



Belgian Historic Rally Championship

Technisch reglement 2020

A/ ALGEMEENHEDEN

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

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

De wagens die in het bezit zijn van Nationaal Technisch Paspoort RACB Klasse H, maar die niet conform zijn aan de prescripties van dit reglement, mogen deelnemen aan de Groep M op voorwaarde dat zij de PTN respecteren.

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

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

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

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

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

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

B/ MODIFICATIES & TOEVOEGINGEN Toegestaan of verplicht

De geldende artikelen van FIA Bijlage K en tevens Appendix J in periode voor de wagens van de periode J1 (Appendix J van 1985) en J2 (Appendix J van 1990) blijven van toepassing, maar de artikelen van dit huidig reglement zijn doorslaggevend.

Iedere bout, moer of schroef van de wagen, mag vervangen worden door gelijk welke bout, moer of schroef, op voorwaarde dat deze behoort tot dezelfde materiaal familie, van dezelfde diameter als het origineel onderdeel is en gelijk welk blokkeermethode bevat (rondsel, contra moer, enz.)

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

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

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

C/ TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

ARTIKEL C.1: DEFINITIE – OMSCHRIJVING

ARTIKEL C.1.1: WAGENS DIE DEELNEMEN AAN HET KAMPIOENSCHAP

- “Historic” wagens FIA gehomologeerd en in het bezit zijn van een FIA HTP (Historiek Technisch Paspoort)
- “Historic” wagens voorzien van een RACB Sport Nationaal Technisch Paspoort (NTP).
- Wagens van de Gr. A, N & B van de periode J1 en J2
- Zie hieronder de verschillende Categorieën en Groepen
- *Echter zijn verboden, hieronder vermelde Gr. B-wagens vierwielaangedreven en/of voorzien van een drukgevulde motor, alsook tweezitters met centrale of achterliggende motor. (Volgens Art 7.4.1 van de Appendix K)*

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 RACB (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: CATEGORIEN

ARTIKEL C.2.1: WAGENS IN HET BEZIT VAN EEN FIA HTP

Categorie 1 (CA1)

Wagens gebouwd tussen 1/1/1931 en 31/12/1957, de Toerisme wagens en de GT-wagens, gehomologeerd tussen 1/1/1958 en 31/12/1969.

A1	tot 1000 cm ³	(vóór 31/12/1961)
A2	van 1001 cm ³ tot 1600 cm ³	(vóór 31/12/1961)
A3	meer dan 1600 cm ³	(vóór 31/12/1961)
B1	tot 1000 cm ³	(na 31/12/1961)
B2	vanaf 1001 cm ³ tot 1300 cm ³	(na 31/12/1961)
B3	vanaf 1301 cm ³ tot 1600 cm ³	(na 31/12/1961)
B4	vanaf 1601 cm ³ tot 2000 cm ³	(na 31/12/1961)
B5	meer dan 2000 cm ³	(na 31/12/1961)

Categorie 2 (CA2)

Toerisme wagens (T), competitie toerisme wagens (CT), GT-wagens (GT) en de competitie GT-wagens (GTS) van Gr. 1, 2, 3 & 4, gehomologeerd tussen 1/1/1970 en 31/12/1975.

C0	minder dan 1150 cm ³
C1	vanaf 1150 cm ³ tot 1300 cm ³
C2	vanaf 1301 cm ³ tot 1600 cm ³
C3	vanaf 1601 cm ³ tot 2000 cm ³
C4	vanaf 2001 cm ³ tot 2500 cm ³
C5	meer dan 2500 cm ³

Categorie 3 (CA3)

Toerisme wagens (T), competitie Toerisme wagens (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-wagens (GTS) van Gr. 1, 2, 3 & 4, gehomologeerd tussen 1/1/1976 en 31/12/1981.

D0	minder dan 1150 cm ³
D1	van 1150 cm ³ tot 1300 cm ³
D2	van 1301 cm ³ tot 1600 cm ³
D3	van 1601 cm ³ tot 2000 cm ³
D4	meer dan 2000 cm ³

Categorie 4 (CA4)

Toerisme wagens (T), competitie Toerisme wagens (CT), GT-wagens (GT) en competitie GT-wagens (GTS) van Gr. A, B & N, gehomologeerd van 1/1/1982 tot 31/12/1985 (Periode J1) en de wagens van Gr. A, B & N gehomologeerd van 1/1/1986 tot 31/12/1990 (Periode J2).

E1	Gr A	tot 1300 cm ³
E2	Gr A	van 1301 cm ³ tot 1600 cm ³
E3	Gr A	van 1601 cm ³ tot 2000 cm ³
E4	Gr A	meer dan 2000 cm ³
E5	Gr B	tot 1600 cm ³
E6	Gr B	meer dan 1600 cm ³
E7	Gr N	tot 1600 cm ³
E8	Gr N	meer dan 1600 cm ³

Deelnemers in de Classe HC4 (J1 & J2) moeten voldoen aan de Reglementen van de FIA, hernomen in Appendix XI van de Appendix K. Moeten in het bezit zijn van hunhomologatiefiche.

Restrictor

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

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

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

Dit is de maximum diameter, ongeacht de temperatuur.

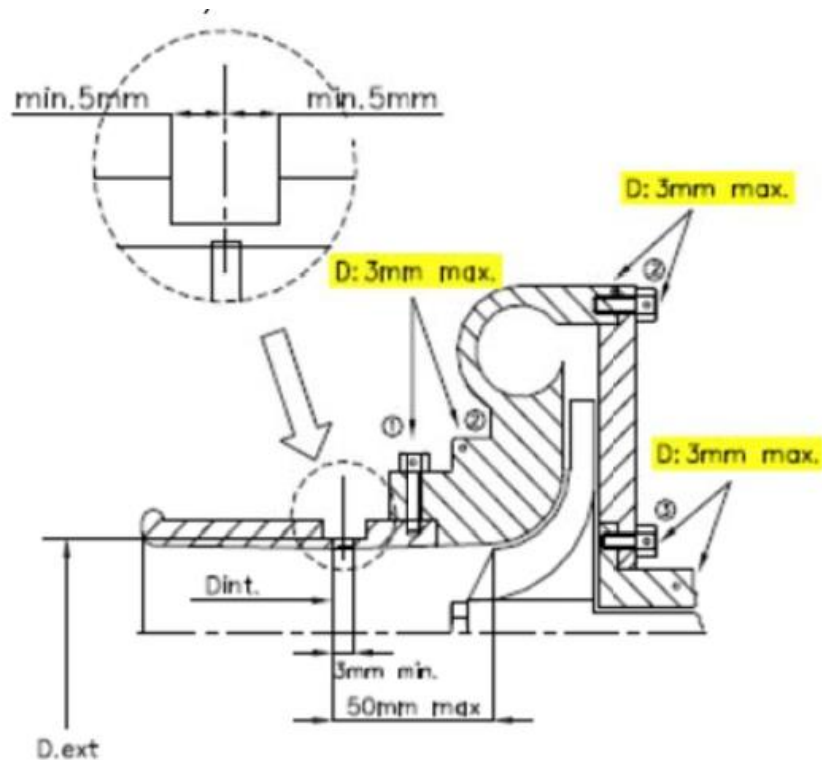
De buitendiameter ter hoogte van de restrictor bedraagt ma 42mm for Groep N en 44mm for Groep A en deze groef is min 5mm aan elke kant. Voor de bevestiging van de restrictor zijn minimum 2 bouten nodig, die volledig moeten verwijderd worden uit de restrictor of compressohuis om de restrictor te verwijderen.

“Naaldschroeven” 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 bevestigingbouten, restrictor, compressorhuis en turbinehuis (zie tekening beneden)



Cilinderinhoud

De cilinderinhoud voor drukgevlude motoren voor de periode J1, wordt verhoogd met coëfficiënt 1,4 en voor de periode J2 met 1,7

ARTIKEL C.2.2: WAGENS IN HET BEZIT VAN EEN RACB NTP / PTN

Categorie PTN

Toerisme wagens gebouwd tussen 1/1/1931 en 31/12/1957.

Toerisme wagens (T & CT) en GT-wagens (GT & GTS), gehomologeerd tussen 1/1/1958 en 31/12/1969.

Toerisme wagens (T & CT) en GT-wagens (GT & GTS) van Gr. 1, 2, 3 & 4, gehomologeerd tussen 1/1/1970 en 31/12/1975.

Toerisme wagens (T & CT) en GT-wagens (GT & GTS) van Gr. 1, 2, 3 & 4, gehomologeerd tussen 1/1/1976 en 31/12/1981.

En wagens in het bezit van een reeds opgesteld Nationaal Technisch Paspoort RACB Sport voor de Periode J1.

P1	tot 1300 cm ³
P2	van 1301 cm ³ tot 1600 cm ³
P3	van 1601 cm ³ tot 2000 cm ³
P4	van 2001 cm ³ tot 2500 cm ³
P5	boven 2500 cm ³

ARTIKEL C.3: GEWICHT

Op ieder ogenblik van de meeting, mag een wagen niet minder wegen dan het FIA gehomologeerde minimumgewicht of, indien het model niet gehomologeerd was, aan het minimumgewicht gegeven in de specificaties van de Periode. (Appendix 1 van de Appendix K)

Het minimumgewicht voor de wagens van Gr. A en B, is terug te vinden in Appendix J 1985 voor de Periode J1 en voor de wagens van Periode J2 in Appendix J 1990 en zal vermeerderd worden met 25 kg voor de huidige vereiste supplementaire veiligheidsuitrusting.

Het minimumgewicht voor de wagens van de Gr. N (J1 & J2) is terug te vinden in de FIA Homologatie Fiche van desbetreffende wagen, en vermeerderd met 25 Kg voor de huidige vereiste supplementaire veiligheidsuitrusting.

Het minimumgewicht wordt opgenomen in het FIA of nationaal technisch paspoort.

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.

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

Het gebruik van ballast is toegestaan volgens de voorwaarden voorzien door artikel 252-2.2 Bijlage J FIA « Algemene Voorschriften ». (Niet voor Gr. N)

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.

ARTIKEL C.4: Enkel voor voertuigen met 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.**

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 bovenzvlak 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.

C4.1.6 Luchtfilter

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

Het plaatsen van inlaattrompetten is toegestaan.

C.4.1.7 Lubrificatie, smering

Het principe van de originele smering moet behouden blijven.
Olieradiator, warmtewisselaar olie/water, buizen, zijn vrij, zonder wijziging van het koetswerk.
De montage van 'chicanes' in de oliecarter is toegelaten.

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

C.4.1.8 Uitlaatsysteem

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

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

Extra onderdelen voor de montage van de uitlaat zijn toegestaan.

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

C.4.2 TRANSMISSIE, AANDRIJVING

C.4.2.1 Koppeling

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

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

C.4.2.2 Versnellingsbak

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

C.4.2.3 Differentieel

De methode van aandrijving moet origineel blijven.

Het gebruik van een mechanisch differentieel met beperkte glijding, 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 Verstevingingstangen (veerpootbrug)

De verstevingingstangen 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 Schokbrekers

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 schokbreker met externe reservoirs zijn verboden.

C.4.3.5 Veren

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

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

C.4.4 WIELEN EN BANDEN

C.4.4.1 Wielen

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

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

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

Lucht extractors op de wielen is verboden.

C.4.4.2 Banden

De banden moeten voorzien zijn van een "E" of "DOT" merk. Het gebruik van 'slick' banden is verboden.

Banden met een markering, die ze verbieden te gebruiken op de openbare weg, of vermeld dat ze enkel voor competitie doeleinden mogen gebruikt worden, zijn verboden.

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 met lucht.

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 rembeschermpalen 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, rechts en links, zijn verplicht en hebben enkel de functie om achteruit te kijken. Ze moeten een reflecterende oppervlakte hebben van 90 cm² elk.

C.4.8 ELEKTRISCH SYSTEEM

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

C.4.8.1 Relais - Zekeringen

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

C.4.8.2 Batterij

Het merk 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 versterkingplaat 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. Ze mogen niet ingewerkt worden in het koetswerk. **Xenon & LED lichten zijn verboden.**

D/ VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

D.1. VEILIGHEID PILOTEN

D.1.1. Helmen

De helmen diene aan de FIA-normen te beantwoorden: zie www.fia.com/sport

Technische lijst Nr 25, 33, 41, 49 en 69.

D.1.2. Race kledij

De race kledij (race-overall, balaclava), alsook het lang ondergoed, sokken, schoenen en handschoenen moeten minimum voldoen aan de norm **FIA 8856-2000** (Technische lijst Nr 27) en de norm **FIA 8856-2018** (Technische lijst Nr 74).

De lijst van gehomologeerde race kledij is beschikbaar op de site: www.fia.com/sport

D.1.3. Frontaal hoofd en hals beschermstelsel (FHR)

Hans – Hybrid

Het frontaal hoofd en hals beschermstelsel (FHR), **is verplicht** voor alle RACB-wedstrijden.

De lijst van FIA goedgekeurde hoofd en hals beschermstelsel systemen (FHR) en helmen is op de technische lijst nr. 29 en 36 terug te vinden.

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

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

D.2. VEILIGHEID AAN BOORD

D.2.1. Veiligheidskooi (rolkooi)

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.

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

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 **8857-2001 type A** verplicht. (Zie Technical List Nb 23)

D.2.2. Minimum afmeting volgens FIA-bijlage VI van bijlage K artikel nummer 1.2.4

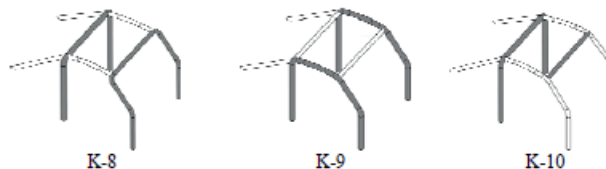
VERPLICHT voor rolkooien zonder ASN-certificaat of FIA-homologatie

Allen buizen met een cirelvormige doorsnede zijn toegeleden
Specificatie van de te gebruiken buizen

Minimale diameter (mm)	Minimale diameter (mm)	Te gebruiken plaats
Periode F-G2 (1962 ->1971)	Vanaf Periode H1 (de 1972 tot...)	
38 x 2,5 of 40 x 2,0	45 x 2,5 of 50 x 2,0	Hoofdbeugel of Laterale beugel volgens constructie Zie K-8, K-9, K-10
38 x 2,5 of 40 x 2,0	38 x 2,5 of 40 x 2,0	Laterale halve beugels en andere delen van de veiligheidskooi

Alleen staal is toegestaan

Voor het bepalen van de periode, dit is de datum vermeld op de homologatie fiche.



D.2.2. Stoel

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 8862/2009 ou 8862/2009**)

De geldigheid is beperkt tot 5 jaar of 10 jaar voor de nieuwe norm, beginnende van de fabricatie datum vermeld op het verplicht etiket. Een aanvullende verlenging van 2 jaar kan verleend worden door de fabrikant en moet vermeld worden door een aanvullend ticket. (**Norm 8855/199**)

De limiet datum voor de FIA-norm is aangeduid op de klever van de stoel (Not valid after ...)

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

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

De lijst van gehomologeerde stoelen is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site: www.fia.com/sport

Zie technische lijst Nr 12 en 40.

D.2.3. Veiligheidsgordels

Veiligheidsgordels, FIA gehomologeerd (**8853-98 en 8853-2016**) welke voldoen aan artikel 253-6 Bijlage J FIA zijn verplicht en mogen de geldigheidsdatum niet overschrijden.

De lijst met gehomologeerde veiligheidsgordels is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site: www.fia.com/sport

D.2.4. Blusapparaat

De manuele blusapparaten waarvan de specificaties voldoen aan artikel 253-7.3 Bijlage J FIA zijn verplicht. Een automatisch brandblussysteem volgens artikel 253-7.2 Bijlage J FIA is verplicht, in dit geval moet de piloot, zittend en ingesnoerd in de zetel, zijn blusapparaat kunnen activeren.

Bij een brandblussysteem is een anti torpedo systeem verplicht.

Let op!!! Voor FIA gehomologeerde brandblussers is enkel de fabrikant bevoegd voor inspecties en het opnieuw vullen van het toestel. Dealerlijsten zijn op aanvraag bij RACB of op de site van www.fia.com/sport.

De volgende informatie moet zichtbaar afgebeeld zijn op elke blusapparaat:

- Inhoud
- Type van product
- Gewicht of volume
- Datum van nazicht, deze 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.

Zie Technische Lijst Nr 16 en 52.

D.2.5. Stroom- Spanningsverbreker

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

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

D.2.6. Vensters/ruiten

De voorruit moet gemaakt zijn uit gelaagd glas.

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

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

D.2.7. Brandstoftank

Periode A (1905) tot E (1961)

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

Vanaf Periode F ('62)

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

De originele brandstoftank mag worden vervangen door minstens een door de FIA gehomologeerde FT3-tank – een rubberen zak – of FT3-1999-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, gewichtbesparing of versterkingen, 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 mag enkel gebeuren door een interne indicator. Een uitwendige aanduiding door middel van een transparante slang of buisje is verboden.

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

D.2.8. Trekogen

Een voorste en achterste trekoog zijn verplicht en moeten:

- Stevig zijn, gemaakt uit staal, onbreekbaar en een dikte van 5 mm.
- Afgerond zijn, zodat het de riemen van de marshals niet beschadigt of doorsnijdt.
- Stevig bevestigd zijn aan het chassis
- Zich bevinden binnen de omtrek van het koetswerk, gezien van boven.
- Gemakkelijk herkenbaar zijn en geschilderd zijn in geel, oranje of rood.
- Het trekken van de wagen toelaten.

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

E/ GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 19 / 02 / 2020
Nummer visa: T01-RHI/B20

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

Wagens van de Période J1 (Appendix J van 1985)

Specifiek voor de wagens van Gr. A

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

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

Wagens van de Période J2 (Appendix J van 1990)

Specifiek voor de wagens van Gr. A

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

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