



# COURSE DE CÔTE 2014

## Règlement Sportif & Technique

### **1. CHAPITRE I** Règlement sportif

### **2. CHAPITRE II** Règlement technique et classements

## **CHAPITRE I – REGLEMENT SPORTIF**

### **PRELIMINAIRE**

Tous les épreuves de Championnats ou autres, doivent être organisés conformément à l'Arrêté Royal, daté du 28/11/1997, portant sur la réglementation de l'organisation d'épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique et des circulaires émises par le Ministère de l'Intérieur et se rapportant à cet Arrêté Royal.

La réglementation internationale interdisant le classement d'étrangers dans les championnats nationaux, le RACB Sport a décidé d'instaurer, parallèlement au "Championnat de Belgique de Courses de côte", une "Coupe de Belgique de la Montagne" réservée aux licenciés étrangers, ressortissant à l'un des pays de l'U.E et assimilés.

Sauf spécifications contraires, la réglementation qui suit s'applique aussi bien au championnat de Belgique qu'à la coupe de Belgique qui, pour une simplification des textes, seront regroupés sous l'appellation commune "Championnat".

Tant au niveau du Championnat de Belgique (pilotes licenciés belges) que de la Coupe de Belgique (pilotes licenciés étrangers), un palmarès séparé sera établi pour :

- 1) Les véhicules de catégorie 1 (véhicules de production des groupes N/BN, A/BA, E1)
- 2) Les véhicules de catégorie 2 (véhicules de compétitions des groupes CM, CN/E2-SC, D/E2-SS, E2-SH et EX)
- 3) Les véhicules de catégorie 3 (véhicules historiques)

### **ARTICLE 1 - ORGANISATION**

Le club et le comité organisateur, les officiels, la date, l'intitulé et la catégorie et le timing complet de l'épreuve doivent être mentionnés dans le règlement particulier de l'épreuve.

Une course de côte nationale peut être organisée sur un ou deux jours et peut être jumelée avec une épreuve provinciale.

La course doit se disputer de jour.

Un tableau officiel d'affichage sera obligatoirement installé par l'organisateur. Son emplacement sera précisé dans le règlement particulier de l'épreuve.

### **ARTICLE 2 - CONDITIONS D'ADMISSION DES CONCURRENTS**

Voir Règlement Sportif National - rubrique licences.

Seuls les licenciés possesseurs d'une licence de type « course de côte », « rallye » ou « circuit » seront autorisés à prendre le départ.

### **ARTICLE 3 - CONDITIONS D'ADMISSION DES VEHICULES**

Les groupes de véhicules autorisés à prendre le départ sont mentionnés dans les Prescriptions du RACB Sport. La mise en marche des moteurs devra se faire obligatoirement à l'aide du démarreur de bord, sauf pour les véhicules de la catégorie 2 et 3.

Le Collège des Commissaires Sportifs, sur proposition des commissaires techniques, pourra refuser le départ à tout véhicule ne présentant pas les garanties de sécurité nécessaires.

Aucun changement de groupe ne sera admis après la clôture des engagements, sauf en cas de décision du Collège des Commissaires Sportifs.

Il est précisé que :

- un même véhicule ne peut être piloté par plusieurs conducteurs;
- un même véhicule ne peut être inscrit dans 2 groupes différents;
- un même conducteur ne peut piloter deux véhicules appartenant à la même classe.

### **ARTICLE 4 - MESURES DE SECURITE**

1. L'organisateur d'une course de côte remettra à l'Inspecteur-Homologateur, et au Président du Collège des Commissaires Sportifs désignés à l'épreuve, un road-book sécurité approuvé par la Commission de sécurité du Ministère de l'Intérieur précisant les endroits où sont placés les Commissaires de Route ainsi que toutes les mesures de sécurité prises pour les pilotes et les spectateurs.
2. Ce dispositif de sécurité devra également être remis à la commune sur laquelle se déroule l'organisation de la compétition au moins 8 jours avant l'épreuve en indiquant les endroits où la présence des membres des Forces de l'Ordre est nécessaire.
3. L'organisateur respectera la mise en place prévue dans le road book sécurité approuvés.
4. Une ou plusieurs voitures officielles effectueront le parcours à intervalles réguliers de façon à s'assurer que les mesures de sécurité, et notamment le respect des zones interdites au public, soient observées.
5. Le Directeur de Sécurité sera chargé de faire respecter les mesures de sécurité et de secours.
6. Les mesures de sécurité et d'aide prescrites pour les épreuves de classement en rallye sont également d'application en ce qui concerne les courses de côte.
7. Chaque poste de Commissaires devra disposer au minimum d'un jeu de drapeaux comprenant 2 jaunes ainsi qu'un jaune à bandes rouges (changement d'adhérence). L'usage du drapeau rouge aux postes de commissaires est recommandé pour les parcours longs (+ de 3000 mètres).

N.B. Dans le cas de courses de côte ou autres épreuves de vitesse, et à l'issue de celles-ci, les conducteurs devront disposer d'une distance d'au moins 200 mètres de route, gardée par le Service d'Ordre.

Le départ sera refusé à tous les conducteurs se présentant avec un équipement ne respectant pas les prescriptions du RACB relatives à la sécurité. Dans ce cas, les droits d'engagement ne seront pas remboursés.

### **ARTICLE 5 - ASSURANCES**

Voir Règlement Sportif National.

Chaque participant circule sous sa propre responsabilité. L'organisateur décline toute responsabilité vis-à-vis des concurrents, conducteurs, aides et tiers pour les dommages causés aux personnes et aux choses. Chaque concurrent/conducteur est entièrement responsable de son assurance.

Conformément aux prescriptions légales, l'organisateur a conclu une assurance garantissant les risques prévus au Règlement Sportif National. L'assurance Responsabilité Civile de l'organisateur est valable pour toute la durée de la manifestation, tant durant les essais officiels et les manches de course, que pour les déplacements du lieu de stationnement à la piste de compétition et retour.

Par sa participation à la manifestation, tout concurrent/conducteur renonce formellement à toute demande d'indemnité en cas d'accident pouvant survenir aux concurrents/conducteurs ou à leur(s) aide(s) lors des essais ou de la course, de même que sur le parcours du lieu de stationnement à la piste de compétition et retour. Ce renoncement compte aussi bien vis-à-vis de la FIA, de l'ASN, de l'organisateur, que vis-à-vis des différents officiels, fonctionnaires, des autres concurrents, conducteurs ou de leurs aides.

## **ARTICLE 6 - PUBLICITE**

Voir Règlement Sportif National.

Il est permis d'apposer toute publicité sur les véhicules, sous réserve:

- qu'elle soit conforme aux règlements de la FIA et au Règlement Sportif National;
- qu'elle ne soit pas contraire aux bonnes mœurs.

Les vitres latérales doivent rester libres de toute publicité.

## **ARTICLE 7 - ENGAGEMENTS**

La clôture des demandes d'engagements devant être prononcée au plus tard le lundi précédent l'épreuve. Toute omission ou fausse déclaration concernant les caractéristiques du véhicule entraînera la mise hors compétition du concurrent, sans préjudice de sanctions plus sévères qui pourraient être demandées au RACB Sport.

Les frais de participation (ou une partie de ceux-ci - voir R.S.N.) resteront acquis aux organisateurs même si le concurrent ne prend pas le départ. La totalité des frais ne sera remboursée que dans le cas d'un refus d'engagement ou annulation de l'épreuve. Les frais de participation sont fixés à 111 € maximum; ils seront de 150 € pour les concurrents qui n'acceptent pas les publicités proposées par l'organisateur sauf si celles-ci sont en concurrence directe avec celles placées sur le véhicule. Ces prix peuvent faire l'objet d'une révision en fonction des prix d'assurances. Les droits d'engagement comprennent, dans tous les cas, la prime d'assurance Responsabilité Civile du concurrent et du conducteur, ainsi que les numéros de départ nécessaires.

## **ARTICLE 8 - NUMEROS DE COMPETITION**

Voir Règlement Sportif National.

Les numéros qui auront été attribués aux concurrents lors de leur première participation seront valables pour toute la saison en cours. Toutefois, les concurrents, qui, en cours de saison, changent de véhicule, pourront se voir attribuer un nouveau numéro en cas de changement de groupe et/ou de classe.

Les numéros seront attribués comme suit, en fonction de la classe du véhicule :

Numéro 1 : Champion de Belgique en titre (Catégorie 2).

Numéros :	2 à 20 :	Classe 17 et 18 (D/E2-SS)	Numéros	101 à 105 :	Classe 1 (N/BN)
	21 à 40 :	Classe 16 (D/E2-SS)		106 à 110 :	Classe 2 (N/BN)
	41 à 50 :	Classe 15 (D/E2-SS)		111 à 115 :	Classe 3 (N/BN)
	51 à 55 :	Classe 14 (D/E2-SS)		116 à 125 :	Classe 4 (A/BA)
	56 à 60 :	Classe 13 (D/E2-SS)		126 à 135 :	Classe 5 (A/BA)
	61 à 70 :	Classe 12 (CN/E2-SC)		136 à 145 :	Classe 6 (A/BA)
	71 à 80 :	Classe 11 (CN/E2-SC)		146 à 160 :	Classe 7 (E1)
	81 à 85 :	Classe 19 (EX/E2-SH)		161 à 180 :	Classe 8 (E1)
	86 à 90 :	Classe 20 (EX/E2-SH)		181 à 200 :	Classe 9 (E1)
	91 à 100 :	Classe 10 (CM)		200 à 220 :	Classe 21 (H)

## ARTICLE 9 - CARBURANT

Celui-ci devra être du type commercial (LPG exclu).

## ARTICLE 10 – VERIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

### PASSEPORT TECHNIQUE NATIONAL - Course de Côte -

Depuis la saison 2004, il a été créé par la Commission Technique un Passeport Technique National concordant au véhicule. Cette mesure reste d'application en 2014. Les modalités d'application sont insérées sur le site internet : [www.racb.com](http://www.racb.com).

Les concurrents qui désirent participer au championnat devront télécharger le passeport technique pour leur véhicule par le biais du site web ou demander auprès du

RACB Sport, département technique ([jpdb.sport@racb.com](mailto:jpdb.sport@racb.com))  
Rue d'Arlon 53 – 1040 Bruxelles – Tél. 02/287.09.60 – Fax 02/675.61.19

Il devra ensuite le compléter, y insérer les photos demandées et le présenter aux commissaires techniques lors de la 1<sup>ère</sup> épreuve à laquelle il participe.

Pour les nouveaux passeports, les propriétaires devront présenter leur véhicule le samedi après 16h pour vérification du passeport technique.

### 1. Avant le départ

Les concurrents devront obligatoirement présenter leur véhicule aux vérifications sportives et techniques dans la période définie dans le règlement particulier de l'épreuve et sur le courrier envoyé aux concurrents (Confirmation d'engagement)

En cas de présentation après l'heure de fermeture des contrôles, le concurrent pourra être mis hors course sur proposition du Directeur de Course auprès du Collège des Commissaires Sportifs.

Toute dérogation à l'heure de présentation prévue ne sera accordée que par le Directeur de Course après approbation du Collège des Commissaires Sportifs.

Les participants doivent se présenter personnellement au contrôle.

#### Contrôle des documents

Le concurrent se rendra d'abord aux vérifications sportives, munis des documents suivants : Permis de conduire, carte d'identité, licence concurrent, licence conducteur.

Au plus tard 30 minutes après les vérifications sportives, il se rendra aux vérifications techniques munis des documents suivants :

Fiche de contrôle technique lui remise au secrétariat, Passeport Technique National et fiche d'homologation du véhicule et fiche d'auto-certification également remise au secrétariat.

Les vérifications techniques ne constituent pas une attestation de conformité du véhicule aux règlements en vigueur.

#### IMPORTANT

Les organisateurs afficheront à l'issue des vérifications sportives et techniques, la liste exacte des véhicules autorisés aux essais avec indication des groupes, des classes, concurrent, conducteurs et écuries. Les concurrents s'engagent sur l'honneur et sous leur propre responsabilité à présenter un véhicule conforme au Code Sportif International, à ses annexes, ainsi qu'aux caractéristiques mentionnées obligatoirement sur la feuille d'engagement. De plus ils signeront lors des vérifications sportives un document d'auto-certification par lequel,

ils signeront la parfaite conformité avec les mentions reprises sur le Passeport Technique National.

Lors des opérations de vérifications, tout véhicule qui apparaîtra non-conforme sera soit changé de groupe, soit refusé au départ, les différents cas étant jugés par le Collège des Commissaires Sportifs, les droits d'engagements pouvant être confisqués.

Les vérifications sportives et vérifications techniques et notamment le contrôle des licences devront avoir lieu avant les montées d'essai.

A l'issue des essais, l'organisateur affichera la liste des véhicules, concurrents et conducteurs admis à la course avec les mêmes indications que celle publiée pour les admis aux essais.

#### Vérifications complémentaires des véhicules :

Avant toute montée, une vérification technique complémentaire pourra être effectuée par les commissaires techniques.

Ces vérifications pourront être pratiquées à tout moment pour les véhicules présentant des traces manifestes d'accident risquant d'avoir porté atteinte au train avant, au train arrière, au châssis, à la direction, au système de freinage ou au système électrique. Les véhicules reconnus en état insuffisant pour participer à l'épreuve ne pourront prendre le départ.

## **2. A l'arrivée**

Seul le parc concurrent après la dernière manche est obligatoirement un PARC FERME

A la fin de l'épreuve, le parcours entre la ligne d'arrivée et l'entrée du parc fermé est placé sous le régime du parc fermé.

Une vérification complète et détaillée, prévoyant le démontage de la voiture, avec séquestration éventuelle de celle-ci, pourra être effectuée, après l'arrivée, à la demande des commissaires sportifs ou à la suite d'une réclamation.

Les véhicules seront mis en parc fermé jusqu'à l'officialisation des résultats par le Collège des Commissaires Sportifs qui autorisera le Directeur de Course à ouvrir le parc fermé et à procéder à la remise des prix.

L'affichage aura lieu 30 minutes après l'arrivée de la dernière véhicule ouvrant le délai de réclamation de 30 minutes.

La remise des prix devra se tenir au plus tard 60 minutes après l'ouverture du Parc Fermé.

## **ARTICLE 11 - PROGRAMME DE LA COURSE**

Voir Règlement particulier de l'épreuve.

Le parcours des épreuves doit avoir un développement de 1500 m minimum en pente ascendante. Cette pente moyenne totale (rapport entre la dénivellation totale et la longueur totale) sera de 2% minimum. Toutefois, il sera toléré 10% maximum de pente descendante et/ou de plat.

Tout parcours ne correspondant pas à ces critères devra faire l'objet d'une demande de dérogation auprès de la Commission des courses de côte qui l'examinera et la soumettra au Directoire.

## **ARTICLE 12 - DEROULEMENT DES EPREUVES**

Tous les véhicules doivent se mouvoir par leurs propres moyens. Sous peine d'exclusion, chaque véhicule n'aura qu'une seule personne à bord et ce, durant toute la durée de l'épreuve.

### **Essais :**

Chaque conducteur est tenu d'effectuer une montée d'essai complète.

De toute manière, deux montées d'essai devront être organisées.

S'il est organisé des essais libres, non-chronométrés, ils devront se dérouler dans les mêmes conditions de sécurité que les essais chronométrés et la course.

Les véhicules devront être ceux utilisés lors de la course. Ils devront avoir satisfait aux vérifications techniques.

Il est strictement interdit de s'entraîner en dehors des heures d'essais officiels.

Pour être admis au départ des manches de course, il faudra avoir réalisé au moins une montée d'essais complète. Les cas particuliers seront soumis aux commissaires sportifs.

### **Départ :**

Pour la course (et pour les essais, si l'organisateur le juge nécessaire), les départs seront donnés selon l'ordre suivant :

- Catégorie 1 (Véhicules de production) Groupes N/BN dans l'ordre croissant des numéros,  
Groupes A/BA dans l'ordre croissant des numéros,  
Groupes E1 dans l'ordre croissant des numéros,
- Catégorie 3 Groupes H dans l'ordre croissant des numéros,
- Catégorie 2 (Véhicules de compétition) Groupe EX/E2-SH dans l'ordre décroissant des numéros,  
Groupe CM dans l'ordre décroissant des numéros,  
Groupes CN/E2-SC dans l'ordre décroissant des numéros,  
Groupes D/E2-SS dans l'ordre décroissant des numéros.

Si un véhicule ne se présentait pas selon l'ordre établi, le départ pourrait lui être refusé par le Directeur de Course.

Seul le Directeur de Course pourra modifier l'ordre des départs s'il le juge opportun pour le bon déroulement de l'épreuve.

Seule une raison de force majeure indépendante du pilote et de son véhicule, peut permettre au Directeur de Course, avec l'accord du Collège des Commissaires Sportifs, d'autoriser pour le même véhicule, conduite par le même pilote, un nouveau départ.

Le départ sera donné moteur en marche, la partie la plus avancée du véhicule se trouvant à 1 mètre du faisceau de la cellule (ligne officielle). Le départ sera donné par le Directeur de Course ou son délégué et le temps sera pris au moment où l'avant du véhicule franchit la ligne de départ.

Les départs de la course et des essais seront espacés à la discrétion du Directeur de Course.

Tout véhicule ayant déclenché le dispositif de chronométrage sera considéré comme parti et n'aura aucun droit à un second départ.

Tout refus ou retard au départ entraînera l'exclusion.

### **Chauffage des pneus :**

Il est interdit aux pilotes de chauffer mécaniquement et/ou thermiquement (couverture chauffante) leurs pneus. Obligation est faite aux organisateurs de faire respecter cette règle. Le non-respect entraînera la mise hors course.

### **Arrivée :**

L'arrivée sera jugée lancée.

La manche se termine par le passage de la ligne d'arrivée; la vitesse doit immédiatement être fortement réduite.

Une fois la ligne d'arrivée franchie, les véhicules gagneront un parc provisoire situé après l'arrivée d'où ils seront ramenés au parc officiel par une voiture de l'organisation.

Ces dispositions sont valables pour les montées officielles et pour les essais. Au cas où un concurrent est rattrapé par un autre concurrent, le premier doit immédiatement laisser le passage libre.

Il est formellement interdit de circuler sur le parcours dans le sens opposé de la course. Toute faute de ce genre entraînera la mise hors course immédiate du conducteur.

Tout conducteur qui se verrait dans l'obligation d'immobiliser son véhicule sur un point quelconque du parcours devra aussitôt le ranger sur l'un des accotements de façon qu'elle ne puisse pas constituer une gêne pour le déroulement normal de l'épreuve.

Lorsque par suite d'un incident, un véhicule est immobilisé dans une position telle qu'elle constitue un danger manifeste pour les autres concurrents, les commissaires prendront d'office toutes les mesures utiles pour dégager la route.

Les véhicules arrêtés sur le parcours ne seront remorqués que sur ordre de la direction de course.

Toute aide extérieure entraîne l'exclusion.

Le port du système HANS, d'un casque conforme à l'annexe L de la FIA et attaché ainsi que de vêtements et sous-vêtement résistants au feu homologués FIA (FIA 8856-2000) et en cours de validité sont obligatoires pendant les essais et l'épreuve.

### **ARTICLE 13 - SIGNALISATION**

Voir Règlement Sportif National.

La signalisation suivante pourra être utilisée pendant les essais et la course, et elle devra être strictement respectée:

Drapeau rouge	Arrêt immédiat et absolu
Drapeau jaune(*)	Danger, défense absolue de dépasser.
(*) Drapeau immobile	Préavis de danger.
Drapeau agité	Proximité immédiate du danger, soyez prêt à stopper.
Drapeaux doublés	Danger grave.
Drapeau jaune à bandes rouges verticales	Surface glissante, changement d'adhérence
Damier noir/blanc	Fin de la manche (ligne d'arrivée).

### **ARTICLE 14 - CHRONOMETRAGE**

Toutes les montées, tant d'essais que de course, seront chronométrées au 1/100<sup>ème</sup> de seconde et à l'aide de cellules; le libre choix est laissé à l'organisateur d'utiliser le service de Chronométrage du RACB Sport.

En cas de défection momentanée du matériel électronique, le chronométrage manuel sera permis.

### **ARTICLE 15 – CLASSEMENTS DE L'EPREUVE**

Les temps réalisés pour chaque manche seront affichés 30' maximum après celle-ci.

L'épreuve se déroulera en 3 montées(\*). Seules deux d'entre elles sont obligatoires pour figurer au classement de l'épreuve.

Seul le meilleur temps réalisé étant retenu pour l'établissement du classement final de l'épreuve. En cas d'égalité, le meilleur temps des montées non-comptabilisées sera prépondérant.

A l'issue des 3 montées, il sera établi (toutes nationalités confondues) les classements suivants :

- Classement général
- Classement par catégorie
- Classement par groupe
- Classement par classe
- Classement inter-écuries (établi sur base du classement général absolu).

(\*)Le terme « montée » désigne la totalité du parcours compris entre les lignes de départ et d'arrivée.

### **ARTICLE 16 - RECLAMATIONS**

Voir Règlement Sportif National.

### **ARTICLE 17 - RECORD**

Voir Règlement particulier de l'épreuve.

On entendra par record, le meilleur temps réalisé en tenant compte des données suivantes :

- une ligne de départ;
- une ligne d'arrivée;
- un tracé précis.

En cas de changement de l'un de ces trois paramètres, il sera établi un autre record.

## **ARTICLE 18 - DISTRIBUTION DES PRIX ET TROPHEES**

Voir Règlement particulier de l'épreuve.

Les prix en espèces sont libres. Toutefois le règlement particulier devra préciser les modalités financières de la remise des prix. Tous les prix et trophées sont cumulables et ne seront remis qu'aux pilotes présents à la remise des prix, sauf dérogation demandée au Directeur de Course.

Les prix en nature non-retirés jusqu'au plus tard un mois après la manifestation resteront la propriété de l'organisateur. Aucun prix ne sera envoyé.

Les prix en espèces doivent être retirés personnellement lors de la remise des prix, faute de quoi ils resteront acquis à l'organisateur sauf dérogation accordée par le Directeur de course.

Au minimum, une coupe sera remise :

- Dans chaque catégorie : aux 3 premiers pilotes belges ET au premier pilote étranger
- Dans chaque groupe : au vainqueur (quelle que soit sa nationalité)
- Dans chaque classe : aux 3 premiers (quelle que soit leur nationalité)
- 1ère Dame
- 1ère Inter-Ecurie

## **ARTICLE 19 - DIVERS**

L'organisateur se réserve le droit de compléter son règlement particulier ou d'émettre des dispositions ou des instructions complémentaires qui en feront partie intégrante. Il se réserve également le droit d'annuler ou d'arrêter la manifestation en cas de participation insuffisante, de force majeure ou d'événement imprévisible, et ce, sans aucune obligation d'indemnisation.

Toutes modifications au règlement particulier de l'épreuve devront être communiquées par des additifs datés et numérotés et préalablement approuvés par le RACB Sport. Les additifs qui n'auraient pas été approuvés par RACB Sport, devront l'être par le Collège des Commissaires Sportifs lors de la 1<sup>ère</sup> réunion du Collège.

Ces additifs feront partie intégrante du règlement.

Par le fait de son engagement, le concurrent et/ou conducteur exonère le RACB, le RACB Sport, les organisateurs et leurs représentants préposés et chacun d'eux en particulier, de toute responsabilité à propos des actions, frais, dépenses, revendications et réclamations relatives aux blessures mortelles ou autres provenant ou résultant de son engagement ou de sa participation à l'épreuve, qu'ils soient ou non conséquences directes ou indirectes d'une négligence ou d'une faute des dits organisateurs, de leurs représentants ou de leurs préposés, du RACB et/ou du RACB Sport.

L'organisateur se réserve le droit d'écarter de la compétition tout conducteur engagé qui, la veille ou l'avant-veille de l'épreuve, ferait l'objet d'un procès-verbal pour avoir enfreint les prescriptions du Code de la Route sur les secteurs de l'itinéraire définis au règlement particulier, les droits d'engagement étant confisqués.

Tous les cas non prévus par le présent règlement seront jugés par le Collège des Commissaires Sportifs, en conformité avec le Code Sportif International, le règlement général du Championnat d'Europe de la Montagne et le Règlement Sportif National.

## **ARTICLE 20 - COMITE ORGANISATEUR ET OFFICIELS**

Voir Règlement particulier de l'épreuve.

## **ARTICLE 21 - TIMING**

Voir Règlement particulier de l'épreuve.

## **CHAPITRE II – REGLEMENT TECHNIQUE ET CLASSEMENTS**

### **ARTICLE 1 - DEFINITION**

Le Championnat de Belgique des Courses de Côte 2014 est un championnat national, il est réservé aux licenciés belges.

La Coupe de Belgique de la Montagne 2014 est réservée aux licenciés étrangers, ressortissant à l'un des pays de l'U.E et assimilés.

### **ARTICLE 2 - GROUPES ET CLASSES**

#### **Catégorie I – Voitures de production :**

Groupe N/BN – Voitures de production de série (R1 incluses)

Groupe A/BA – Voitures de tourisme (WRC, S2000 circuit et rallye, S1600, R2, R3, R4, R5)

Groupe E1 (GT et S) –voitures de grand tourisme et voitures du groupe S national.

<b>Groupe</b>	<b>Cylindrée</b>	<b>Poids minimum et mesures Référence FIA (Ann. J) ou RACB-Sport</b>	
<b>Catégorie 1 - Véhicules de production</b>		Poids réel du véhicule vide, sans pilote ni équipement à tout moment de l'épreuve	
N / BN	Classe 1 : 0 à 1600 cc	Groupes N/BN : Poids minimum suivant la fiche d'homologation ou le passeport technique national. Annexe J – Art. 254	
	Classe 2 : 1601 à 2000cc		
	Classe 3 : + de 2000 cc		
A / BA	Classe 4 : de 0 à 1600 cc	Jusqu'à 1000 cc : 670 kg	Groupes A/BA : Poids minimum suivant la réglementation FIA Annexe J – Art 255.
		1001 à 1400 cc : 760 kg	
		1401 à 1600 cc : 850 kg	
	Classe 5 : 1601 à 2000 cc	1601 à 2000 cc : 930 kg	
	Classe 6 : + de 2000 cc	2001 à 2500 cc : 1030 kg	
		2501 à 3000 cc : 1110 kg	
3001 à 3500 cc : 1200 kg			
E1	Classe 7 : 0 à 1600 cc	GroupeE1 : Poids minimum suivant la fiche d'homologation ou le passeport technique national. Homologation nationale ou FIA	
	Classe 8 : 1601 à 2000 cc		
	Classe 9 : + de 2000 cc		

#### **Catégorie II – Voitures de compétition :**

Groupe CM – Voitures de sport utilisant un moteur issu d'une moto. La cylindrée du moteur d'origine et La transmission par chaine doivent être conservées.

Groupe CN / E2-SC – Voitures de sport-production ouvertes ou fermées, d'une cylindrée inférieure ou égale à 3000 cm3. L'Osella FA30 sera incluse dans ce groupe.

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

Les Formules 3000 sont autorisées et classées à l'épreuve mais ne marquent pas de points tant aux championnats de Belgique qu'à la Coupe.

Groupe EX / E2-SH (Silhouette) – Voitures expérimentales et voitures de type tourisme ayant l'aspect d'un véhicule de grande série de 4 places y compris 2+2 (Art277 Catégorie 2).

<b>Groupe</b>		<b>Cylindrée</b>	<b>Poids minimum et mesures</b>	<b>Référence FIA (Ann.J) ou RACB-Sport</b>		
		<b>Catégorie 2 - Véhicules de compétition</b>	Poids réel du véhicule vide, sans le pilote ni équipement à tout moment de l'épreuve			
CM		Classe 10 : Moteur de Moto toute cylindrée confondue. La cylindrée du moteur d'origine doit être conservée. Transmission par chaîne.	515 kg	homologation nationale		
CN / E2 - SC	CN	Classe 11 : de 0 à 2000 cc	Jusqu'à 1000 cc : 475 kg	Annexe J Art. 259. À l'exception de l'Art 259-5.2		
			1001 à 1300cc : 495 kg			
			1301 à 1600cc : 515 kg			
			1601 à 2000cc : 535 kg			
	E2-SC	Classe 12 : + de 2000cc	de 2001 à 2500 cc : 575 kg		Art 277 ou règlement national (poids idem CN)	
			de 2501 à 3000 cc : 625 kg			
			Classe 11 : de 0 à 2000 cc			Jusqu'à 1000 cc : 475 kg
						1001 à 1300cc : 495 kg
1301 à 1600cc : 515 kg						
1601 à 2000cc : 535 kg						
Classe 12 : + de 2000cc	de 2001 à 2500 cc : 575 kg					
	de 2501 à 3000 cc : 625 kg					
D/E2-SS	Classe 13 : 0 à 1150 cc	360 kg	Art 275 - 277 - 278 ou homologation nationale			
	Classe 14 : 1150 à 1400 cc	420 kg	Art 277 ou règlement national			
	Classe 15 : 1400 à 1600 cc	450 kg	Art 277 ou règlement national			
	Classe 16 : Formule 3	Fiche d'homologation de l'année de construction	Art. 275			
	Classe 17 : 1601 à 2000 cc	470 kg	Art 277 ou règlement national			
	Classe 18 : 2000cc à 3000cc	560 kg	Art 277			
EX/E2-SH	Classe 19 : de 0 à 2000 cc	Poids minimum suivant la fiche d'homologation ou le passeport technique national.	Art 277 ou règlement national			
	Classe 20 : + de 2000 cc					

## Catégorie III – Voitures historique :

Historique	Classe 21 : Historic	Conforme à l'annexe « k » avant la période « I »	Annexe K : PTH ou PTN
------------	----------------------	--	-----------------------

### • Définition des groupes "BN" & "BA" course de côte

Véhicules dont l'homologation FIA en groupe "N" ou en groupe "A" est caduque.  
Ces véhicules devront respecter les règlements techniques de l'Annexe J de la FIA de l'année en cours, être conformes à la dernière version de leur fiche d'homologation.  
Les arceaux de sécurité doivent respecter au minimum l'art. 253-8 de l'Annexe J 1993, les roues doivent respecter l'art. 255-5.4 de l'Annexe J 1997.  
Les véhicules de ces groupes seront versés dans les groupes "N" et "A" pour l'établissement des classements.

### • Définitions du groupe "S" course de côte (E1)

#### Véhicules de production:

#### a. Véhicules homologués FIA:

- Véhicule dont l'homologation est périmée ayant été homologué selon l'Annexe J en Groupe 1, 2, 3 ou 4 et dont le concurrent présente une feuille d'homologation en conformité avec le stade d'évolution du véhicule considéré.
- Véhicule homologué FIA en Groupe N, A ou B et ayant subi des modifications ne permettant plus de la classer dans un de ces groupes (exemple: suralimentation).  
Feuille d'homologation FIA et dossier obligatoires.
- Seront acceptées en Groupe S, les véhicules de concurrents étrangers dont l'homologation FIA est périmée et qui sont éligibles dans le pays d'origine du concurrent dans un groupe national tel que F en France, H en Allemagne, IS en Suisse et LU au Grand-Duché de Luxembourg.

Ces véhicules devront rester dans leur configuration nationale et seront acceptées en Belgique avec au moins les équipements de sécurité obligatoire tels que définis en Belgique à savoir: arceau, extincteur, baquet, harnais, réservoir de carburant et coupe-circuit.

Les preuves de ces homologations seront à charge du concurrent qui devra présenter soit un passeport technique national soit le texte officiel du règlement technique invoqué.

#### b. Véhicules non-homologués FIA:

- Véhicule normalement commercialisé et dont l'homologation FIA n'a jamais été demandée. Liberté de préparation à la limite du Group A. Dossier RACB Sport obligatoire.

### Règlement technique du groupe "S":

#### 1. Poids minimum:

En condition de course, les véhicules devront peser au minimum les poids repris sur les fiche d'homologation d'origine.

## **2. Carrosserie - Châssis:**

### **2.1. Carrosserie:**

Seule une structure coque autoportante est autorisée; il faut que la carrosserie soit complètement fermée et dotée d'au moins deux portières. La carrosserie doit couvrir tous les éléments mécaniques en projection verticale vue du dessus. La largeur maximale hors tout du véhicule est limitée à deux mètres. Les pare-chocs avant et arrière peuvent être déposés.

### **2.2. Coque - châssis:**

Aucune modification ne peut être apportée à la coque de série et/ou châssis, sauf en ce qui concerne l'allégement de la structure de base d'origine par retrait de matière et/ou l'adjonction de renforts.

### **2.3. Portières - Capots moteur et coffre:**

Leur matériau est libre à condition que leur forme extérieure d'origine et leur rigidité soient conservées.

Lorsqu'une portière est remplacée par une portière en fibre de verre ou que ses renforts sont retirés l'armature de sécurité doit être équipée au minimum d'une protection latérale en 'X' (dessin 253-9) conforme aux prescriptions de l'article 253-8 de la FIA, en cours de validité.

### **2.4. Surfaces vitrées:**

Un pare-brise en verre feuilleté est obligatoire.

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

Le matériau des vitres latérales et arrière est libre pour autant qu'il soit transparent et d'une épaisseur minimum de 2 mm. La fixation est libre.

Les lave-glaces peuvent être supprimés.

## **3. Moteur:**

Le coefficient correctif pour les moteurs suralimentés est 1,7.

Le bloc-cylindre moteur doit obligatoirement provenir du même constructeur que le véhicule. Tous les autres éléments constitutifs du moteur ainsi que ses accessoires sont libres.

## **4. Transmission:**

La boîte de vitesses, le couple final et le différentiel sont libres.

## **5. Suspension:**

Le type de suspension est libre mais doit être constitué d'éléments provenant d'un constructeur agréé. Le montage de barres antiroulis et de stabilisateurs est libre. Les amortisseurs sont libres mais limités à un par roue du véhicule.

## **6. Direction:**

Libre de conception, mais le boîtier de direction doit provenir d'un constructeur automobile agréé.

## **7. Roues:**

Libres, mais les quatre jantes doivent avoir le même diamètre, maximum 19".

## **8. Freins:**

Le montage d'un double maître-cylindre permettant d'assurer à la fois une action simultanée sur les quatre roues et une action divisée sur deux roues au moins est obligatoire. Le système de freinage est libre mais doit provenir d'un constructeur agréé et ne subir aucune modification. Le refroidissement des freins est libre.

## **9. Equipement électrique:**

### 9.1. Essuie-glaces:

Le véhicule doit être équipé d'au moins un essuie-glace en état de fonctionnement.

### 9.2. Batterie:

La marque et la capacité de la (ou des) batterie(s) sont libres. Le nombre de batteries prévu par le constructeur doit être maintenu. Le montage doit être réalisé en conformité avec l'Annexe "J" - Article 255-5.8.3.

## **10. Habitacle:**

Les garnitures de l'habitacle, le matériel insonorisant et les panneaux de portières peuvent être retirés, mais dans ce cas ils ne peuvent laisser apparaître des arêtes tranchantes. Le tableau de bord est libre, mais ne doit présenter aucun angle saillant.

Le siège conducteur devra être du type baquet 8855-1999 ou 8862-2009 en cours de validité et monté suivant les prescriptions de sécurité de l'Annexe "J" en vigueur - Article 253-16.

## **11. Réservoir au carburant:**

Le réservoir d'origine peut être remplacé par un réservoir de sécurité approuvé par la FIA. Dans ce cas, le montage doit être réalisé en conformité avec les prescriptions de l'Annexe "J" en vigueur - Article 253-14. Une cloison métallique résistant au feu et étanche tant aux flammes qu'aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir.

## **12. Equipement de sécurité:**

- Circuit carburant;
- Circuit de freinage, sécurité de freinage;
- Fixations supplémentaires;
- Fixations objets transportés;
- Harnais de sécurité en cours de validité;
- Cloison pare-feu;
- Extincteur manuel;
- Armature de sécurité;
- Coupe-circuit;
- Rétroviseurs;
- Anneaux de prise en remorque;
- Fixation batterie;
- Fixation des sièges.

Le montage de tous ces éléments doit être fait en respect et en conformité avec l'Article 253 de l'Annexe "J" en vigueur.

## **• Groupe « Historique »**

Les véhicules de la période F à I de l'annexe K du code Sportif de la FIA seront admis à participer dans la classe 21. 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.

- **Groupe « Monoplaces » (D/E2-SS)**

Pour les différents poids se référer à l'Art.2

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).

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

Les véhicules de plus de 2000cc devront **préalablement** obtenir l'approbation du RACB Sport. En ce compris les véhicules des concurrents étrangers.

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

Le dossier technique à fournir est disponible en annexe 1 de ce règlement.

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

- **Groupe « Véhicules expérimentaux » et « silhouette » (EX/E2-SH)**

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

Véhicule engagé par tout autre licencié.

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

Pour les E2-SH: 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.

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

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

Le dossier technique à fournir est disponible en annexe 1 de ce règlement.

- **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 - CALCUL DES CHAMPIONNATS**

Les résultats de l'épreuve devront être impérativement expédiés le lendemain de l'épreuve au Secrétariat de RACB-Sport ainsi qu'à P. Bodart (voir ci-dessous) responsable de l'établissement des classements et de la gestion du site internet : [www.coursedecote.be](http://www.coursedecote.be)

Les championnats seront clôturés lors de la dernière épreuve belge.

Le Championnat de Belgique et la Coupe de Belgique sont scindés en 3 catégories :

- 1) Catégorie 1 (véhicules de production des groupes N/BN, A/BA, E1)
- 2) Catégorie 2 (véhicules de compétitions des groupes CN, D/E2-SS, EX, E2-SH)
- 3) Catégorie 3 (véhicules Historique)

Seuls les pilotes classés à l'épreuve pourront comptabiliser les points obtenus lors des différentes montées.

Les participants engagés dans la classe 18 avec une Formule 3000 ne marqueront pas de points pour le championnat et la coupe, ils seront « transparents » pour l'établissement du classement du championnat de Belgique.

#### • Attribution des points

L'attribution des points se fera par catégorie et toutes nationalités confondues pour chacune des manches disputées ; les 2 meilleures de chaque épreuve étant retenues pour l'établissement du classement des championnats.

Dans l'hypothèse où une épreuve compte moins de trois montées, l'ensemble des montées courues sera pris en compte pour l'établissement du classement des championnats.

Pour le classement de la catégorie, les points seront répartis comme suit :  
20 - 18 - 16 - 14 - 12 - 10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

Pour le classement par groupe, la répartition des points est de :  
15 - 13 - 11 - 9 - 7 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

Pour le classement par classe, la répartition des points est de :  
10 - 9 - 8 - 7 - 6 - 5 - 4 - 3 - 2 - 1.

#### • Etablissement des classements

Pour l'établissement des classements par catégorie, il ne sera tenu compte que des points obtenus dans la catégorie (plus de cumul).

Les points ainsi obtenus étant comptabilisés dans le Championnat de Belgique pour les licenciés belges et dans la Coupe de Belgique pour les licenciés étrangers et ce, dans leur catégorie respective.

Pour le calcul des championnats 2014 tous les articles du Chapitre I du règlement général applicables aux championnats seront de stricte application. Toutefois, les 30% exigés pour figurer au classement final du championnat devront être réalisés lors d'épreuves belges.

#### • Résultats étrangers

Les pilotes licenciés belges désirant comptabiliser des résultats réalisés à l'étranger sont tenus d'adresser leurs classements endéans les 8 jours au Secrétariat du RACB Sport et à P. Bodart, 20, Avenue des Cytises à 5100 Wierde - patrick.bodart@coursedecote.be

Si une épreuve se déroule à l'étranger à la même date qu'une épreuve belge, l'épreuve étrangère ne pourra être comptabilisée pour le Championnat de Belgique.

#### • Cas particuliers

Au cas où un conducteur participerait avec plus d'un véhicule à une épreuve, il verra son nom repris à chaque fois au classement général et récoltera dans chacun d'eux les points obtenus pour le classement par classe et par groupe.

Pour l'établissement des classements, on ne tiendra compte que de son meilleur résultat.

## ARTICLE 4 - FONCTIONNEMENT DU CHAMPIONNAT

### 4.1 Championnat de Belgique des Courses de Côte

Aux résultats(\*) des 7 épreuves organisées en Belgique, peuvent s'ajouter 2 résultats acquis lors d'épreuves étrangères de niveau international (sans concurrence de date avec une épreuve belge).

De ces 9 résultats possibles, les 7 meilleurs seront retenus pour l'établissement du classement final et un minimum de 3 résultats en Belgique est obligatoire pour figurer au palmarès 2014.

#### 4.2 Coupe de Belgique de la Montagne

Les résultats des 7 épreuves organisées en Belgique seront retenus pour l'établissement du classement final et un minimum de 3 résultats est obligatoire pour figurer au palmarès 2014.

(\*) Définition de « Résultat » : Cumul des points obtenus par un pilote pour les 2 meilleures manches de l'épreuve.

#### ARTICLE 5 - DOTATION

Des coupes et trophées seront remises lors des RACB Awards aux :

- Trois premiers du classement final de chaque catégorie.
- Aux vainqueurs de groupe et de classe.

Ceci aussi bien pour le Championnat de Belgique que pour la Coupe de Belgique.

#### ARTICLE 6 – PRESCRIPTION DE SECURITE

##### 6. Sécurité pilotes

##### 6.1. Casques

Les casques doivent répondre à l'une des normes ci-dessous :

\* FIA 8860-2010

\* FIA 8860-2004



\* Snell SA 2010



\* Snell SA 2005

NOT VALID AFTER  
31.12.2018

\* Snell SA 2000

NOT VALID AFTER  
31.12.2014

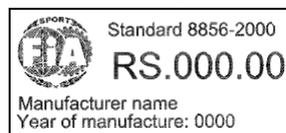
\* SFI 31.1A

\* SFI 31.2A



##### 6.2. Vêtements ignifuges

Les vêtements ignifuges (combinaison, cagoule), ainsi que les sous-vêtements longs, chaussettes, chaussures et gants doivent répondre, au minimum, à la norme **FIA 8856-2000**.



La liste des vêtements ignifuges homologuées est disponible sur simple demande au RACB Sport ou par le biais du site : [www.fia.com](http://www.fia.com)

##### 6.3. Dispositif de retenue de la tête (HANS®)

L'emploi d'un dispositif de retenue de la tête (HANS® - head and neck restraint system) est obligatoire pour tous les épreuves RACB.

La liste des systèmes HANS® approuvés par la FIA (8858-2002 et 8858-2010) et des casques est disponible dans la liste technique n° 29.

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

## ARTICLE 7 - RENSEIGNEMENTS

**RACB-Sport** - c/o Robby Wuyts - 53, rue d'Arlon, B 1040 Bruxelles.

Tel: + 32 (0)2 287.09.60 - Fax: + 32 (0)2 675.61.19 - E-mail: sport@racb.com

**Michel Adant** : 814/1, chaussée de Dinant, B 5100 Wépion

GSM : + 32 (0)475 26.80.14 - E-mail : micheladant2000@yahoo.fr

**Patrick Bodart** : 20, avenue des Cytises, B 5100 Wierde

Tel : + 32 (0)497.16.21.87 - E-mail : patrick.bodart@coursedecote.be

**Internet**: [www.coursedecote.be](http://www.coursedecote.be) : ne manquez pas de consulter ce site de consultation idéale.

## ARTICLE 8 - CLUBS ORGANISATEURS ET CALENDRIER

13/04	VENCIMONT	ECURIE BAYARD Herman NYSSSEN - h.nyssen@swing.be Rue du Javiat 48, 5530 YVOIR Tel - Fax : +32 (0)81 612.155 - GSM : +32 (0)478 229.357
18/05	FELENNE	ECURIE BAYARD Herman NYSSSEN - h.nyssen@swing.be Rue du Javiat 48, 5530 YVOIR Tel - Fax : +32 (0)81 612.155 - GSM : +32 (0)478 229.357
08/06	CHIMAY	M.C.E.B.E.N. Philippe DOHY – philippedohy@yahoo.fr Avenue des Sports 10A, 6460 CHIMAY Tel - Fax : +32 (0)60 212.970 - GSM : +32 (0)496 265.963
15/06	ALLE-sur-SEMOIS	PROMO RACING Christian MOTTIAUX – Christian_mottiaux@hotmail.com Rue des Wittays 40, 5555 BIEVRE Tél : +32 (0)61 511.778 - Port : +32 (0)476.220.621
03/08	GRANDCOURT	GAUME RACING CLUB Arnaud MOREAUX - ccgrandcourt@skynet.be Rue de Dampicourt 18, 6762 SAINT-MARD Tel - Fax: +32 (0)63.583.272
24/08	BOMEREE	BOMEREE MOTOR CLUB Nicolas LA VALLE - bmpower@skynet.be Rue de la Station 68, 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL Tél – Fax : +32 (0)71 516.606

14/09	HOUYET	ECURIE BAYARD Herman NYSSSEN - h.nyssen@swing.be Rue du Jauviat 48, 5530 YVOIR Tel - Fax : +32 (0)81 612.155 - GSM : +32 (0)478.229.357
-------	--------	--

## **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.

Règlement approuvé par RACB Sport le 13/03/2014  
Numéro visa : G02-CDC/B14

*Le Passeport Technique Course de Côte est disponible sur le site [www.racb.com](http://www.racb.com)*