



BELCAR Historic Cup (BHC) 2026

BELCAR
HISTORIC CUP

POWERED BY



Règlement Technique

PAGE INDEX

1.	DÉFINITIONS – DESCRIPTION	2
2.	RÈGLEMENT	2
3.	CARROSSERIE ET DIMENSIONS EXTÉRIEURES	7
4.	POIDS	11
5.	MOTEUR	12
6.	CONDUITES DE CARBURANT, POMPE ET RÉSERVOIR	14
7.	SYSTÈME DE LUBRIFICATION	16
8.	ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	16
9.	TRANSMISSION	18
10.	SUSPENSION ET DIRECTION	19
11.	FREIN	20
12.	ROUES ET PNEUS	21
13.	COCKPIT	22
14.	ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ	23
15.	STRUCTURE DE SÉCURITÉ	26
16.	CARBURANT	27
17.	TEXTE EN VIGUEUR	27
18.	APPROBATION	27
	ANNEXE 1 : Fixation du siège	28
	ANNEXE 2 : Fixation de la batterie	29

ART. 1 : DÉFINITIONS – DESCRIPTION

Une voiture de compétition pour la Belcar Historic Cup 2026 est définie par RACB Sport, en concertation avec l'Organisateur. Cette voiture a été adaptée à des fins sportives et dispose d'au moins une porte des deux côtés.

1.1 Pièce d'origine ou de série

Une pièce qui a subi toutes les phases de production, fournie et réalisée par le constructeur de la voiture en question, et montée sur une voiture en tant qu'originale.

1.2 Accepté

Être en possession d'un Règlement Sportif et Technique complet, approuvé par une ASN en tant que membre de la FIA.

1.3 Lié au groupe

Appartenir à une marque au sein d'un même groupe de marques. (par exemple Jaguar dans le groupe FORD)

1.4 Spécification de l'époque

« Spécification d'époque » désigne la configuration du modèle dont il est prouvé, après approbation par la FIA, que le modèle existait réellement à ce moment-là et dont la classification a été déterminée. Le participant doit en apporter la preuve (avec feuille d'homologation, PTH, document historique,...)

Toute modification de la « Spécification d'Époque » de la voiture est interdite, sauf autorisation expresse par les dispositions de la réglementation en vigueur relative à la Classe de la voiture, ou par le biais d'une déclaration publiée dans le Bulletin de la FIA concernant le modèle de la voiture spécifique ou les pièces spécifiques ou sauf si l'Art 14 (sécurité) du Règlement Technique l'exige. (ex : fiche d'homologation FIA 3053 concernant une Porsche allant de 2.7l à 3.0l)

1.5 Modèle

Le terme "modèle" désigne la version ou la génération spécifique d'un type de véhicule produite par le constructeur et, le cas échéant, homologuée par la FIA ou le RACB Sport.

Le modèle comprend les caractéristiques techniques et esthétiques (telles que la position du moteur, la carrosserie, l'empattement et la transmission) propres à une variante au sein d'une même série.

Exemple :

Les BMW Série 3 E36 et E46 sont considérées comme des modèles différents.

ART 2 : RÈGLEMENTS

2.1 Rôle de RACB Sport

Le Règlement Technique de la Belcar Historic Cup ci-dessous est publié par RACB Sport, en concertation avec le Promoteur et son groupe de travail Historique.

2.2 Modifications permises

Toute construction ou modification non autorisée dans le Règlement Technique de la Belcar Historic Cup est expressément interdite.

Une modification qui est/a été autorisée peut ne pas entraîner une modification qui n'est pas autorisée.

2.3 Voitures autorisées

La **BELCAR Historic Cup** est ouverte aux voitures jusqu'au 31/12/1999 :

1. **Classe 1** : voitures avec un Passeport Technique Historique FIA (PTH)
Du 01/01/1947 au 31/12/1981
2. **Classe 2** : voitures avec un Passeport Technique National (PTN)
Du 01/01/1947 au 31/12/1981
3. **Classe 3** : voitures avec un Passeport Technique FIA (PTH)
Du 01/01/1982 au 31/12/1990
4. **Classe 4** : voitures avec un Passeport Technique National (PTN)
Du 01/01/1982 au 31/12/1990
5. **Classe 5** : voitures avec un Passeport Technique FIA (PTH)
Du 01/01/1991 au 31/12/1999
6. **Classe 6** : voitures avec Passeport Technique National (PTN)
Du 01/01/1991 au 31/12/1999
7. **Invité** : uniquement les voitures comme mentionné ci-dessus mais sans PTH ni PTN.
Exception : voir l'article 2.6

Pour les voitures non homologuées, la date de l'année de fabrication est appliquée.

On entend par « année de fabrication » la première année au cours de laquelle le type et le modèle de la voiture ont été produits (s'il n'y a pas de feuille d'homologation), ou la première année d'homologation du type et du modèle pertinents de la voiture (s'il s'agit d'une feuille d'homologation). La classification des modèles en classes est déterminée par le promoteur et RACB Sport.

Répliques : voir Art. 2.5

2.4 Classe : « PTH Historic » - « PTN Historic » – « FIA Homologation File »

Classe 1 ; PTH

Est basé sur des voitures homologuées selon les spécifications d'époque de leur PTH FIA, du 01/01/1947 au 31/12/1981.

Un **PTH FIA** est obligatoire pour cette Classe.

Toute modification non prévue dans cette fiche d'homologation est expressément interdite

Les voitures participantes doivent à tout moment se conformer à leur **PTH FIA** et au présent Règlement.

Le participant est tenu de présenter les documents originaux. Les copies ne seront pas acceptées.

Un PTH en cours d'élaboration et non encore approuvé par la FIA n'est pas valable.

C1 A:		jusqu'à	1600 cm ³
C1 B:	depuis 1601 cm ³	jusqu'à	2000 cm ³
C1 C:	depuis 2001 cm ³	jusqu'à	2500 cm ³
C1 D:	au-dessus		2501 cm ³

Classe 2 : PTN

Est basé sur des voitures originales et/ou homologuées selon l'Annexe K actuelle et/ou l'Annexe J de la période du 01/01/1947 au 31/12/1981. (Date d'homologation)

Seuls les matériaux peuvent être utilisés et les modifications apportées au cours de la période antérieure au 31/12/1981 et dans la mesure permise par le présent règlement.

Un **PTN** (Passeport Technique National) est obligatoire pour cette Classe.

Les voitures doivent être conformes à leur **PTN** et au présent Règlement Technique.

Le participant est tenu de présenter les documents originaux. Les copies ne seront pas acceptées.

C2 A:		jusqu'à	1600 cm ³
C2 B:	depuis 1601 cm ³	jusqu'à	2000 cm ³
C2 C:	depuis 2001 cm ³	jusqu'à	2500 cm ³
C2 D:	au-dessus		2501 cm ³

Classe 3 : PTH

Est basé sur des voitures homologuées selon les spécifications de période de leur **PTH FIA**, du 01/01/1982 au 31/12/1990.

Un **PTH FIA** est obligatoire pour cette Classe.

Toute modification non prévue dans cette fiche d'homologation est expressément interdite

Les voitures participantes doivent à tout moment se conformer à leur **PTH FIA** et au présent Règlement.

Le participant est tenu de présenter les documents originaux. Les copies ne seront pas acceptées.

Un PTH en cours d'élaboration et non encore approuvé par la FIA n'est pas valable.

C3 A:		jusqu'à	1600 cm ³
C3 B:	depuis 1601 cm ³	jusqu'à	2000 cm ³
C3 C:	depuis 2001 cm ³	jusqu'à	2500 cm ³
C3 D:	au-dessus		2501 cm ³

Classe 4 : PTN

Est basé sur des voitures originales et/ou homologuées selon l' annexe K en vigueur et/ou de l' annexe J du 01/01/1982 au 31/12/1990 (date d'homologation) (groupes A, N, B, 2 et 4).

Vous ne pouvez utiliser que les documents et apporter des modifications qui ont été appliqués au cours de la Période antérieure au 31/12/1990 et dans la mesure où le présent Règlement le permet.

Les voitures d'avant 1982 qui utilisent des matériaux à partir de 1982 sont également incluses dans cette catégorie.

Un **PTN** est obligatoire pour cette classe.

Les voitures participantes doivent à tout moment se conformer à leur **PTN** et au présent règlement.

Le participant est tenu de présenter les documents originaux. Les copies ne seront pas acceptées.

C4 A:		jusqu'à	1600 cm ³
C4 B:	depuis 1601 cm ³	jusqu'à	2000 cm ³
C4 C:	depuis 2001 cm ³	jusqu'à	2500 cm ³
C4 D:	au-dessus		2501 cm ³

Classe 5 : PTH

Est basé sur des voitures homologuées selon la spécification d'époque de leur **PTH FIA**, du 01/01/1991 au 31/12/1999

Les voitures GT ne sont pas autorisées

Un **PTH FIA** est obligatoire pour cette Classe.

Les voitures participantes doivent à tout moment se conformer à leur Passeport Technique et au présent Règlement.

Toute modification non prévue dans cette fiche d'homologation est expressément interdite.

Le participant est tenu de présenter les documents originaux. Les copies ne seront pas acceptées.

Un PTH en cours d'élaboration et non encore approuvé par la FIA n'est pas valable.

Pour les exceptions, voir plus loin dans le présent Règlement technique.

C5 A:		jusqu'à	1600 cm ³
C5 B:	depuis 1601 cm ³	jusqu'à	2000 cm ³
C5 C:	depuis 2001 cm ³	jusqu'à	2500 cm ³
C5 D:	au-dessus		2501 cm ³

Classe 6 : PTN

Est basé sur des voitures originales et/ou homologuées selon l'Annexe K actuelle et/ou l'Annexe J du 01/01/1991 au 31/12/1999. (Date d'homologation)

Les voitures GT ne sont pas autorisées.

Vous ne pouvez utiliser que des documents et apporter des modifications qui ont été appliqués au cours de la Période avant le 31/12/1999 et dans la mesure où le présent Règlement le permet.

Un **PTN** (Passeport Technique National) est obligatoire pour cette Classe.

Les voitures doivent être conformes à leur PTN et au présent Règlement Technique.

Le participant est tenu de présenter les documents originaux. Les copies ne seront pas acceptées.

C1 A:		jusqu'à	1600 cm ³
C1 B:	depuis 1601 cm ³	jusqu'à	2000 cm ³
C1 C:	depuis 2001 cm ³	jusqu'à	2500 cm ³
C1 D:	au-dessus		2501 cm ³

Classe 7 : Invité

Les voitures non conformes au règlement technique mais approuvées par l'Organisateur, son groupe de travail technique et RACB Sport sont autorisées, à condition d'être équipées de tous les dispositifs de sécurité.

Un dossier complet sur la voiture participante doit être remis à l'Organisateur et à RACB Sport au plus tard 3 semaines avant le départ de la course.

Cette entrée est valable pour un maximum de 2 week-ends de course.

2.5 Répliques

Les Répliques ne seront acceptées que sur approbation conjointe du RACB Sport et du promoteur.

Les répliques peuvent participer si elles :

- disposent d'un PTH FIA ou d'un Passeport Technique National (PTN) (à demander auprès de RACB Sport).
- sont une réplique d'un modèle antérieur au 31/12/1999, respectant la technologie de l'époque.

Elles seront acceptées dans les **Classes 1 – 3 – 5 (selon la date de la période)**, s'ils peuvent présenter un Passeport Technique Historique FIA (PTH) ou dans les Classes 2 – 4 – 6 s'ils peuvent présenter un PTN RACB, et ce après que le véhicule ait été vérifié par le commissaire technique.

2.6 Voitures interdites

Les voitures suivantes ne sont PAS autorisées :

- GT1, GT2, GT3, GT4
- Silhouette
- Lotus 7 et modèles similaires, kit cars et/ou replicas (type Westfield, Robin Hood, etc)
- Monoplaces et voitures prototypes

2.7 Date du règlement

Le présent règlement entrera en vigueur à compter de la date d'approbation, au bas du présent document, et remplacera tous les précédents.

Une modification du règlement de sécurité émise par la FIA s'appliquera à partir du prochain meeting.

2.8 Passeport Technique National (PTN)

Lors de la première participation, le participant recevra un passeport de concours technique lors du Contrôle Technique. Lors du contrôle technique, ce passeport doit toujours accompagner la voiture. Le Commissaire technique peut y consigner ses observations.

Les commentaires inclus dans le passeport du concours technique doivent être en ordre avant la prochaine réunion. Les commentaires dans le domaine de la sécurité doivent être en règle avant que la réunion puisse être poursuivie.

L'absence du passeport technique lors du Contrôle Technique, ainsi que la falsification délibérée de ce document, seront considérées comme une fraude et seront sanctionnées d'une amende administrative de 150,00 €.

Le Passeport Technique National (**PTN**) sera présenté au Contrôle Technique, lors de la première participation de la saison, pour toute voiture ne disposant pas d'un **PTH** FIA. (Veuillez envoyer une copie du PTH FIA au responsable technique).

À partir du moment de la réception du passeport, la voiture doit rester conforme à ce document pendant toute la durée du rendez-vous.

Des modifications conformes à ces règles peuvent toujours être apportées, mais doivent être signalées et incluses dans l'**avis de communication** avant le début du meeting.

Les passeports techniques doivent également être présentés lors du contrôle technique final après chaque épreuve.

2.9 Respect de la réglementation

Le participant doit s'assurer que sa voiture est conforme au présent règlement et au règlement sportif de la Belcar Historic Cup à tout moment pendant un meeting. Il est également responsable du suivi du passeport technique.

Pour déterminer la conformité, le participant et RACB Sport peuvent se fonder sur les données techniques du fabricant, ainsi que sur toutes les autres données officielles de l'autorité sportive (par ex. PTH, PTN, fiche d'homologation, etc.).

Une voiture considérée comme dangereuse en raison de sa construction et/ou de sa modification sera interdite d'inscription et de participation sans préavis.

Toute modification qui n'est pas conforme à l'esprit du Règlement, même si elle n'est pas expressément interdite, ou qui peut augmenter excessivement le coût de préparation de la voiture, sera interdite sans préavis par la Commission Technique du RACB Sport, après consultation du Promoteur.

Une voiture dont la construction peut comporter des dangers peut également être exclue par le Conseil des commissaires sportifs de RACB Sport.

2.10 Généralités

Les articles de l'Annexe K et/ou de l'Annexe J applicables demeurent applicables aux classes **2, 4 et 6**, mais les articles reproduits dans le présent règlement ont préséance.

Tout boulon, écrou ou vis du chariot peut être remplacé par un boulon, un écrou ou une vis, à condition qu'il appartienne à la même famille de matériaux, qu'il soit du même diamètre ou plus grand que la pièce d'origine et qu'il contienne tout mode de verrouillage (pignon, contre-écrou, etc.)

Les matériaux suivants sont interdits : le magnésium (à l'exception des jantes), la céramique et le titane (uniquement d'origine), sauf dans les cas prévus à l'article 5.2.1 du présent règlement.

L'utilisation de matériaux composites est autorisée dans les limites du présent Règlement Technique.

Cette règle ne s'applique pas aux **classes 1, 3 et 5** car ils doivent être en parfaite conformité avec leur fiche d'homologation et leur **PTH**.

2.11 Télémétrie

Toute forme de transmission de données sans fil entre la voiture et une personne et/ou l'équipement est interdite lorsque la voiture est sur la piste. Le contact radio entre le pilote et son équipe est autorisé. La transmission de données est interdite. En aucun cas, les données de transmission mentionnées ci-dessus ne doivent être connectées à un autre système de la voiture (à l'exception d'un câble séparé connecté à la batterie uniquement). Les enregistreurs de données embarqués sont autorisés. Ces systèmes, avec ou sans mémoire, ne peuvent permettre que la lecture de : - Le régime moteur - Deux indications de température - La vitesse d'une roue - Un accéléromètre X/Y selon les coordonnées suivantes : - Les données GPS - Les temps au tour - Les données CAN transmises par le calculateur et le logiciel homologué. Les caméras de télévision embarquées ne tombent pas sous les définitions ci-dessus. Cependant, l'équipement et les fixations doivent d'abord être homologués lors du contrôle technique

3 : CARROSSERIE ET DIMENSIONS EXTÉRIEURES

Remarque générale :

Le matériel utilisé pour la carrosserie (couvercle de coffre, couvercle du compartiment moteur, pare-chocs, portes et ailes) est libre. Si l'un des éléments est remplacé, il doit être fixé d'une manière au moins aussi solide que l'original.

3.1 Dimensions

Toutes les dimensions et la forme du corps doivent rester d'origine, à l'exception des modifications autorisées incluses dans cet article.

3.2 Portes

Les dimensions et la fonction des portes de la voiture doivent rester d'origine.

Si une porte est remplacée par une porte en matériau composite, la cage de sécurité doit être équipée d'au moins une protection latérale. (Selon l'Annexe J de la FIA en vigueur)

Les poignées et les charnières d'origine peuvent être modifiées, mais uniquement dans le but de permettre une évacuation plus rapide du pilote en cas d'accident.

Les garnitures intérieures de la porte latérale pilote ne doivent pas être retirées. Ce revêtement intérieur peut être remplacé par une plaque métallique d'au moins 0,5 mm d'épaisseur ou un autre matériau solide d'au moins 2 mm d'épaisseur.

Les portes doivent pouvoir être ouvertes ou ouvertes sans l'utilisation d'outils, tant de l'intérieur que de l'extérieur.

Les portes doivent être présentes à leur place d'origine pendant toute la durée de la réunion.

3.3 Pare-brise et vitres

Un pare-brise en verre feuilleté ou en polycarbonate d'au moins 5 mm d'épaisseur est obligatoire. Le pare-brise peut être équipé d'un système de désembuage intégré.

Dans le cas d'une voiture ouverte, le port d'un casque intégral avec une visière fermée est obligatoire.

Des fixations de sécurité peuvent être installées à condition qu'elles n'améliorent pas les qualités aérodynamiques de la voiture.

Il est permis d'appliquer au maximum un film transparent à l'extérieur du pare-brise afin de le protéger.

Les vitres latérales et arrière peuvent être remplacées par du polycarbonate, d'une épaisseur minimale de 3 mm.

La vue doit être préservée dans toutes les directions. La vue de l'extérieur sur la voiture doit être possible.

Sur les vitres latérales et arrière, il est obligatoire d'avoir un film de sécurité transparent et incolore (par ex. SL Lumar Safety Film/D1570) d'une épaisseur maximale de 0,1 mm à l'intérieur pour assurer une protection efficace en cas d'éclatement.

Ce film est également recommandé pour les rétroviseurs extérieurs.

Toutes les fenêtres latérales doivent être fermées au 3/4 pendant les essais, le tour de chauffe et la course, sauf du côté du pilote.

Du côté du pilote, il est recommandé d'installer un filet de sécurité.

Ceci est **obligatoire** si le pilote conduit avec la fenêtre ouverte.

L'assombrissement de la lunette arrière (avec un film teinté ou des bandes occultantes) est interdit.

En outre, seuls la publicité (groupe) requise par l'Organisateur et le numéro de compétition réduit doivent être affichés sur le pare-brise.

Si aucune publicité n'est exigée par l'organisateur, une cassette publicitaire personnelle/bande dessinée d'une hauteur totale de max. 10 cm.

Sur la lunette arrière, une bande/bande publicitaire avec un max. Hauteur de 8 cm, mesurée à partir de la partie supérieure de la fenêtre.

La visibilité vers l'arrière sera maintenue en tout temps.

Les vitres latérales arrière doivent mentionnées:

- Les initiales du prénom et le nom (en toutes lettres) du ou des pilote(s),
- Le drapeau du pays (ASN) qui a délivré leur licence.

Les noms doivent être écrits comme suit :

- Police 'Helvetica' de couleur blanche,
- Majuscule pour les initiales et la première lettre de chaque nom et minuscule pour les autres lettres,
- Avec une hauteur de lettre de 6 cm et une largeur de trait de 1 cm.
- Le nom du pilote est toujours en haut des deux côtés de la voiture.

Ventilation du cockpit

Pour aérer le cockpit, les vitres latérales et arrière peuvent avoir un maximum de 5 ouvertures, d'un diamètre maximal de 50 mm chacune.

Une surface montée sur une ouverture de ventilation (écope) peut être montée sur n'importe quelle fenêtre de porte, si elle est conforme à ce qui suit :

- Un diamètre maximal de 150 mm et pas plus de 50 mm au-delà de la surface de la fenêtre.
- Être fabriqué dans le même matériau que la fenêtre ou en polycarbonate translucide.
- N'obstrue pas la vue du pilote vers l'arrière.

Les conduits d'air alimentés par un évent sont autorisés dans le poste de pilotage, à condition qu'ils ne nuisent pas à la visibilité et à la sécurité du pilote.

Filet de sécurité

La fenêtre de porte peut être remplacée par un filet de sécurité, conforme à l'Annexe J de la FIA, Art. 253-11.2.

Ce filet de sécurité doit être constitué de bandes de tissage d'une largeur minimale de 19 mm (3/4"). La taille des mailles est d'un minimum de 25 mm x 25 mm et d'un maximum de 60 mm x 60 mm. Les bandes de tissage doivent être faites d'un matériau résistant au feu et les points d'intersection doivent être cousus ensemble. Le réseau ne doit pas être provisoire.

Le filet doit être fixé à la cage de sécurité ou à une partie fixe de la carrosserie, au-dessus de la vitre de la porte, au moyen d'un dégagement rapide qui fonctionne également lorsque la voiture se renverse. Il doit être possible de détacher le filet d'une seule main. Un système à boutons-poussoirs est autorisé à condition qu'il soit conforme aux exigences du présent article.

Les boutons-poussoirs doivent être visibles de l'extérieur. Une couleur marquante et la mention « PRESS » sont obligatoires. Seuls les raccords vissables sont autorisés pour la fixation du filet à la cage de sécurité. Toute modification de la cage de sécurité elle-même n'est pas autorisée.

3.4 **Rétroviseurs - Caméra**

Des rétroviseurs extérieurs efficaces du côté conducteur et du côté passager sont obligatoires. L'installation est libre, mais chaque miroir doit avoir une surface réfléchissante minimale de 90 cm².

Pour les **PTN**, un rétroviseur intérieur est obligatoire avec des dimensions minimales de 350 x 45 mm.

Celui-ci peut être remplacé par une caméra qui doit être placée de manière solide.

3.5 **Châssis – Carrosserie**

Châssis

La structure générale (châssis et empattement) de la voiture ne doit pas être modifiée.

Les modifications du châssis ne sont autorisées que pour l'installation d'une cellule de sécurité, à condition qu'elles soient conformes à la réglementation sur les cages de sécurité, Annexe K et/ou l'Annexe J de la FIA.

Carrosserie

Toutes les pièces entièrement suspendues de la voiture, qui sont touchées par le flux d'air à l'extérieur, à l'exception des pièces qui ont trait à l'action mécanique du moteur, de la transmission et de la suspension.

Chaque prise d'air est considérée comme faisant partie de la carrosserie.

Les pièces de carrosserie doivent rester en place à tout moment lorsque la voiture est utilisée sur la piste.

Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol lorsque les pneus sont dégonflés d'un côté.

3.6 **Structure de la carrosserie**

À l'exception de la moitié inférieure des roues pleines, la carrosserie doit recouvrir tous les composants mécaniques en projection verticale et vue d'en haut.

En projection latérale et vers l'avant, aucune partie d'une prise d'air ne doit dépasser le point le plus haut du pare-brise.

La voiture ne doit pas avoir de pièces saillantes, d'angles vifs ou d'arêtes. Chaque partie de la carrosserie, y compris les aides aérodynamiques, doit être solidement fixée à la partie suspendue (châssis/carrosserie) de la voiture. Il ne doit avoir aucun degré de liberté, et reste immobile par rapport à cette partie, lorsque la voiture est en mouvement.

Les fixations d'origine du capot et du couvercle du coffre doivent être retirées.

Si les charnières d'origine du capot et/ou du couvercle du coffre sont conservées, il suffit d'installer des verrous de sécurité dans les deux autres coins.

Si les charnières d'origine du capot et/ou du couvercle du coffre ne sont pas conservées, ils doivent être équipés de verrous de sécurité aux quatre coins. Tous les verrous de sécurité doivent être clairement marqués par des flèches de couleur rouge (ou contrastante). Le capot et le couvercle du coffre doivent être dans leur position d'origine et doivent être fermés lorsque la voiture est en mouvement.

Ce n'est que pour les voitures à moteur arrière qu'il est possible d'ouvrir le capot d'un maximum de 10 cm, à condition qu'une sécurité adéquate soit installée.

Tous les joints de carrosserie à proximité des raccords d'essence doivent être conçus de manière à éviter les fuites d'essence dans le compartiment moteur ou le poste de pilotage.

3.7 Modifications de la carrosserie

3.7.1 Largeur maximale

Classe 1, 3 et 5 : selon le PTH de la FIA

Classe 2, 4 et 6 : La largeur maximale des ailes avant et arrière peut être élargie de 50 mm maximum de chaque côté. La largeur maximale de la voiture (hors rétroviseurs) ne doit pas dépasser 2m.

3.7.2 Ailes

La définition de « garde-boue » est celle donnée à l'Annexe J de la FIA, Art. 251-2.5.7. Le matériau est libre, mais la forme des passages de roue doit être préservée. Cela ne signifie pas que les dimensions d'origine doivent être conservées.

Lorsque vous regardez le véhicule en vue de dessus, avec les roues tournées vers l'avant, les roues pleines ne doivent pas être visibles au-dessus de l'axe des roues.

Des ouvertures pour le refroidissement peuvent être faites dans les ailes avant et arrière. Il est permis de placer des composants mécaniques dans les garde-boue, mais l'installation ne doit en aucun cas être utilisée comme renfort des garde-boue.

Les dimensions d'extension homologuées pour les **classes 2, 4 et 6** sont considérées comme des extensions et ne peuvent donc pas être facturées en supplément.

3.7.3 Aides aérodynamiques

A l'arrière

Un aileron arrière (« spoiler ») est autorisé, mais il doit répondre aux points suivants :

- Celui-ci doit rester dans les contours de la voiture.
- Ce dispositif aérodynamique doit être situé dans la projection frontale de la voiture.

A l'avant

Un aileron à l'avant est autorisé à condition qu'il

- N'est pas plus large que la largeur totale du véhicule, mesurée par l'aile avant au niveau du point central de la roue avant.
- Maximum 10 cm à l'avant de la voiture, y compris le pare-chocs avant.
- Ne touchez pas le sol dans le cas d'un pneu crevé.

3.7.4 Pare-chocs

Les pare-chocs avant et arrière ne peuvent être retirés, uniquement avec les supports, s'ils ne compromettent pas la résistance de la carrosserie et la sécurité.

Les pare-chocs ne peuvent pas être retirés s'ils font partie de la carrosserie.

Les pare-chocs des voitures suivantes avec PTH sont considérés comme faisant partie intégrante de la carrosserie.

- JAGUAR Mk 1 et 2
- AUSTIN & MORRIS Mini, et toutes les voitures dérivées
- FORD Falcon
- FORD Mustang
- Toutes les VOLVO de type 120
- VEB WARTBURG, tous types
- ABARTH 850TC à 1000
- PORSCHE 911, tous types
- LOTUS Elan

3.7.5 Soubassement / Diffuseur

Le soubassement et le diffuseur ne doivent pas être modifiés par rapport à leur configuration d'origine, sauf si la configuration de l'élément modifié est mentionnée dans la fiche d'homologation du PTH ou la fiche d'homologation de la voiture. L'installation de panneaux de plancher plats, s'étendant du bas du pare-chocs avant jusqu'à l'arrière de la voiture, est interdite.

4 : POIDS

4.1 Poids minimum

Le poids minimum de la voiture est le poids de la voiture, à n'importe quel moment du meeting, sans le pilote et son équipement, le réservoir de carburant vide et les réservoirs des différents liquides à leur niveau normal.

Pour les **classes 1, 3 et 5**, le poids minimum de la voiture est celui de sa feuille d'homologation / PTH.

Pour les **classes 2, 4 et 6**, le poids minimum est déterminé selon la liste suivante :

RACB Sport, en accord avec l'organisateur, se réserve le droit d'ajuster le poids minimum d'une voiture afin de maximiser l'égalité des performances entre les différentes voitures. Le participant sera informé par écrit ou via le site web (www.racb.com) au plus tard 14 jours avant le début de la réunion.

Pour les moteurs suralimentés, la cylindrée au **PTN** est calculée comme suit :
La cylindrée effective est multipliée par un coefficient de 1,7 et ce résultat indique la classe.

La tolérance n'est plus applicable à toutes les classes.

				Classe 2 (PTN)	Classe 4 (PTN)	Classe 6 (PTN)
		jusqu'à	1000cc	655 kg	655 kg	670 kg
De	1001 cm³	jusqu'à	1300cc	700 kg	700 kg	720 kg
De	1301 cm³	jusqu'à	1600cc	740 kg	740 kg	780 kg
De	1601 cm³	jusqu'à	2000cc	810 kg	810 kg	850 kg
De	2001cc	jusqu'à	2500cc	880 kg	880 kg	1030 kg
De	2501 cm³	jusqu'à	3000cc	945 kg	945 kg	1100 kg
De	3001 cm³	jusqu'à	3500cc	1020 kg	1020 kg	1170 kg
De	3501 cm³	jusqu'à	4000 cm³	1075 kg	1075 kg	1240 kg
De	4001cc	jusqu'à	4500cc	1120 kg	1120 kg	1310 kg
De	4501 cm³	jusqu'à	5000cc	1170 kg	1170 kg	1380 kg
De	5001 cm³	jusqu'à	5500cc	1225 kg	1225 kg	1450 kg
De	5501 cm³	jusqu'à	6000cc	1270 kg	1270 kg	1450 kg
De	6001cc	jusqu'à	6500cc	1310 kg	1310 kg	1450 kg
De	6501 cm³	jusqu'à	7000cc	1340 kg	1340 kg	1450 kg

Pour la **classe 7**, le poids minimum de la voiture est le poids minimum de la voiture correspondante de la **classe 2, 4 ou 6**.

4.2 Lest

L'utilisation d'un ou plusieurs ballasts est autorisée pour amener la cabine au poids minimum.

Il s'agit de blocs solides en tant qu'unité. Ces blocs sont fixés à la plaque inférieure du cockpit à

l'aide d'outils, visibles et faciles à sceller par les Commissaires Techniques à la demande du participant. Le contrepoids doit être fixé par des boulons de qualité 10,9 et d'un diamètre minimum de 10 mm. Afin d'éviter l'arrachement, une plaque de renfort d'au moins 40 cm² et de 3 mm d'épaisseur est placée sous la plaque de base pour chaque fixation.

Un système de ballast mobile, lorsque la voiture est en mouvement, est interdit en tout temps.

4.3 **Pesée**

Le véhicule doit être présenté sur la balance avec tous les fluides à leur niveau normal et sans aucun matériau supplémentaire non fixé dans l'habitacle ou le coffre.

5 : **MOTEUR**

5.1 **Type et position du moteur**

Le moteur doit être spécifique à la marque et doit être intégré dans le compartiment moteur d'origine. La position du moteur et de la cloison coupe-feu doit être respectée selon l'article 15.2.

Le moteur doit être installé à la même position et la même orientation que dans le véhicule d'origine (avant, central ou arrière).

Il est interdit de déplacer ou de faire pivoter le moteur par rapport à sa position d'origine.

5.2 **Modifications du moteur**

L'usinage, le polissage et l'équilibrage des pièces du moteur sont autorisés, à condition qu'aucun matériau ne soit ajouté.

Le taux de compression peut être modifié en usinant la surface supérieure du bloc moteur ou de la culasse et/ou en éliminant ou en utilisant un joint de culasse plus épais.

Le vilebrequin, les bielles, le piston et les roulements peuvent avoir une dimension supérieure à celle des spécifications de l'époque. Ceux-ci doivent être faits du même type de matériau.

La cylindrée peut être augmentée d'un maximum de 15% par rapport à la feuille d'homologation et uniquement pour les moteurs atmosphériques.

La cylindrée réelle de la voiture doit à tout moment correspondre au poids selon le tableau mentionné ci-dessus.

5.2.1 **Matériaux**

- L'utilisation de magnésium et de titane est interdite, sauf s'ils sont utilisés avec la pièce d'origine.
- L'utilisation de composants en céramique ou revêtus de céramique est interdite, sauf si ce matériau est utilisé avec la pièce d'origine.
Exception : le traitement céramique externe de l'échappement.
- L'utilisation de carbone ou de matériaux composites est limitée à des revêtements et des conduits d'air sans contrainte.

5.2.2 **Bloc-cylindres**

- **Classes 1, 3 et 5**

Conforme au FIA PTH/http de la voiture

- **Classes 2, 4 et 6**

Le moteur et la culasse doivent être fabriqués et reliés au modèle et installés dans le compartiment moteur d'origine.

Les arbres à cames et les soupapes de spécifications ou de fabricants différents sont autorisés.

Le nombre de cylindres ne doit pas différer de celui du moteur d'origine

Pour la Classe 6 (PTN), le moteur S54 est autorisé sur les voitures BMW sous les conditions suivantes :

- Le S54 ne peut être utilisé que sur les voitures dont le modèle de base était initialement

équipé d'un moteur BMW 6 cylindres.

- L'augmentation de 15 % de la cylindrée ne s'applique pas à cette configuration.
- Dans ce cas, la voiture doit respecter une exigence de **poids minimum de +70 kg** par rapport au poids minimum de la catégorie tel que défini à l'article 4.

Le promoteur se réserve le droit de prendre des mesures supplémentaires si les différences de performances s'avèrent excessives,

5.2.3 Culasse

La culasse doit être liée à la marque ou au modèle :

- Cela doit être lié à la classe d'âge,
- Le nombre d'orifices d'admission et de sortie doit rester inchangé
- La structure du moteur ne doit pas être modifiée.

L'utilisation d'un autre matériau (alliage) est autorisée

5.2.4 Carburateur et allumage

Chaque papillon des gaz doit être équipé d'un ressort externe, à l'exception d'un double carburateur, qui peut être équipé d'un ressort interne.

La séquence d'allumage d'origine et le nombre de bougies d'allumage d'origine par cylindre doivent être conservés.

Classes 2, 4 et 6:

Des carburateurs de la même époque ou d'une période antérieure peuvent être utilisés, si le principe de fonctionnement est le même que celui d'origine.

Les moteurs à injection de carburant peuvent être équipés de carburateurs de la même période. Si l'injection est conservée, elle doit être d'origine ou inscrite sur la feuille d'homologation de la voiture.

Les bougies, bobine d'allumage, condensateur, distributeur ou marque d'aimants sont libres, Un allumage électronique et un limiteur de régime électronique, selon une spécification de l'époque (datant d'avant le 31/12/1981 pour la classe 2 et avant le 31/12/1990 pour la classe 4) peuvent être utilisés. Les unités de gestion de moteur programmables sont interdites pour **les classes 2, à moins d'être homologuées.**

5.3 Système d'admission d'air

Le filtre à air et son caisson sont libres, et peuvent être retirés, déplacés dans le compartiment moteur ou remplacés par un autre. La mise en place de trompettes d'admission est autorisée.

5.4 Moteurs suralimentés

Les moteurs suralimentés, de tout type, sont autorisés s'ils sont prévus dans la feuille d'homologation avec une cylindrée maximale de 2600 cc (hors coefficient).

Le coefficient à utiliser est pour :

Moteurs essence turbocompressés : la cylindrée x 1,7 ou x 1,4 selon spécification de Période.

Moteurs rotatifs : la différence entre la capacité maximale et minimale de la chambre de combustion x 1,8. **Si le moteur est équipé d'un turbo, un coefficient pour le turbo est également facturé. (par exemple : 1300 cm³ x 1,8 x 1,7 = 3978 cm³)**

Classe 2 et Classe 4 : Les moteurs à essence suralimentés sont interdits pour les voitures GT.

Classe 6

Les moteurs à essence avec suralimentation ne sont PAS autorisés.

Pour les moteurs diesel jusqu'à 2000 cc, un seul turbo est autorisé. Dans ce cas, aucun coefficient ne s'applique à la cylindrée.

5.5 Refroidissement

Le refroidissement du moteur est libre, mais le radiateur d'eau doit être monté à sa place d'origine.

5.6 Echappement

Le système d'échappement doit être lié à la culasse en fonction de l'homologation ou de la période. Il doit contenir au moins un silencieux, qui doit fonctionner à tout moment et à travers lequel tous les gaz d'échappement doivent s'écouler.

L'installation de l'échappement ne doit pas impliquer de modification du châssis/carrosserie. Des pièces supplémentaires pour l'installation de l'échappement sont autorisées.

La dernière partie de l'échappement doit se trouver dans le périmètre de la voiture.

Le bruit produit par la voiture doit toujours respecter les limites de bruit imposées par le site visité.

Le bruit est mesuré selon la procédure et l'équipement de mesure qui s'appliquent à chaque endroit visité.

6 : CONDUITES DE CARBURANT, POMPE ET RÉSERVOIR

6.1 Réservoir de carburant et pompe

Le réservoir de carburant doit être placé dans sa position d'origine ou dans le coffre, et doit toujours être séparé du compartiment moteur par une cloison étanche et ignifuge. Le réservoir doit être équipé d'une mousse de sécurité

Le réservoir de carburant d'origine peut être remplacé par un réservoir de sécurité de type FT3-1999, FT3.5, FT5 ou FIA 8875-2025 conforme à la réglementation FIA.

Ce réservoir de carburant contient le code imprimé avec le nom du fabricant, les spécifications selon lesquelles le réservoir a été construit et la date de fabrication.

Ce code imprimé doit être facilement vérifiable.

Aucun sac en caoutchouc ne peut être utilisé pendant plus de 5 ans à compter de la date de fabrication, à l'exception de ceux qui ont été inspectés et recertifiés par le fabricant pour une prolongation jusqu'à un maximum de 2 ans.

Les autres réservoirs de carburant homologués par la FIA ne doivent pas dépasser la date de fin

imprimée. Un autre réservoir de carburant conçu à cet effet peut être utilisé à condition que :

- Il est fait d'un matériau ininflammable,
- Est fourni avec un certificat de soudage.
- Dispose d'un certificat de pression (0,3 bar), délivré par un organisme de contrôle reconnu.
- L'évent équipé d'un clapet anti-retour.

Le niveau de carburant ne peut être indiqué que par un indicateur interne. L'indication extérieure au moyen d'un tube transparent ou d'un tube est interdite à moins qu'elle ne soit protégée par une plaque métallique.

Si la ou les pompes à carburant sont situées dans le coffre, elles doivent être séparées du cockpit par une cloison étanche et ignifuge.

Une pompe à carburant mécanique peut être remplacée par une pompe à carburant électrique, et vice versa.

6.2 Montage du réservoir de carburant

Le réservoir (de remplacement, homologué, ...) doit être fixé de manière permanente au moyen d'un système de serrage métallique.

Des boulons d'au moins 10 mm de diamètre doivent être utilisés pour le montage de ces supports. Sous chaque boulon, une plaque de renfort d'au moins 3 mm d'épaisseur avec une surface d'au moins 20 cm² au-dessus de la plaque de sol doit être prévue.

Les ouvertures restantes – après avoir retiré le réservoir d'origine – peuvent être scellées par un panneau de dimensions identiques.

Le déplacement du réservoir ne pourra donner lieu à aucune modification, gain de poids ou renforts autres que ceux prévus à l'Annexe K de la FIA , Annexe J Art 255-5.7.1.

6.3 Accouplements et tuyaux

Tous les tuyaux qui traversent le cockpit et qui contiennent des liquides doivent être doublés ou recouverts sur toute leur longueur à l'intérieur du cockpit, afin que le pilote ne puisse pas être affecté par ces liquides en cas de bris.

Les conduites de carburant doivent être d'origine ou, lorsqu'elles sont flexibles, elles doivent être filetées, serties ou de connecteurs auto-obturants et avoir une tresse extérieure résistante à l'abrasion et aux flammes (pas de combustion).

La pression minimale d'éclatement, mesurée à une température minimale de fonctionnement, est pour :

Conduites de carburant (sauf raccords injecteur/carburateur) : 70 bar/ (1000 psi) à 135°C/ (250°F)

Tuyaux d'huile de lubrification : 70 bar/ (1000 psi) à 232°C/ (450°F)

Des conduites contenant du carburant ou du liquide hydraulique peuvent traverser le cockpit mais sans accouplements dans le cockpit, sauf sur les cloisons avant et arrière selon les dessins 253-59 et 253-60 et sur le circuit de freinage et le circuit de liquide d'embrayage.

Ils doivent être posés à au moins 10 cm des câbles électriques et du système d'évacuation.

6.4 Système de remplissage de carburant (voiture)

L'ouverture de remplissage pour le remplissage du réservoir de carburant doit de préférence être située à l'extérieur de la voiture, et doit être conforme aux normes de sécurité de la FIA, Annexe J, Art. 258-6.3. Il ne doit pas y avoir d'ouverture de remplissage dans le cockpit.

Si l'ouverture de remplissage est prévue dans le coffre, un récipient de collecte avec un trop-plein vers l'extérieur doit être prévu autour de cette ouverture de remplissage. Des trous doivent être percés au point le plus bas du plancher du coffre pour permettre au carburant déversé de s'écouler. Le bouchon de fermeture d'un réservoir qui est rempli dans le boîtier ne doit pas avoir de trou d'aération ou de notion.

Le réservoir de carburant doit être ventilé vers l'extérieur. Cet évent doit passer sous l'avant-toit, sur le côté de la voiture ou conformément à l'Annexe J de la FIA, Art 253-3.4.

À aucun moment, il ne doit y avoir de fuite de carburant. (Le montage d'une vanne unidirectionnelle est obligatoire - purge)

6.5 Carburant à bord

6.5.1 Température

Il est interdit de stocker du carburant à bord de la voiture à une température inférieure à 10 °C en dessous de la température extérieure dominante.

L'utilisation, à bord du véhicule ou non, de tout dispositif destiné à ramener la température du carburant en dessous de la température extérieure dominante est interdite.

6.5.2 Capacité du réservoir de carburant

La capacité du réservoir de carburant, y compris le réservoir d'alimentation (capacité maximale de 3 litres), ne doit pas dépasser 100 litres avec une tolérance maximale de 2 litres.

Tout système, procédé ou construction visant à augmenter le volume autorisé à plus de 100 litres de quelque manière que ce soit, même temporairement, est interdit.

7 : SYSTÈME DE LUBRIFICATION

Dans la mesure où les articles 7.1 et 7.2 sont respectés, le système de lubrification est libre dans les **classes 2, 4 et 6**.

7.1 Réservoirs d'huile

Si les réservoirs d'huile ne sont pas maintenus dans leur position d'origine, ils doivent être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur s'ils sont en contact direct avec la carrosserie.

Le réservoir d'huile ne doit pas être situé dans le cockpit.

7.2 Réservoir de récupération d'huile

Si l'évent du carter d'origine n'est pas conservé, l'évent du carter doit être dévié vers un réservoir de collecte résistant au feu d'une capacité d'au moins 2 litres.

Ce réservoir de collecte doit être solidement fixé avec un matériau résistant au feu et muni d'un évent. Le placement dans le cockpit est interdit. Le point de collecte et de ventilation du réservoir de collecte doit être le point le plus élevé du réservoir.

L'évent du carter ne doit pas être libre.

8 : EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Si les dispositions des articles 8.1 à 8.4 sont respectées, l'équipement électrique est libre.

8.1 Batterie

- Si la batterie est dans sa position d'origine, elle doit être solidement et définitivement fixée et la borne de courant doit être recouverte d'un capuchon de protection correctement isolant.
- Si la batterie n'est pas à son emplacement d'origine, elle doit être placée dans le cockpit ou le coffre. Elle ne doit pas interférer avec le débarquement du pilote. La batterie doit être solidement fixée au corps et entièrement protégée par un boîtier étanche et résistant à la corrosion, qui est également placé sur ses propres attaches. Une ventilation avec sortie à l'extérieur du cockpit doit être prévue. Si une batterie sèche est placée dans le cockpit, le pôle positif doit être recouvert d'un capuchon de protection correctement isolant.

Si une batterie au lithium ou au gel est utilisée, il n'est pas nécessaire de la placer dans un compartiment fermé.

- La fixation à la carrosserie doit être constituée d'un siège/siège en métal et de deux supports métalliques avec un revêtement isolant, fixés au fond par des écrous et des boulons. Les supports doivent être fixés à l'aide de boulons d'au moins 10 mm de diamètre et sous chaque boulon d'une plaque de renfort d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface sous la plaque de carrosserie (voir dessins 255-10 et 255-11).

8.2 Essuie-glace

Toute voiture équipée d'un pare-brise à part entière doit être équipée d'au moins un essuie-glace efficace, qui nettoie le pare-brise devant le conducteur, pendant toute la durée du meeting. Le moteur, l'emplacement, le nombre de balais et le mécanisme sont libres, tout comme le contenu et l'emplacement du réservoir d'eau.

8.3 Démarreur

Un démarreur doit être placé, qui doit fonctionner à tout moment pendant le meeting. Le pilote doit être capable d'actionner ce démarreur à partir d'une position assise normale.

Pour réguler ou affiner le moteur, le démarrage peut également se faire à l'aide d'une batterie externe. Le raccordement de la batterie externe doit être situé à l'intérieur de la cage de sécurité et doit se faire au moyen d'une prise de démarrage spéciale.

En aucun cas, cette connexion ne doit se faire sous le capot ou à proximité immédiate du réservoir de carburant ou des conduites de carburant.

Si la voiture veut continuer la course après un arrêt au stand, toutes les roues doivent toucher le sol avant que le pilote puisse démarrer le moteur, en position assise derrière le volant et sans aides extérieures.

8.4 Éclairage

8.4.1 Procédure

Chaque voiture doit être équipée d'un éclairage efficace pendant l'entraînement, l'échauffement et les courses.

Chaque voiture doit être équipée d'au moins les éléments suivants :

- Arrière : deux feux stop rouges, deux feux rouges réguliers et deux clignotants orange ; Ceux-ci doivent être placés symétriquement à l'axe longitudinal de chaque côté du véhicule afin d'être visibles.
- À l'avant : au moins deux voyants blancs et deux clignotants orange.
- Les ampoules des feux de recul doivent être retirées.
- Lors de l'affichage du panneau « WET RACE » ou « LIGHTS », les feux arrière et le feu de pluie doivent être allumés immédiatement.
- Des protections de phares peuvent être installés. Lorsque le panneau « LIGHT » s'affiche, le véhicule doit immédiatement rejoindre son stand pour que les protections soient retirées.

8.4.2 Feux pluie

Toutes les voitures doivent être équipées d'un feu arrière rouge d'au moins 21 watts, qui doit être prêt à l'emploi à tout moment pendant le meeting et qui est:

- Un modèle homologué FIA (liste technique n° 19).
- Par rapport à la longueur, la ligne d'essieu du chariot pointe vers l'arrière.
- Est clairement visible de derrière.
- Le centre de la lampe est monté à moins de 10 cm de la longueur de la ligne d'essieu de la voiture.
- Le centre de la lampe se trouve à au moins 35 cm au-dessus de la base.
- Peut être activé par le pilote depuis une position assise.

8.4.3 Éclairage des numéros de match lors des matchs de nuit

- Si une course se déroule dans l'obscurité, les numéros de course latéraux de la voiture doivent être éclairés. Ces feux doivent de préférence être allumés lorsque les phares sont allumés. L'utilisation de fonds lumineux est recommandée mais pas obligatoire.
- À aucun moment, une lumière blanche ne doit briller vers l'arrière, même si elle éclaire les dossards, ni si ces lumières sont destinées à identifier la voiture.
- À aucun moment, une lumière rouge ne doit briller devant, même s'il éclaire les numéros, ni si ces feux sont destinés à identifier la voiture.
- Il est interdit d'utiliser des feux clignotants ou des feux tournants.

9 : TRANSMISSION

La transmission est libre, à condition que les exigences des articles 9.1 à 9.4 soient respectées et qu'elle reste dans sa position initiale.

La transmission doit rester limitée à la période. Les engrenages, l'entraînement interne et final sont libres.

Pour des raisons de sécurité, la transmission doit être conçue de telle sorte que si la voiture s'arrête et que le moteur s'arrête, il est toujours possible de la pousser ou de la tirer.

9.1 **Sélecteur de vitesse**

Le mécanisme de changement de vitesse (la liaison entre la boîte de vitesses et le levier de vitesses, qui est actionné par le pilote) doit être entièrement mécanique.

Le système connu sous le nom de « Gear Shifter », qui facilite les changements de vitesse par une action sur la gestion du moteur (allumage ou injection), au moyen d'une interruption qui s'active lorsque le levier ou la tige de vitesse est déplacé, est interdit.

9.2 **Toute forme de boîte de vitesses séquentielle ou de changement de vitesse séquentiel est interdite, sauf s'il est homologué.**

La boîte de vitesse séquentielle n'est autorisée en **class 5** que si elle est prévue dans le PTH.

En Class 6, l'utilisation de boîtes séquentielles est autorisée à condition d'ajouter un poids supplémentaire de 100 kg au poids de base de la classe, conformément à l'article 4.1 du présent règlement.

Les autres types de transmission sont autorisés s'ils sont conformes aux systèmes d'origine ou d'époque.

9.3 **Différentiel**

Le mode de propulsion doit rester d'origine.

Les différentiels à commande électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdits.

L'utilisation d'un différentiel à glissement limité de type mécanique, c'est-à-dire « tout système qui fonctionne exclusivement mécaniquement sans l'intervention d'un système hydraulique ou électrique », est autorisée.

9.4 **Boîte de vitesse**

La boîte de vitesses peut contenir un maximum de 5 vitesses (avant). (**Classe 2**)

La boîte de vitesses peut contenir un maximum de 6 vitesses (avant). (**Classe 4 & 6**)

La boîte de vitesses pour **les classes 1, 3 et 5** : Selon fiche d'homologation / **PTH**.

L'intérieur de la boîte de vitesses et les rapports sont libres. Les boîtes de vitesses et les commandes semi-automatiques sont interdites.

Chaque voiture doit être équipée d'une marche arrière que le conducteur, normalement assis et attaché, peut utiliser à tout moment du meeting.

9.5 **Embrayage**

Seule une conception mécanique conventionnelle est autorisée. Le matériel est libre.

L'embrayage ne peut être actionné que par le pied du pilote. Une déviation est possible pour les pilotes invalides.

10 : SUSPENSION ET DIRECTION

Dans la mesure où les exigences des articles 10.1 à 10.8 sont respectées, la suspension et la direction sont libres.

10.1 Type de suspension et de montage

Toute forme de suspension active est interdite.

Une « suspension active » désigne tout système qui modifie automatiquement la hauteur, l'amortissement, la raideur ou la stabilisation pendant la conduite au moyen d'une commande électronique, hydraulique ou pneumatique.

Les bagues en caoutchouc d'origine peuvent être remplacées par des bagues en plastique.

Les joints flexibles peuvent être remplacés par des joints métalliques (par exemple des rotules Uniball).

10.2 Ressorts

Le matériau, les dimensions et le nombre de ressorts sont libres.

10.3 Amortisseurs

Les amortisseurs sont libres si le nombre par essieu n'est pas supérieur à celui prévu à l'origine ou s'il est indiqué dans la fiche d'homologation.

Les amortisseurs à commande électronique ou actifs sont interdits

On entend par amortisseurs à commande électronique tout système capable de régler l'amortissement, de quelque manière que ce soit, automatiquement ou manuellement, en roulant, par une commande électronique ou mécanique.

Dans les classes 4 et 6, les réservoirs externes de pression de gaz/d'huile sont autorisés sur les amortisseurs.

Les voitures de classes 1, 3 et 5 en possession d'un PTH FIA doivent rester entièrement conformes à leur PTH.

10.4 Cockpit

Le réglage des ressorts, des amortisseurs et des barres stabilisatrices depuis le cockpit est interdit lorsque la voiture est en mouvement, sauf indication contraire dans la feuille d'homologation.

10.5 Matériel

Tous les triangles de suspension doivent être faits d'un matériau métallique homogène. Il est interdit de les chromés

10.6 Direction

Toutes les pièces du système de direction doivent être fournies à l'origine par le fabricant ou homologuées. Le lieu d'origine doit être conservé. À l'exception de la colonne de direction homologuée, ces pièces peuvent être renforcées, à condition que la pièce d'origine puisse toujours être identifiée.

Les voitures dans lesquelles l'arbre d'accouplement de la colonne de direction ne fait pas un angle d'au moins 15° avec la colonne de direction doivent être équipées d'une zone escamotable.

Une autre colonne de direction peut être autorisée pour améliorer la sécurité. L'agrégation du RACB Sport est obligatoire.

Le verrou de direction doit être retiré.

Si le volant est remplacé par un volant doté d'un système de dégagement rapide, l'installation doit être effectuée conformément à l'Annexe J de la FIA, 2025, article 255-5.7.3.9.

10.7 **Direction assistée**

La direction assistée est autorisée.

10.8 **Quatre roues directrices**

L'utilisation des quatre roues directrices est interdite, sauf indication contraire sur la feuille d'homologation de la voiture.

ART.11 : FREINS

Le système de freinage (freins à tambour/disque, étriers) est libre dans les **Classes 2, 4 et 6** à condition qu'il soit lié à la période.

11.1 **Double circuit de freinage**

Pour des raisons de sécurité, il est obligatoire de prévoir un double circuit de freinage actionné par une seule pédale. La pression sur la pédale doit être répartie sur toutes les roues dans des conditions normales. En cas de fuite en tout point dans les tuyaux ou de quelque manière que ce soit dans le système de freinage, la pression de la pédale doit continuer à fonctionner sur au moins deux roues.

Les réservoirs de liquide de frein peuvent être situés dans le poste de pilotage à condition qu'ils soient solidement fixés et protégés par une cloison résistante au feu et étanche.

11.2 **Disques de frein**

Les disques de frein et les tambours sont libres, mais doivent être fabriqués en matériau ferreux.

11.3 **Système de freinage antiblocage (ABS)**

Toute forme de système de freinage antiblocage (ABS) est interdite à l'exception des voitures équipées suivant leur PTH, ou si le système de freinage antiblocage est fourni de série et utilisé d'origine sans modification selon leur fiche d'homologation

Un régulateur de pression de frein hydraulique à commande manuelle, qui agit sur les freins arrière, est autorisé et peut être placé dans le poste de pilotage, à portée de main du pilote, qui est assis de manière normale, avec les ceintures de sécurité.

Un répartiteur de frein mécanique avant/arrière est autorisé (manivelle sur la pédale de frein, réglable manuellement).

11.4 **Étriers**

Un seul étrier avec un maximum de 4 pistons est autorisée par roue, sauf indication contraire dans la feuille d'homologation FIA de la voiture.

La section transversale de chaque piston de l'étrier doit être circulaire.

11.5 **Conduites de frein**

Les conduites de frein situées à l'extérieur de la carrosserie doivent être protégées en outre contre tout risque de dommages (dus à des pierres, à la corrosion ou à des bris mécaniques, etc.).

Les conduites de frein situées à l'intérieur de la carrosserie doivent être protégées en outre contre tout risque d'incendie et de dommages.

Si les conduites de frein traversent le cockpit, l'entrée et la sortie doivent être séparées du cockpit par des caoutchoucs en caoutchouc.

11.6 **Refroidissement des freins**

Il est permis d'enlever ou de modifier les plaques de protection des freins, mais sans ajout de matériel. Un seul conduit ou guide flexible, pour l'alimentation en air des freins de chaque roue, est autorisé. Le diamètre intérieur de celui-ci sera de 120 mm maximum.

Les conduits d'air doivent rester dans la circonférence de la voiture, vus d'en haut.

Le refroidissement externe des freins au moyen d'un liquide est interdit, sauf indication contraire sur la feuille d'homologation de la voiture.

12 : ROUES ET PNEUS

12.1 Définitions

Roue = centre de la jante + jante

Roue complète = centre de la jante + jante + pneu monté

12.2 Taille

Dans les **classes 1, 3 et 5**, le diamètre maximal autorisé de la jante doit correspondre au diamètre d'origine ou au diamètre homologué pour la voiture.

Dans **la classe 2**, le diamètre de la jante peut être augmenté d'un maximum de 2" (pouces) par rapport à la jante d'origine. Le diamètre de jante autorisé est de 17 pouces maximum.

Les Mini sont autorisés à utiliser des jantes d'un diamètre allant jusqu'à 13".

Dans **les classes 4 et 6**, le diamètre de la jante peut être augmenté d'un maximum de 2" (pouces) par rapport à la jante d'origine. Le diamètre maximal autorisé de la jante est de 19". La largeur de la jante est libre, dans la mesure où l'article 12.3 est respecté.

12.3 Visibilité des roues

Vue d'en haut et avec les roues placées droit devant, la partie de la roue au-dessus du moyeu de roue ne doit pas être visible.

12.4 Matériau des roues

Le matériau utilisé pour les roues est libre, à condition qu'il s'agisse d'un matériau métallique homogène.

Les enjoliveurs doivent être retirés. Les roues ne doivent pas présenter de fissures et elles doivent être propres lorsqu'elles sont présentées au Contrôle Technique.

12.5 Nombre de roues

Le nombre maximum de roues sur la voiture est de quatre. Les roues doivent être du même type, du même matériau et des mêmes dimensions pour chaque essieu.

Aucune roue de secours ne peut être emportée dans la voiture.

12.6 Fixation de la roue

La fixation de la roue au châssis est libre. Si un seul moyeu central est utilisé, il doit être fixé à l'aide d'un ressort de sécurité ou d'une goupille de verrouillage de couleur rouge ou orange lorsque la voiture est en mouvement. Après chaque changement de pneus, ils doivent être réinstallés. D'autres méthodes peuvent être utilisées pour sécuriser les roues, à condition qu'elles soient approuvées par la FIA.

L'utilisation d'écrous à oreilles centraux est autorisée, mais une protection supplémentaire doit être prévue.

La fixation des roues par des boulons peut être librement remplacée par une fixation par goupille filetée et écrou, à condition de maintenir le nombre de points d'ancrage et le diamètre du filetage. Les boulons de roue doivent toujours utiliser autant de filetage que le diamètre de leur propre filetage.

Si des entretoises de roue sont montées, elles doivent être fixées mécaniquement au moyeu de roue ou au centre du disque de frein (« Brake Disc Bell »). Les boulons de roue doivent être d'un seul tenant. L'extension ou l'assemblage des boulons de roue à l'aide des entretoises de roue est interdit.

12.7 Pneus, bande de roulement et type

Pour toutes les classes, les pneus « **FULL WET** » sont autorisés si la direction de course indique « **WET TRACK/WET RACE** ».

Pour la période H1 (avant 01/01/1972), les pneus doivent porter une marque « E » ou « DOT ». Les pneus SLICK ne sont pas autorisés.

Exception:

Les pneus Dunlop Racing, de type Classic avec des profils CR (CR 65 ou CR 82), sont acceptés.

À partir de la période H1 (après 01/01/1972), il est permis d'utiliser des pneus SLICKS et WET ou des pneus marqués « E » ou « DOT ».

Les pneus doivent être en bon état au début de la course.

Sur toute la circonférence du pneu, il doit y avoir au moins 50 % de bande de roulement sur la bande de roulement

Il n'est pas permis de couper les pneus soi-même. L'utilisation de chauffe-pneus est interdite

12.8 Surveillance de la pression des pneus

L'utilisation de tout dispositif préservant les performances des pneus dont la pression interne est égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneu - l'espace entre la jante et l'intérieur du pneu - ne peut être rempli que d'air.

Les additifs (gaz, liquide, etc.) sont interdits.

Tous les systèmes de contrôle de la pression des pneus, tels que les soupapes de surpression, sont interdits. L'utilisation de bouchons de soupape est obligatoire.

ART.13 : COCKPIT

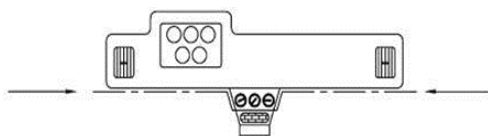
13.1 Equipement du cockpit

13.1.1 Tableau de bord

Un tableau de bord doit être conservé. L'allègement ou la modification du tableau de bord est autorisé. L'instrumentation est libre.

Les commutateurs d'origine peuvent être remplacés par d'autres de conception différente. Ils peuvent se trouver à un autre endroit sur le tableau de bord ou la console.

Il est permis de retirer la partie de la console centrale qui ne contient pas le chauffage et les instruments selon le dessin BHC 13.1.1 A. Le tableau de bord ne doit pas avoir d'angles saillants



Dessin BHC 13.1.1 A.

13.1.2 Doit être retiré du cockpit :

- Tapis.
- Siège passager et toute la banquette arrière (sauf homologation).
- Antivol de direction.
- Matériau insonorisant et revêtement contre le toit. Tous les tissus d'ameublement et décoration.
- Après l'enlèvement, toutes les arêtes vives doivent être efficacement protégées.
- Ceintures de sécurité d'origine et leur enrouleur.
- Verrouillage centralisé, radio, étagère à colis.

- Toutes les pièces qui ne contribuent qu'au confort des occupants dans la voiture d'origine.

13.1.3 Peut être retiré du cockpit :

- Climatisation, lève-vitres électriques, klaxon, boîte à gants, console centrale, instruments
- Le système original pour l'échange d'air, le désembuage et le chauffage. Une ventilation et un désembuage appropriés du pare-brise sont obligatoires.

Pendant les séances d'entraînement, l'échauffement et la ou les courses, il ne doit pas y avoir d'objets détachés dans le cockpit et/ou le coffre.

ART.14 : EQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

14.1 Équipement de sécurité 'voiture'

14.1.1 Extincteurs

Un système d'extinction AUTOMATIQUE est fortement recommandé, mais obligatoire pour les classes 3, 4, 5 et 6.

Chaque voiture doit être équipée d'au moins un système d'extinction d'incendie ou d'un extincteur manuel d'au moins 2 (deux) kg ou d'un extincteur AFFF-2,4 litres AFFF/4F Universal conformément à l'Annexe J de la FIA, Art 253.7.2 et 7.3.

Chaque **extincteur manuel** doit répondre aux normes légales et doit être entièrement opérationnel. La date de validité officielle ne doit pas être dépassée.

Si la date de validité a été supprimée ou est devenue illisible, l'extincteur n'est plus valable et doit être remplacé.

L'extincteur manuel doit être monté avec au moins 2 bandes métalliques pouvant résister à un ralentissement de 25 G et doit être équipé d'un système de dégagement rapide.

L'extincteur doit être placé dans un endroit facilement accessible. La mise en service ne doit pas durer plus de 10 secondes.

Le cran de sécurité doit être sécurisé **pendant la conduite.**

Tout **système d'extinction automatique d'incendie** doit être conforme à l'Annexe J de la FIA, 2025, Art 253-7 (voir les listes techniques n° 16 et 52 de la FIA).

Le système d'extinction automatique d'incendie doit être fixé à l'aide d'au moins 2 bandes métalliques, pouvant résister à un ralentissement de 25 G.

Le système de fixation du système d'extinction automatique d'incendie doit être vissé et un système anti-torpille est obligatoire.

Le pilote, lorsqu'il est assis normalement dans son siège, avec la ceinture de sécurité et le volant en place, doit être en mesure d'activer le système d'extinction d'incendie. Ce système doit également pouvoir être activé de l'extérieur à l'aide d'un seul levier et éventuellement en combinaison avec un disjoncteur à proximité. Celle-ci doit être clairement indiquée par une lettre E rouge dans un cercle blanc d'un diamètre d'au moins 10 cm et une bordure rouge.

Pendant la conduite, la **goupille de sécurité** doit être retirée **dans le cas d'un système d'extinction automatique d'incendie** être!

Pour les extincteurs homologués FIA, seul le constructeur est autorisé à effectuer des inspections et à remplir le dispositif.

Liste des revendeurs sur demande auprès du RACB ou sur le site www.fia.com .

Les informations suivantes doivent être affichées de manière visible sur chaque extincteur :

- Contenu.
- Type de produit.
- Poids ou volume.
- Date de l'inspection : cette date ne doit pas être antérieure de plus de 2 (deux) ans après la date de remplissage ou après l'inspection précédente.
-

14.1.2 Ceintures de sécurité

Le port d'une ceinture de sécurité approuvée par la FIA et dont la date est obligatoire est conforme à l'Annexe J de la FIA, 2018, art. 253-6.

Attention : seule la **norme FIA 8853-2016** (ceintures 6 points) est autorisée
Aucun de ces points ne peut être attaché à la chaise ou à ses supports.

Les 2 bretelles doivent avoir des points d'attache séparés.

14.1.3 Siège de compétition

Pour les voitures de la période F (1962) ou ultérieures, si les sièges avant d'origine sont remplacés, les sièges remplacés doivent être d'une spécification de l'époque ou d'un siège baquet de type compétition, conformément à la norme FIA (norme **8855/1999, 8855-2021 ou 8862-2009**) avec date de validité. (**Fiches techniques 12, 40 et 91**)

Les baquets déformées ou réparées sont interdits.

Lors de l'utilisation des sièges d'origine, un appui-tête pour le pilote est obligatoire. Il peut s'agir d'un appui-tête intégré ou non extensible du siège ou d'un appui-tête fixe Annexe J de la FIA, **art. 259-14.4**.

Une baquet approuvée ne peut être modifiée.

La limite d'utilisation est de 5 ou 10 ans selon modèle, à compter de la date de fabrication indiquée sur l'étiquette obligatoire. Une prolongation de 2 ans peut être accordée par le fabricant et doit être indiquée sur une étiquette supplémentaire.

Si la fixation et les supports de siège d'origine sont retirés, les nouvelles pièces doivent soit être homologuées à cet effet par le constructeur, soit être conformes aux spécifications de l'Annexe J de la FIA, 2025, Art 253-16 et du dessin 253-65 ou 253-65 B.

- Les supports doivent être fixés à la carrosserie/au châssis au moyen d'au moins 4 points d'attache par siège, à l'aide de boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et d'une contre-plaque comme indiqué sur le dessin. La surface de contact minimale entre le support, la carrosserie/le châssis et la contre-plaque est de 40 cm² pour chaque point d'attache. Si des systèmes de dégagement rapide sont utilisés, ils doivent être capables de résister à des forces verticales et horizontales – non exercées en même temps – de 18 000 N. Si des rails de guidage sont utilisés pour déplacer le fauteuil, ils doivent être ceux d'origine fournis avec la voiture homologuée ou le fauteuil.
- Le siège doit être fixé à ces supports à l'aide de quatre points de fixation, deux à l'avant et deux à l'arrière du siège, à l'aide de boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et de renforts intégrés au siège. Chaque point de montage doit pouvoir résister à une force d'au moins 15 000 N dans n'importe quelle direction.
- Les supports et les contre-plaques ont une épaisseur minimale de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux métalliques légers. La taille longitudinale minimale est de 6 cm pour chaque support.

14.1.4 Coupe circuit

- Un disjoncteur est obligatoire et doit interrompre tous les circuits de courant et de tension : batterie, alternateur, éclairage, allumage, instruments de contrôle, etc., et il doit également arrêter le moteur.
- Le pilote, lorsqu'il est assis normalement dans son siège, avec la ceinture de sécurité et le volant en place, doit être en mesure de couper tous les circuits électriques au moyen d'un disjoncteur anti-étincelles. Cela doit être clairement indiqué par un symbole composé d'une étincelle rouge dans un triangle bleu bordé de blanc.
- À l'extérieur de la voiture, le disjoncteur doit être placé au niveau du montant inférieur du pare-brise. Il doit être clairement indiqué par un symbole composé d'une étincelle rouge dans un triangle bleu bordé de blanc, avec une base d'au moins 12 cm et doit pouvoir être actionné de

l'extérieur.

Dans le cas d'une voiture « ouverte », le disjoncteur doit être monté sur le pare-brise et/ou à la base de la cage de sécurité, côté pilote.

14.1.5 Anneaux ou sangles de remorquage

Un anneau de remorquage ou une sangle de traction à l'avant et à l'arrière de la voiture est obligatoire et doit :

- Être robuste, incassable et d'un diamètre compris entre 80 et 100 mm et d'une épaisseur de 5 mm ou être homologué (ex. courroies).
- Être arrondi, afin de ne pas endommager ou couper les ceintures des Marshals.
- Être solidement fixé au châssis au moyen d'une pièce en acier robuste (les câbles en acier qui forment une boucle sont interdits).
- Sont situés dans le périmètre de la carrosserie, vus d'en haut.
- Être facilement reconnaissable et peint en jaune, orange ou rouge.
- Permettre à la voiture d'être sortie d'un bac à gravier.

De plus, l'emplacement exact de ces anneaux de remorquage ou sangles de remorquage doit être indiqué par une flèche de couleur contrastante.

14.2 Équipement de sécurité 'pilote'

Tout équipement personnel doit être présenté lors du Contrôle Technique.

14.2.1 Casque

Le port d'un casque homologué, éventuellement destiné à être utilisé avec un système de retenue frontale de la tête (système RFT), est obligatoire lorsque la voiture est en mouvement.

Le casque doit être conforme à au moins une des normes mentionnées dans la liste technique FIA n° **25, 33, 41, 49, 69 et 107 applicable**. (Voir le site de la FIA : www.fia.com)

Depuis le 01/01/2025, la norme FIA Snell SA2010 + FIA 8858-2002 ou FIA 8858-2010 n'est plus valable.

Toute modification de la liste ci-dessus sera publiée dans le Bulletin Officiel mensuel de la FIA. La description des étiquettes identifiant les casques homologués est disponible sur demande auprès de la FIA et du RACB Sport.

Un casque, pour être utilisé avec un système de protection de la tête (système FHR), doit être équipé de points d'attache (« ancrages d'attache ») conformément à la **norme FIA 8858-2002 ou FIA 8858-2010**.

Les casques de rallye ne sont pas autorisés (équipés d'écouteurs intégrés)

14.2.1.1 Amendements (Annexe L, Chapitre III 1.2)

Le casque doit toujours être conforme aux données de fabrication.

14.2.1.2 Système de communication (Annexe L, Chapitre III 1.3)

Il est interdit d'utiliser un système de communication radio ou des écouteurs montés dans le casque. Des dérogations ne peuvent être accordées que par la Commission Médicale de RACB Sport pour des raisons médicales.

14.2.1.3 Décoration

Doit être conforme à l'Annexe L de la FIA, 2018, Chapitre III 1.4

14.2.2 Système de protection de la tête (système RFT) (Annexe L, Chapitre III 3)

L'utilisation d' **un système de protection de la tête (RFT)** (système de retenue frontale de la tête) est **obligatoire**.

La liste des systèmes approuvés par la FIA (**FIA 8858-2002 et FIA 8858-2010**) et des casques se trouve sur la liste technique n° 29. Les sangles de liaison (« Tether ») doivent porter le label FIA 8858-2002.

À ce jour, aucun système n'offre une protection complète en cas d'accident, mais plusieurs études ont montré qu'un système de protection HANS | réduit considérablement le risque de blessures à la tête, au cou et à la colonne vertébrale. Chaque pilote doit choisir avec soin le système qui lui convient le mieux parmi les modèles disponibles.

14.2.3 Vêtements de course ignifugés (Annexe L, Chapitre III 2)

Lors des séances d'entraînement, de l'échauffement et de la ou des course(s), le pilote doit porter une combinaison de course ignifuge. Celle-ci doit être conforme à la **norme FIA 8856-2000 MET** hologramme (liste technique FIA n° 27) ou à la **norme FIA 8856-2018** (liste technique FIA n°74) et indiquer le nom et le groupe sanguin du pilote.

LA NORME FIA 8856-2000 SANS HOLOGRAMME N'EST PLUS VALABLE ! (Sauf chaussettes)

Le port de sous-vêtements longs, d'une cagoule, de chaussettes, de chaussures et de gants conformes à **la norme FIA 8856-2000 AVEC hologramme ou à la norme FIA 8856-2018** est obligatoire.

La liste des vêtements ignifuges homologués par la FIA se trouve dans la liste technique n° 27 (FIA 8856-2000) ou la liste technique n° 74 (FIA 8856-2018).

ART.15 : STRUCTURE DE SÉCURITÉ

15.1 Structure de la cage de sécurité

- Le véhicule doit être équipé d'une cage de sécurité conforme aux spécifications de l'annexe K, selon la période du véhicule et de l'annexe J pour **toutes les classes**.
- Toute modification d'une cage de sécurité homologuée doit être effectuée par le fabricant ou son mandataire.
- Lorsque le casque ou le corps peut entrer en contact avec la cage de sécurité, une gaine résistante au feu doit être installée pour la protection, conformément à la **norme FIA 8857-2001** (voir liste technique n° 23 : Rembourrage de l'arceau de sécurité).
- Il est interdit d'installer des tuyaux électriques, de carburant ou autres entre la cage de sécurité et la carrosserie.
- Les cages de sécurité en tuyaux de chauffage, en aluminium ou en autres métaux légers sont interdites.

15.2 Cloison résistante au feu

Entre le compartiment moteur, le coffre, le réservoir de carburant et le cockpit, une cloison en matériau résistant au feu doit être prévue pour empêcher les liquides, les flammes ou les gaz de pénétrer dans le cockpit.

Tous les trous d'une cloison coupe-feu doivent être si petits qu'ils ne permettent que le passage des tuyaux et/ou du câblage. Ces trous doivent être complètement fermés et équipés de caoutchoucs de transit.

16 : CARBURANT

16.1 Spécifications du carburant

Le carburant utilisé doit être un carburant commercial selon l'Annexe J de la FIA - Art 266-B-1 (essence) et B-2 (Diesel)

Aucun additif ne peut être ajouté, à l'exception des substituts de plomb.

17 : TEXTE APPLICABLE

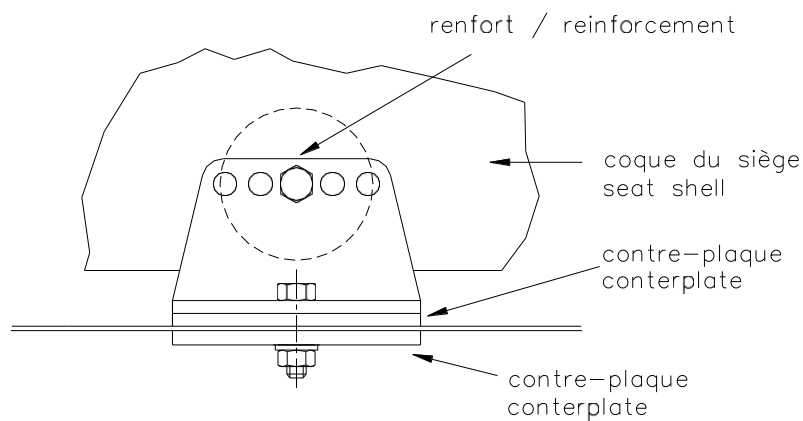
Le texte néerlandais de ce règlement technique est le texte final qui sera invoqué en cas de litige concernant l'interprétation.

18 : HOMOLOGATION

Règlement approuvé par RACB Sport le 21/24/2026

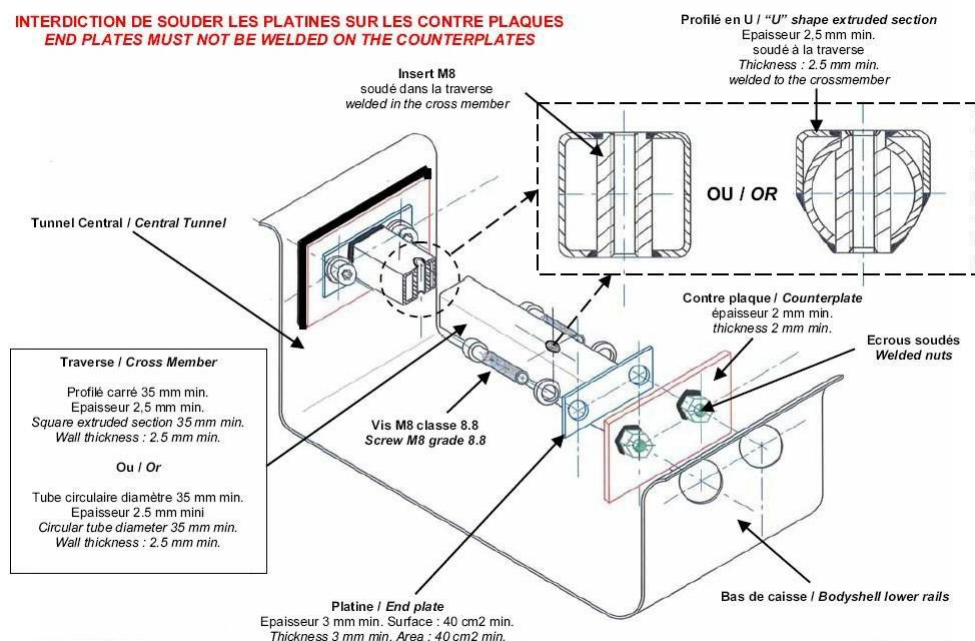
Numéro de visa : **T01-BHC/B26**

ANNEXE 1



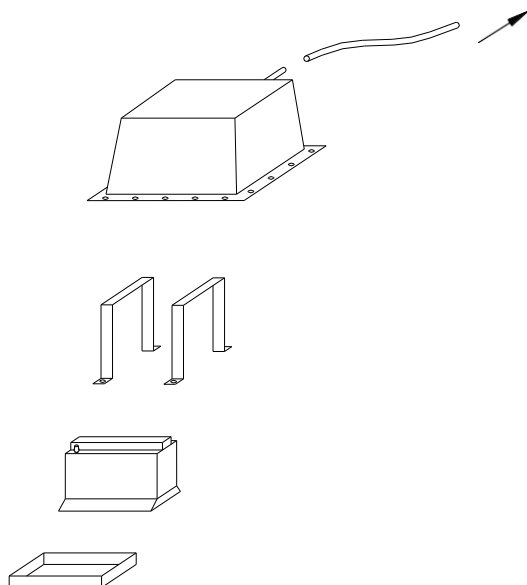
Dessin 253-65

INTERDICTION DE SOUDER LES PLATINES SUR LES CONTRE PLAQUES
END PLATES MUST NOT BE WELDED ON THE COUNTERPLATES

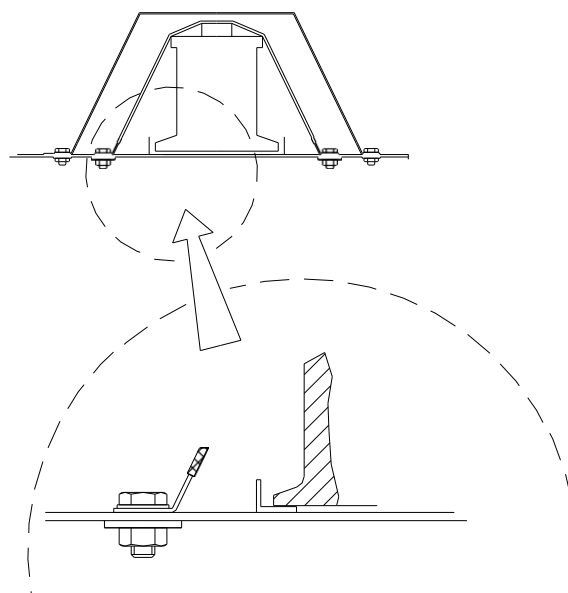


Dessin 253-65B

Annexe 2



DESSIN 255-10



DESSIN 255-11