



## Historic Belgian Rally Championship Youngtimer Belgian Rally Championship

### Règlement Technique 2025

#### A/ GENERALITES

Il appartient à l'équipage de faire la preuve de la conformité du véhicule. Pour le Historic & Youngtimer Belgian Championship, le passeport FIA (PTH) avec la fiche d'homologation correspondante ou le passeport technique national historique (PTN) doit accompagner le véhicule de la période A à I inclus. Pour le Historic & Youngtimer Belgian Championship, les véhicules de la période J1 à K inclus, doivent être conformes à leur fiche d'homologation FIA ou leur passeport technique national historique (PTN).

**Les voitures 4-roues motrices doivent rester conformes à leur fiche d'homologation.**

Les voitures homologuées avant le 01/01/2001 ou possédant déjà un Passeport Technique National RACB Group H, mais qui ne sont pas conforme aux prescriptions de ce règlement, peuvent participer en Groupe M à condition de respecter ledit Passeport et le règlement technique Groupe M, y compris les requis de sécurité du règlement Groupe M (dont un arceau conforme aux prescriptions de l'Annexe J de la FIA).

Sont acceptées les voitures de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT), de Grand Tourisme de Compétition (GTS) homologuées par la FIA en Groupes 1, 2, 3 et 4.

Sont également acceptés, les voitures homologuées par la FIA en Groupe N, A et B de la Période J1 (1982 – 1987), J2 (1988 – 1992) et K (1993-2000), excepté les véhicules du Groupe B suivant l'article 1.4 de l'Annexe VI de l'Annexe K FIA.

Les voitures belges doivent rester conformes à leur carnet jaune de pré-contrôle et à la législation routière.

Un véhicule jugé trop dangereux par sa puissance ou sa construction et/ou sa modification sera interdite d'inscription et de participation à la compétition, et ce sans préavis.

Toutes modifications, ne correspondant pas à l'esprit du règlement, même si elles ne sont pas explicitement interdites, ou augmentant démesurément les coûts de préparation du véhicule, seront interdites, sans préavis, par la Commission Technique du RACB Sport.

La version française du présent Règlement Technique constituera le texte définitif auquel il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Les intitulés du document sont uniquement énoncés par souci de commodité et ne font pas partie du présent Règlement Technique.

## **B/ MODIFICATIONS & ADJONCTIONS Autorisées ou obligatoires**

Les articles de l'Annexe K restent d'application, mais les articles du présent règlement sont prépondérants.

Dans toute la voiture, tout boulon, écrou ou vis peut être remplacé par tout autre boulon, écrou ou vis, à condition qu'ils soient de la même famille de matériau, du même diamètre que la pièce d'origine et comportent toute sorte de blocage (rondelle, contre-écrou, etc.)

Les matériaux suivants sont interdits : **magnésium, céramique et titane** **sauf si autorisé dans la spécification de période.**

Toute modification non explicitement autorisée par le présent règlement est interdite.

Une modification autorisée ne peut pas entraîner une modification non autorisée.

## **C/ PRESCRIPTIONS TECHNIQUES**

### **ARTICLE C.1 : DEFINITION – ELIGIBILITE**

#### **ARTICLE C.1.1 : VOITURES PARTICIPANT AU CHAMPIONNAT**

- Véhicules historiques homologués FIA possédant un PTH FIA (Passeport Technique Historique).
- Véhicules historiques munis d'un Passeport Technique National historique du RACB Sport (PTN Group H)
- Les voitures du Groupe A, N & B de la période J1, J2 **et K (KC et KRC inclus) conforme à leur fiche d'homologation.**
- Les différents Catégories et Classes sont reprises ci-dessous.
- Par contre, ne sont pas admises :
  - o les voitures du Groupe B suivant l'article 1.4 de l'Annexe VI de l'Annexe K FIA;
  - o les voitures à 4 roues motrices et/ou moteur suralimenté ainsi que les voitures de course biplaces avec moteur central ou arrière, des périodes A à I incluses.

On entend par véhicules historiques FIA homologués : les véhicules dont l'homologation n'est plus valable et qui sont repris dans la liste "Des voitures précédemment homologuées" sur le site de la FIA (dans ce cas, il faut comprendre que ces véhicules doivent rester conformes à leur fiche d'homologation FIA, mais que l'homologation ne peut plus évoluer).

### **ARTICLE C.2 : CLASSES ET CATEGORIES**

#### **HISTORIC BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP**

##### **CLASSE HRC1 :**

###### **- Groupe 2C**

Voitures de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) des Groupes 1, 2, 3 et 4, modèles homologués entre le 1/1/1970 et le 31/12/1975, plus de 2000 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) et conformes à celui-ci.

###### **- Groupe 3C**

Voitures de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) des Groupes 1, 2, 3 et 4, modèles homologués entre le 1/1/1976 et le 31/12/1981, plus de 2000 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) et conformes à celui-ci.

- **Groupe J1C**

Voitures 2 roues motrices de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS), modèles homologués entre le 1/1/1982 et le 31/12/1987 (Période J1) de plus de 2000 cm<sup>3</sup> en possession de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

- **Groupe P2**

Voitures deux roues motrices homologuées jusqu'au 31/12/1987 de plus de 2000 cm<sup>3</sup> en possession d'un Passeport Technique National historique RACB Historic et conformes à celui-ci ainsi qu'au Règlement Technique RACB Sport Historic Belgian Rally Championship en cours.

**CLASSE HRC2 :**

- **Groupe 2A+2B**

Voitures de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) des Groupes 1, 2, 3 et 4, modèles homologués entre le 1/1/1970 et le 31/12/1975, moins de 2000 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) et conformes à celui-ci.

- **Groupe 3A+3B**

Voitures de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) des Groupes 1, 2, 3 et 4, modèles homologués entre le 1/1/1976 et le 31/12/1981, moins de 2000 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) et conformes à celui-ci.

- **Groupe J1A+J1B**

Voitures 2 roues motrices de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS), modèles homologués entre le 1/1/1982 et le 31/12/1987 (Période J1), de moins de 2000 cm<sup>3</sup> en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

- **Groupe P1**

Voitures deux roues motrices homologuées jusqu'au 31/12/1987 de moins de 2000 cm<sup>3</sup> en possession d'un Passeport Technique National historique RACB Historic et conformes à celui-ci ainsi qu'au Règlement Technique RACB Sport Historic Belgian Rally Championship en cours.

**CLASSE HRC3**

- **Groupe 1A+1B+1C**

Voitures de Tourisme et voitures GT, modèles homologués entre le 1/1/1958 et le 31/12/1969, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) et conformes à celui-ci.

**YOUNGTIMER BELGIAN RALLY CHAMPIONSHIP**

**CLASSE YRC1 :**

- **Groupe J1D+J2D+K**

Voitures 4 roues motrices de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS), des groupes A, B et N, modèles homologués entre le 1/1/1982 et le 31/12/1987 (Période J1), modèles homologués entre le 1/1/1988 et le 31/12/1992 (Période J2) et modèles homologués entre le 1/1/1993 et le 31/12/2000 (Période K) en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

- **Groupe KRC**

Voiture du groupe A avec évolution World Rally Car, modèles homologués entre le 1/1/1997 et le 31/12/2000 (Période KRC), en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

**CLASSE YRC2 :**

- **Groupe J2C+K**

Voitures 2 roues motrices de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS), des groupes A et N, modèles homologués entre le 1/1/1988 et le 31/12/1992 (Période J2) et modèles homologués entre le 1/1/1993 et le 31/12/2000 (Période K), de plus de 2000 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

- **Groupe P4**

Voitures 2 roues motrices, homologuées entre le 1/1/1988 et le 31/12/2000 de plus de 2000 cm<sup>3</sup> en possession d'un Passeport Technique National historique RACB Historic et conformes à celui-ci ainsi qu'au Règlement Technique RACB Sport Historic Belgian Rally Championship en cours.

- **Groupe KC**

Voiture du groupe A avec évolution Kit Car, modèles homologués entre le 1/1/1995 et le 31/12/2000 (Période KC), de plus de 1600 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

**CLASSE YRC3 :**

- **Groupe J2C+K**

Voitures 2 roues motrices de Tourisme (T), de Tourisme de Compétition (CT), de Grand Tourisme (GT) et de Grand Tourisme de Compétition (GTS), des groupes A et N, modèles homologués entre le 1/1/1988 et le 31/12/1992 (Période J2) et modèles homologués entre le 1/1/1993 et le 31/12/2000 (Période K), de moins de 2000 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

- **Groupe P3**

Voitures 2 roues motrices, homologuées entre le 1/1/1988 et le 31/12/2000 de moins de 2000 cm<sup>3</sup> en possession d'un Passeport Technique National historique RACB Historic et conformes à celui-ci ainsi qu'au Règlement Technique RACB Sport Historic Belgian Rally Championship en cours.

- **Groupe KC**

Voiture du groupe A avec évolution Kit Car, modèles homologués entre le 1/1/1995 et le 31/12/2000 (Période KRC), de moins de 1600 cm<sup>3</sup>, en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation FIA et conformes à ceux-ci.

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

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

### **ARTICLE C.3 : PRESCRIPTIONS TECHNIQUES TOUTES CLASSES**

L'article C.3 est applicable à toutes les Classes et tous les Groupes du Historic Belgian Rally Championship.

#### **ARTICLE C.3.1 : CONFORMITE**

Toutes les voitures doivent être conformes au règlement technique Historic Belgian Rally Championship en cours.

Les concurrents inscrits dans les Groupes 1, 2 et 3 doivent être en possession d'un Passeport Technique Historique FIA valide et y être conformes.

La liste des PTH valides est disponible sur le site de la FIA.

Les concurrents inscrits dans les Groupes J1, J2, K, KC et KRC doivent être en possession d'un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou de la fiche d'homologation de la voiture et y être conforme. Ils doivent se conformer au Règlement de la FIA figurant à l'Annexe VII de l'Annexe K en cours.

Les concurrents inscrits dans les Groupes P doivent être en possession d'un Passeport Technique National historique RACB Groupe H et y être conformes. Ils doivent également se conformer aux articles afférents du Règlement Technique Historique & Youngtimer Belgian Rally Championship en cours.

#### **ARTICLE C.3.2 : CYLINDREE**

En cas de suralimentation (voir définition dans l'Annexe J en cours), la cylindrée nominale des voitures jusqu'à la Période J1 incluse sera affectée du coefficient multiplicateur 1,4 et celle des voitures des Périodes J2 et K du coefficient multiplicateur 1,7. Chaque voiture appartiendra à la classe correspondant à la cylindrée fictive résultant de cette opération.

#### **ARTICLE C.3.3 : BRIDE**

Toutes les voitures suralimentées des Périodes J1, J2 et K, peu importe leur Groupe, doivent comporter une bride fixée au carter de compresseur. Cette bride, qui est obligatoire en rallye, n'est pas interdite d'utilisation dans d'autres formes de compétition si un compétiteur voulait l'utiliser.

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride, qui doit respecter ce qui suit :

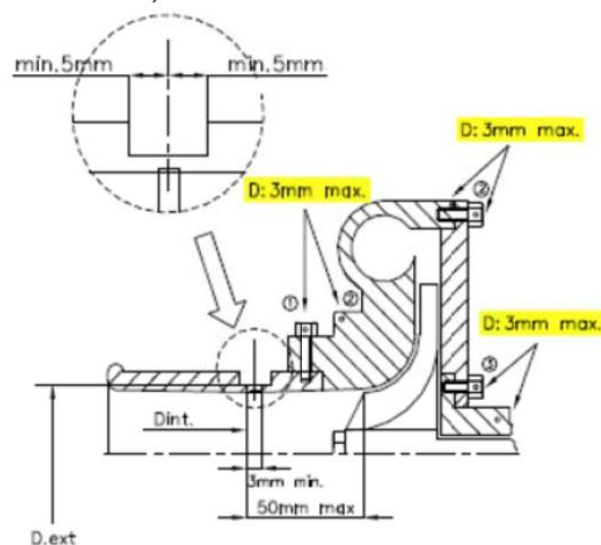
- Le diamètre intérieur de la bride applicable sera déterminé par l'année de spécification de période figurant sur la Page 1 du PTH, sur le PTN ou déclarée par le concurrent, et selon le tableau suivant :

	Jusque 1990	De 1991 à 1992	De 1992 à 2000
Groupe A et B	40 mm	38 mm	34 mm
Groupe N		36 mm	32 mm

- Le diamètre doit être maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des

extrémités les plus en amont des aubages de la roue, cette distance étant mesurée le long de la fibre neutre du conduit d'admission (voir dessin ci-dessous).

- Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.
- Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à **46 mm** en Groupe N et **50 mm** en Groupe A. Ce diamètre doit être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre du col sonique.
- Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur.
- Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.
- Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.
- **Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.**
- La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque) (voir dessin ci-dessous).



#### **ARTICLE C.3.4 : POIDS MINIMUM**

C'est le poids réel de la voiture (sans pilotes et leur équipement à bord), avec au maximum une roue de secours. Dans le cas où 2 roues de secours sont transportées dans la voiture, la seconde roue devra être retirée avant la pesée.

À aucun moment d'une épreuve, une voiture ne devra pas peser moins que le poids minimum repris dans les articles du présent règlement.

En cas de litige sur la pesée, l'équipement complet du pilote et du copilote sera retiré, ceci inclut le casque et le système « Frontal Head Restant », mais les écouteurs externes au casque pourront être laissés dans la voiture.

Le poids minimum de la voiture peut également être contrôlé avec l'équipage à bord (pilote et copilote + l'équipement complet du pilote et du copilote). Le poids minimum sera alors celui défini ci-dessus +160 kg.

L'utilisation de lest est autorisée dans les conditions prévues par l'article 252-2.2 de l'Annexe J FIA : il est permis d'ajuster le poids minimum de la voiture par un ou plusieurs lests à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et pouvant être plombés par les Commissaires Techniques. Aucune sorte de lest n'est permise dans les voitures de Production (Groupe N).

#### **ARTICLE C.3.4.1 : Voitures des Groupes 1, 2 et 3 (FIA PTH)**

Les voitures des Groupes 1(A/B/C), 2(A/B/C) et 3(A/B/C) devront être conformes au poids minimum inscrit sur leur PTH majoré de 25 kg pour compenser l'équipement de sécurité supplémentaire à présent spécifié.

#### **ARTICLE C.3.4.2 : Voitures des Groupes J1, J2, K, KC et KRC**

Les voitures des Groupes J1 (A/B/C), J2 (A/B/C), K, KC et KRC disposant d'un PTH devront être conformes au poids minimum inscrit sur leur PTH majoré de 25 kg (J1 et J2) ou 35 kg (K, KC, KRC) pour compenser l'équipement de sécurité supplémentaire à présent spécifié.

Les voitures des Groupes J1 (A/B/C), J2 (A/B/C), K, KC et KRC en configuration Groupe A ou Groupe B ne disposant pas d'un PTH mais étant conformes à leur fiche d'homologation FIA devront être conformes au poids minimum pour les voitures de Groupe A et B indiqué dans l'Annexe J de leur spécification de période, majoré de 25 kg (J1 et J2) ou 35 kg (K, KC, KRC) pour compenser l'équipement de sécurité supplémentaire à présent spécifié.

Les voitures des Groupes J1 (A/B/C), J2 (A/B/C) et K en configuration Groupe N ne disposant pas d'un PTH mais étant conformes à leur fiche d'homologation FIA devront être conformes au poids minimum inscrit dans leur fiche d'homologation FIA majoré de 25 kg (J1 et J2) ou 35 kg (K) pour compenser l'équipement de sécurité supplémentaire à présent spécifié.

#### **ARTICLE C.3.4.3 : Voitures des Groupes P (RACB PTN)**

Les voitures des Groupes P1, P2, P3 et P4 devront être conformes au poids minimum inscrit sur leur Passeport Technique National Historique (PTN Groupe H), majoré de 75 kg.

Le poids inscrit sur le PTN ne pourra en aucun cas être inférieur au poids inscrit sur la fiche d'homologation FIA de la voiture ni au poids défini dans l'Annexe J de période pour la voiture concernée.

Dans le cas où le poids minimum n'est pas disponible dans le PTN, le poids minimum sera celui indiqué sur la fiche d'homologation du modèle, majoré de 75 kg.

Dans le cas où la fiche d'homologation n'est pas disponible ou si le poids minimum n'y est pas indiqué, le poids minimum sera celui indiqué dans l'Annexe J de Période pour la voiture concernée, majoré de 75 kg.

L'installation éventuelle de lest devra se faire conformément à l'article C.3.4.

#### **ARTICLE C.3.5 : PNEUMATIQUES**

Les pneumatiques doivent avoir le marquage légal «E» ou «DOT».

Ils doivent avoir un diamètre extérieur minimal correspondant à la période en question (voir l'Article 8.4.2 de l'Annexe K).

À tout moment du rallye, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieure à 1,6 mm et ceci sur au moins 3/4 de la bande de roulement.

L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

Le retailage manuel ou la modification de la sculpture spécifiée sont autorisés aux conditions suivantes :

- Uniquement autorisé pour les voitures deux roues motrices
- Uniquement autorisé sur les pneumatiques conformes à l'Annexe V du règlement sportif en cours des rallyes régionaux de la FIA comportant le marquage légal « E » ou « DOT » (Voir liste FIA des pneus asphalte éligible en rallye).

- Le retailage manuel doit être conforme aux schémas déposés par le manufacturier du pneumatique auprès du RACB. Les schémas devront être déposés au RACB 48h avant le contrôle technique du rallye.
- Pendant le rallye, le retailage pourra se faire uniquement dans le parc d'assistance.

Toute altération, modification ou adaptation de pneus autres que l'usure normale ou le retailage manuel précisé ci-dessus est interdite.

## **ARTICLE C.4 : SEULEMENT POUR VOITURES POSSEDANT UN PASSEPORT NATIONAL**

Le règlement ci-dessous est seulement applicable à des véhicules disposant d'un passeport technique national historique établi par le RACB Sport.

### **C.4.1 MOTEUR**

#### **C.4.1.1 Types de moteur admis**

Le remplacement d'un moteur atmosphérique par un moteur suralimenté (turbo, compresseur) et l'inverse n'est pas permis sauf sur dérogation du RACB Sport

Le moteur doit être de la même marque que celle du châssis. **La cylindrée doit correspondre à la fiche d'homologation pour ce modèle.**

L'utilisation d'un moteur d'une autre période que la période d'origine du véhicule est soumise à l'approbation du RACB Sport après présentation d'un dossier technique complet.

**Voitures des Groupes P3 et P4 : Le modèle de moteur et la cylindrée doivent être ceux homologués avec la voiture en période.**

#### **C.4.1.2 Modifications moteur autorisées**

L'usinage, le polissage et l'équilibrage des pièces du moteur sont autorisés, sous réserve que ces opérations soient effectuées sans adjonction de matière.

Le taux de compression peut être modifié par rabotage de la face du bloc ou de la culasse, et/ou par suppression du joint de culasse, ou par l'emploi d'un joint de culasse d'une épaisseur différente.

Vilebrequins, bielles, pistons et paliers, peuvent avoir des dimensions supérieures à celles de la spécification de Période, dans les limites permises par la taille du carter et du bloc moteur. Ils doivent être fabriqués dans le même type de matériau. La méthode de construction est libre.

Arbres à cames et ressorts de soupapes de différentes spécification et fabrication peuvent être utilisés, à condition que le nombre utilisé ne dépasse pas celui du moteur homologué.

Tous les papillons devront être équipés d'un ressort de rappel externe, à l'exception des carburateurs doubles qui pourront être équipés d'un ressort interne.

D'autres carburateurs de la même Période ou d'une Période antérieure peuvent être utilisés, mais seulement si leur nombre, leur type général et leur principe de fonctionnement sont les mêmes que ceux d'origine.

L'injection d'essence doit rester d'origine avec ses capteurs et ces actuateurs. L'ECU est libre s'il s'agit d'une injection électronique. L'injection peut être changée par des carburateurs de la même Période.

Toute pompe à carburant mécaniques peut être remplacée par toute pompe électrique, ou vice versa.



Les bougies, la bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur ou la marque des magnétos sont libres à condition qu'ils soient conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné et doivent être de Période.

A partir de la Période F ('62), un allumage électronique ainsi qu'un limiteur électronique de régime, d'une spécification disponible en Période, peut être utilisé.

#### **C.4.1.3 Modifications moteur non autorisées**

Ni le nombre des sièges de soupapes ni la longueur des soupapes ne doivent dépasser la spécification du constructeur, à moins d'être confirmés par une preuve de Période. L'ordre d'allumage d'origine et le nombre d'origine de bougies par cylindre, doivent être conservés.

#### **C.4.1.4 Position et montage du moteur**

Le moteur doit être placé dans le compartiment d'origine et orienté comme sur la voiture de base. Le montage du moteur ne doit pas entraîner une modification du châssis/coque de la voiture de base par déformation ou retrait de matière.

Les supports moteur/boite sont libres sous réserve de n'avoir que la fonction de support moteur/boite.

#### **C.4.1.5 Refroidissement**

Sous réserve d'être monté dans l'emplacement d'origine, le radiateur et ses fixations sont libres, ainsi que ses canalisations le reliant au moteur. Le montage d'un écran de radiateur est autorisé. Le ventilateur peut être changé librement, ainsi que son système d'entraînement, ou être retiré. Il est autorisé d'ajouter un ventilateur par fonction.

Aucune restriction ne s'applique au thermostat.

Les dimensions et le matériau du ventilateur sont libres, ainsi que leur nombre.

Le bouchon de radiateur peut être verrouillé.

Le vase d'expansion peut être modifié, s'il n'existe pas d'origine, on peut en ajouter un.

#### **C.4.1.6 Filtre à air**

Le filtre à air et sa boîte sont libres, et peut être enlevé, déplacé dans le compartiment moteur ou remplacé par un autre.

L'addition des trompettes d'admission est autorisée.

#### **C.4.1.7 Lubrification**

Le principe de lubrification d'origine doit être maintenu.

Radiateur huile, échangeur huile-eau, canalisations, thermostat sont libres, sans modification de carrosserie.

Le montage de chicanes dans le carter d'huile est autorisé.

Si le système de lubrification prévoit une mise à air libre, il devra être équipé de telle manière que les remontées d'huile s'écoulent dans un récipient récupérateur.

#### **C.4.1.8 Echappement**

Libre depuis les sorties de la culasse jusqu'à son extrémité et doit comporter au moins un silencieux, à condition de ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores de 103 dB (Méthode de mesure FIA).

Le montage de l'échappement ne doit pas entraîner de modification du châssis/coque.

Les pièces supplémentaires pour le montage de l'échappement sont autorisées.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'arrière, à l'intérieur du périmètre de la voiture **sauf si homologué différemment.**

## **C.4.2**     **TRANSMISSION**

### **C.4.2.1**   **Embrayage**

Le système d'origine de commande d'embrayage ne doit pas être modifié, sauf homologué différemment.

Le disque d'embrayage est libre, sauf pour les dimensions et le nombre de disques.

### **C.4.2.2**   **Boite de vitesses**

Tous les véhicules doivent être équipés d'une boîte de vitesses homologuée dans la Période du même constructeur du modèle. Les rapports seront repris dans le passeport.

**Le nombre de rapports doit être conforme au nombre de rapports homologué en période.**

Le levier de vitesse doit fonctionner en forme de « H » et la boîte séquentielle est interdite.

Un maximum de 5 vitesses avant et 1 arrière est autorisé sauf si homologué autrement.

### **C.4.2.3**   **Différentiel**

Le mode de transmission d'origine doit être conservé.

L'utilisation d'un différentiel à glissement limité de type mécanique est autorisée.

## **C.4.3**     **SUSPENSION**

Les points de fixations et les éléments constitutifs de la suspension doivent rester d'origine, sauf homologués différemment ou autorisés ci-après.

### **C.4.3.1**   **Barres anti-rapprochement**

Des barres anti-rapprochement ou anti-écartement peuvent être boulonnées sur les points d'attache de la suspension à la coque ou au châssis.

### **C.4.3.2**   **Barre antiroulis**

Les barres antiroulis sont libres, mais ne doivent pas être réglable et doivent être constituées d'une barre pleine.

### **C.4.3.3**   **Articulations**

Les articulations souples pourront être remplacées par des articulations métalliques (ex. Unibail), à condition que la géométrie de la suspension ne s'en trouve pas affectée.

### **C.4.3.4**   **Amortisseurs**

La marque est libre, pour autant que leur nombre, leur type (télescopique, à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.) et les points d'attache soient conservés, comme décrit en Période.

Les amortisseurs avec des réservoirs externes sont interdits, **sauf si homologué différemment.**

### **C.4.3.5**   **Ressorts**

Les assiettes de ressorts réglables et les réglages de garde au sol sont interdits, sauf s'il s'agit d'une spécification de Période pour ce modèle, et que seul le système de réglage d'origine est utilisé.

La longueur du ressort hélicoïdal, le nombre de spires, le diamètre de fil, le diamètre extérieur, les spécifications du ressort sont libres. Le support de ressort d'origine ne doit pas être modifié.

## **C.4.4 ROUES ET PNEUMATIQUES**

### **C.4.4.1 Roues**

Les roues complètes doivent être d'un type homologué, ou conforme à une spécification disponible en Période. Le diamètre de la jante doit rester conforme à la fiche d'homologation ou comme décrit dans l'Annexe K et J de la FIA en cours de validité. Le RACB Sport peut éventuellement déroger à cette règle, en respectant la Période, auquel cas la voiture peut être renvoyée dans une Catégorie supérieure. La largeur des jantes ne doit pas être augmentée, mais peut être réduite pour accueillir les pneus disponibles.

Les roues doivent pouvoir être placées dans la carrosserie d'origine, c'est-à-dire que la partie supérieure de la roue complète, située verticalement au-dessus du centre du moyeu, doit être couverte par la carrosserie lorsque la mesure est effectuée verticalement.

Les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous, à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées. Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits.

### **C.4.4.2 Pneumatiques**

Voir Article C.3.5

### **C.4.4.3 Roue de secours**

La roue de secours est obligatoire.

La roue de secours pourra être déplacée à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée et de ne pas être installée dans l'espace réservé aux occupants.

## **C.4.5 SYSTEME DE FREINAGE**

Les éléments des freins doivent correspondre entièrement à la spécification de Période avec les exceptions décrites ci-après :

Le système de freinage peut être converti à un double circuit séparé, qui devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale s'exerce sur toutes les roues. En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.

Il est autorisé de changer les canalisations hydrauliques par des canalisations du type aviation, pour les tuyaux souples le changement est obligatoire.

### **C.4.5.1 Garnitures de freins**

Le matériau et le mode de fixation (riveté ou collé) sont libres à condition que les dimensions d'origine des garnitures soient conservées.

### **C.4.5.2 Servofreins, régulateurs de force de freinage**

Les servofreins peuvent être utilisés, déconnectés ou enlevés. L'utilisation d'un dispositif de réglage comme "pedalbox" ou autre système est libre.

### **C.4.5.3 Refroidissement des freins**

Il est permis d'enlever ou de modifier les tôles de protection des freins, mais sans adjonction de matière. Une seule canalisation flexible pour amener l'air aux freins de chaque roue est permise, mais sa section intérieure doit pouvoir s'inscrire dans un cercle de 10 cm de diamètre. Les canalisations d'air ne peuvent dépasser du périmètre de la voiture vue du dessus.

#### **C.4.5.4 Disques de freins**

Les freins à disques, les disques ajourés ne sont autorisés que s'ils correspondent aux spécifications du modèle de la Période. Les freins à disques à l'arrière ne sont autorisés que s'ils sont homologués par le constructeur. Toutes les dimensions reprises dans la fiche d'homologation doivent être respectées.

#### **C.4.5.5 Frein à main**

Le frein à main de secours et de parking est obligatoire. Le frein à main mécanique peut être remplacé par un système hydraulique.

#### **C.4.5.6 Etriers de freins**

Un seul étrier est autorisé sur chaque roue, sauf homologué différemment, conforme à la fiche d'homologation FIA. La section de chaque piston d'étrier doit être circulaire, avec un maximum de 4 pistons par roue.

#### **C.4.6 DIRECTION**

Pour des raisons de sécurité, la colonne de direction d'une pièce peut être remplacée par une autre comprenant des joints à cardan ou un dispositif télescopique en cas de choc. Le système antivol doit être enlevé obligatoirement.

#### **C.4.7 CARROSSERIE – CHASSIS**

La carrosserie d'origine doit être conservée, seules les modifications ci-après sont autorisées.

Le profil de la voiture en vue latérale doit être maintenu, les dispositifs aérodynamiques qui ne sont pas repris dans la fiche d'homologation du modèle, sont interdits.

Les éléments de carrosserie de remplacements doivent se conformer fidèlement à la conception originale construite en période pour ce châssis spécifique et être faits du type de matériau d'origine. Si non disponibles, une dérogation pour un autre matériau pourra être accordé par le RACB Sport.

Les verrouillages d'origine du capot avant et/ou arrière doivent être enlevés ou rendus inopérants. Par capot avant et arrière minimum deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être montées. Le capot moteur et coffre peuvent être en matériau composite. Dans ce cas, le polyester est uniquement autorisé.

##### **C.4.7.1 Vitres**

Le pare-brise devra être en verre feuilleté.

Si les vitres latérales sont en verre, l'utilisation de films antidéflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales est obligatoire. Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.

Les fenêtres latérales et la lunette arrière peuvent être remplacées par un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur (type Lexan 400 est recommandé).

Les toits ouvrants sont interdits.

##### **C.4.7.2 Essuie-glace**

Le mécanisme est libre mais le nombre de balais d'origine sur le pare-brise doit être conservé. Il devra être en état de fonctionner à tout moment de l'épreuve.

### **C.4.7.3 Pare-chocs**

Les pare-chocs doivent être conservés, conformes à la spécification de Période.

### **C.4.7.4 Rétro-vision**

Les 2 rétroviseurs extérieurs (ou 1 si la voiture est homologuée telle quelle), droite et gauche, sont obligatoires et devront être seulement des rétroviseurs. Ils devront avoir une surface réfléchissante utile d'au moins 90 cm<sup>2</sup> chacun et doivent être conformes au code de la route du pays d'immatriculation.

## **C.4.8 SYSTEME ELECTRIQUE**

Le démarreur de la voiture actionné par son pilote, assis dans son siège, est obligatoire.

### **C.4.8.1 Relais - Fusibles**

Il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles aux circuits électriques, d'allonger ou d'ajouter des câbles électriques.

Les câbles électriques et leurs gaines sont libres.

### **C.4.8.2 Batterie**

La marque, nombre et la capacité de la(les) batterie(s) sont libres. Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide. Dans le cas où la batterie est déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser de boulons de 10 mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au-dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm<sup>2</sup> de surface. La batterie devra être couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation. Son emplacement est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant. Dans ce cas, la boîte de protection devra comporter une prise d'air avec sortie en dehors de l'habitacle, sauf pour une batterie totalement étanche et sans liquide.

### **C.4.8.3 Générateur**

Libres, mais ni la position, ni le système d'entraînement du générateur ne doivent être modifiés.

### **C.4.8.4 Eclairage – Signalisation**

Les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes à la spécification de Période et au code de la route. Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal, doivent être ceux prévus par le constructeur et doivent rester conformes quant à leur fonctionnement, à ce qu'a prévu le constructeur pour le modèle considéré. Toute liberté est laissée en ce qui concerne le verre de protection du phare, le réflecteur et les ampoules.

6 phares supplémentaires maximum sont autorisés à condition que le nombre total de tous les phares équipant la voiture n'excède pas 8 (non compris les lanternes ou feux de position) et à condition que ce total soit pair et symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture. Ils ne pourront pas être montés par encastrement. Si les feux antibrouillards de série sont conservés, ils seront comptabilisés comme des phares additionnels.

Les phares et ampoules au xénon sont interdits.

Les phares supplémentaires et ampoules LED sont autorisés à condition que :

- Ils soient autorisés par le code de la route en vigueur en Belgique (marquage E)
- Les ampoules LED doivent être insérées dans les optiques d'apparence d'époque (maximum 2 ampoules LED par phare).
- Les barres de LED ne sont pas autorisées.

## **D/ PRESCRIPTIONS DE SECURITE**

### **ARTICLE D.1. SECURITE DES PILOTES**

#### **D.1.1 Casques**

Les casques doivent répondre à l'une des normes FIA en cours de validité reprises dans la Liste Technique FIA N°25.

#### **D.1.2. Vêtements ignifuges**

Les vêtements ignifuges (combinaison, cagoule), ainsi que les sous-vêtements longs, chaussettes, chaussures et gants doivent répondre au minimum à la Norme **FIA 8856-2000** (avec hologramme, sauf les chaussettes) ou **FIA 8856-2018** en cours de validité (Liste Technique FIA N° 27 et 74).

#### **D.1.3. Dispositif de retenue de la tête (FHR)**

Hans ou Hybrid :

Les informations concernant les dispositifs de retenue de la tête sont à consulter dans la Liste Technique FIA N° 29 et 36.

L'emploi d'un dispositif de retenue de la tête (FHR) est obligatoire.

- Les sangles ('Tether') doivent être pourvues de l'étiquette d'homologation **FIA 8858-2002** ou **FIA 8858-2010**.
- Le casque doit être muni des ancrages de sangle ('Tether anchors') marqués du code **FIA 8858-2002** ou **FIA 8858-2010**.

Les conditions d'utilisation complètes indiquées dans l'Annexe L Chapitre III de la FIA en cours de validité doivent être respectées.

Toutes les Listes Techniques FIA à jour peuvent être consultées sur le site internet FIA en utilisant le lien suivant : <https://www.fia.com/regulation/category/761>

### **ARTICLE D.2. SECURITE EMBARQUEE**

#### **D.2.1. Armature de sécurité (arceau)**

Une armature de sécurité (ROPS) conforme aux requis de l'Annexe K de la FIA de l'année en cours est obligatoire.

Les armatures de sécurité doivent être conçues et réalisées de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la coque de se déformer.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité sont une construction soignée conçue pour s'adapter au véhicule, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque. Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer des fluides.

Une armature de sécurité ne peut avoir d'autres fonctions que sa fonction d'origine et doit être conforme à l'Annexe II de l'Annexe K de la FIA en cours.

Aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec la Structure Anti-Tonneau de Protection, une garniture doit être installée, conforme à la norme **FIA 8857-2001 type A** (Voir Liste Technique FIA N°23).

### D.2.1.1 Spécification minimale

#### D2.1.1.1 De la Période F à J2 incluse :

La spécification minimale est un ROPS conforme au Dessin K-8, K-9 ou K-10 de l'Annexe K avec une diagonale obligatoire (orientation libre) et des entretoises de portières conformes à l'Annexe II de l'Annexe K.

Ces requis sont des minimas et peuvent être additionnés de renforts supplémentaires conformes aux dessins de l'Annexe II de l'Annexe K.

#### D2.1.1.2 A partir de la Période K :

La spécification minimale est un ROPS conforme au Dessin K-8, K-9 ou K-10 avec les éléments obligatoires suivants en plus :

- Diagonales de l'arceau principal, au choix parmi les Dessins K-13 et K-14, ou encore K-28.
- Entretoise de jambe de force, au choix parmi les Dessins K-11 et K-27, ou encore K-61 avec K-21.
- Renforts de toit, au choix parmi les Dessins K-19 et K-20 ou encore K-21 avec K-61.
- Entretoises de portières, au choix parmi les Dessins K-15A, K-16, K-17 et K-18.
- Renfort de montants de pare-brise conformément au Dessin K-22.

Les Structures Anti-Tonneau de Protection Homologuées ou Certifiées en période peuvent être conservées sans modification, à condition que la construction, les matériaux et la certification aient été réalisés par le fabricant d'origine.

Les Structures Anti-Tonneau de Protection Homologuées ou Certifiées en période peuvent être reproduites par le biais du processus de certification.

Elles doivent cependant être équipées d'un renfort de montant de pare-brise tel qu'indiqué sur le Dessin K-22 ainsi que d'entretoises de portières.

L'ajout d'une barre horizontale pour fixer les harnais, d'une diagonale (orientation libre) ou d'entretoises de portières est permis.

### D2.1.2 Dimensions

Seuls les tubes de section circulaire sont autorisés.

Spécification des tubes à utiliser :

Dimension minimales (mm)	Dimension minimales (mm)	Utilisation
<b>Période F-G2 (1962 -&gt;1971)</b>	<b>A partir de Période H1 (à partir de 1972)</b>	
38 x 2.5 ou 40 x 2.0	45 x 2.5 ou 50 x 2.0	Arceau principal ou Arceaux latéraux selon la construction
	38 x 2.5 ou 40 x 2.0	Demi-arceaux latéraux et autres parties de l'armature de sécurité

Ces dimensions représentent les minima admissibles.

Seul l'acier au carbone non allié étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0.3% de carbone, avec une résistance minimale à la traction de 350N/mm<sup>2</sup>, est autorisé.

Sauf si homologuée ou certifiée différemment, la fixation des montants pour les arceaux avant, principal et latéral devra se faire par au moins trois boulons. La fixation des jambes de force devra se faire par au moins deux boulons sauf lorsqu'elles sont montées comme indiqué sur le Dessin K-60.

Les points d'attache de l'arceau avant et de l'arceau principal sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm<sup>2</sup>, soudée à la caisse.

Les points d'attache des jambes de force sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 60 cm<sup>2</sup>, soudée à la caisse.

Les variations possibles sont détaillées dans les Dessins K-52 à K-60.

Des boulons, à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO), doivent être utilisés. Les écrous seront autobloquants, « freinés » ou munis de rondelles freins.

Comme alternative au boulonnage, les montants et les jambes de force peuvent être soudés à la plaque de renfort.

Ces fixations sont des minimas ; il est permis d'augmenter le nombre de boulons.

Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'armature de sécurité, elles devront être conformes à un type approuvé par la FIA – Voir Dessins K-39 à K-49 de l'Annexe K.

## D.2.2. Siège

### D2.2.1 De la Période F à I :

Dans le cas des véhicules de Période F ('62) ou plus récente, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent être obligatoirement changés pour un système de siège complet de type baquet de compétition, dont l'homologation FIA est valide (**Norme FIA 8855-1999 ou FIA 8862-2009 ou FIA 8855-2021**). Pour les autres périodes, ces sièges sont recommandés.

### D2.2.2 A partir de la Période J1 :

Pour les voitures des Périodes J1, J2, K, KC et KRC, les sièges doivent être homologués selon la Norme FIA 8855/1999 ou 8862/2009 ou 8855-2021. Les ancrages doivent être conformes aux exigences en matière d'homologation.

Les supports de siège ne doivent reposer sur des traverses soudées que si celles-ci sont homologuées. Dans le cas inverse, les traverses devront être boulonnées et conformes au dessin de l'Annexe J en vigueur.

### D2.2.3 Montage, ancrages et fixations

#### - Sièges conformes à la norme FIA 8855-1999 :

Le siège doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant du siège et à la Liste Technique n°12.

En cas d'utilisation d'un coussin entre le siège homologué et l'occupant, ce coussin doit être d'une épaisseur maximale de 50 mm.

**A partir du 01.01.2027, les sièges conformes à la norme 8855-1999 seront interdits.**

#### - Sièges conformes à la norme FIA 8855-2021 ou 8862-2009

Le siège doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant du siège et à la Liste Technique n°91 (resp. 40).

L'utilisation des supports homologués avec le siège conformément à la Liste Technique n°91 (resp. 40) est obligatoire.



L'utilisation d'une seule entretoise solide, en acier ou alliage d'aluminium, de maximum 20 mm d'épaisseur, est autorisée à chaque point de contact individuel entre les points d'ancrages des supports de siège et les supports de siège.

La position d'assise doit respecter l'Article 253-16.1.1 de l'Annexe J de la FIA.

Le montage du siège sur les supports doit être effectué à l'aide d'au moins quatre (4) boulons M8 d'une qualité minimum de 10.9.

Les supports de siège doivent être fixés soit :

- Sur les ancrages pour fixation de sièges utilisés sur la voiture d'origine.
- Directement sur la coque/châssis conformément au dessin 253-65 et préconisations de l'Article 253-16.2 de l'Annexe J de la FIA.
- Sur des ancrages pour fixation de sièges conformes au Dessin 253-65B et préconisations de l'Article 253-16.2 de l'Annexe J de la FIA.
- Sur les ancrages pour fixation de sièges homologués par le constructeur en Variante Option (dans ce cas les ancrages d'origine peuvent être supprimés).

L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm pour l'acier de 5 mm pour les matériaux en alliage léger (sauf indication contraire sur les dessins).

La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm.

Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec la voiture homologuée ou avec le siège.

Les Listes Techniques FIA N° 12, 40 et 91 sont disponibles sur le site de la FIA : [www.fia.com/regulation/category/761](http://www.fia.com/regulation/category/761).

### D.2.3. Harnais

L'installation et l'utilisation de harnais 6 points homologués **FIA 8853-2016** en cours de validité (Liste Technique FIA N°57) et conformément aux prescriptions de l'Annexe K est obligatoire.

Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant.

La Liste Technique N° 57 des harnais homologués est disponible sur le site de la FIA : [www.fia.com/regulation/category/761](http://www.fia.com/regulation/category/761).

Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports. Un harnais de sécurité peut être installé sur les points d'ancrage de la voiture de série. Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le Dessin K-63-K67 (voir Annexe II de l'Annexe K).

Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°.

Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaules et/ou d'entrejambes, de nouveaux points d'ancrage doivent être installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules. Les sangles d'épaules peuvent également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre de renfort par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrages supérieurs des ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé entre les jambes de force arrière de l'armature (voir Dessins K5 ou K6) ou sur les renforts tubulaires transversaux selon les Dessins K-25 et K-32.

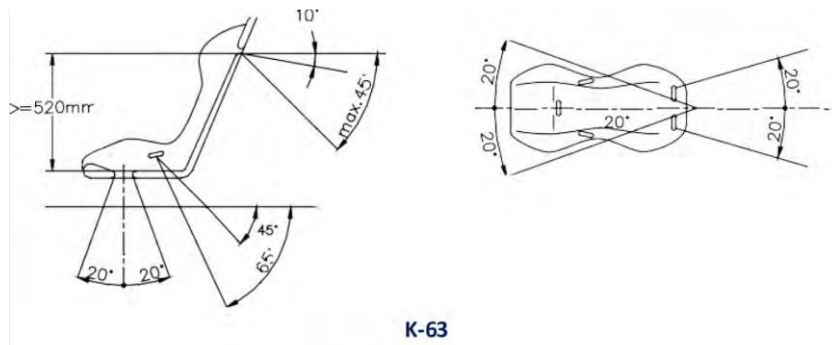
Ce renfort transversal doit être un tube d'au moins 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm<sup>2</sup>.

La hauteur de ce renfort doit être telle que les sangles d'épaules soient, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.

La fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir Dessin K-64 pour les dimensions). Ces inserts doivent être disposés dans le renfort et les sangles doivent y être fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF.

Chaque point d'ancrage doit pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambes. Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles (interdit pour les sangles d'épaules), la charge considérée doit être égale à la somme des deux charges requises. Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm<sup>2</sup> de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur.

De plus deux coupe-ceintures doivent être en permanence à bord de la voiture. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote et le co-pilote installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés.



#### D.2.4. Extincteur

Au moins un extincteur manuel dont les spécifications sont en accord avec l'article 253-7.3 de l'Annexe J est obligatoire (quantité minimale totale d'agent extincteur : 2 kg).

Un système d'extincteur automatique homologué FIA en accord avec l'article 253-7.2 de l'Annexe J est obligatoire, le pilote assis dans son siège et sanglé doit pouvoir actionner l'extincteur.

Les Listes Techniques FIA des extincteurs automatiques homologués (Listes Techniques FIA N°16 et 52) sont disponibles sur le site de la FIA : [www.fia.com/regulation/category/761](http://www.fia.com/regulation/category/761)

Les informations suivantes doivent être visible sur chaque extincteur :

- Capacité
- Type de produit
- Poids ou volume
- Date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification, ou ne peut dépasser la date de fin de validité.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate.

La bonbonne de l'extincteur automatique homologué FIA doit être fixée par un minimum de 2 sangles métalliques verrouillées par vissage et le système de fixation doit être capable de résister à une décélération de 25 G.

Pour les bonbonnes des extincteurs manuels, ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 G. Seules les fermetures métalliques à dégagement rapide, et avec minimum deux sangles métalliques, seront acceptées.

Le pilote assis dans son siège et sanglé doit pouvoir actionner l'extincteur.

Des arrêtoirs anti-torpille sont obligatoires pour chaque extincteur.

## D.2.5. Coupe-circuit

Un coupe circuit général est obligatoire.

Le coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur.

Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas du montant du pare-brise côté pilote. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

## D.2.6. Vitrage

Le pare-brise du véhicule doit être en verre feuilleté.

Si les vitres latérales sont en verre, l'utilisation de films antidéflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales est obligatoire. Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.

## D.2.7. Réservoir de carburant

### Période A (1905) jusqu'à E (1961)

Le réservoir de carburant doit être un réservoir de carburant de sécurité, un réservoir d'origine ou un réservoir homologué, rempli de mousse de sécurité.

### A partir de Période F ('62)

Le réservoir de carburant est libre, mais doit être rempli de mousse de sécurité.

Le réservoir de carburant d'origine peut être uniquement remplacé par un réservoir homologué FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999 répondant aux spécifications FIA art.253-14.

- Ce réservoir sera muni d'un code imprimé reprenant le nom du fabricant, ainsi que les spécifications selon lesquelles le réservoir a été construit et la date de fabrication.
- Ce code imprimé doit pouvoir être vérifié facilement.
- La durée d'utilisation maximale des réservoirs souples sera limitée à un maximum de 5 ans après la date de fabrication, sauf pour les autres qui ont été inspectées et certifiées de nouveau par le fabricant et ce pour une durée supplémentaire de 2 ans au maximum. Les autres réservoirs homologués FIA ne peuvent dépasser la date de fin de validité.

D'autres réservoirs de carburant, construit pour ce but, peuvent éventuellement être acceptés, à condition d'être remplis de mousse de sécurité, et qu'une attestation d'étanchéité, délivrée par un organisme reconnu, puisse être produite.

Le réservoir doit être placé dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

Le déplacement du réservoir ne peut donner lieu à d'autres modifications, allègements ou renforts que ceux prévus par l'article 255-5.7.1 de l'Annexe J de la FIA en cours de validité, mais l'ouverture laissée par la suppression du réservoir d'origine peut être obturée par un panneau.

Le réservoir de carburant doit être fixé de manière permanente à l'aide de matériaux métalliques.

L'indication du niveau de carburant peut se faire que par un indicateur interne. **Un système d'indication externe par tuyau ou tube transparent est interdit.**

Quand la(les) pompe(s) à carburant se trouve(nt) dans le compartiment à bagages, elle(s) doit/doivent être séparée(s) du compartiment des occupants par une cloison pare-feu étanche aux liquides, flammes et gaz.

### **D.2.8. Anneau de remorquage**

Les anneaux et/ou sangles de remorquage avant et arrière sont obligatoires et doivent :

- Pour les anneaux : être rigide, en acier, sans possibilité de rupture et d'épaisseur de 5mm. Ils doivent être arrondis de façon qu'ils ne coupent pas ou ne détériorent pas les sangles utilisées par les commissaires.
- Être solidement fixés au châssis/structure.
- Se trouver dans le contour de la carrosserie vue de dessus.
- Être clairement visibles et peints en jaune, orange ou rouge.
- Permettre de tirer un véhicule.

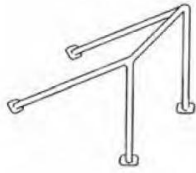
L'endroit exact des anneaux de remorquage doit être clairement signalé par une flèche de couleur contrastée.

## **E/ APPROBATION**

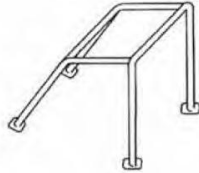
Règlement approuvé par le RACB Sport le 22 / 01 / 2025

Numéro visa : **T01 – BRCH/B25**

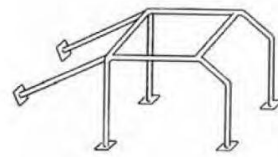
**Annexe 1: Structure de sécurité : Dessins des minimas de l'Annexe K**



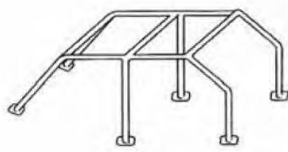
**K-1**



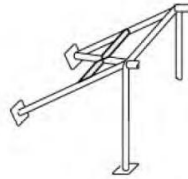
**K-2**



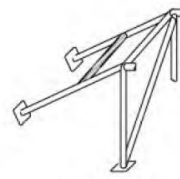
**K-3**



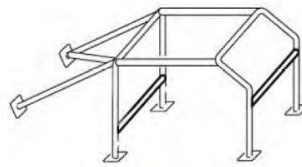
**K-4**



**K-5**



**K-6**



**K-7**



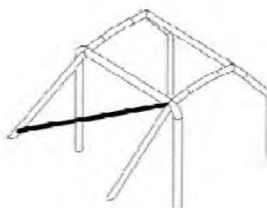
**K-8**



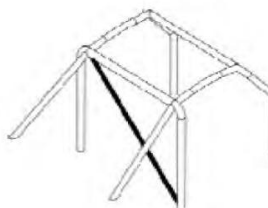
**K-9**



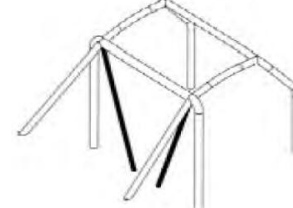
**K-10**



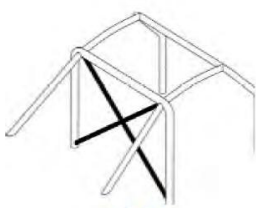
**K-11**



**K-12**



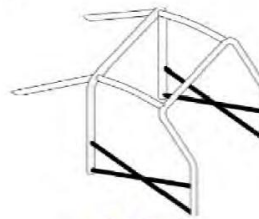
**K-13**



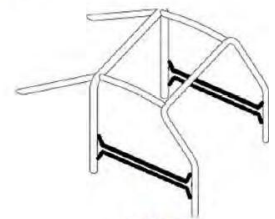
**K-14**



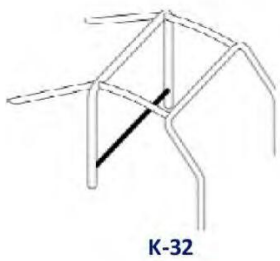
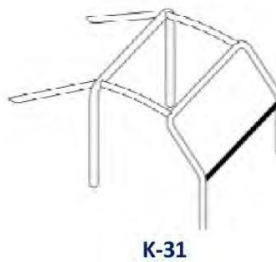
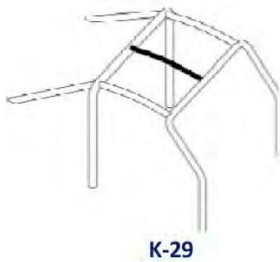
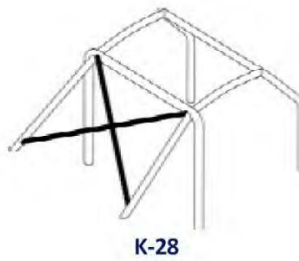
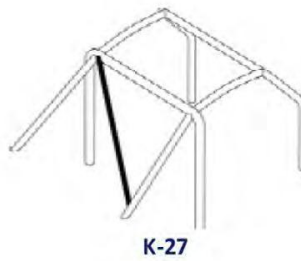
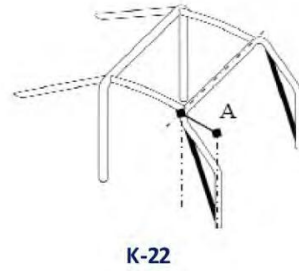
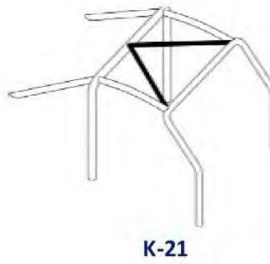
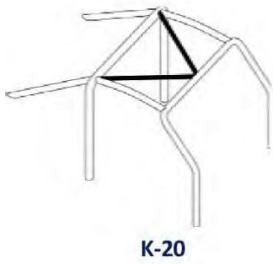
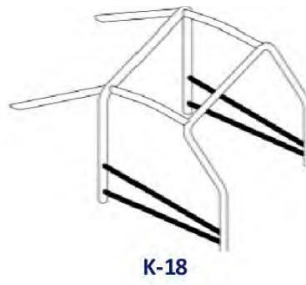
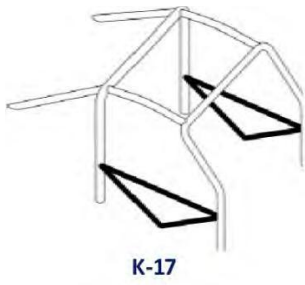
**K-15**



**K-16**

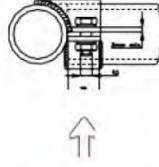
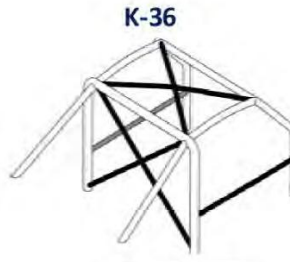


**K-15 A**



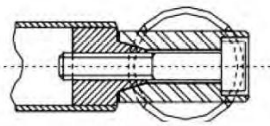
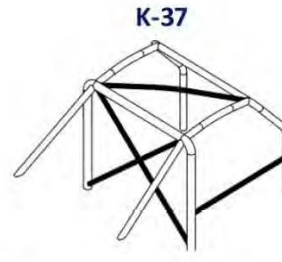


K-38

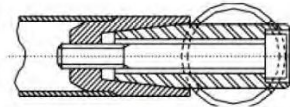


Direction d'application de la charge  
Direction of reaction force

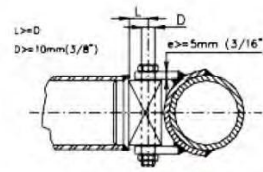
K-39



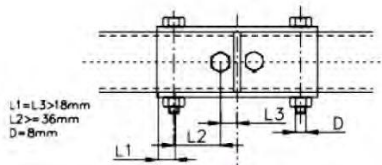
K-40



K-41

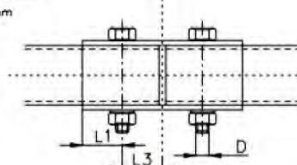


K-42



K-43

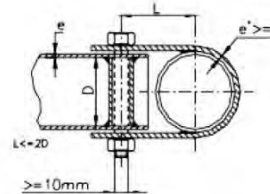
L1 = L3 >= 36mm  
D = 10mm



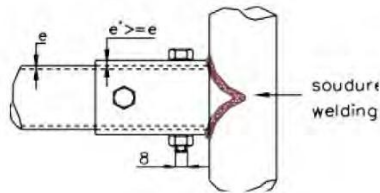
K-44

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

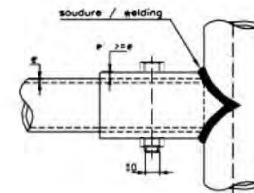
L must be minimum  
The clamp width must  
be at least 25mm



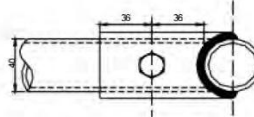
K-45



K-46



Dessin / Drawing N° 253-55



K-47

