



CHAMPIONNAT DE BELGIQUE

COURSE DE CÔTE 2022

Règlement Technique

ARTICLE 1 – GROUPES ET CLASSES

1.1. Catégorie I – Voitures de production :

Les véhicules admissibles dans la Catégorie 1 doivent provenir d'un modèle ayant un toit et comportant au moins 2 sièges. Elles sont définies soit au paragraphe 1 de l'Article 251-2.1.1 de l'Annexe J soit à l'Article 251-2.1.2 de l'Annexe J et au paragraphe 6 'SH' de l'Article 277-1 de l'Annexe J (anciennement E2-SH).

Les voitures admissibles en Catégorie 1 sont soumises au Performance Factor FIA.

Avant toute inscription auprès de l'organisateur à une Compétition du Championnat, les Concurrents et les Pilotes devront :

- 1) avoir enregistré la voiture engagée sur le site internet FIA Pf (www.fiaperformancefactor.com) ;
- 2) avoir complété la Fiche Technique Pf (générée par le site internet FIA Pf) ;

Si la voiture n'a subi aucune modification entre 2 épreuves, son Performance Factor (Pf) est inchangé et il n'est pas nécessaire de mettre à jour la Fiche Technique.

Dans le cas contraire, la Fiche Technique Pf devra être mise à jour au plus tard 1 semaine avant les vérifications techniques de l'épreuve concernée.

- 3) avoir obtenu les deux identifiants Pf et PF-ID associés à la voiture engagée (générés par le site internet FIA Pf) ;

Si la voiture n'a subi aucune modification entre 2 épreuves, ses identifiants Pf et PF-ID déclarés lors de l'épreuve précédente sont toujours valables et peuvent être utilisés pour la déclaration suivante.

Dans le cas contraire, les identifiants Pf et PF-ID devront être mis à jour au plus tard 1 semaine avant les vérifications techniques de l'épreuve concernée.

- 4) Avoir déclaré ces informations (Pf, PF-ID et Fiche Technique PF) à l'organisation via son bulletin d'inscription.

En soumettant une Fiche Technique Pf, le Pilote et le Concurrent attestent de l'exactitude et de la conformité des renseignements déclarés.

Une fois la liste officielle des engagés publiée et jusqu'aux vérifications techniques de la Compétition, aucun amendement à la Fiche Technique Pf ne peut être apporté.

Le concurrent devra présenter la Fiche Technique Pf, les identifiants Pf et PF-ID en même temps que son Passeport Technique National lors de chaque vérification technique.

Catégorie 1 - Véhicules de production	Poids minimum - Poids réel du véhicule vide (sans pilote ni équipement)
Groupe PF 1 : Pf 15 à 39	
Groupe PF 2 : Pf 40 à 79	Jusqu'à 1000 cc : 525 kg 1001 à 1400 cc : 575 kg 1401 à 1600 cc : 605 kg
Groupe PF 3 : Pf 80 à 119	1601 à 2000 cc : 670 kg 2001 à 3000 cc : 750 kg
Groupe PF 4 : Pf 120 à 159	3001 à 4000 cc : 855 kg 4001 à 5000 cc : 935 kg
Groupe PF 5 : Pf > 159	Plus de 5000 cc : 1035 kg

1.2. Catégorie II – Voitures de compétition :

Groupe EX – Voitures expérimentales de cylindrée corrigée 4000 cc max. (Art 277 Catégorie 2).

Groupe CM – Voitures de sport (type Sport-1000) utilisant un moteur issu d'une moto. La cylindrée du moteur d'origine et le type de transmission doit être conservé (pignon, cardan ou chaîne).

Kartcross entièrement conformes à l'article 279b de l'Appendix J FIA en cours.

Groupe D – Voitures de course monoplaces de Formule Internationale (F3 et F3000).

Groupe E2-SS (Single-Seater) – Voitures de course monoplaces de Formule Internationale ou de Formule Libre d'une cylindrée inférieure ou égale à 3000 cm³.

Groupe CN / CN-B – Voitures de sport-production biplaces, ouvertes ou fermées, d'une cylindrée inférieure ou égale à 3000 cm³.

Groupe E2-SC (Sportscar) – Voitures de compétition biplaces, ouvertes ou fermées, d'une cylindrée inférieure ou égale à 3000 cm³.

Groupe	Cylindrée	Poids minimum et mesures	Référence FIA (Ann.J) ou RACB-Sport
Catégorie 2 - Véhicules de compétition		Poids réel du véhicule vide, sans le pilote ni équipement à tout moment de l'épreuve	
EX	Classe 11 : jusqu'à 4000 cc	Poids minimum suivant la fiche d'homologation ou le passeport technique national.	Art 277 ou règlement national
CM	Classe 13 : de 0 à 1003 cc (Moteur moto) & Kartcross	Jusqu'à 1003 cc : 440 kg	Homologation nationale
		Kartcross : selon FIA App. J Art. 279b	Art 279b
D	Classe 14 : Formule 3	Fiche d'homologation de l'année de construction	Art 275
	Classe 15 : Formule 3000	560 kg	Art 277
E2-SS	Classe 16 : 0 à 1600 cc	Jusqu'à 1150 cc : 360 kg ou Passeport Technique National si supérieur	Art 275 - 277 - 278 ou homologation nationale
		1151 à 1400 cc : 420 kg ou Passeport Technique National si supérieur	Art 277 ou règlement national
		1401 à 1600 cc : 450 kg	Art 277 ou règlement national
	Classe 17 : 1601 à 2000 cc	470 kg	Art 277 ou règlement national
	Classe 18 : 2000 à 3000cc	560 kg	Art 277
CN / CN-B / E2-SC	Classe 19 : de 0 à 1600 cc	<u>Groupes CN & CN-B :</u> Jusqu'à 1000 cc : 475 kg De 1001 à 1300cc : 495 kg De 1301 à 1600cc : 515 kg De 1601 à 2000cc : 535 kg De 2001 à 2500 cc : 575 kg De 2501 à 3000 cc : 625 kg <u>Groupe E2-SC :</u> Jusqu'à 1150 cc : 360 kg De 1151 à 1400cc : 420 kg De 1401 à 1600cc : 450 kg De 1601 à 2000cc : 470 kg De 2001 à 3000 cc : 560 kg	<u>Groupe CN :</u> Annexe J Art. 259. à l'exception de l'Art 259-5.2 <u>Groupe CN - B :</u> Règlement national course de côte & sécurité : Art. 259 <u>Groupe E2-SC :</u> Art 277 ou règlement national
	Classe 20 : 1601 à 2000 cc		
	Classe 21 : + de 2000cc		

1.3. Catégorie III – Voitures historiques :

Véhicule historique conforme à l'annexe « K » jusqu'à la période « I » comprise.

Catégorie 3 - Véhicules historiques		
Historique	Classe 23 : Historic	Annexe K : PTH ou PTN

1.4. Passeport Technique

Tout véhicule doit disposer d'un Passeport Technique National Course de Côte. Ce passeport doit toujours représenter la voiture dans sa configuration actuelle, accompagner le véhicule et doit être présenté lors des vérifications techniques.

Pour les voitures ne possédant pas de Passeport Technique :

Il est demandé au chef d'équipe de remplir, au plus tard deux semaines avant la première épreuve de la voiture en l'année 2022, le passeport technique course de côte 2022 (disponible sur le site internet du RACB – www.racb.com), et de le renvoyer complet par mail à l'adresse (lb.sport@racb.com).

Les photos demandées seront fournies en pièces jointes :

- En format digital « jpeg »
- Prises en format paysage (non panoramiques)
- Complètes (exemple une photo du moteur montrera toute la baie moteur – voir également les photos en filigrane, comme exemple, dans le dossier à remplir)

Sur bases des données du dossier technique le RACB établira un Passeport Technique National pour le véhicule. Un email sera ensuite envoyé au destinataire pour lui indiquer les modalités de paiement.

Le concurrent recevra son Passeport Technique après inspection de la voiture lors de sa première participation et après réception du paiement par virement bancaire.

Le RACB Sport se réserve le droit de refuser ou d'accepter cette modification si elle ne correspond pas à l'esprit du règlement, même si elles ne sont pas explicitement interdites, ou si elles augmentent démesurément les coûts de préparation du véhicule.

L'absence du Passeport Technique ou du dossier technique pendant les vérifications techniques pourra entraîner un avertissement lors de la première infraction et un refus de participation si récidive.

La falsification intentionnelle du Passeport Technique ou du dossier technique sera considérée comme fraude et entraînera l'annulation de ce passeport et une pénalité financière de 150€.

ARTICLE 2 – PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

2.1. Règlement technique de la catégorie 1 :

2.1.1. Dimensions

Longueur : La longueur hors-tout de la voiture ne doit pas dépasser 5200 mm.

Empattement : L'empattement peut être modifié de +/- 75 mm par rapport à celui du modèle d'origine de la voiture.

Note : Toute voiture dont l'empattement est supérieur à 75 mm par rapport au modèle d'origine reste éligible. Cette configuration doit être spécifiquement renseignée dans la Fiche Technique Pf et impactera la valeur du "Facteur de Performance" de la voiture.

Largeur : La largeur hors-tout de la voiture y compris les roues complètes ne doit pas dépasser 2100 mm, les roues directrices étant dirigées vers l'avant.

Porte-à-faux : Libre dans la limite de la longueur maximale.

Hauteur : Le point le plus haut de la voiture ne doit pas excéder une hauteur mesurée de 150mm mesurés verticalement depuis le point le plus haut du pare-brise, excepté pour l'armature de sécurité.

Garde au sol : La garde au sol est libre.

2.1.2. Carrosserie

2.1.2.1. Portes

Toute voiture fermée doit avoir des portes similaires à celles du modèle dont elle est issue. Au moins une ouverture par côté est nécessaire afin de permettre l'accès à l'habitacle et à ses occupants.

L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le pilote assis en position de conduite normale puisse en sortir en 7 secondes par l'ouverture côté pilote, et en 9 secondes par l'ouverture côté passager.

2.1.2.2. Carrosserie

Les roues alignées pour aller en ligne droite, la partie de chaque roue complète et de ses fixations située au-dessus du plan passant par l'axe d'essieu ne doit pas être visible **de dessus**.

2.1.2.3. Pare-brise

La forme, la dimension et l'inclinaison au centre du pare-brise doivent être celles du pare-brise du modèle de la voiture d'origine.

Le pare-brise doit être en verre feuilleté ou en polycarbonate ou en PMMA assurant la même transparence que le verre d'origine.

S'il est en polycarbonate ou PMMA, l'épaisseur de celui-ci ne doit pas être inférieure à 4,75 mm.

Les pare-brises en verre teinté ne sont autorisés que s'ils sont d'origine pour la voiture en question.

Les pare-brises en verre feuilleté comportant des impacts ou des fêlures qui gênent sérieusement la visibilité ou qui les rendent susceptibles de se casser davantage pendant la compétition ne seront pas acceptés.

Un essuie-glace en ordre de marche est obligatoire.

2.1.3. Moteur

2.1.3.1. La cylindrée du moteur est calculée conformément à la définition de l'Article 251.2.3.1.

Les formules d'équivalence de cylindrée entre les différents types de moteurs sont définies aux Articles 252.3.1 à 252.3.5.

La cylindrée maximum du moteur est de 6500 cm³.

Le type de moteur est libre à condition qu'il soit à Combustion Interne.

Le type d'alimentation est libre.

L'emplacement du moteur, **par rapport au pilote**, doit être celui de la voiture d'origine. Sa position et son orientation sont libres.

2.1.3.2. Tuyauterie d'échappement

La partie terminale de l'échappement doit se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre et à l'arrière du plan vertical passant par le centre de l'empattement.

Les gaz d'échappement ne peuvent en sortir qu'à l'extrémité du système.

2.1.4. Récupérateur d'huile

2.1.4.1. Si le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, il doit être équipé de telle manière que les remontées d'huile s'écoulent dans un récipient récupérateur. Le récupérateur d'huile doit avoir une capacité minimale de 2 litres pour les voitures d'une cylindrée moteur inférieure ou égale à 2000 cm³ et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³.

Ce récipient doit être en matière plastique translucide ou doit comporter un panneau transparent.

Il est possible de monter un séparateur air/huile à l'extérieur du moteur (capacité maximale 1 litre), selon le Dessin 255-3.

2.1.4.2. Il ne peut y avoir de retour de l'huile du récipient récupérateur vers le moteur que par gravité.

Il est autorisé de monter un ventilateur pour le refroidissement de l'huile moteur, mais sans que cela implique d'effet aérodynamique.

2.1.5. Orifices de remplissage et bouchons

Les bouchons des orifices et reniflards doivent être conçus de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manœuvre en le fermant.

Les orifices de remplissage, reniflards et bouchons ne doivent pas saillir de la carrosserie.

Les orifices de remplissage et reniflards doivent être placés dans des endroits où ils ne sont pas vulnérables en cas d'accident.

2.1.6. Suspension et direction

La suspension est libre.

2.1.6.1. Bras de suspension

Tous les bras de suspension doivent être faits d'un matériau métallique homogène.

Le chromage de tout élément de suspension en acier est interdit.

2.1.6.2. Modification de la direction

Les modifications de la direction doivent être conformes à l'Article 253-4 "Direction" de l'Annexe J.

2.1.7. Transmission aux roues

Le type de transmission et la position sont libres.

Le nombre de rapports est libre.

2.1.8. Marche arrière

Toutes les voitures doivent comporter une marche arrière qui puisse à tout moment pendant la compétition être sélectionnée lorsque le moteur est en marche et être utilisée par le pilote assis normalement.



2.1.9. Rétroviseur

La visibilité vers l'arrière doit être assurée par au moins un rétroviseur extérieur.
Le rétroviseur doit avoir une surface réfléchissante d'au moins 75 cm².

2.1.10. Roues et pneus

Les pneus sont libres.

Toutes les roues doivent être faites de matériaux métalliques homogènes.

2.1.11. Poids minimum

Il s'agit du poids réel de la voiture, sans équipage ni son équipement.

A aucun moment de la compétition, la voiture ne doit peser moins que les poids minimums repris dans le tableau de l'article 1.1

2.1.12. Eclairage arrière

Toutes les voitures doivent être équipées au minimum de deux feux stop rouges. Ils doivent être disposés symétriquement de chaque côté de l'axe longitudinal de la voiture, être montés à un emplacement visible et être en état de fonctionnement durant la compétition.

2.1.13. Batterie(s)

Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

La(les) batterie(s) doit(vent) être de type "sèche" si installée(s) dans l'habitacle.

2.1.14. Influence aérodynamique

Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence sur sa performance aérodynamique (à l'exception des couvercles non structurels protégeant les câbles de retenue des roues qui sont utilisés uniquement dans ce but) :

- a) doit respecter les règles relatives à la carrosserie ;
- b) doit être fixée rigidement sur la partie entièrement suspendue de la voiture ("être fixée rigidement" signifie n'avoir aucun degré de liberté) ;
- c) doit rester immobile par rapport à la partie suspendue de la voiture.

Tout dispositif ou construction conçu(e) pour combler l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit(e) en toutes circonstances.

2.1.15 Autres prescriptions techniques

Les véhicules 'SH' (anciennement E2-SH) doivent respecter les prescriptions applicables de l'Annexe J en vigueur – Art. 277.

La structure de sécurité, la protection frontale, les protections latérale, protection arrière et la colonne de direction devront être approuvés par la FIA ou par une ASN.

2.2. Règlement technique du groupe EX (Véhicules expérimentaux).

2.2.1. Définition

Véhicule engagé par un constructeur ou un importateur, construit à l'unité ou dérivé de modèle existant ou véhicule engagé par tout autre licencié. Dossier RACB Sport obligatoire.

Cylindrée corrigée de 4000 cc maximum.

2.2.2. Prescriptions techniques

Règlement technique Formule libre (Groupe E) : voir Annexe J FIA Art.277

2.2.3. Dossier technique

Les véhicules expérimentaux devront préalablement obtenir l'approbation du RACB Sport. En ce compris les véhicules des concurrents étrangers.

Un dossier technique devra être communiqué pour approbation au RACB Sport 3 semaines avant la première épreuve à laquelle cette voiture doit participer (lb.sport@racb.com).

Le dossier technique est disponible sur demande auprès du RACB Sport.

2.3. Règlement technique des groupes D et E2-SS (Formules internationales et libres).

2.3.1. Poids minimum

Pour les différents poids se référer à l'Art.1.2.

2.3.2. Formules 3.

Règlement technique Formule 3 : voir Annexe J FIA Art. 275

Entièrement conforme au règlement technique (Art. 275) de la FIA en vigueur l'année de fabrication du véhicule (preuves à charge du concurrent) excepté les équipements de sécurité qui doivent être conformes à l'Article 275-14 de l'Annexe J de la FIA 2022.

2.3.3. Formules libres.

Règlement technique Formule libre (Groupe E2-SS) : voir Annexe J FIA Art.277.

Toutefois l'Art.275-9.3 (marche arrière) n'est pas d'application.

Règlement technique Formule nationale : voir Annexe J FIA Art. 278.

2.4. Règlement technique du groupe CN-B

2.4.1. Définition

Voiture de compétition biplace, ouverte ou fermée, construite spécialement pour les courses de vitesse en circuit fermé, équipée de moteur(s) issu(s) d'un modèle de voiture ou de motocyclette.

Règlement technique Groupe CN : voir Annexe J FIA Art.259 à l'exception de :

Moteur :

Ensemble constitué par le bloc, les cylindres et les culasses. Toute modification est autorisée, mais le moteur sera obligatoirement à pistons alternatifs, sans suralimentation, et d'une cylindrée maximale de 2500 cm³ ou de type Wankel (coefficient 1,5). Pistons ovales et injection d'eau interdit.

Alimentation et échappement : Libre.

Joint de culasse : Libre en matériau et épaisseur.

2.4.2. Dossier technique

Ces véhicules devront préalablement obtenir l'approbation du RACB Sport. En ce compris les véhicules des concurrents étrangers.

Un dossier technique complet devra être communiqué pour approbation au RACB Sport 3 semaines avant la première épreuve à laquelle cette voiture doit participer (lb.sport@racb.com).

2.5. Règlement technique du groupe « Historique »

Les véhicules de la période F à I incluse (du 1/1/1962 au 31/12/1981) de l'annexe K du code Sportif de la FIA seront admis à participer dans la classe 23. Ils devront être en possession d'un Passeport Technique Historique National ou d'un passeport Historique FIA. Les véhicules devront se conformer aux données reprise sur ce passeport.

Les arceaux de sécurité doivent au minimum être conforme à l'Annexe K du Code Sportif de la FIA en vigueur.

2.6. Définition du lest.

Tous les groupes pour lesquels le C.S.I. ne donne pas de définition du lest devront se conformer à la définition suivante :

Il est permis de parfaire le poids minimum du véhicule par un ou plusieurs lests à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, faciles à sceller, placés sur le plancher de l'habitacle et dont les fixations résistent à 25G, visibles et plombés par les Commissaires Techniques à la demande du concurrent. Une roue de secours peut être utilisée comme lest, dans les conditions ci-dessus.

ARTICLE 3 – PRESCRIPTION DE SECURITE

3.1 Sécurité voiture

3.1.1 Catégorie 1

Les voitures de la Catégorie 1 doivent être conformes aux prescriptions de sécurité suivantes :

Elément	Article de l'Annexe J FIA en vigueur
Carburant	252-9
Tuyaux de carburant, pompes et filtres	253-3.1 et 253-3.2
Sécurité du système de freinage	253-4
Harnais de sécurité	253-6
Extincteurs	253-7.1.2
Armatures de sécurité	253-8
Anneau de remorquage	253-10
Coupe-circuit	253-13
Réservoir de sécurité	Réservoir d'origine ou FIA selon Art. 253-14 Voitures de type GT : Réservoir d'origine ou FIA selon Art. 257A – 6.3 et ventilation 253.4

Cloison pare-feu	253-15
Sièges	253-16

3.1.2 Catégorie 2

Les voitures des Catégories 2 doivent être conformes aux dispositions de sécurité du règlement technique en vigueur de leur groupe FIA ou National respectif (voir tableau 1.2) ou à défaut, à l'Article 253 de l'Annexe J de la FIA en vigueur.

3.1.3 Catégorie 3

Les voitures de la Catégorie 3 doivent être conformes aux prescriptions de sécurité de l'Annexe K de la FIA en vigueur – Article 5.

3.2 Sécurité pilotes

Les pilotes doivent porter un équipement de sécurité conforme à l'annexe L en vigueur – Chapitre III.

3.2.1 Casques

Les casques doivent répondre à l'une des normes FIA reprises dans la Liste Technique FIA N° 25. Cette liste peut être consultée sur le site internet FIA en utilisant le lien suivant : <https://www.fia.com/regulation/category/761>

3.2.2 Vêtements ignifugés

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 ou FIA 8856-2018** (Liste Technique FIA N° 27 et N° 74).

La liste des vêtements ignifuges homologués est disponible sur le site : www.fia.com/regulation/761

3.2.3 Dispositif de retenue de la tête (HANS®)

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

Toutes les prescriptions de l'Annexe L – Chapitre III.3 en vigueur doivent être respectées, y compris la compatibilité entre les normes du casque, du RFT, des sangles et des ancrages de casque.

La liste des systèmes FHR approuvés par la FIA (8858-2002 et 8858-2010) et des casques est disponible dans la Liste Technique FIA n° 29. Les sangles et ancrages de casque doivent aussi être pourvus des étiquettes d'homologation FIA.

ARTICLE 4 – Approbation.

La version française des présents Règlements 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 des présents Règlements.

VISA RACB Sport : T01-BHCL/B22