moet deze op volgende wijze uitgerust worden, zodat de residu olie afvloeit in een olietank 'catchtank'. Deze tank zal van doorzichtig plastic materiaal zijn of zal een doorzichtig venster bevatten.

Het is mogelijk een lucht/olie separator/afscheider te plaatsen buiten de motor (inhoud maximum 1 liter), volgens tekening 255-3. De olie mag enkel afvloeien van de tank naar de motor door de zwaartekracht.

C.4.1.7 Uitlaatsysteem

Vrij, 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 bevinden binnen de omtrek van de wagen, op minder dan 10 cm van deze omtrek, en verticaal achter het middelpunt van de wielbasis.
Kleppen bedient door het toerental van de motor zijn verboden als ook elk gelijkaardig systeem dat de geometrie van de uitlaat verandert.

C.4.2 TRANSMISSIE, AANDRIJVING

C.4.2.1 Koppeling

De koppeling is vrij, alsook zijn krachtoverbrenging.
Het vliegwiel mag gewijzigd worden, op voorwaarde dat men steeds het originele kan herkennen.
Het vliegwiel mag vervangen worden door een andere, enkel en alleen als het originele vervaardigd is uit twee delen.

C.4.2.2 Versnellingsbak

Maximum 6 versnellingen vooruit + één achteruit.

De bediening van de versnellingsbak moet manueel en louter mechanisch zijn van het type H of sequentieel.

Zijn ten strengste verboden:

- Elk systeem dat het schakelen vergemakkelijkt door een actie op de koppeling, bij het hanteren van de versnellingspook.
- Elk vervangend systeem, zelfs gedeeltelijk, welke de inspanning van de piloot beïnvloed bij het schakelen (namelijk het servomechanisme welke de schakelvorken bedienen, hydraulisch, pneumatisch, elektrisch, enz.).

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

C.4.2.3 Differentieel

De transmissie is vrij, maar de methode van aandrijving moet origineel blijven.
Een voorwielaandrijving blijft een voorwielaandrijving, een achterwielaandrijving blijft een achterwielaandrijving. Vierwielaandrijving is verboden.
Het gebruik van een mechanische differentieel met beperkte glijding, type 'limited slip differential' is toegestaan.
Het is eveneens toegestaan de originele differentieel te blokkeren.
Het gebruik van een actief differentieel, t.t.z elk systeem dat direct handelt op de instellingen van de differentieel (voorspanning, druk,...), is verboden voor alle tweewiel aangedreven wagens.

C.4.2.4 Aandrijfassen

Vrij.

C.4.3 OPHANGING

De originele bevestigingspunten en bestanddelen van de ophanging moeten behouden worden, behalve als anders gehomologeerd of zoals hieronder toegelaten.

C.4.3.1 Verstevingingstangen (veerpootbrug)

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

C.4.3.2 Stabilisatiestangen

Stabilisatiestangen zijn vrij, mogen vervangen of verwijderd worden, op voorwaarde dat hun bevestigingspunten met het chassis onveranderd blijven.

C.4.3.3 Gewrichten

De soepele gewrichten mogen vervangen worden door metalen gewrichten (ex. uniball) indien de bevestigingspunten en het type gerespecteerd worden. (Niet regelbare gewrichten blijven niet regelbaar).

C.4.3.4 Schokdemper

Vrij, in zoverre dat hun aantal, hun type (telescopisch, arm, enz.), hun werkingsprincipe (hydraulisch, frictie, mixt, enz.) en de ankerpunten behouden blijven.

De schokdemper reservoirs mogen bevestigd worden aan het niet gewijzigde wagenkoetswerk.

In geval van vervanging van een onderdeel van de McPherson ophanging of een ophanging werkend op identieke wijze, zal het nodig zijn het volledig telescopisch onderdeel te vervangen, de nieuwe onderdelen moeten mechanisch identiek zijn aan het originele en moeten dezelfde ankerpunten hebben.

De bovenste punten van de Mc Pherson ophanging zijn vrij, rekening houdend met de originele bevestiging op het koetswerk welke niet gewijzigd mag worden. Op voorwaarde dat de nieuwe bovenste bevestigingsplaat de originele bevestiging respecteert, is het toegestaan het aantal bevestigingspunten van deze te vergroten.

C.4.3.5 Veren

Als de voornaamste veer bestaat uit een torsiestang, of één of meerdere bladen, is het toegestaan deze te vervangen door een spiraalvormige veer rondom de schokbreker, op voorwaarde dat de plaatsing van het gewrichtspunt van deze met het koetswerk of chassis onveranderd blijft.

De veerschotels mogen regelbaar zijn, als het regelend deel onderdeel is van de schotel, en zich onderscheid van andere originele onderdelen van de ophanging en het chassis (mogen ze weggenomen worden).

De lengte van de spiraalvormige veer, het aantal spiralen, de diameter van de draad, de buiten diameter, en het type van veer (progressief of niet) en de vorm van de veerschotels zijn vrij. Het aantal veren en veerschotels is vrij op voorwaarde dat de veren in serie gemonteerd worden. De lengte van de hulpveren is vrij, als ook de breedte, dikte en verticale kromming.

C.4.4 WIELEN EN BANDEN

C.4.4.1 Wielen

De volledige wielen zijn vrij op voorwaarde dat ze zich in het originele koetswerk kunnen plaatsen, d.w.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.

De bevestiging van de wielen door middel van bouten mag vrij vervangen worden door een bevestiging door middel van draadstang en moer, op voorwaarde dat het aantal ankerpunten en de draaddiameter behouden blijft.

De diameter van de velg is vrij maar mag 18" niet overschrijden, de maximum breedte van het geheel velg/band is 9".

Lucht extractors op de wielen zijn verboden.

C.4.4.2 Banden

De banden moeten een weghomologatie (DOT of E) hebben of FIA gekeurd zijn of moeten conform zijn aan Appendix V van het geldend sportief reglement van de regionale FIA Rally's (Zie lijst met in aanmerking komende FIA asfalt banden).

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

- Enkel toegestaan op de banden die voldoen aan Appendix V van het huidig sportreglement voor FIA regionale Rally's (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 van de Rally ingediend worden bij de RACB.
- Tijdens de Rally kan de insnijding enkel gebeuren in het Servicepark.

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.

C.4.4.3 Reservewiel

Eén reservewiel is verplicht.

Een tweede reservewiel is toegelaten.

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

C.4.5 REMSYSTEEM

Schijven of trommels moeten op de originele plaats blijven.

Het remsysteem met gescheiden dubbel circuit moet behouden blijven zodanig dat 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 rem verdeelsysteem, moet de actie van het rempedaal zich minstens op twee wielen uitoefenen.

Het is toegelaten de hydraulische leidingen te vervangen door leidingen vanuit de luchtvaart. Als de soepele leidingen dienen vervangen te worden, moet dit gebeuren aan de hand van luchtvaart leidingen.

C.4.5.1 Remvoering

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

C.4.5.2 Servoremmen, remdrukregelaars, ABS

Mogen ontkoppeld of verwijderd worden.

Een druk regelmechanisme of begrenzer tussen de voorremmen en de achterremmen is toegelaten.

C.4.5.3 Remkoeling

Het is toegestaan de rem beschermplaten 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

Carbon of keramische remschijven zijn verboden.

Een middel voor het verwijderen van slijkafzetting op schijven en/of wielen mag toegevoegd worden.

C.4.5.5 Handrem

De nood/parking handrem is verplicht.

Het mechanisme voor de vergrendeling van de mechanische handrem mag ontkoppeld worden.

De mechanische handrem mag vervangen worden door een hydraulisch systeem, welke enkel de achterwielen bedient.

C.4.5.6 Remklauwen

Enkel originele remklauwen of gehomologeerd in groep A mogen gebruikt worden.

Eén enkele klauw per wiel is toegestaan. De doorsnede van elke zuiger van de remklauw moet cirkelvormig zijn. Het is toegestaan om een veer toe te voegen in de boring van de remklauw en de afdichtingsringen en stofmantels te vervangen.

C.4.6 STUURINRICHTING

Het is toegestaan een stuurbekrachtiging toe te voegen of te ontkoppelen.

Het stuurslot moet verplicht verwijderd worden.

C.4.7 KOETSWERK – CHASSIS

Het originele koetswerk moet behouden blijven, enkel volgende wijzigingen en deze volgens artikel 255-5.7 Bijlage J FIA (groep A) zijn toegestaan.

Het zijdelings profiel van de wagen moet bewaard blijven, gestroomlijnde onderdelen (spoilers) die niet opgenomen zijn in de fabrikantcatalogus, zijn verboden.

C.4.7.1 Vensters/ruiten

De voorruit moet goedgekeurd zijn voor weggebruik, hun stempel is rechtsgeldig.

De voorruit moet gemaakt zijn uit gelaagd glas.

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

De zijruiten mogen tevens in polycarbonaat (lexaan) zijn, met een minimum dikte van 5 mm.

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

Achterste bumpers: materiaal vrij. Het originele uitzicht moet bewaard blijven.

Voorste bumpers: Materiaal en vormgeving vrij, maar de omtrek van bovenaan gezien, voor het gedeelte dat zich boven de wielas bevindt, moet identiek blijven aan dat van de seriewagen. Een opening in de voorste bescherming mag zijn integriteit niet beïnvloeden.

C.4.7.4 Ventilatiesysteem

Een ventilatiesysteem bij middel van een dakluik type "Groep A" wordt toegelaten op voorwaarde dat volgende afmetingen gerespecteerd worden:

Maximumhoogte: 100 mm

Maximumbreedte: 500 mm

Plaatsing binnen het eerste derde van het dak

Scharnieren langs de achterzijde

C.4.7.5 Achteruitkijkspiegels

De 2 buitenste achteruitkijkspiegels, 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.4.7.6 Spatborden

Het materiaal gebruikt voor de spatborden is beperkt tot oorspronkelijk of glasvezel. De spatborden moeten over de wielen hangen zodat ze minstens het volledige bovenste gedeelte van het wiel bedekken. De spatborden moeten een geheel vormen met het koetswerk zonder onderbreking. De spatborden hebben geen voorlopig karakter en zijn stevig vastgemaakt. De definitie van een spatbord is deze volgens artikel 251-2.5.7 van Bijlage J FIA en behelst enkel het gedeelte "mantel van de carrosserie".

Geen enkele wijziging is toegelaten betreffende de wielkast en het koetswerk.

De breedte van het koetswerk ter hoogte van de spatborden mag aan elke zijde maximum met 50 mm worden verbreed t.o.v. de originele afmetingen. De aansluiting met de bumper moet worden verzekerd.

C.4.8 ELEKTRISCH SYSTEEM

De startermotor van de wagen, bediend door de piloot, 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 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 verstevigingsplaat van minimum 3 mm dikte en minstens 20 cm² oppervlakte onder de carrosserie plaat. De batterij moet afgedekt worden door een lekvrije plastieken 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 signalisatie toestellen moeten conform zijn aan de wegcode. Het merk van de verlichtingstoestellen is vrij.

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. Het is toegestaan het bedieningssysteem van intrekbare koplampen te wijzigen, als ook zijn energiebron. Er is volledige vrijheid, met betrekking tot bescherming van koplamp glazen, de reflector en de gloeilamp.

Maximaal zes extra koplampen zijn toegestaan, op voorwaarde dat alle koplampen die op de auto zijn gemonteerd het aantal van acht in totaal niet overschrijden (de positielichten niet meegerekend).

Het aantal koplampen en andere buitenlichten moet altijd even zijn.

De paren koplampen moeten symmetrisch zijn ten opzichte van de lengteas van de auto.

Ze mogen niet ingewerkt worden in het koetswerk.

Indien de originele mistlampen behouden blijven, worden deze aanzien als aanvullende koplampen.

Aanvullende verlichting:

- Ze mogen niet ingewerkt worden in het koetswerk.
- Ze mogen niet buiten de special stages worden gebruikt.
- Van voren gezien moeten ze zich volledig onder de onderrand van de voorruit bevinden.
- Ze moeten symmetrisch ten opzichte van de lengteas van de auto worden gemonteerd.
- De kappen en steunen mogen geen aerodynamisch effect hebben.
- De extra koplampen mogen geen scherpe randen of andere gevaren vertonen (naar het oordeel van de commissarissen).
- De extra koplampen mogen niet worden meegeteld bij het meten van de totale lengte en de vooroverhang.

Supplementaire koplampen met LED's zijn toegelaten indien:

- Deze toegelaten zijn door de Belgische wegcode
- Een officieel "E" code aanwezig is op de lamp (niet enkel een papieren etquette)
- Elke koplamp zal aangerekend worden als één enkele lamp ongeacht het aantal LED's dat deze lamp bezit
- Het is aan de deelnemer om de Europese homologatie vast te stellen

Indien de rally het gebruik van bijkomende lampen vereist, dienen deze gemonteerd te worden voor de wedstrijd ter controle tijdens de technische keuring.

D/ VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

ARTIKEL D.1. VEILIGHEID PILOTEN

D.1.1. Helmen

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

Ze moeten worden gebruikt in overeenstemming met de voorwaarden die zijn opgenomen in Bijlage L – Hoofdstuk III, Artikel 1.3 tot 1.7 van de geldende Internationale Sportcode van de FIA.

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 sokken) **of FIA 8856-2018**. Ze moeten worden gebruikt in overeenstemming met de voorwaarden die zijn opgenomen in Bijlage L – Hoofdstuk III, Artikel 2 van de geldende Internationale Sportcode van de FIA.

D.1.3. Hoofd en hals beschermstelsel (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 beschermstelsel (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-Artikel 3 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)

De montage van een veiligheidskooi conform aan artikel 253-8 van Appendix J van de FIA 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.

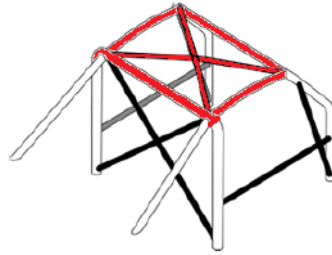
De noodzakelijke kenmerken van de veiligheidskooi zijn een constructie die ontworpen is voor het betreffende voertuig, met goede bevestigingen en een goed aansluit met het koetswerk. De buizen van de veiligheidskooi mogen geen vloeistoffen vervoeren.

Een veiligheidskooi mag geen andere functie uitvoeren dan zijn originele functie, en moet conform zijn aan artikel 253.8 van Appendix J van de FIA, inclusief de afmetingen van de buizen.

Het reglement "veiligheidskooi" is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site: www.fia.com

Alle buizen en versterkingen van het dak (in rood op tekening 253-68) moeten voorzien worden van de conforme bescherming volgens **FIA-norm 8857-2001 Type A** (Zie technische lijst FIA N° 23).

Elke bescherming dient zodanig vastgemaakt worden dat deze niet kan bewegen ten opzichte van de buis.



Dessin 253-68

D.2.2. Stoel

De installatie en het gebruik van de stoel, de steunen en de bevestigingen van de steunen, conform aan artikel 253-16 van Appendix J van de FIA is verplicht.

De stoel moet verplicht van het type competitie kuipzetel zijn, gehomologeerd FIA (**norm 8855-1999 of 8862-2009 of FIA 8855-2021**) en mag niet gewijzigd worden.

De vervaldatum van de zetel staat op het verplichte etiket.

De stoelen moeten zich vóór de hoofdrolbeugel bevinden (zie Art. 253-8).

- 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 gehomologeerd 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 montage van de zetel moet gebeuren door minstens vier (4) bouten M8 met 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.

De lijst van gehomologeerde stoelen is beschikbaar via de site:

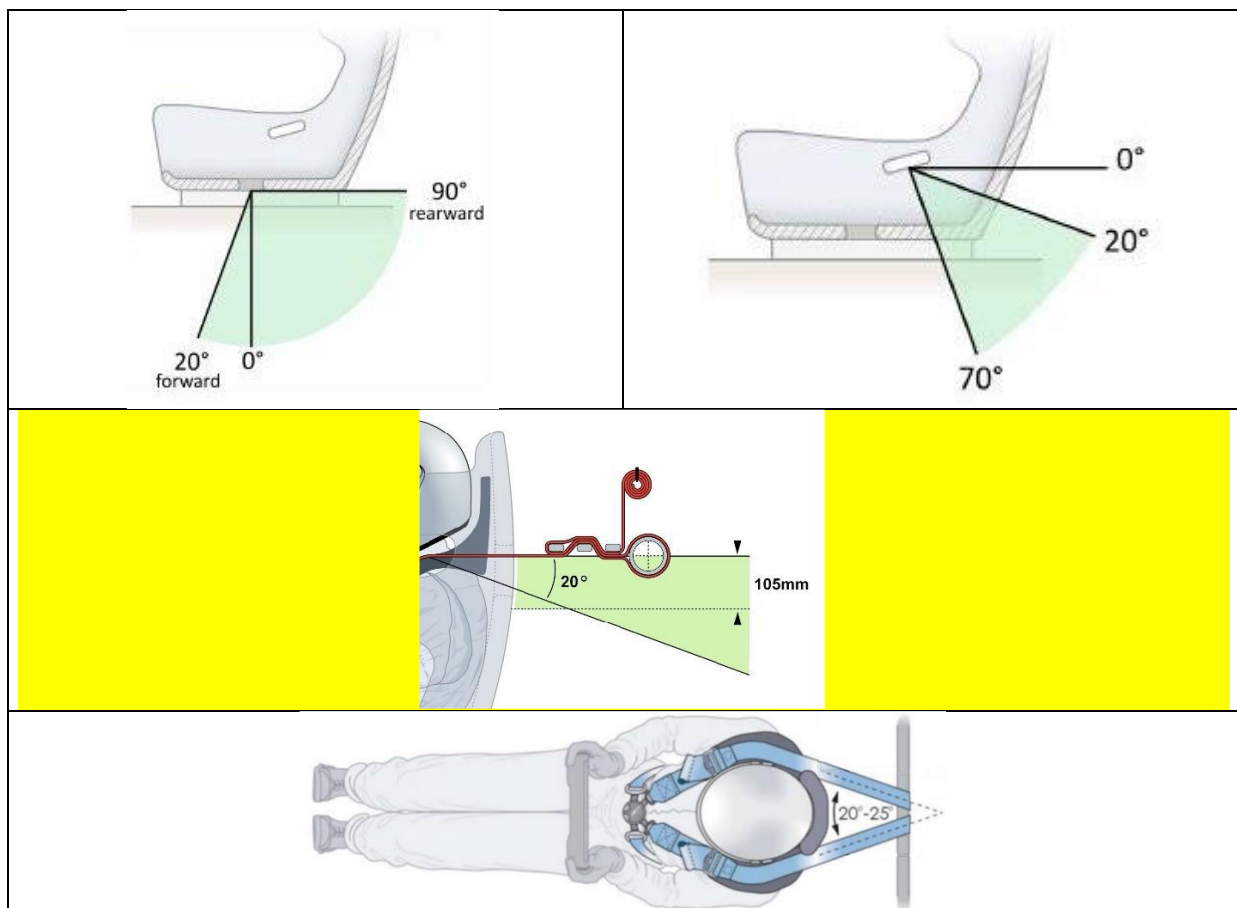
www.fia.com/regulation/category/761 (FIA Technical List N°12 voor norm FIA 8855-1999, TL N°40 voor norm FIA 8862-2009, en TL N°91 voor norm FIA 8855-2021).

D.2.3. Veiligheidsgordels

De installatie en het gebruik van gordels conform aan artikel 253-6 van Appendix J van de FIA is verplicht.

6-punten veiligheidsgordels, FIA 8853-2016 gehomologeerd welke voldoen aan artikel 253-6 Bijlage J FIA zijn verplicht en mogen de geldigheidsdatum niet overschrijden.

Veiligheidsgordels moeten voldoen aan de installatievoorwaarden van artikel 253-6.2 van FIA Appendix J, inclusief de hoeken die gevormd worden door de gordels.



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

De installatie van een manueel blusapparaat en van een automatisch blussysteem conform aan artikel 253-7 van Appendix J van de FIA is verplicht.

Elke wagen moet uitgerust zijn met een automatisch blussysteem (met een minimum hoeveelheid blusmiddel van 3 kg) en een of twee handblusapparaten (met een minimum hoeveelheid blusmiddel van 2 kg), waarvan de specificaties voldoen aan artikel 253-7 Bijlage J FIA

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 brandblusser van de FIA gehomologeerd brandblussysteem moet worden vastgezet door minimum twee metalen riemen, vergrendeld met behulp van schroeven, en moeten een vertraging van 25 G kunnen weerstaan.

Het manuele brandblusapparaat moet goed beschermd worden. Zijn bevestigingen moeten een vertraging van 25 G kunnen weerstaan. Enkel metalen sluitingen met snelle ontkoppeling en met minimum twee metalen riemen zijn toegelaten.

De piloot en copiloot, zittend en vastgesnoerd in de zetel, moet zijn automatisch blusapparaat kunnen activeren.

Anti-torpedo tabs zijn verplichtend voor elk blusapparaat.

D.2.5. Stroom- Spanningsverbreker

De installatie van een stroomverbreker conform aan artikel 253-13 van Appendix J van de FIA is verplicht.

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

De verbreker moet een vonkvrij model zijn, en moet bediend kunnen worden van binnen 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 stevig transparant materiaal met een minimum dikte van 5 mm (type Lexan 400 is aangeraden).

D.2.7. Brandstoftank

De originele brandstoftank en de vulling mogen gebruikt worden.

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.

Andere brandstoftanken, gebouwd voor deze doeleinde, kunnen eventueel aanvaard worden, mits deze gevuld zijn met schuimrubber, en dat een druktestattest kan voorgelegd worden door een erkend organisme.

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 inklemsysteem.

De aanduiding van het brandstofniveau moet bij voorkeur gebeuren door een interne indicator. Een uitwendige aanduiding door middel van een transparante slang of buisje is verboden tenzij deze volledig beschermd is door een metalen protectie en bevestigd door middel van een werktuig. Deze protectie zal uitgevoerd worden door materiaal met een minimum dikte van 2mm en ten minste 40 mm van deze aanduiding gelegen. Deze protectie kan eventueel voorzien worden van een “venster” van maximum 15 mm breed. De RACB behoudt zich het recht om een brandstoftank te weigeren indien deze protectie als onvoldoende beschouwd wordt.

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 27/01/2026
Visa nummer : T01-BRCM/B26