

# **2 CV RACING CUP 2003**

## **Réglementation Particulière**

**Le Santa-Fé M.C. asbl organise une «2 CV RACING CUP 2003» conformément aux règlements sportifs et techniques nationaux et au présent règlement.**

### **1.Adresse :**

SANTA FE M.C. asbl  
192 rue de Mangombroux  
4800 VERVIERS  
TEL 087/310.000 FAX 087/311.311  
mail : [santafemc@skynet.be](mailto:santafemc@skynet.be)

### **Attaché de Presse :**

Jean-Marc Hardy  
TEL-FAX 087/22.96.79  
GSM 0475/42.37.55

### **2.Calendrier des épreuves :**

#### Organisation Santa Fé Motor Club :

06 avril	Francorchamps	2 épreuves de 3 heures
01 mai	Zolder	1 épreuve de 5 heures
15-16-17 août	Dijon (F)	2 épreuves de 3 heures
03-04-05 octobre	Francorchamps	1 épreuve de 24 heures
01 <sup>er</sup> novembre	Francorchamps	2 épreuves de 3 heures

#### Epreuve comptant également pour l'attribution des points à la 2 CV Racing Cup

08 juin	Croix en Ternois (F)	2 épreuves de 3 heures
---------	----------------------	------------------------

### **3.Conditions d'admission :**

#### 3-1. Véhicule :

Seront admis à participer aux épreuves de la « 2 CV RACING CUP 2003 » les véhicules répondant au règlement technique national et au règlement technique de la « 2 CV RACING CUP 2003 »

Les véhicules seront répartis en trois catégories :

- Groupe A : Améliorée
- Groupe P : Proto
- Groupe T : Tourisme

#### 3-2. Pilote :

Les pilotes devront être titulaires d'une licence nationale A, B ou C-Free Time valable en 2003.

Ces licences sont disponibles auprès des écuries nationales reconnues et notamment auprès de :

**"ECURIE SANTA FE – avo ASBL" 192 rue de Mangombroux 4800 VERVIERS**

**Tel +32 (0) 87 310.000 - Fax +32 (0) 87 311.311**

### **4. Location :**

La location des infrastructures et la mise à disposition s'élève à 5.500 €

Payables dans sa totalité avant la première épreuve au compte n° 792 - 5541794 - 42

ouvert au nom de ECURIE SANTA FE – a.v.o. ASBL.

### **5.Equipage :**

Les équipages seront composés de minimum 2 et maximum 3 pilotes pour les épreuves de moins de 5 heures, et de minimum 3 et maximum 4 pilotes pour celle des 24 heures.

Chaque véhicule sera obligatoirement identifié par un Nom Générique choisi par le Team.

(maximum 20 caractères)

Ce Nom Générique sera repris sur le bulletin de participation.

## **6. Inscription :**

Pour participer aux épreuves de la 2 CV RACING CUP, il sera obligatoire de souscrire à une location d'infrastructure, dix jours au moins avant la date chaque épreuve.

Tout changement dans la composition de l'équipage doit parvenir au plus tard cinq jours avant l'épreuve. Passé ce délai, les demandes de composition d'équipage seront laissées à l'appréciation de l'organisateur et des Commissaires Sportifs le jour de l'épreuve.

Le SANTA FE MOTOR CLUB se réserve le droit de refuser tout engagement d'un véhicule non inscrit à la 2 CV RACING CUP au cas où le nombre maximum d'engagés par course serait atteint. Aucune réclamation ne sera acceptée sur ce point ni sur la sélection des véhicules repris.

**Caution** : Pour toutes les courses autres que 24 Heures et afin de garantir les dégâts éventuels aux installations des circuits, une caution de 200 € sera versée au compte n° 792 - 5541794 - 42 ouvert au nom de ECURIE SANTA FE – a.v.o. ASBL. avec la mention : «caution annuelle 2003 » et le nom générique du team.

La caution pour les 24 Heures sera de 800 € versée au compte n° 792 - 5541794 - 42 ouvert au nom de ECURIE SANTA FE – a.v.o. ASBL. avec la mention : «caution 24H 2003 » et le nom générique du team. Elle couvrira en plus les frais de carburants.

## **7. Numéros de course :**

Les numéros seront attribués lors de la première course, aux participants de la «2 CV RACING CUP» et seront conservés toute l'année.

Les numéros sont au nombre de cinq dont : deux numéros de portières, un numéro de capot, un numéro de toit, un numéro de vitre arrière

Les numéros de course seront conformes aux normes FIA et à charge du concurrent.

## **8. Espaces publicitaires réservés pour l'Organisateur :**

L'organisateur se réserve sur chaque véhicule de course les espaces suivants, sur lesquelles les concurrents sont obligés d'apposer les autocollants de l'organisateur :

Au-dessus des N° de portières	50X8cm
Au-dessous des N° de portières	50X8cm
Au-dessus du N° de capot	40X6cm
La bande de pare brise avant	Hauteur 8cm
La bande de pare brise arrière	Hauteur 6cm

De plus, chaque véhicule portera le nom des pilotes sur les vitres latérales arrière (des deux côtés du véhicule). Les lettres seront blanches de 5 cm de hauteur sur fond transparent.

### **9. Calcul du championnat :**

9-1. Les champions de Belgique des pilotes 2CV RACING CUP seront désignés par addition des points obtenus par les pilotes dans leur classe.

Seront déclarés Champions de Belgique les pilotes ayant totalisés le plus de points, **chaque épreuve étant prise en compte.**

Des points pourront être comptabilisés pour les épreuves éventuelles disputées à l'étranger.

Prendront des points les pilotes inscrits sur des véhicules engagés à la 2CV RACING CUP, sur base des classements des épreuves.

Pour marquer des points, le pilote devra avoir effectué la durée de relais minimum.

**Une coupe récompensera le Champion de Belgique dans chaque catégorie.**

### **9-2. Championnat 2CV RACING CUP 2003**

Ce championnat récompensera les teams inscrits à la 2CV RACING CUP identifiés par le nom générique et par le numéro du véhicule.

L'attribution des points s'effectuera comme précisé à l'art. 10.

Les lauréats recevront une invitation pour la remise des coupes « Awards 2003 R.A.C.B. sport »

### **10. Attribution des points (Champion de Belgique des pilotes & Championnat 2CV RACING CUP 2003)**

⋮

Les points attribués par épreuve à chaque classe sont les suivants

1	-	20 Pts
2	-	14 Pts
3	-	12 Pts
4	-	10 Pts
5	-	8 Pts
6	-	6 Pts
7	-	4 Pts
8	-	3 Pts
9	-	2 Pts
10	-	1 Pt

L'épreuve des 24 heures sera dotée d'un coefficient 2.

Les épreuves extérieures à la Belgique seront dotées d'un coefficient 1.5.

Des coupes récompenseront les 3 premiers de chaque catégorie.

### **11. Les prix :**

Des coupes et plaquettes récompenseront les pilotes les mieux classés à la «2CV RACING CUP», pour les catégories **A , P , et T** pour autant qu'au moins 5 véhicules soient classés dans la catégorie concernée.

## **12.Règlement particulier :**

A . Chaque règlement particulier précisera :

- La liste des Officiels de l'épreuve.
- Les lieux de Secrétariat, Direction de Course, bureau des Commissaires Sportifs,
- Contrôle Technique et Relations Concurrents.
- Le timing de l'épreuve.
- L'emplacement de la permanence du ou des Relation(s) Concurrent(s)
- L'emplacement du paddock
- L'emplacement de la ligne de Départ et de la Ligne d'Arrivée.
- L'emplacement de la pôle position sur la grille de départ
- L'emplacement du parc fermé
- L'emplacement du tableau d'affichage Officiel
- Si l'essence est disponible sur place ou non.
- La zone de « STOP & GO »
- La zone réservée au soudage
- La zone réservée pour le ravitaillement des véhicules du groupe « E ».
- Le niveau sonore Maximum de l'échappement ( voir Rg.Tech. Art 1.21).
- Les spécificités de l'épreuve.

B. Chaque pilote participant à la 2CV RACING CUP signera un abandon de recours annuel pour l'ensemble des épreuves.

## **13 Contrôle technique et administratif**

13-1 Chaque équipage ainsi que les véhicules doivent être sur le circuit au plus tard à l'ouverture des différents contrôles administratif et technique, prêts à être contrôlé.

L'horaire de ces différents contrôles sera défini dans le timing particulier de l'épreuve.

13-2 Lorsque le contrôle technique a lieu dans les stands ou le paddock, une personne du Team devra obligatoirement rester en permanence avec le véhicule et ce, jusqu'à la fin du contrôle technique.

13-3 Chaque Team devra fournir 2 extincteurs à poudre de 9 kg. minimum et ce, par véhicule engagé. Ces extincteurs seront à présenter au Contrôle Technique en même temps que le véhicule.

13-4 Les jerricans servant au transport et au stockage de l'essence, seront présenté au Contrôle technique en même temps que le véhicule.

13-5 Les vêtements ignifugés et le casque de chaque pilote seront présentés au Contrôle technique en même temps que le véhicule.

## **14.Pénalités :**

Les pénalités seront appliquées conformément aux prescriptions du R.A.C.B sport .

14-1 Changement d'équipage 5 jours avant l'épreuve	50 € par changement
14-2 Non respect de l'horaire des contrôles :	50 €
14-3 Absence lors du briefing :	50 €
14-4 Non respect de la procédure de départ :	1 tour
14-5 Départ anticipé :	1 tour
14-6 Non respect du drapeau jaune :	
1ère infraction :	Stop and Go de 1 min.
2ème infraction :	Stop and Go de 3 min.
3ème infraction :	hors course
14-7 Vitesse excessive dans stands :	
1ère infraction :	Stop and Go de 1 min.
2ème infraction :	Stop and Go de 3 min.
3ème infraction :	hors course
14-8 Non respect de la procédure de ravitaillement :	
1ère infraction :	Stop and Go de 1 min.
2ème infraction :	Stop and Go de 3 min.
3ème infraction :	hors course

- 14-9 Dépassement de la limite sonore :
- |  |                   |                                   |
|--|-------------------|-----------------------------------|
|  | 1ère infraction : | arrêt du véhicule pour réparation |
|  | 2ème infraction : | hors course.                      |
- 14-10 Conduite anti-sportive : Décision laissée à l'appréciation de la Direction de Course
- 14-11 Circuler en sens contraire de l'épreuve : hors course
- 14-12 Marche arrière sur la piste ou dans les stands : hors course
- 14-13 Ravitaillement ou aide extérieure sur la piste : hors course
- 14-14 Non respect des temps de conduite et de repos : hors course
- 14-15 réintégrer la pit-lane via la sortie de celle-ci hors course
- 14-16 Changement de moteur (exclusivement dans les stands, sous le contrôle des Commissaires Techniques) 20 tours.

### **15. Discipline générale de sécurité sur le circuit:**

15-1 Le circuit ne peut être emprunté par les véhicules de compétition qu'au cours des essais et de la course. Au cas où un véhicule de compétition se trouverait en dehors de ces périodes sur le circuit, le concurrent concerné sera exclu.

15-2 Sur la piste, toute aide extérieure est interdite. Est considérée comme aide extérieure, toute intervention faite par quelqu'un d'autre que le pilote régulièrement inscrit sur le véhicule et au volant à ce moment. Les interventions sur le véhicule devront être effectuées par le pilote seul et avec le matériel transporté à bord du véhicule. Une aide verbale pourra être apportée au pilote, pour autant que cette aide se fasse depuis une zone autorisée au public.

Tout ravitaillement sur la piste est formellement interdit.

15-3 Au cas où un pilote se verrait dans l'obligation d'arrêter son véhicule pour quelque raison que ce soit, celle-ci devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin de ne pas constituer un danger ou entraver le déroulement de la course ou des essais.

Il est interdit de pousser son véhicule le long de la piste. De même, il est interdit de pousser un autre véhicule. En cas de sortie de piste, l'intervention des commissaires de piste n'est pas considérée comme aide extérieure.

A l'exception du pilote et des Officiels habilités, personne n'est autorisé à toucher un véhicule immobilisé, en dehors des stands.

15-4 Chaque fois qu'un véhicule s'immobilise pendant la course, que ce soit volontaire ou non, le moteur doit être remis en marche à l'aide du démarreur par le pilote SEUL, sans aucune aide extérieure.

15-5 Tant en essais qu'en course, les pilotes doivent porter les vêtements et le casque de type agréés par le Contrôle Technique. La ceinture doit être attachée.

15-6 Si un pilote est impliqué dans une collision ou un incident, il ne peut pas quitter le circuit sans l'accord écrit des Commissaires Sportifs.

15-7 En cas d'abandons pendant la course, le team doit remettre les chasubles des mécaniciens et de chronométreurs ainsi que le transpondeur auprès du Relation Concurrents au plus tard une demi heure après la signification de l'abandon.

15-8 Avant d'accéder à la piste, chaque Team devra s'assurer de la présence du transpondeur de chronométrage dans son véhicule.

Chaque Team est responsable du rapatriement du transpondeur auprès du Relation Concurrent, que se soit après les épreuves ou en cas d'abandon.

15-9 Les communications par radio entre les stands et le véhicule sont interdites à l'exception des appareils de radiocommunications conformes aux directives décrites dans l'annuaire du R.A .C.B sport .Les GSM agréés sont autorisés.

## 15-10 RAPATRIEMENT DES VEHICULES EN PANNE PENDANT LA COURSE.

*D'application pour les 24 Heures 2CV UNIQUEMENT*

*Toutes les heures, (entre samedi 20h00 et dimanche 10h00) si nécessaire, l'Organisateur prévoit le rapatriement des véhicules immobilisés sur la piste ou aux abords de celle-ci, vers l'entrée des stands où le concurrent pourra procéder aux réparations nécessaires afin de rejoindre la course. A cette fin, toutes les heures, (**entre H et H+30 min**) ou selon la décision de la direction de course, le rapatriement s'effectuera sous le régime de la ou des «Safety Car».*

*Chaque rapatriement donnera lieu à une pénalité de 20 tours.*

*Pour qu'un véhicule en panne soit rapatrié, il faut qu'il reste tractable sur ses 4 roues.*

*Un véhicule dont la réparation n'est manifestement pas possible ne sera pas rapatrié.*

*Un véhicule abandonné par son pilote ne sera pas rapatrié.*

## **16) Sécurité et organisation pit lane.**

### 16-1 IL EST DEFENDU DE FUMER DANS LES STANDS ET DANS LA PIT LANE

16-2 La pit-lane est délimitée par les panneau Pit-Entry et Pit Exit.

16-3 En course ou en essais, il est strictement INTERDIT de réintégrer la pit-lane via la sortie de celle-ci.

16-4 La vitesse maximum autorisée sur la pit-lane sera affichée à l'entrée du Pit Entry.  
Des contrôles radar seront pratiqués.

16-5 Pour des raisons de sécurité, il est demandé d'interdire l'accès au stands à des personnes étrangères au Team.

16-6 L'accès à la Pit-Lane est interdit aux enfants de moins de 16 ans et aux animaux.

16-7 Tout travail de soudure est interdit dans les stands et sur la pit-lane.

Il en va de même pour l'utilisation d'appareil générateur d'étincelles (disqueuse.)

Une zone de soudage sera éventuellement prévue et définie dans le règlement particulier de l'épreuve.

Pendant la durée de l'intervention l'assistance aura la responsabilité de la sécurité du travail.

Il est interdit de sortir le véhicule de la pit-lane pour quelque raison que ce soit sous peine de mise hors course.

16-8 Pendant les courses annexes, les véhicules doivent se ranger dans les stands et la pit-lane doit être complètement dégagée, ou rejoindront le paddock approprié (règlement particulier de l'épreuve).

16-9 Le personnel des teams doit rester à l'intérieur du stand quand le véhicule est sur la piste, à l'exception du personnel se trouvant au mur de panneautage.

16-10 Le personnel préposé au mur de panneautage doit impérativement porter le signe distinctif fourni par l'Organisateur.

16-11 Si un véhicule dépasse son stand, il ne peut y revenir qu'en étant poussé par les membres du Team.  
En aucun cas, la marche arrière ne peut être utilisée. => Pénalité : mise hors course

16-12 Aménagements des Stands:

L'utilisation du stand ne pourra se faire qu'après rédaction d'un document "Etat des lieux d'entrée", effectué par le responsable des paddock ou son représentant et en présence du responsable du Team.

A l'issue de l'épreuve, et **AVANT de quitter le circuit**, un "Etat des lieux de sortie" sera rédigé selon les même modalités.

Ces "Etat des lieux" seront signés conjointement par le responsable Paddock et le Chef de Team.

Les potences repliables, support(s) flexible(s) d'air ou d'éclairage ne doivent pas dépasser de la largeur de la zone de travail, ni se trouver à moins de deux mètres au-dessus du sol.

Les faisceaux des éclairages doivent être dirigés vers l'intérieur du stand.

Aucun matériel ne peut être fixé par forage et/ou vissage aux installations du circuit.

#### 16-13 Aménagement au mur des panneauteurs:

Les installations de signalisation ne peuvent excéder les dimensions suivantes

hauteur	2,20 m au-dessus du niveau de la piste
largeur	1,50 m le long du mur
profondeur	0,75 m Max.

Ces installations doivent être suffisamment rigides, réalisées en matériaux translucides et ne peuvent dépasser l'aplomb du mur. Les ombrelles, parasols ou parapluies sont interdits.

Le matériel fixé au mur des panneauteurs doit l'être sans endommager celui-ci (pas de forage ni de vissage).

16-14 Toute publicité ou affichage à caractère publicitaire ou promotionnel dans et sur les stands des Concurrents sont formellement interdits.

16-15- Il est interdit d'utiliser le signal vidéo (classement, images pistes...) sans l'accord préalable de l'organisateur.

### **17. Carburant et ravitaillement.**

Seule l'essence Euro Super sans plomb sera autorisée.

*17-1 D'application pour les 24 Heures 2CV UNIQUEMENT . Les concurrents ne peuvent se ravitailler qu'au point de distribution situé au Paddock Industrie (paddock vert) au moyen des seuls jerrycans métalliques étanches, d'une capacité maximale de 20 litres, poinçonnés par le Contrôle Technique.*

*L'essence Euro Super utilisée par les concurrents sera exclusivement celle fournie par l'organisateur.*

#### 17-2 Transport du carburant.

Dans l'enceinte du paddock et des stands, le transport de carburant ne peut se faire que dans des jerrycans poinçonnés par le Contrôle Technique.

Les jerrycans transportés devront être solidement arrimés au chariot transporteur.

Les préposés au transport du carburant devront être muni, pendant toute l'opération, d'un extincteur à poudre de 9 kg minimum, en ordre de marche et également poinçonné par le Contrôle Technique

17-3 Un stockage maximum de 100 litres par stand est autorisé

#### 17-4 Réservoir d'essence et système de remplissage et la tour.

Les vannes de remplissage rapides agréées FIA sont obligatoires.

La tour de remplissage devra répondre aux caractéristiques suivantes :

- Contenance maximum : 50 litres
- Hauteur maximum du fond de la tour par rapport au sol : 100 cm
- Hauteur maximum hors tout de la tour par rapport au sol : 150 cm
- Le réservoir de la tour ne peut être constitué de jerrycans placés en hauteur
- La tour doit être raccordée à la terre par un câble de 2,5 mm<sup>2</sup> de section minimum
- Pour le circuit de Francorchamps, la tour de remplissage doit se trouver derrière la rigole (vers l'intérieur du stand)
- Le remplissage de la tour doit obligatoirement s'effectuer au moyen d'une pompe prévue à cet effet. Soit manuelle ou électrique. (utilisation de pompe sur foreuse électrique interdite).
- Le système de remplissage sera vérifié par le contrôleur technique à chaque épreuve et AVANT la première utilisation.

#### 17-5 Bouchon de réservoir

L'article 1.27 du règlement technique de la 2CV Racing CUP sera de stricte application.

#### 17-6. Procédure de ravitaillement et arrêt au stand.

- toute marche arrière est interdite. Le véhicule doit être poussé par les membres du team
- Pendant les arrêts au stand, **maximum 4 personnes peuvent intervenir directement sur le véhicule.**
- La personne aidant le pilote à attacher le harnais n'est pas comprise dans ces 4 personnes.
- Lors d'une **intervention importante** sur le véhicule, il est permis de le rentrer dans le stand mais le volet doit rester ouvert. Dans ce cas, le nombre de personnes intervenant sur le véhicule n'est plus limité à 4.
- Il est interdit de ravitailler en essence lorsque le véhicule est dans le stand ou sur la grille de départ.
- Il est interdit d'utiliser de l'eau pour rincer des traces d'essence sur la carrosserie ou sur le sol.  
L'utilisation d'un **produit absorbant** est obligatoire pour effacer les traces d'essence sur le sol..
- **Fin d'intervention** et sortie du véhicule vers la piste.
- Le pilote doit impérativement arrêter le véhicule au niveau du feu rouge et vert donnant accès à la piste.
- Le préposé à la sortie Pit lane identifie le pilote au volant, vérifie l'équipement du pilote, les signes distinctifs (stickers CT....) et donne le signal de la reprise de la piste.

#### **Ordre des opérations de ravitaillement à respecter impérativement.**

- 1) arrêt du véhicule au stand.
- 2) sortie du pilote hors du véhicule et fermeture de la portière.  
**aucune intervention** ne peut être effectuée sur le véhicule tant que le pilote n'est pas sorti et que la portière n'est pas fermée.
- 3) Début du remplissage du réservoir.
  - les 4 roues du véhicule doivent reposer sur le sol.
  - 1 personne avec 1 extincteur de 9 KG se tient prête à intervenir.
  - placement du bac de récupération d'essence sous le véhicule.
  - Vêtements couvrants **l'entièreté du corps**, cagoule, gants et lunettes ignifugés sont obligatoires pour les préposés au ravitaillement.
- 4) Fin du remplissage du réservoir.
- 5) **Début de l'intervention des mécaniciens** et autorisation au pilote de prendre place au volant.

## **18. Déroulement de l'épreuve :**

### **18-1 Essais.**

L'horaire de la ou des séances d'essais libres éventuelles sera défini dans le timing particulier de l'épreuve.

L'horaire de la ou des séances d'essais chronométrés sera défini dans le timing particulier de l'épreuve.

L'horaire du Warm-Up éventuel sera défini dans le timing particulier de l'épreuve.

Chaque pilote devra effectuer un tour complet du circuit (soit durant les essais libres, chronométrés, ou le warm-up).

La Direction de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'un véhicule. Dans le cas d'essais libres exclusivement, la Direction de Course peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption .

Dans le cas d'essais chronométrés, ce temps sera rattrapé si les circonstances le permettent. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation sur les temps réalisés lors de cette séance ne pourra être admise.

### **18-2 Grille de Départ**

La grille de départ sera constituée de deux files de véhicules rangés côte à côte, dans l'ordre des meilleurs temps réalisés pendant les essais qualificatifs. Au cas où deux ou plusieurs véhicules auraient réalisés un temps identique, priorité sera donnée à celui qui l'a réalisé le premier.

La place d'un véhicule se trouvant dans l'impossibilité d'accéder à la grille de départ sera laissée vacante, les autres véhicules garderont leur position sur la grille.

L'emplacement de la pôle position sera précisé dans le règlement particulier de l'épreuve.

### **18-3 Procédure de Départ (principe généraux)**

Tous les départs se donneront véhicules arrêtés ou lancés (sous Safety car), suivant appréciation de la Direction de Course.

#### **18-3-1 Mise en grille et tour de formation.**

- Le port des vêtements de sécurité, du casque, des chaussures, des gants et de la cagoule pour les casques ouverts sont obligatoires.

- Ouverture de la sortie des stands.

Les véhicules conduits par un des pilotes de l'équipage quitteront les stands pour couvrir un tour de formation.

- Ils s'arrêteront sur la piste, au niveau de la ligne de départ pour les premiers véhicules et dans l'ordre de départ.

- Les pilotes se conformeront aux directives des Responsables de la grille de départ.

- Les moteurs devront être coupés.

- fermeture de la sortie de la pit-lane => 5' après un signal sonore.

- Fermeture de la PIT LANE

#### **18-3-2 Tour de chauffe et départ**

- Panneau 5'

- Panneau 3' - (Evacuation générale de la grille)

- Panneau 1'.

- Panneau 30"

- Drapeau vert et départ du tour de chauffe derrière la voiture de la direction de course (dépassement INTERDIT)

A l'issue du tour de chauffe, la voiture de la direction de course rentre sur la pit-lane et les concurrents s'arrêtent à leurs emplacements sur la grille.

Lorsque tous les véhicules sont arrêtés sur la grille et à leurs emplacements initial,

- Panneau 5"

Le starter montrera un panneau 5 secondes et allumera le feu rouge.

Dans un délais de 4 à 7 secondes, suivant l'apparition du feu rouge, le départ de la course sera

donné par un feu vert. Tout véhicule se trouvant dans l'aire des stands au moment du départ de la course devra s'élancer suivant les instructions des Commissaires de stands et en tous cas après le passage du dernier véhicule ayant pris le départ depuis la grille.

- DEPART de la course.

#### 18-4 Départ retardé

Si au cours de la procédure de départ, la Direction de Course décide de retarder celui-ci, un panneau « START DELAYED » sera présenté sur la passerelle de départ.

La procédure de départ sera reprise à partir du panneau 5'. (Art.18-3-2)

#### 18-5 Temps de conduite par pilote.

Le temps maximum de conduite par relais et par pilote est de 3 heures.

Une pause d'une heure minimum est obligatoire entre chaque relais.

Le temps minimum de conduite par pilote est de 15% pour être classé.

Chaque véhicule devra effectuer au minimum deux arrêts aux stands avec changement de pilote.

Pour être valable, l'arrêt devra être effectué avec sortie du pilote, fermeture de la portière, réouverture de la portière et rentrée du pilote dans le véhicule.

#### 18-6 Neutralisation - procédure «SAFETY CAR». (Voir annuaire C.S.N.2003)

##### 18-6-1 Responsabilité

Les Safety Cars ne peuvent être mis en service pour neutraliser la course que sur décision de la Direction de Course exclusivement.

A Francorchamps, une ou deux Safety Cars seront utilisées en même temps.

##### 18-6-2 Arrêts aux stands pendant une intervention Safety Cars

Pendant l'intervention du ou des Safety Cars, les véhicules en course peuvent s'arrêter à leur stand. Ils ne peuvent rejoindre la course que lorsque le feu vert est allumé à la sortie des stands, et après le passage du dernier véhicule de la file derrière une Safety Cars.

#### 18-7 Arrivée et parc fermé

18-7-1 Le classement final sera obtenu en additionnant les tours réalisés par chaque véhicule concurrent.

18-7-2 Après avoir reçu le signal de la fin de course, tous les véhicules continueront pour un tour de décélération, à la fin duquel tous les véhicules classés gagneront immédiatement et directement le parc fermé. Le non-respect de cet article peut entraîner l'exclusion du classement.

18-7-3 La ligne de départ et la ligne d'arrivée pourraient ne pas se trouver au même emplacement. Leurs emplacements ainsi que celui du parc fermé seront précisés dans le règlement particulier de l'épreuve.

18-7-4 La Direction de Course se réserve le droit d'arrêter toute épreuve avant le délai imparti si les circonstances le justifient.

#### 18-8 Conditions de classement

18-8-1 Le véhicule ayant couvert la plus grande distance dans le temps prescrit sera classé premier.

18-8-2 Tous les véhicules seront classés en tenant compte du nombre de tours couverts et de l'ordre dans lequel ils franchiront la ligne d'arrivée.

18-8-3 Pour être classé, un véhicule doit avoir couvert au moins :

- 50% de la distance parcourue par le véhicule ayant remporté l'épreuve dans sa catégorie pour les 24 heures,

- 60% de la distance parcourue par le véhicule ayant remporté l'épreuve dans sa catégorie pour les épreuves de moins de 5 heures.

Il doit en outre franchir la ligne d'arrivée sur le circuit, et non pas dans la pit-lane, lors de la présentation du

drapeau à damiers et au maximum 15' après l'heure d'arrivée du premier véhicule devant lequel le drapeau à damier a été abaissé.

#### 18-9 Podium

Les podiums seront constitués par

- les trois premiers véhicules du classement général
- les trois premiers véhicules du classement classe A, classe P, et T pour autant qu'au moins 5 véhicules soient engagés pour la catégorie concernée.

Les 2, 3 ou 4 pilotes des véhicules concernés, devront se présenter immédiatement après l'arrivée au podium.

# REGLEMENT TECHNIQUE «2 CV RACING CUP 2003»

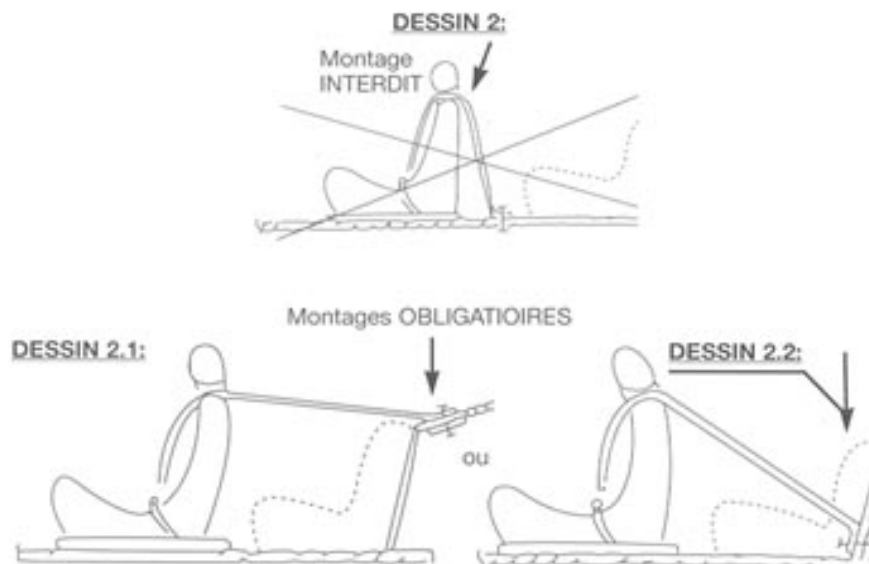
## Réglementation commune au Améliorée , Prototype et Tourisme.

### Art. 1. Obligations :

#### 1.1 Harnais de sécurité :

- a. Est obligatoire.
  - b. Ce harnais devra répondre aux normes FIA et être en court de validité .
  - c. La fixation du harnais se fera suivant la réglementation technique FIA, et comprendra au minimum 3 points d'attache.
  - d. En cas de modification de la coque, du plancher, le point d'ancrage arrière devra se trouver dans l'axe longitudinal du véhicule et dans l'axe du siège pilote.
- Note : Pour la fixation, voir schémas en annexe. (Dessin 2 : INTERDIT; dessins 2.1 & 2.2 : OBLIGATOIRE)

### MONTAGE DU HARNAIS



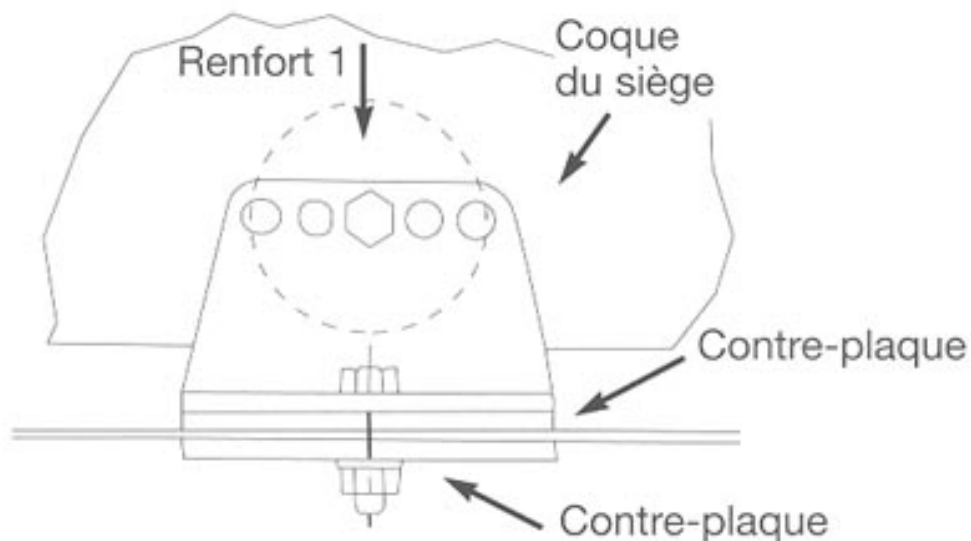
#### **Spécifications:**

- L'épaisseur de la paroi qui supporte le point d'ancrage sera de 3 mm au moins. L'ancrage dans une simple tôle est défendu.
- Les vis d'ancrage ou les boulons d'ancrage seront de dimensions identiques à celles des vis d'ancrage pour les ceintures de sécurité ordinaires. Ces vis ou boulons seront freinés à l'aide de rondelles (GROWER ou à dents).
- Un mousse de protection sur les rondelles à hauteur des clavicles du pilote, est conseillé.

### 1.2 Siège baquet homologué FIA :

- a. Un siège baquet avec appui tête intégré et son support sont obligatoires et en cours de validité.
- b. Les fixations sur la coque/châssis doivent comporter au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément au dessin. Les surfaces de contact minimales entre support, coque/châssis et contreplaque sont de 40 cm<sup>2</sup> pour chaque point de fixation. Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec le siège baquet FIA..
- c. La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre de 8 mm et des renforts intégrés aux sièges.
- d. L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger. La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm. (voir figure 253.52)

DESSIN N° 253.52

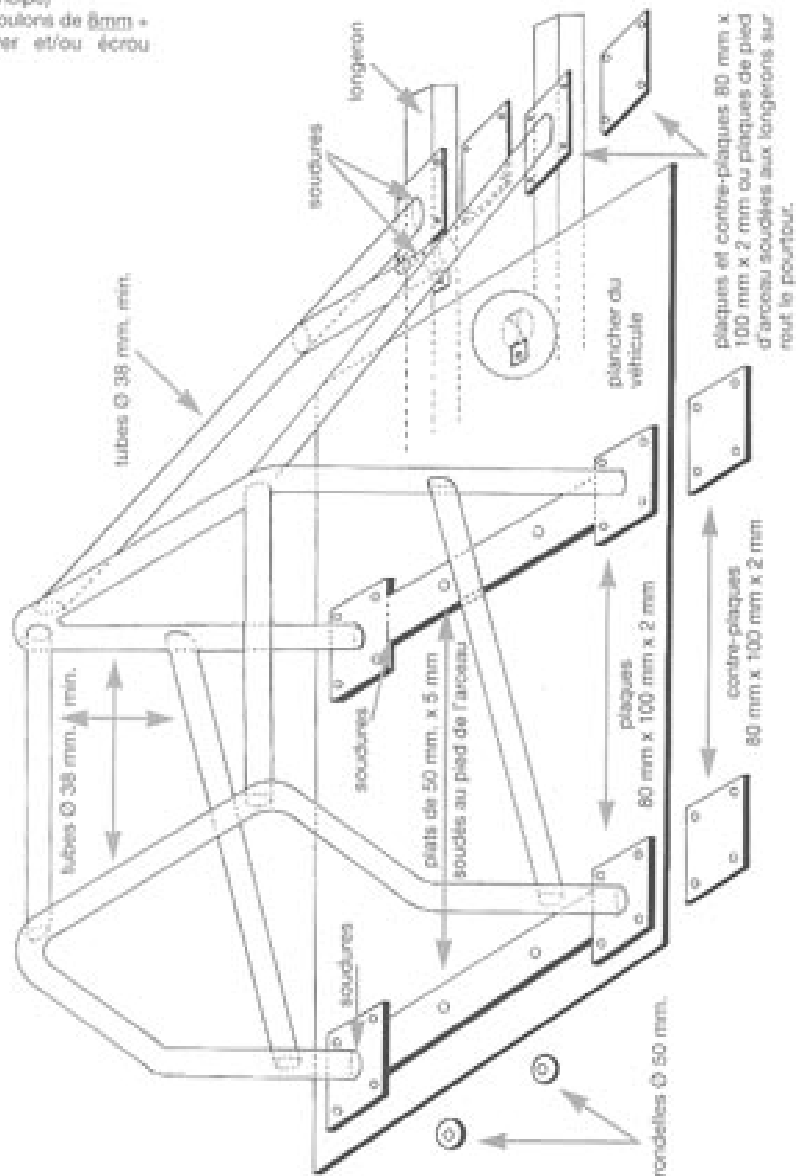


### 1.3 Arceau de sécurité :

- a. L'arceau cage 6 points avec fixation au châssis et à la caisse (voir schéma) est obligatoire.
- b. Les traverses de 50X 5 peuvent être remplacées par des tubes de 40 X 40 ou de 38 mm de diamètre minimum. La fixation de ces traverses se fait sur les rebords gauches et droits du châssis par des boulons M8 ou au travers du châssis en interposant des entretoises anti-rapprochement. Dans le cas de traverses intégrées au châssis, la dimension minimum est de 40 X 40 épaisseur 3mm et le soudage se fera à chaque encastrement dans les différents cloisonnements sur tout le pourtour.
- c. L'application de plaques latérales de type PO épaisseur 2mm est obligatoire à l'avant (à la sortie de la traverse du châssis).
- d. Les contreplaques de fixation d'arceau seront soudées aux traverses avant et arrière (voir schéma).
- e. La dimension minimale des tubes de l'arceau seront de 38 mm pour une épaisseur de 2.5 mm et de 40 mm pour une épaisseur de 2 mm.
- f. Les tubes seront en acier au carbone étiré à froid sans soudure.
- g. Il est interdit d'utiliser des tubes en acier inoxydable, en aluminium ou de type « chauffage ».
- h. il comportera une protection au niveau de la tête du pilote ( voir fiche technique n° 7 dans le drivers Book R.A.C.B sport 2003).

## ARCEAU DE SÉCURITÉ 6 POINTS 2CV

(Schéma de principe)  
Fixation avec boulons de 8mm +  
rondelle Grower et/ou écrou  
auto serrant



### 1.4 Coupe circuit :

- Un coupe-circuit de type FIA est obligatoire pour les 2 groupes et sera installé conformément au règlement technique. Ce coupe circuit doit être d'un modèle anti-déflagrant et doit être actionné, le cas échéant, tant de l'extérieur que de l'intérieur du véhicule.
- Il doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur, lumières, etc...) et doit impérativement arrêter le moteur.
- La commande extérieure, pour les véhicules fermés, se situera obligatoirement au bas du montant du pare-brise, côté pilote. Cette commande sera facilement repérable par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche de 12cm de base minimum.

### 1.5 Anneaux de remorquage :

- a. Tous les véhicules seront munis d'un anneau de remorquage tant à l'avant qu'à l'arrière.
- b. L'ouverture de ces anneaux aura un diamètre minimum de 50 mm sauf s'il(s) est (sont) d'origine.
- c. Ils seront facilement repérables, peints en rouge, orange ou jaune, et signalés par une flèche; mais la couleur du repérage sera toujours en contraste avec la couleur de l'endroit où on l'applique.

### 1.6 Volant de direction :

- a. Son diamètre minimum pour les deux catégories est de 300mm.
  - b. Une genouillère de direction est obligatoire, elle se trouvera le plus près possible du pignon de crémaillère.
  - c. Si l'action du contacteur n'est plus utilisée, tout le barillet doit être déposé (antivol).
  - d. Il pourra se trouver à gauche ou à droite mais pas au centre.
- La distance entre l'axe du volant et du siège par rapport à l'axe général du véhicule sera de 120mm minimum.

### 1.7 Vitres :

- a. Le pare-brise feuilleté est obligatoire.
- b. Les vitres ne peuvent être occultées. La troisième vitre latérale est facultative. Si celles-ci sont en verre, elles doivent être recouvertes d'un film translucide et incolore (épaisseur 0,1 mm).
- c. Si l'on remplace les vitres latérales et/ou la lucarne arrière par une autre matière que celle d'origine, cette matière sera un matériau synthétique transparent clair ne déformant pas la vision (souple de préférence et de 3mm d'épaisseur minimum).
- d. Le matériau utilisé sera du « MAKROLON » ou du « LEXAN » (Plexiglas interdit).
- e. Le pare-brise arrière doit avoir une surface minimum de 70 % par rapport à la surface d'origine.

### 1.8 Châssis :

- a. Les châssis de type A sont seuls autorisés (2CV, Dyane et Ami8).
- b. Les châssis tubulaires et nid d'abeille sont formellement interdits.
- c. Les châssis ne présenteront aucune trace de pliure ou de fêlure et seront exempts de corrosion prononcée.
- d. Les becs de châssis avant et arrière pourront être recoupés (dans ce cas, prévoir une barre de protection de 38mm de diamètre minimum pour protéger le réservoir).
- e. Les extrémités des becs de châssis devront être obturées.

### 1.9 Bâche de toit :

- a. Elle sera obligatoirement remplacée par une tôle d'une épaisseur de 1mm (1,5mm pour les tôles en aluminium) minimum.
- b. Ces tôles seront fixées par soudure ou par rivetage.
- c. Les toits en polyester et autres matériaux synthétiques sont autorisés en doublure d'une des tôles ci-dessus.
- d. La tôle devra rester visible sur son entièreté.

### 1.10 Carrosserie :

- a. Les hayons arrière, capots, ailes et portières peuvent être en polyester.
- b. L'allure d'origine doit subsister et devra faire l'objet d'une approbation avant l'épreuve par les organisateurs.
- c. Les dimensions maximales de la carrosserie sont :
  - Largeur hors tout : 1640mm.
  - Longueur hors tout : 3870mm.
- d. La coque sera scrupuleusement d'origine mais pourra être renforcée au niveau des planchers, cloisons pare-feu et tablier (ces éléments pourront être en aluminium; dans ce cas, la partie sous le siège conducteur devra être réalisée avec un aluminium de 1,5mm d'épaisseur jusque et y compris le tablier avant).
- e. La coque ne pourra être recoupée en hauteur, exception faite de la nervure de toit (les bas de caisse ne pourront être ni remplacés ni supprimés à l'exception du morceau arrière du bas de caisse de la portière arrière qui pourra être recoupé jusqu'au montant central des portières).
- f. La coque pourra être descendue par rapport au châssis; mais dans tous les cas, le bas de caisse devra rester parallèle au plan d'origine par rapport à celui du châssis.

g. La partie de la caisse située derrière le plan vertical situé 10cm derrière la roue arrière pourra être recoupée.

h. Les ailes arrières pourront être recoupées mais devront surplomber la roue de manière à la couvrir efficacement sur toute la largeur de celle-ci et sur au moins 1/3 de sa circonférence.

i. Le réservoir pourra être légèrement rehaussé parallèlement à sa position d'origine en respectant ses 4 points de fixation et en restant dans son encadrement protecteur réalisé par les becs de châssis.

j. Les spoilers et ailerons ne peuvent en aucun cas posséder de parties tranchantes et ne peuvent dépasser les limites de porte à faux avant et arrières des véhicules.

k. Pour le désembuage, un orifice pourra être pratiqué dans la vitre latérale mais il ne pourra avoir un diamètre supérieur à 50mm et l'encombrement latéral du système ne pourra dépasser 60mm. Le tuyau de désembuage sera fixé efficacement.

l. Le tableau de bord doit rester dans le plan d'origine, la création de « tunnel » à l'intérieur de l'habitacle est interdite.

#### 1.11 Poids minimum:

. PROTO	550 kg
AMELIOREE	550 kg
TOURISME	600 kg

Véhicule en ordre de marche (réservoir plein), sans pilote. En cas de lestage du véhicule, celui-ci sera fixé de manière efficace et plombé par les contrôleurs techniques. (Prévoir des trous de plombage).

#### 1.12 Capot moteur :

Le capot moteur ne pourra pas être relevé et devra être maintenu par 2 attaches de type «ergot à goupille».

#### 1.13 Portes et carrosserie :

a. Les 2 portes avant doivent pouvoir s'ouvrir.

b. Le remplacement du hayon arrière est autorisé, mais dans tous les cas, une lunette arrière devra être aménagée (dimension minimum : 600mm X 300mm).

c. L'aspect extérieur et la structure d'origine seront obligatoirement respectés.

#### 1.14 Pare-chocs :

Ils pourront être déposés.

#### 1.15 Rétroviseurs :

Deux rétroviseurs extérieurs d'une surface réfléchissante de minimum 90 cm<sup>2</sup> chacun et un intérieur sont obligatoires.

#### 1.16 Numéros :

a. Les numéros conformes à la réglementation du R.A.C.B. Sport 2003 seront apposés sur chaque portière avant (50X50cm) ainsi que sur le capot (40X40cm), dirigé à 45° vers le chronométrage.

**Les numéros sont à charge de l'équipage.**

b. En cas d'épreuve se déroulant de nuit, les numéros de portière et de toit seront éclairés (lampe blanche dirigée vers le bas).

c. Le règlement de chaque épreuve pourra imposer :

- Un numéro de toit (40X40cm)
- Un numéro arrière (10X10cm)

#### d. Signes distinctifs obligatoires.

- sur le casque:

- le nom et prénom du pilote (visible du côté conducteur).

- sur le haut du pare brise avant:

- coté pilote: le stickers du Contrôle Technique.

**(le stickers CT est obligatoire pour participer aux essais)**

- coté passager: le N° du véhicule (8cm / 8cm)

#### 1.17 Roues et pneus :

a. Les jantes de 14 et 15 pouces sont autorisées.

- b. En cas de transformation des jantes, le soudage liant le voile à la jante proprement dite sera d'aspect irréprochable et la longueur du cordon 2/3.
- c. Les pneus auront une largeur maximale de 175.
- d. Les élargisseurs de voie sont interdits.
- e. Les pneus « racing » ou « réchappé » sont interdits.
- f. L'état des pneus répondra aux spécifications du code de la route.
- h. Les pneus auront la même dimension par essieu.
- g. Les jantes en alliage sont autorisées.
- h. Les jantes seront du même type (acier ou alliage) sur l'ensemble du véhicule.
- i. Les tôles "aérodynamiques" ou les enjoliveurs sont INTERDITS.

#### 1.18 Freins :

- a. Les freins sont libres. L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toute les roues ; en cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.
- b. Application : Si ce système est monté en série, aucune modification n'est nécessaire.

#### 1.19 Suspension :

- a. Les points d'ancrage et le principe des ressorts de suspension seront d'origine.
- b. A chaque roue, le ou les amortisseurs seront ancrés aux points d'origine exclusivement.
- c. Les barres stabilisatrices sont libres mais ne pourront en aucun cas assurer un effet de ressort ou d'amortissement.
- d. En cas de transformation des bras de suspension, les soudures seront d'aspect irréprochable.
- e. L'utilisation de rotules supplémentaires est autorisée.
- f. Les angles de carrossage et de chasse peuvent être modifiés.
- g. Les biellettes de direction peuvent être renforcées.
- h. Les points d'ancrage de la suspension ne pourront pas être déplacés par rapport au châssis.

#### 1.20 Echappement :

- a. L'échappement se trouvera obligatoirement hors de l'habitacle.
  - b. L'échappement doit obligatoirement sortir après le montant central des portières et se trouvera du côté opposé au bouchon de remplissage du réservoir. Dans tous les cas, la distance entre l'échappement et le bouchon de remplissage ou le tuyau de dégazage sera de 80 cm minimum.
- Note : Dans le cas des courses se déroulant sur circuit limité en bruit :
- a. Les véhicules doivent être équipés d'un silencieux d'échappement.
  - b. Celui-ci doit être monté parallèlement à l'axe longitudinal du véhicule et ne peut dépasser ni sur les côtés ni sur l'arrière du véhicule.
  - c. Le niveau sonore ne peut dépasser 92db.

#### 1.21 Alternateur :

L'alternateur ne pourra être déposé et devra être en état de fonctionner à tout moment.

#### 1.22 Batterie :

- a. La marque et la capacité de la (ou des) batterie sont libres. Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.
- b. Le nombre de batteries prévues par le constructeur doit être maintenu.
- c. Dans le cas où la batterie est déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant fixés au plancher par boulons et écrous.
- d. La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons de 8 mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm<sup>2</sup> de surface.
- e. La batterie devra être couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation. Son emplacement est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant. Dans ce cas la boîte de protection devra comporter un évent avec sortie en dehors de l'habitacle.

#### 1.23 Phares :

- a. Les phares sont libres mais conformes au code de la route.
- b. Les feux arrières doivent avoir au minimum la même surface que ceux d'origine et seront obligatoirement placés sous la custode.
- c. Si des phares additionnels sont placés, ils le seront par paire et au maximum deux et d'une puissance maximum de 100W chacun.
- d. les lampes clignotantes sont interdites (hormis les clignoteurs).
- e. Les véhicules seront équipés de tout l'éclairage conforme au code de la route.

#### 1.24 Démarreur

A tout moment le moteur doit être mis en marche par la seule action du démarreur. Toute poussette sera sanctionnée par la mise hors course.

#### 1.25 Réservoir d'essence :

- a. Le réservoir doit être d'origine ou remplacé par un réservoir de sécurité FIA (certificat d'homologation obligatoire et présenté lors du contrôle technique).
- b. La contenance maximale totale du réservoir et des différentes canalisations (filtres, pompes, tuyaux, nourrices, etc...) sera de 33 litres.
- c. Les tuyauteries et le réservoir doivent rester visibles et protégées si les tuyauteries sont placées à l'extérieur de l'habitacle.
- d. Un filtre à essence est autorisé.
- e. L'emplacement du réservoir d'origine ne peut être modifié. Dans le cas de l'utilisation d'un réservoir FIA, celui-ci devra être protégé conformément aux règlements FIA.
- f. En cas d'emploi d'une nourrice pour éviter les déjaugages, celle-ci sera placée hors de l'habitacle en dehors du volume moteur. La distance minimale entre l'échappement et celle-ci sera de 40cm.
- g. Les canalisations d'essence ne peuvent se trouver dans l'habitacle sauf si elles sont de sécurité type « aviation » mais elles ne peuvent jamais être interrompues par des raccords.

#### 1.26 Bouchon de réservoir :

- a. Les vannes à remplissage automatique sont obligatoires (type agréé FIA).
- b. Le tuyau reliant le réservoir au bouchon aura un diamètre intérieur maximal de 2 pouces (51 mm) et les raccords tant côté bouchon que côté réservoir présenteront une totale garantie de solidité.
- c. Dans tous les cas, un système efficace anti-débordement sera obligatoire et utilisé à chaque remplissage.

#### 1.27 Cloisons de sécurités :

- a. Les compartiments moteur et réservoir doivent être isolés par rapport à l'habitacle.
- b. Aucune brèche ne sera tolérée.

#### 1.28 Filtres à air :

- a. Le système de lubrification ne peut avoir de mise à l'air directe.
- b. Il faut obligatoirement que les vapeurs d'huile transitent par un récupérateur (récipient métallique de 2L minimum de capacité fixé solidement, facilement accessible et percé d'évents sur sa partie supérieure) ou par recyclage sans écoulement extérieur possible (donc filtre muni de sa cartouche).

#### 1.29 Pompes à essence

- a. Les pompes à essence sont libres.
- b. Les pompes à essence ne peuvent se trouver dans l'habitacle.

#### 1.30 Réparations et contrôles.

En cas de détérioration grave en cours d'épreuve, le remplacement d'un élément de suspension, de freinage ou de direction pourra être exigé (sur proposition de la Commission Technique).

### 1.31 Démontage

Les Commissaires Techniques et /ou l'Organisateur de la 2CV Racing CUP, et après accord du Collège des Commissaires Sportifs, peuvent demander le démontage partiel ou total :

- du moteur
- de la boîte de vitesse et du différentiel
- des éléments de suspension
- du circuit électrique et des accessoires électriques
- des pièces et accessoires jugés nécessaires par la Commission Technique et /ou l'Organisateur de la 2CV Racing CUP.

par le concurrent concerné, et ce sans compensation financière.

La demande sera faite par écrit par la Commission Technique et introduite auprès du Collège des Commissaires Sportifs.

Le Concurrent se verra informer du lieu, la date et l'heure du démontage par convocation établie par le Collège des Commissaires Sportifs avec copie à la Commission Technique et à l'Organisateur de la 2CV Racing CUP.

Ce démontage se fera dans un délai de 72 heures maximum sauf en cas de force majeure et en accord avec toutes les parties.

Le Collège des Commissaires Sportifs fixera alors le nouveau délai.

Dans le cadre de contrôle technique en qualification, après une course, lors d'un démontage, **en aucun cas**, un Commissaire Technique n'est autorisé à communiquer des résultats chiffrés ou tout commentaire et ce en conformité avec le Code Sportif International / Prescriptions Générales article 10 / J :

*« Les Commissaires Sportifs publieront les résultats pour chaque voiture vérifiée et, à la demande, les mettront à la disposition des autres concurrents. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant ou lorsque la voiture sera trouvée en infraction au Règlement Technique »*

Ne seront communiquées que les valeurs ne répondant pas à la réglementation technique.

Lors d'un meeting (qualification(s) et course(s)), la période légale de parc fermé pourra être utilisée à des fins de contrôle technique.

Tout contrôle technique commencé ou planifié, prolongera pour la ou les voiture(s) concernée(s) la période de parc fermé même si l'ouverture de celui-ci est autorisée pour les autres voitures.

La prolongation éventuelle de la durée du parc fermé ne modifie en rien les dispositions prévues par le Code Sportif en matière de réclamation ou d'appel.

Les concurrents doivent s'informer si leur voiture a été sélectionnée en vue de vérification et ce dès la rentrée de celle-ci au parc fermé.

La non présence de mécanicien dans le délais réglementaire de parc fermé sera considérée comme un refus de démontage.

## Réglementation technique spécifique aux « Améliorées »

### Art. 2. Obligations

L'Améliorée est un véhicule qui réunit les caractéristiques de Proto au point de vue de la carrosserie mais qui est doté d'un moteur de série (sauf l'arbre à cames).

#### 2-1 Moteur :

2-1-1. Le moteur doit être strictement de série type bicylindre 2 CV ou Dyane 602 cc à l'exception des points suivants :

2-1-2. L'arbre à cames est libre.

2-1-3. L'allumage d'origine pourra être remplacé par un allumage électronique (type LUMENTION kit LCK 808ZD), placé à l'emplacement d'origine avec bobine d'allumage d'origine.

2-1-4. Le vilebrequin Visa 652 est autorisé.

2-1-5. Plombage des moteurs: Deux trous de 2mm de diamètre doivent être réalisés dans les blocs moteur et boîtes afin de permettre la pose d'un plombage lors du contrôle technique. Ces trous seront situés sur une « oreillette » de fixation entre moteur et boîte à côté de la plaque signalétique du moteur. Un fil sera placé par le concurrent avant l'entrée au contrôle technique pour permettre la pose du plomb. Chaque Team sera responsable de son plombage. Le changement de moteur entre la course et les essais sera laissé à l'appréciation de la direction de course.

Les temps d'essais réalisés avec le moteur échangé seront annulés.

2-1-6. Le moteur pourra être débarrassé des tôles et de l'hélice.

2-1-7. Les tuyaux de chauffage peuvent être enlevés.

2-1-8. Des radiateurs additionnels sont autorisés mais ne peuvent dépasser le périmètre extérieur du véhicule (raccords sertis obligatoires).

2-1-9. Le volant moteur d'origine peut être allégé.

#### 2-2 Réparations et contrôles.

2-2-1. Pendant la durée de la course, le véhicule ne pourra avoir qu'un seul bloc moteur.

2-2-2. le bloc moteur pourra être réparé, mais les marques des vérifications techniques devront subsister (plombs ou marques de couleur remplacées par les CT).

2-2-3. Toutefois, pendant les essais et après avis favorable de la Direction de Course, le moteur du véhicule pourra être remplacé, de nouvelles marques étant apposées par la Commission Technique avant le départ de la course.

2-2-4. Durant la course le changement de bloc moteur est autorisé mais fait l'objet des pénalités prévues à l'art.14-20.de la réglementation particulière de la 2CV Racing CUP

#### 2-3 Alimentation :

2-3-1. D'origine avec carburateur 2CV ou Visa 652cc de marque Solex :

2CV Mod. 79 : SOLEX 26 x 35 CSIC repère 197 ou SCIC repère 198 (1<sup>er</sup> corps 21, 2<sup>ème</sup> corps 24)

2CV Mod. 81 : SOLEX 26 x 35 CSIC repère 225 ou SCIC repère 226 (1<sup>er</sup> corps 18, 2<sup>ème</sup> corps 26)

VISA 652cc : SOLEX 26 x 35 CSIC repère 209 (1<sup>er</sup> corps 21, 2<sup>ème</sup> corps 26)

2-3-2. le réglage du niveau de cuve est autorisé.

2-3-3. Les gicleurs sont libres.

#### 2-4 Dimensions :

Alésage = 74.5 mm

Course maximum = 70 mm

#### 2-5 Soupapes :

Admission = 40 mm

Echappement = 36 mm

#### 2-6 Transmission et boîte

2-6-1. Boite d'origine Citroen type A

2-6-2. La transmission sera uniquement réalisée avec des pièces d'origine Citroën de type A.

2-6-3. Le mélange des pignons et couples coniques est autorisé.

2-6-4. Aucune modification de pièce n'est autorisée sauf le placement d'un bourrage au niveau du pignon de queue (rechargement de l'arbre de pignon et alésage du carter).

2-6-5. La traction se fera uniquement sur les roues avant.

2-6-6. Autobloquant interdit.

2-6-7. La deuxième vitesse aura les pignons placés dans la configuration d'origine et des dimensions

suivantes : arbre supérieur : 26 dents

arbre inférieur : 23 dents

Note : En cas de changement de boîte en cours d'épreuve, il faut faire apposer de nouvelles marques par la commission technique.

## **Réglementation technique spécifique aux « Prototypes »**

### **Art. 3. Obligations**

Les Protos reprennent toutes les caractéristiques des «Améliorées» (voir Art. 2 ci-dessus) et répondent aux modifications supplémentaires suivantes.

#### **3.1 Moteur :**

3-1-1. Les moteurs autorisés sont les moteurs bicylindre 2CV et Dyane 602cc ainsi que le moteur bicylindre Visa 652cc dans son ensemble.

3-1-2. Seules les pièces d'origine 2CV, Dyane et Visa 652cc commercialisées par Citroën sont admises pour l'élaboration des moteurs.

3-1-3. L'élaboration des pièces d'origine se fera uniquement par enlèvement de matière (polissage, tournage et alésage).

3-1-4. L'arbre à cames est libre.

3-1-5. Les pistons seront libres de même que les segments, les axes et leur verrouillage.

3-1-6. Les soupapes (Visa ou 2CV) auront les cotes maximales suivantes :

- Admission : 40mm.
- Echappement : 36mm.

3-1-7. Embiellage : course maximale 70 mm.

Alésage 77 mm.

3-1-8. Lubrification libre.

3-1-9. Le vilebrequin est libre

3-1-10. L'allumage est libre.

3-1-11. Plombage des moteurs:

Deux trous de 2mm de diamètre doivent être réalisés dans les blocs moteur et boîtes afin de permettre la pose d'un plombage lors du contrôle technique. Ces trous seront situés sur une «oreillette" de fixation entre moteur et boîte à côté de la plaque signalétique du moteur. Un fil sera placé par le concurrent avant l'entrée au contrôle technique pour permettre la pose du plomb.

Chaque Team sera responsable de son plombage. Le changement de moteur entre la course et les essais sera laissé à l'appréciation de la direction de course.

Les temps d'essais réalisés avec le moteur échangé seront annulés.

3-1-12. Le moteur pourra être débarrassé des tôles et de l'hélice.

3-1-13. les tuyaux de chauffage peuvent être enlevés.

3-1-14. Des radiateurs additionnels sont autorisés mais ne peuvent dépasser le périmètre extérieur du véhicule (raccords sertis obligatoires).

3-1-15. Le volant moteur d'origine peut être allégé.

#### **3-2 Réparations et contrôles.**

3-2-1. Pendant la durée de la course, le véhicule ne pourra avoir qu'un seul bloc moteur.

3-2-2. Ce bloc moteur pourra être réparé, mais les marques des vérifications techniques devront subsister (plombs ou marques de couleur remplacées par les CT).

3-2-3. Toutefois, pendant les essais et après avis favorable de la Direction de Course, le moteur du véhicule pourra être remplacé, de nouvelles marques étant apposées par la Commission Technique avant le départ de la course.

3-2-4. Durant la course le changement de bloc moteur est autorisé mais fait l'objet des pénalités prévues à l'art.14-20.de la réglementation particulière de la 2CV Racing CUP.

#### **3-3 Alimentation :**

3-3-1. L'alimentation est libre.

3-3-2. Les systèmes de suralimentation sont interdits.

#### **3-4 Boite de vitesse et transmission**

3-4-1. Boite d'origine Citroën type A ou type Axel 4 ou 5 vitesses + marche arrière (pignons libres).

3-4-2. Le mélange des pignons et couples coniques est autorisé.

3-4-3. le placement d'un bourrage au niveau du pignon de queue (rechargement de l'arbre de pignon et alésage du carter).

3-4-4. La traction se fera uniquement sur les roues avant.

3-4-5. Autobloquant interdit.

**Note :** En cas de changement de boîte en cours d'épreuve, il faut faire apposer de nouvelles marques par la commission technique.

## **Réglementation technique spécifique aux « Tourisme »**

### **Obligations**

La Tourisme est un véhicule qui réunit les caractéristiques de Proto ou Améliorée au point de vue de la carrosserie mais qui est doté d'un kit d'installation pour le moteur spécifique .

Le montage sera réalisé en respectant scrupuleusement les données techniques qui seront fournies avec le certificat de conformité.

### **Le kit comprend :**

- Le moteur
- L'entretoise spécifique
- Le support moteur
- Le volant moteur
- L'alimentation électronique (exclus les pompes et les tuyaux)

L'ensemble sera accompagné d'un certificat de conformité et disponible auprès des deux dealers  
Lejeune Motorsport S.A. rue de la Grappe n°10 à 4820 Dison (tél. 087/46.38.96) Mr Lejeune  
Raf's Motorshop bvba Zwaarveid n°40 à 9220 Hamnie ( tel. 052/484047 ) Mr Raf De Bruyn

### **4.1 Moteur :**

Le moteur sera de type R850 GS (850 cc) incluant le volant moteur ainsi que l'entretoise spécifique.

Pour les moteurs de réemplois ils devront impérativement passer au contrôle avant l'installation, afin d'obtenir le certificat de conformité auprès de Lejeune Motorsport S.A. & Raf's Motorshop bvba.  
Les frais de pièces (pochette de joints) et du démontage seront à charge du concurrent.

### **4.2 Alimentation :**

L'injection Bosch Motronic d'origine avec ajout de brides d'admission de diamètre 30 mm homologuées seront fournies. Celles-ci seront plombées sur le moteur.

Le boîtier électronique sera nouveau et plombé . Il sera fourni dans le kit accompagnés de son certificat de conformité. Il pourra à tout moment être échangé sur avis de la Commission des Commissaires Sportifs et de la Direction de Course, au profit d'un boîtier « STANDARD ».

Le câblage électrique de gestion moteur est de type d'origine Bosch Motronic : celui-ci sera modifié pour l'adaptation et sera fourni dans le kit.

L'organisateur se réserve le droit en accord avec la commission technique du R.A.C.B Sport de modifier les dimensions de la bride avec un préavis de 2 semaines.

### **4.3 Support moteur**

La mise en place du moteur et de la boîte dans le châssis d'origine nécessite un support moteur adapté. (voir données techniques pour le montage).

Les pièces des points 4.1, 4.2 et 4.3 seront obligatoirement fournies exclusivement auprès de Lejeune Motorsport S.A. rue de la Grappe n°10 à 4820 Dison (tél. 087/46.38.96).ou de  
Raf's Motorshop bvba Zwaarveid n°40 à 9220 Hamnie ( tel. 052/484047 ) Mr Raf De Bruyn

### **4.5 Transmission et boîte :**

La Boîte d'origine non fournie ; Citroën type GSX3 ou GSA, 5 vitesses

**TOUT CE QUI N'EST PAS SPECIFIQUEMENT AUTORISE PAR LE PRESENT  
REGLEMENT EST INTERDIT**

**En cas de litige, le texte français prévaudra sur le texte néerlandais**

VISA CSN