



Règlement Technique 2025



ARTICLE 1 : DEFINITION – DESCRIPTION

L'admission d'un véhicule de compétition pour la « C1 Racing Cup 2025 » est déterminée par le RACB Sport en accord avec l'organisateur-promoteur. Ce véhicule est adapté aux activités sportives et comprend au moins une issue de chaque côté. Le modèle de base doit être une CITROEN C1 3 portes, 998 cc³, boîte 5 vitesses manuelle, de 2005 au 30 avril 2014.

Les voitures de la catégorie « C1 Cup » doivent obligatoirement être équipées du kit Cup fourni par le promoteur : C1 Racing Teams.

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

2.1 Rôle du RACB Sport

Les règlements techniques du « C1 Racing Cup 2025 » sont publiés par le RACB Sport, en accord avec l'organisateur-promoteur.

2.2 Généralités

Les articles 251, 252 et 253 de l'Annexe J, en cours de validité, de la FIA restent d'application mais les articles du présent règlement sont prépondérants.

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

Les matériaux suivants sont interdits : magnésium, céramiques et titane.

2.3 Modifications admises

Toute réalisation ou modification non autorisée par le règlement technique « C1 Racing Cup 2025 » et ses addendum, est expressément interdite. Une modification autorisée ne peut pas entraîner une modification non autorisée.

2.4 Véhicules admissibles et catégories

Seront admis à participer aux épreuves de la discipline « C1 Racing Cup 2025 », les véhicules de marque CITROËN C1 répondant au règlement technique « C1 Racing Cup 2025 », dans les catégories suivantes :

- C1 CUP
Voitures conformes aux prescriptions techniques de la catégories C1 Cup.
- C1 EUROPA
Voitures conformes aux prescriptions techniques de la catégorie C1 Europa.
- C1 INVITATIONAL
Voitures de marque et type CITROËN C1 émanant d'une série nationale dédiée uniquement à ces véhicules, et acceptées uniquement sur approbation conjointe du promoteur et du RACB Sport.

Les voitures devront être conformes au règlement de leur série nationale à l'exception des éléments suivants :

Les voitures de la catégorie « C1 Invitational » doivent obligatoirement être équipées des équipements suivants fournis par le promoteur C1 Racing Teams :

- Deux disques de freins ventilés et perforés avec marquage C1Racing CUP
- Un jeu de plaquettes avant Ferodo DS3000 Endurance avec marquage C1Racing CUP
- Un jeu de patins arrière regarnis en Ferodo 2500 avec marquage C1Racing CUP
- Un filet de sécurité latéral FIA fourni par le promoteur
- Des pneus ZEKNOVA SuperSport 165/50 R15 marqués et fournis exclusivement par le promoteur.

Devront être apposés sur chaque véhicule de façon distincte : le numéro d'identification du véhicule à chaque vitre latérale arrière, sur la vitre arrière et sur le pare-brise.

Les numéros seront attribués par le promoteur de la C1 Racing Cup aux participants de la « C1 Racing Cup » et seront conservés toute l'année. Les numéros à coller sur la voiture sont au nombre de quatre et à charge du team. Ils sont à placer comme suit : 1 sur chaque vitre latérale arrière, un sur le pare-brise côté passager et un sur le hayon arrière côté passager. Les numéros doivent avoir les dimensions et caractéristiques minimums suivants :

Catégorie C1 CUP :

- Vitre latérale : H18cm L26cm
- Pare-brise et hayon : H9cm L15cm
- Police : impact en italique étiré à 30%
- Couleur : orange RAL 2005

Catégorie C1 EUROPA :

- Vitre latérale : H18cm L26cm
- Pare-brise et hayon : H9cm L15cm
- Police : impact en italique étiré à 30%
- Couleur : jaune RAL 2016

Catégorie C1 INVITATIONAL :

- Vitre latérale : H18cm L26cm
- Pare-brise et hayon : H9cm L15cm
- Police : impact en italique étiré à 30%
- Couleur : blanc RAL 9016

2.5 Télémétrie

Toute forme de transmission de données à partir du véhicule en mouvement est interdite à l'exception d'une communication radio à deux voies. Sauf accord du RACB Sport.

Des générateurs de pulsion donnant de l'information concernant le chronométrage sont autorisés, à condition que ces générateurs soient des éléments séparés n'ayant aucune connexion avec le contrôle du moteur.

2.6 Date du règlement

Ce Règlement Technique entre en vigueur à la date de son approbation.

Si une modification du règlement relative à la sécurité est promulguée par la FIA ou par le RACB, elle entrera en vigueur à partir de l'épreuve suivante.

Ce règlement a une stabilité de 3 ans à dater du 01-01-2023, sauf pour des raisons de sécurité ou des raisons de bon fonctionnement de la Série, après approbation de l'autorité sportive nationale (RACB), en accord avec l'organisateur-promoteur.

2.7 Conformité au règlement

Il appartient au chef d'équipe ou le propriétaire du véhicule de faire la preuve que son véhicule est en conformité avec ce règlement ainsi qu'avec le Règlement Sportif « C1 Racing Cup 2025 » dans son intégralité à tout moment de l'épreuve.

Pour déterminer la conformité, le concurrent comme le RACB Sport peuvent se référer aux données techniques constructeur ou toutes les autres données officielles de l'autorité sportive.

Après concertation avec l'organisateur-promoteur, un véhicule jugé trop dangereux de par sa construction et/ou sa modification sera interdit d'inscription et de participation et ce, sans préavis.

Toutes modifications, ne correspondant pas à l'esprit du règlement, même si elles ne sont pas explicitement interdites, pouvant augmenter démesurément les coûts de préparation du véhicule ou mettant en cause l'équité sportive, seront interdites sans préavis par la Commission Technique du RACB Sport, en accord avec l'organisateur-promoteur.

Un véhicule dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclu par le Collège des Commissaires Sportifs du RACB Sport sur avis de la Commission Technique

ARTICLE 3 : PRESCRIPTIONS TECHNIQUES CATEGORIE C1 CUP

A l'exception des prescriptions techniques et du KIT C1 Racing Cup ci-dessous, le véhicule devra être conforme à l'origine.

Composition du kit C1 Racing Cup fourni par le promoteur C1 Racing Teams:

- Un arceau de sécurité conforme à l'annexe J du règlement de la FIA
- Un jeu de quatre amortisseurs réglables et ressorts spécifiques
- Une ligne d'échappement inox (collecteur, tube central, marmite arrière)
- Une admission d'air (tube alu avec son filtre à air)
- La reprogrammation de votre boîtier électronique y compris le plombage et les frais d'envoi pour le retour
- Deux disques de freins ventilés et perforés avec marquage C1Racing CUP
- Un jeu de plaquettes avant Ferodo DS3000 Endurance avec marquage C1Racing CUP
- Un jeu de patins arrière regarnis en Ferodo 2500 avec marquage C1Racing CUP
- Un jeu de tuyaux de freins avant et arrière de type aviation
- Un becquet de toit
- Une barre anti-rapprochement avant
- Une console de fixation siège conducteur
- Une glissière de siège
- Un jeu de fixation latéral de siège
- Un moyeu de volant
- Un volant tulipage 70
- Un harnais 6 points homologué FIA et compatible RFT
- Un extincteur automatique à tirette homologué FIA

- Anneaux de remorquage et manille
- Un coupe circuit FIA
- Un jeu de mousse d'arceau FIA
- Un filet de sécurité latéral FIA

3.1 Châssis – Structure de sécurité – Carrosserie

L'arceau cage 6 points avec fixation au châssis et à la caisse est obligatoire et sera uniquement le modèle fourni dans le kit du promoteur C1Racing Teams. Cet arceau est conforme à l'annexe J de la FIA. Il est interdit de modifier cet arceau sans accord de l'organisateur et du RACB.

Règles générales :

- L'arceau du kit doit être installé conformément aux prescriptions du constructeur et du promoteur, et conformément à l'Article 253-8 de l'Annexe J de la FIA en cours de validité : Chaque pied d'ancrage doit être fixé par au moins 3 boulons sur une plaque de renfort en acier soudée à la coque, d'une épaisseur minimale de 3 mm et d'une surface minimale de 120 cm² pour l'arceau principal et l'arceau avant, et de 60 cm² pour les jambes de force arrière (surface de contact entre la plaque de renfort et la coque). Les boulons de fixation doivent avoir au minimum le diamètre M8 et une qualité minimale de 8.8 (norme ISO). Les fixations doivent être autobloquantes ou équipées de rondelles freins.
- Il est interdit d'installer des conduites électriques, de carburant ou autres entre l'armature de sécurité et la carrosserie. Les tubes composant l'armature de sécurité ne peuvent pas véhiculer des fluides.
- Aux endroits où le corps du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.
- Aux endroits où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, la garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A.

Châssis :

Ils ne présenteront aucune trace de pliure ni de fêlure et seront exempts de corrosion prononcée. Le châssis ne pourra subir aucune autre modification. Le renforcement de la caisse par soudure est interdit.

Poids minimum :

Le poids minimum de la voiture, à tout moment de l'épreuve, sans le pilote et son équipement, le réservoir d'essence plein et les différents réservoirs de liquide à leurs niveaux normaux sera de 850 kg minimum.

Caisse :

Les 2 portes avant doivent pouvoir s'ouvrir de l'intérieur comme de l'extérieur.

Le capot moteur devra être maintenu par 2 attaches de sécurité (type « ergot à goupille ») et le mécanisme de fermeture et verrouillage d'origine devra être rendu inopérant ou supprimé.

La fermeture du hayon arrière devra être sécurisé au moyen du bouton sans clef avec référence Citroën 8726R6. Le fait de pousser sur ce bouton devra déverrouiller le hayon sans autre intervention.

Ce bouton devra être rendu le plus visible possible pour les commissaires de piste et une flèche rouge devra également indiquer l'emplacement de ce bouton d'ouverture du hayon.

La tôle recouvrant la pompe à essence doit être enlevée avant chaque contrôle technique.

La carrosserie extérieure doit rester inchangée, à l'exception de la couleur et de la décoration.

La hauteur du positionnement du bas de l'aileron arrière sera égal à 63cm, mesure prise perpendiculairement au bas de la poignée placée sur le vitrage.

Doit être obligatoirement enlevé de l'habitacle :

- Les tapis, garnitures, le matériau isolant et les matériaux insonorisant
- Les sièges et la banquette arrière
- Antivol sur la direction.
- Les mousses acoustiques derrière le tableau de bord et dans le compartiment moteur doivent être enlevées
 - **Facultatif:**
 - Le support de l'assise de la banquette arrière peut être supprimé
 - Les coquilles d'ailes avant et arrières peuvent être enlevées ainsi que la tôle plastique en nid d'abeille sous le pare-choc
 - La suppression de la traverse de toit est autorisée.

Équipements obligatoires dans l'habitacle :

- Structures et équipements de sécurité. (Art 5)
- Rétroviseurs (une caméra de vision arrière est autorisée)
- Instruments et toutes autres commandes nécessaires à la conduite.
- Le tableau de bord, la console centrale, le frein à main, le chauffage.
- Les panneaux de porte seront d'origine ou remplacés par une feuille d'aluminium, de Forex ou matériel composite similaire d'une épaisseur minimum de 0,5 mm.
 - **Facultatif:**
 - Un rétroviseur panoramique additionnel est autorisé.
 - Le compte tours style d'origine ou le mini dashboard, qui prend ses informations via la fiche OBD d'origine est autorisé.
 - Un système de communication radio, homologué et conforme aux règlements en vigueur du pays, ou un système GSM (exemple verbatim) est autorisé.
 - La platine de fixation du siège fourni dans le kit peut ne pas être utilisée pour autant que les rails d'origine restent fixés à leur emplacement d'origine.

Vitrages :

Le pare-brise sera d'origine et en verre feuilleté. Il est permis d'ajouter un maximum de 4 films translucides sur la face extérieure du pare-brise afin de le protéger.

Les vitrages latéraux et arrière seront d'origine en verre securit.

Les vitres de portières seront obligatoirement équipées d'un film antidéflagrant.

Il est fortement conseillé d'équiper les vitres latérales arrières et le hayon arrière d'un film antidéflagrant.

Le véhicule doit être équipé de deux rétroviseurs d'origine, un de chaque côté, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière.

Tout vitrage endommagé ou absent durant une session devra être immédiatement remplacé à l'identique sauf avis contraire des commissaires techniques, et à l'exception du parebrise, dont l'état sera jugé par les commissaires techniques.

Les fenêtres latérales avant, latérales arrières et la lunette arrière d'origine en verre peuvent être remplacées par un vitrage en polycarbonate (Makrolon) spécifique et fourni uniquement par le promoteur.

3.2 Suspensions – freins – roues

Suspensions :

Les barres antiroulis seront d'origine Citroën uniquement.

Les amortisseurs seront ancrés aux points d'origine exclusivement. L'ensemble des bras de suspension doit être d'origine sans modification.

Le matériau des silent blocs des trains avant et arrière est libre mais les silent blocs ne peuvent pas modifier les géométries et épures de suspension d'origine.

La géométrie des trains avant et arrière doit rester d'origine excepté les changements autorisés par les prescriptions suivantes :

- Train avant : les angles de chasse et de carrossage pourront être modifiés uniquement par ajout d'une coupelle de tête d'amortisseur réglable spécifique fournie et marquée par le promoteur, et installée selon les prescriptions du promoteur.
- Train arrière : seul l'ajout de rondelles ou cales d'épaisseur entre le moyeu et le corps de train est autorisé afin de modifier l'angle de pince et de carrossage.

Aucune autre modification de géométrie ou d'épure de train n'est autorisée.

Freins :

Les freins doivent être d'origine à l'exception des disques, plaquettes, patins et tuyaux, prévus dans le kit fourni uniquement par le promoteur C1 Racing Team.

Elles devront obligatoirement être achetées auprès du promoteur.

Le frein à main standard doit rester dans la position des fabricants destinés et être pleinement opérationnel.

Le refroidissement supplémentaire des freins ne sera autorisé que par l'ajout de tuyaux souples de diamètre de 60mm maximum. Un tuyau par disque et prise d'air dans le pare-choc avant soit à l'emplacement des phares antibrouillard d'origine non modifié. Aucun autre système de prise d'air ou pièces aidant à amener de l'air n'est autorisé.

Il est permis de désactiver le système ABS. Celui-ci ne peut-être débranché que par la suppression du fusible ou du connecteur au bloc ABS

Roues et pneus

Les jantes et les pneus auront les mêmes caractéristiques et les mêmes dimensions par essieu.

Sont uniquement autorisés :

- Jantes en acier ou en alliage, de 15 pouces de diamètre et 6.5 pouces de large maximum. Elles auront un ET entre ET30 et ET40.
- Les pneus **ZEKNOVA SuperSport 165/50 R15 fournis et marqués par le promoteur** sont les seuls autorisés, l'état des pneumatiques répondra aux exigences du code de la route au départ de la course.
- Le promoteur se réserve le droit d'exclusivité : les pneumatiques devront obligatoirement être achetés auprès de celui-ci et seront munis d'un marquage spécifique C1 Racing Cup. Le délai de fourniture à l'enlèvement est de 24h minimum.
- Le remplacement des boulons de roues par des gougeons / écrous est autorisé.

Les élargisseurs de voie ne sont pas autorisés.

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

Toute forme de chauffage artificiel, de traitement et/ou de nettoyage ou de traitement des pneus avec des produits (chimiques) est interdite.

3.3 Équipements électriques

Tous les équipements électriques doivent être d'origine Citroën.

Le système électrique C1 standard doit être conservé. Il est interdit de modifier le faisceau de câbles.

Les airbags doivent être obligatoirement retirés.

Alternateur

L'alternateur sera conforme à l'origine et devra être en état de fonctionner à tout moment. Il doit être monté à son emplacement d'origine.

Démarrage

Le moteur de la voiture devra toujours pouvoir être mis en route par l'action du démarreur.

Batterie

La batterie doit être du même type et caractéristique que celle prévu par Citroën et se trouvera à l'endroit d'origine. Elle doit être solidement fixée et le pôle positif '+' doit être protégé.

Phares

Les phares d'origine ou repris dans le catalogue constructeur doivent être maintenus à leur emplacement d'origine. Les ampoules d'origine pourront être remplacées par des HID ou des LEDs.

Pour les épreuves de nuit seul un bloc phare central additionnel à 12 LEDs est autorisé et uniquement disponible après du promoteur C1 Racing Team.

Les feux arrière, les feux de freinage et les indicateurs doivent être entièrement fonctionnels et rester d'origine.

Il est interdit de recouvrir les feux arrière et les clignotants arrière et/ou de leur donner une autre couleur.

Essuie-glaces

Conformes à l'origine, moteur, emplacement, balais et mécanisme sont obligatoires et fonctionnels.

L'essuie-glace arrière ainsi que son mécanisme sont facultatifs et peuvent être démontés.

3.4 Direction

La direction assistée électrique est facultative et peut être démontée.

3.5 Transmission – Motorisation

Transmission :

Seules les deux boîtes de vitesses à 5 rapports pour la C1 d'origine CITROËN sont autorisées. Tout mélange d'étagement est interdit. Aucune modification de pièce n'est autorisée.

Autobloquant interdit.

Rapport de boîte :

	2005-2011	2011-2014
Première	3,545	3,545
Seconde	1,913	1,913
Troisième	1,31	1,16
Quatrième	1,027	0,97
Cinquième	0,85	0,8
Différentiel	3,55	3,55

L'embrayage doit rester d'origine.

Les arbres de transmission doivent rester d'origine.

Motorisation :

Le moteur et ses accessoires sera strictement de série Aucune forme de polissage ou d'équilibrage autre que ceux d'origine n'est autorisée.

Seul le modèle de volant moteur d'origine est autorisé. Il ne pourra ni être allégé, ni être modifié.

Le circuit de lubrification doit rester strictement d'origine.

Le circuit de refroidissement doit rester strictement d'origine. Aucun moyen de refroidissement additionnel n'est autorisé.

Le carburant utilisé doit être un carburant commercial, essence, SP95 ou SP98, tout additif est formellement interdit.

Carburateur :

Le système d'alimentation en carburant sera strictement d'origine et sans modification.

Admission

Seul, le tuyau et filtre à air, prévu dans le kit du promoteur C1 Racing Teams remplacera les pièces d'origine. Aucun ajout ou modification aux pièces d'admission d'air ne sont autorisées. Une amenée d'air dans le compartiment moteur ou jusqu'au filtre à air est autorisée uniquement par ajout d'un kit Revotec dia. 76 mm, référence CAF76 (« Cold Air Feed Kit ») fixé sans pièce intermédiaire derrière la calandre sans découpe ou modification de celle-ci. Aucune autre pièce que les pièces contenues dans le kit ne sera autorisée sur l'arrivée d'air (écopes, etc).



Photo : pièces du kit Revotec CAF76

Tout l'air fourni au moteur à des fins de combustion doit passer par le filtre à air et par la bride.

Échappements :

L'échappement devra être uniquement le modèle du kit prévu par le promoteur C1 Racing Teams.

Boîtier électronique :

Le boîtier électronique devra être plombé par un commissaire technique RACB. Il pourra à tout moment être échangé sur avis des Commissaires Techniques et de la Direction de Course, au profit d'un boîtier du promoteur C1 Racing Team.

ARTICLE 4 : PRESCRIPTIONS TECHNIQUES CATEGORIE C1 EUROPA

A l'exception des éléments repris dans le présent article, le véhicule devra être conforme à l'origine.

Les voitures de la catégorie « C1 EUROPA » doivent obligatoirement être équipées des équipements suivants fournis par le promoteur C1 Racing Teams :

- Deux disques de freins ventilés et perforés avec marquage C1Racing CUP
- Un jeu de plaquettes avant Ferodo DS3000 Endurance avec marquage C1Racing CUP
- Un jeu de patins arrière regarnis en Ferodo 2500 avec marquage C1Racing CUP
- Un filet de sécurité latéral FIA **fourni par le promoteur**

4.1 Châssis – Structure de sécurité – Carrosserie

Structure de sécurité

L'installation d'une structure de sécurité conforme à l'Article 253-8 de l'Annexe J de la FIA en vigueur est obligatoire.

Règles générales:

- Il est interdit d'installer des conduites électriques, de carburant ou autres entre l'armature de sécurité et la carrosserie. Les tubes composant l'armature de sécurité ne peuvent pas véhiculer des fluides.
- Aux endroits où le corps du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.
- Aux endroits où le casque du pilote pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, la garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A.

Châssis :

Ils ne présenteront aucune trace de pliure ni de fêlure et seront exempts de corrosion prononcée. Le châssis ne pourra subir aucune autre modification. Le renforcement de la caisse par soudure est interdit.

Poids minimum :

Le poids minimum de la voiture, à tout moment de l'épreuve, sans le pilote et son équipement, le réservoir d'essence plein et les différents réservoirs de liquide à leurs niveaux normaux sera de 850 kg minimum.

Il est permis d'ajuster le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs métalliques solides, uniformes et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle à l'emplacement du passager avant, visibles et plombés par les commissaires.

Ces blocs doivent être fixés au plancher de la voiture à l'aide d'outils, au moyen de 4 boulons de qualité 10.9 d'un diamètre minimum de 8 mm et de plaques de renfort de manière à pouvoir résister à des forces d'accélération ou de décélération de 25 G au moins. La surface de contact minimale entre la carrosserie et la plaque de renfort est de 40 cm² par point de fixation. Les concurrents doivent s'assurer à tout moment que le poids de lestage est correctement et solidement fixé, qu'il est visible et peut être scellé par les officiels si nécessaire.

En aucun cas, il n'est permis d'enlever, de remplacer ou de changer des pièces afin d'atteindre le poids minimum de la voiture.

Caisse :

Les 2 portes avant doivent pouvoir s'ouvrir de l'intérieur comme de l'extérieur.

Le capot moteur devra être maintenu par 2 attaches de sécurité (type « ergot à goupille » par exemple) et le mécanisme de fermeture et verrouillage d'origine devra être rendu inopérant ou supprimé.

La fermeture du hayon arrière devra être sécurisée au moyen du bouton sans clef avec référence Citroën 8726R6. Le fait de pousser sur ce bouton devra déverrouiller le hayon sans autre intervention.

Ce bouton devra être rendu le plus visible possible pour les commissaires de piste et une flèche rouge devra également indiquer l'emplacement de ce bouton d'ouverture du hayon.

La tôle recouvrant la pompe à essence doit être enlevée avant chaque contrôle technique.

La carrosserie extérieure doit rester inchangée, à l'exception de la couleur et de la décoration.

Un aileron arrière est autorisé aux conditions suivantes :

- **Soit** il doit être celui fourni dans le kit C1 Racing Cup et la hauteur du positionnement du bas de l'aileron arrière sera égal à 63cm, mesure prise perpendiculairement au bas de la poignée placée sur le vitrage ; ou
- **Soit** il doit être celui fourni dans le kit PTC Cup Race Kit (Pays-Bas) et la distance de positionnement du spoiler doit être comprise entre 50 mm et 100 mm, mesurée entre l'extrémité de la plaque de toit et l'arrière du pied de fixation du spoiler.

Doit être obligatoirement enlevé de l'habitacle :

- Les tapis, garnitures, le matériau isolant et les matériaux insonorisant
- Les sièges et la banquette arrière
- Antivol sur la direction.
- Les mousses acoustiques derrière le tableau de bord et dans le compartiment moteur doivent être enlevées

- **Facultatif:**
 - Le support de l'assise de la banquette arrière peut être supprimé
 - Les coquilles d'ailes avant et arrières peuvent être enlevées ainsi que la tôle plastique en nid d'abeille sous le pare-choc
 - La suppression de la traverse de toit est autorisée.

Équipements obligatoires dans l'habitacle :

- Structures et équipements de sécurité. (Art 5)
- Rétroviseurs (une caméra de vision arrière est autorisée)
- Instruments et toutes autres commandes nécessaires à la conduite.
- Le tableau de bord, la console centrale, le frein à main, le chauffage.
- Les panneaux de porte seront d'origine ou remplacés par une feuille d'aluminium, de Forex ou matériel composite similaire d'une épaisseur minimum de 0,5 mm.

- **Facultatif :**
 - Un rétroviseur panoramique additionnel est autorisé.
 - Le compte tours style d'origine ou le mini dashboard, qui prend ses informations via la fiche OBD d'origine est autorisé.
 - Un système de communication radio, homologué et conforme aux règlements en vigueur du pays, ou un système GSM (exemple verbatim) est autorisé.
 - Les rails d'origine de fixation du siège peuvent être utilisés pour autant qu'ils restent fixés à leur emplacement d'origine. A défaut, des rails OMP ou un système de supports de siège conforme aux requis de l'Annexe J FIA devront être utilisés.

Vitrages :

Le pare-brise sera d'origine et en verre feuilleté. Il est permis d'ajouter un maximum de 4 films translucides sur la face extérieure du pare-brise afin de le protéger.

Les vitrages latéraux et arrière seront d'origine en verre securit.

Les vitres de portières seront obligatoirement équipées d'un film antidéflagrant.

Il est fortement conseillé d'équiper les vitres latérales arrières et le hayon arrière d'un film antidéflagrant

Le véhicule doit être équipé de deux rétroviseurs d'origine, un de chaque côté, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière.

Tout vitrage endommagé ou absent durant une session devra être immédiatement remplacé à l'identique sauf avis contraire des commissaires techniques, et à l'exception du pare-brise, dont l'état sera jugé par les commissaires techniques.

4.2 Suspensions – freins – roues

Suspensions :

Les barres antiroulis seront d'origine Citroën uniquement.

Les amortisseurs seront ancrés aux points d'origine exclusivement. L'ensemble des bras de suspension doit être d'origine sans modifications.

Une barre antirapprochement de marque « WIECHERS » peut être installée entre les points de montage supérieurs des amortisseurs avant.

L'essieu arrière doit rester entièrement d'origine (sauf les amortisseurs).

Les angles de chasse et de carrossage devront rester d'origine.

Les amortisseurs et ressorts doivent être de marque AST.

Freins :

Le système de freinage doit être d'origine à l'exception des disques, plaquettes, patins et tuyaux. Aucune autre modification n'est autorisée.

Les canalisations du système de freinage d'origine doivent être remplacées par des canalisations conformes à l'Annexe J – Article 253-3 de la FIA.

Les disques, plaquettes et patins doivent obligatoirement être achetés auprès du promoteur.

Le frein à main standard doit rester dans la position des fabricants destinés et être pleinement opérationnel.

Le refroidissement supplémentaire des freins ne sera autorisé que par l'ajout de tuyaux souples de diamètre de 60mm maximum. Un tuyau par disque et prise d'air dans le pare-choc avant à l'emplacement des phares antibrouillard d'origine non modifié. Aucun autre système de prise d'air ou pièces aidant à amener de l'air n'est autorisé.

Il est permis de désactiver le système ABS. Celui-ci ne peut-être débranché que par la suppression du fusible ou du connecteur au bloc ABS

Roues et pneus

Les jantes et les pneus auront les mêmes caractéristiques et les mêmes dimensions par essieu.

Sont uniquement autorisés :

- Jantes en acier ou en alliage, de 15 pouces de diamètre et 6.5 pouces de large maximum. Elles auront un ET entre ET30 et ET40.
- Les pneus **ZEKNOVA SuperSport 165/50 R15** fournis et marqués par le promoteur sont les seuls autorisés, l'état des pneumatiques répondra aux exigences du code de la route au départ de la course.
- Le promoteur se réserve le droit d'exclusivité : les pneumatiques devront obligatoirement être achetés auprès de celui-ci et seront munis d'un marquage spécifique C1 Racing Cup. Le délai de fourniture à l'enlèvement est de 24h minimum.
- Le remplacement des boulons de roues par des gougeons / écrous est autorisé.

Les élargisseurs de voie ne sont pas autorisés.

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

Toute forme de chauffage artificiel, de traitement et/ou de nettoyage ou de traitement des pneus avec des produits (chimiques) est interdite.

4.3 Équipements électriques

Tous les équipements électriques doivent être d'origine Citroën.

Le système électrique C1 standard doit être conservé. Il est interdit de modifier le faisceau de câbles.

Les airbags doivent être obligatoirement retirés.

Alternateur

L'alternateur sera conforme à l'origine et devra être en état de fonctionner à tout moment. Il doit être monté à son emplacement d'origine.

Démarrage

Le moteur de la voiture devra toujours pouvoir être mis en route par l'action du démarreur.

Batterie

La marque et le type de la batterie sont libres, sa taille et son poids doivent être égaux à ceux de la batterie originale Citroën.

La batterie devra être montée à l'endroit d'origine, elle doit être solidement fixée et le pôle positif '+' doit être protégé.

Phares

Les phares d'origine ou repris dans le catalogue constructeur doivent être maintenus à leur emplacement d'origine. Les ampoules d'origine pourront être remplacées par des HID ou des LEDs.

Les feux arrière, les feux de freinage et les indicateurs doivent être entièrement fonctionnels et rester d'origine.

Il est interdit de recouvrir les feux arrière et les clignotants arrière et/ou de leur donner une autre couleur.

Pour les épreuves de nuit seul le bloc phare central additionnel à LEDs fourni par le promoteur C1 Racing Team est autorisé.

Essuie-glaces

Conformes à l'origine, moteur, emplacement, balais et mécanisme sont obligatoires et fonctionnels.

4.4 Direction

Le système de direction doit rester complètement d'origine, sans modification.

La direction assistée électrique est facultative et peut être démontée.

Le système de verrouillage de l'antivol de direction peut être rendu inopérant.

Le volant est libre.

4.5 Transmission – Motorisation

Transmission :

Seules les deux boîtes de vitesses à 5 rapports pour la C1 d'origine CITROËN sont autorisées. Tout mélange d'étagement est interdit. Aucune modification de pièce n'est autorisée.

Autobloquant interdit.

Rapports de boîte :

	2005-2011	2011-2014
Première	3,545	3,545
Seconde	1,913	1,913
Troisième	1,31	1,16
Quatrième	1,027	0,97
Cinquième	0,85	0,8
Différentiel	3,55	3,55

L'embrayage doit rester d'origine.

Les arbres de transmission doivent rester d'origine.

Motorisation :

Le moteur et ses accessoires sera strictement de série. Aucune forme de polissage ou d'équilibrage autre que ceux d'origine n'est autorisée. Seul le modèle de volant moteur d'origine est autorisé. Il ne pourra ni être allégé, ni être modifié.

Le carburant utilisé doit être un carburant commercial, essence, SP95 ou SP98, tout additif est formellement interdit.

Carburateur :

Le système d'alimentation en carburant sera strictement d'origine.

Admission

Le boîtier et la tuyauterie du filtre à air d'origine doivent être conservés et non modifiés.

La marque du filtre à air est libre.

Une bride à air fournie par le promoteur devra être installée et plombée par les commissaires techniques lors du contrôle technique initial. Le plombage est de la responsabilité du concurrent.

Le promoteur se réserve le droit d'adapter la dimension de bride à tout moment en cours de saison.

Aucun ajout ou modification aux pièces d'admission d'air ne sont autorisées. Aucune amenée d'air dans le compartiment moteur ou jusqu'au filtre à air n'est autorisée.

Tout l'air fourni au moteur à des fins de combustion doit passer par le filtre à air et par la bride.

Échappements :

Le système d'échappement est libre sous réserve d'être en acier doux ou inoxydable avec une épaisseur de paroi minimale de 1 mm et doit comporter au moins un silencieux par lequel tous les gaz d'échappement doivent passer. Les systèmes d'échappement variables sont interdits.

La sortie de l'échappement doit se situer à l'arrière du véhicule et pas à moins de 100 mm ni à plus de 50 mm de l'arrière du contour de la carrosserie.

Le bruit généré par le véhicule ne peut pas dépasser 107 dB (A) en mesure statique à 75% du régime maximal et selon les normes de mesure FIA.

Si le site de la compétition impose des contraintes de bruit plus restrictives, celles-ci seront d'application et devront être précisées dans le règlement particulier de l'épreuve.

Boîtier électronique :

Le boîtier électronique de gestion moteur doit être celui d'origine et non modifié, celui fourni par le promoteur de la C1 Racing Cup et plombé ou celui fourni et plombé par OBD Tuning conforme au règlement de la PTC Cup (Pays-Bas).

Le faisceau de câblage et les capteurs doivent rester d'origine sans modifications ou ajouts.

ARTICLE 5 : EQUIPEMENTS DE SECURITE (TOUTES CLASSES)

5.1 Extincteurs

Chaque véhicule doit être équipé du système d'extinction automatique qui sera obligatoirement fixé sur le plancher derrière le siège passager que celui-ci soit présent ou pas.

Pour la catégorie C1 Cup, l'extincteur automatique à commande mécanique est fourni dans le kit.

Pour la catégorie C1 Europa, le système doit être conforme à l'Article 253-7 de l'Annexe J FIA en cours.

Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant en place, doit pouvoir déclencher l'extincteur manuellement. Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur situé au bas de la baie de pare-brise (côté gauche ou droit) est obligatoire. La commande de l'extincteur doit être repérable au moyen de la lettre « E », en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge d'un diamètre minimal de 10 cm.

Au minimum seront positionnés, 1 orifice extincteur dans l'habitacle au pied du pilote, 2 orifices d'extincteur dans le compartiment moteur. Le système d'extinction doit être installé conformément à l'Article 253-7 de l'Annexe J FIA en cours et aux prescriptions du fabricant.

Il doit figurer visiblement sur chaque extincteur : Capacité / Type de produit / Poids ou volume du produit / Date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification par un fournisseur agréé du fabricant.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 G (fixation par un minimum de 2 sangles métalliques verrouillées par vissage). Des arrêteurs anti-torpille sont obligatoires.

5.2 Coupe-circuit

Le coupe-circuit avec commande intérieure et extérieure est obligatoire. Ce dispositif doit couper tous les circuits électriques/tension, et doit également arrêter le moteur.

Pour la catégorie C1 Cup, le système de coupe circuit est fourni dans le kit.

Pour la catégorie C1 Europa, le système doit être conforme à l'Article 253-13 de l'Annexe J FIA en cours.

Le pilote assis normalement, sa ceinture de sécurité étant attachée et le volant en place, doit pouvoir actionner ce coupe-circuit.

Il doit également y avoir une commande du coupe circuit pouvant être manœuvré de l'extérieur. Cette commande doit être située au bas de la baie de pare-brise, à côté du mécanisme d'enclenchement de

l'extincteur. Il doit être clairement signalé par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

Le coupe-circuit doit être conforme à l'Article 253-13 de l'Annexe J de la FIA en cours.

5.3 Équipements lumineux

Tous les équipements doivent être présents sur la voiture pour son passage au contrôle technique.

Pendant les essais et la/les course(s), tout véhicule doit être équipé d'un éclairage efficace.

Jamais un feu blanc ne peut éclairer vers l'arrière et un feu rouge ne peut éclairer vers l'avant.

Si, suite à un incident de course, un véhicule connaît des soucis avec son équipement lumineux, il ne pourra rester en piste que si, au moins, un point lumineux avant et un point lumineux arrière fonctionnent. De même, au minimum un feu d'arrêt rouge (feu de stop) doit fonctionner. La direction de course, à sa discrétion, garde le droit de faire rentrer la voiture dans la pitlane pour réparation des feux.

5.4 Anneau de prise en remorque

Un anneau de prise en remorque doit être monté à l'avant et à l'arrière de chaque véhicule. Ils doivent être facilement identifiables (de couleur jaune, orange ou rouge) et être signalés par une flèche de couleur contrastée sur la carrosserie.

Pour la catégorie C1 Cup, les anneaux de prise en remorque sont fournis dans le kit.

Pour la catégorie C1 Europa, le système doit être conforme à l'Article 253-10 de l'Annexe J FIA en cours.

L'anneau de prise en remorque doit être conforme à l'Article 253-10 de l'Annexe J de la FIA en cours.

5.5 Siège et harnais

Siège :

Les sièges doivent être conformes soit à la norme FIA 8855-1999 (validité maximum 5 ans), à la norme FIA 8862-2009 (validité maximum 10 ans) ou à la norme FIA 8855-2021 (validité maximum 10 ans). Ils doivent être en ordre de date et non modifiés. Le siège doit être en bon état. La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant et 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm (class 8.8 minimum) et des renforts intégrés aux sièges. Les supports de sièges doivent être fixés sur les ancrages pour fixation de sièges utilisés sur la voiture d'origine.

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

L'utilisation des supports homologués avec un siège homologué suivant la norme FIA 8862-2009 ou FIA 8855-2021 est obligatoire.

Les sièges doivent être installés et utilisés conformément à l'Article 253-16 de l'Annexe J de la FIA en cours.

Les sièges doivent être situés en avant de l'arceau principal (ou du montant arrière de l'arceau latéral) de l'armature de sécurité (Cf. Art. 253-8).

Harnais :

Le harnais et son installation doivent être conformes à l'Article 253-6 de l'Annexe J de la FIA en cours.

Il est obligatoire d'utiliser un harnais 6 points homologué suivant la norme FIA 8853-2016 (fourni dans le kit) et muni d'un système d'ouverture par boucle tournante, ou un harnais conforme à l'article 6 de l'Annexe J en vigueur – article 253 (FIA CSI). Les sangles d'épaules doivent être fixées à l'armature de sécurité par une boucle et doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale.

Pour la fixation des sangles abdominales et d'entrejambes, l'article 6.2 de l'article 253 de l'Annexe J de la FIA fera foi.

5.6 Cloison antifeu

Les panneaux de la caisse situés entre le compartiment moteur et l'habitacle sont considérés comme cloison antifeu et à ce titre, doivent être étanches aux liquides et résistants au feu.

5.7 Filets latéraux

L'utilisation d'un filet fixé sur l'armature de sécurité côté pilote est obligatoire. Ce filet devra être celui fourni dans le kit C1 Cup par le promoteur.

Il devra être installé selon les instructions fournies par le promoteur.

5.8 Équipement des pilotes

Les pilotes doivent porter un équipement de sécurité conforme à l'Annexe L en vigueur – Chapitre III de la FIA (disponible à l'adresse <https://www.fia.com/regulation/category/123>).

Vêtements ignifuges (Annexe L – Chapitre III-2.)

Les vêtements ignifuges (combinaison, cagoule), ainsi que les sous-vêtements longs, chaussettes, chaussures et gants doivent répondre, au minimum, à la norme FIA 8856-2000 (avec hologramme, sauf les chaussettes) ou FIA 8856-2018.

La liste des vêtements ignifuges homologués est disponible dans les listes Techniques FIA N°27 et N°74 (sur le site : www.fia.com/regulation/category/761).

Casques (Annexe L – Chapitre III-1.)

Les casques doivent répondre à l'une des normes FIA valides reprises dans la liste technique n° 25.

Cette liste est disponible sur le site de la FIA : <https://www.fia.com/regulation/category/761>

Les articles de l'Annexe L Chapitre III-1. doivent être respectés (modifications, systèmes de communication, poids, décoration).

FHR: Front Head Restraint (Annexe L – Chapitre III-3.)

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

La liste des systèmes FHR approuvés par la FIA (8858-2002 ou 8858-2010) et des casques est disponible dans les listes techniques n° 29 (<https://www.fia.com/regulation/category/761>).

- Les sangles ('Tether') avec clips d'extrémité doivent être pourvues de l'étiquette d'homologation FIA 8858-2002 ou FIA 8858-2010.

- Le casque doit être muni des ancrages de sangle ('Tether anchors') marqués du code FIA 8858-2002 ou FIA 8858-2010.
- L'interopcompatibilité des normes définie dans l'Annexe L Chapitre III-3.3 doit obligatoirement être respectée.

5.9 Caméras

Les caméras à l'extérieur de la voiture sont interdites, sauf si elles proviennent du promoteur.

Si une caméra est installée dans le cockpit, sa fixation doit être soumise à l'inspection lors du contrôle technique initial.

ARTICLE 6 : CANALISATIONS – RESERVOIRS – REMPLISSAGE DE CARBURANT

6.1 Réservoirs et pompes de carburant

Le réservoir, la pompe de carburant et le bouchon de remplissage doivent être un élément de production standard Citroën C1 avec une capacité maximale de 35 litres.

Il doit être monté en position d'origine du fabricant.

Le contrôle de la contenance totale d'essence pourra se faire par pesée différentielle entre la voiture vide et la voiture avec le plein effectué. Pour tout contrôle technique, les 35 litres de carburant seront considérés comme pesant 27 kg à tout moment et en toute condition.

6.2 Ravitaillement en carburant

Mise à la terre

Pendant le ravitaillement, le véhicule doit rester sur ses roues et ne pourra pas changer de niveau. Avant que le ravitaillement ne commence, le véhicule et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis l'accoupleur jusqu'au réservoir de ravitaillement et son support, doivent être connectés électriquement à la terre par un contacteur manuel n'ayant que cette seule fonction

Réceptacle de carburant

Lors des essais et courses, le plein des voitures ne pourra se faire qu'avec le système d'écrit si dessous :

Pompe manuelle avec pistolet auto-obturant d'un diamètre extérieur maximal de 21,3 mm et fût de 60 litres fixé sur un chariot.

Ce matériel doit être impérativement présenté aux vérifications techniques de la première épreuve à laquelle le concurrent participe.

Exemple : l'ensemble pompe, tuyau et pistolet (kit Ravitaillement JAPY référence : FEP2C-KR), comprenant une pompe JAPY manuelle semi-rotative, 4 m de tuyaux et 1 pistolet auto obturant.

Option : un compteur conforme aux normes AtEx (Atmosphère Explosive) est autorisé.

Chariot de ravitaillement (à réaliser) :

Le chariot, composé d'un bac de rétention métallique étanche, équipé de 4 roulettes, d'une potence et d'un crochet à pistolet, est obligatoire.

Dimension minimum : Coté 600 mm maximum.

Hauteur des bords 50 mm minimum.

Hauteur de potence 1000 mm.

Sur le fond du bac, seront fixées mécaniquement 2 cales afin d'éviter le déplacement du fût. Le fût sera fixé solidement sur la potence à l'aide d'une sangle. Sur la potence, un crochet sera fixé, permettant ainsi de poser le tuyau et le pistolet. Afin d'éviter les mouvements de la pompe, il est conseillé de réaliser un point fixe entre celle-ci et la potence. Il est conseillé de réaliser une butée sur le tube plongeur, afin d'éviter d'endommager le vernis interne du fond du fût.

Le fût de 60 litres avec les caractéristiques ci-dessous est obligatoire : Homologation ONU 1A1/X-1,6/400, acier épaisseur 0.8/0.8/0.8, ouverture partielle 2 bondes, 2 poignées et vernis intérieur époxy phénolique G3. ATTENTION : Le marquage ONU est obligatoire, en cas de peinture celui-ci doit être épargné. Le remplissage du fût de 60 litres est de 54 litres maximum.



Zone de ravitaillement

Le ravitaillement en carburant pendant la course est exclusivement autorisé devant le stand.

La perte de carburant lors d'un ravitaillement sera sanctionnée par une pénalité financière de 200€ et l'obligation de remettre le système de ravitaillement en état. Le non-respect de cette obligation entraînera une mise hors course.

ARTICLE 7 : CONTRÔLE

7.1 Passeport

Chaque voiture doit être en possession d'un Passeport Technique National délivré par le RACB Sport.

Si le concurrent n'en dispose pas encore, il est demandé au chef d'équipe de remplir et de soumettre, deux semaines avant la première épreuve de la voiture en l'année 2023, le dossier technique 2023. Le dossier ainsi que la procédure de soumission sont disponibles via le site www.racb.com (Sport/documents techniques).

Les photos demandées seront fournies en pièces jointes :

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

Sur base des données du dossier technique, et si le véhicule est recevable, le RACB établira un Passeport Technique National pour le véhicule.

Le concurrent recevra son Passeport Technique par la poste ou à l'épreuve suivante après réception du paiement.

Les participants devront être en mesure de le fournir à tout moment de l'épreuve.

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

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

Les contrôles seront réalisés par la commission technique. (RACB, en concertation avec l'organisateur-promoteur).

7.2 Pesage

Le poids minimal du véhicule se calcule sans le pilote et son équipement, le réservoir de carburant plein, les différents réservoirs de liquide à leurs niveaux normaux.

Le poids peut être vérifié à tout moment de l'épreuve, sauf pendant la course.

Seule la balance désignée par le RACB Sport fait foi. Le poids minimum est sans tolérance pour les voitures non accidentées pendant l'épreuve.

Pour les voitures accidentées pendant l'épreuve (on entend par voiture accidentée tout véhicule dont une partie de carrosserie est manquante ; la peinture n'entre pas en considération), la voiture sera

pesée telle qu'elle a passé la ligne d'arrivée mais une tolérance de 3 kg est appliquée. Le team est responsable et est tenu de s'arrêter pour réparation s'il pense que les éléments manquants dépassent cette tolérance.

L'adjonction au véhicule pendant la course de quelque matériau solide que ce soit ou le remplacement pendant la course de toute partie du véhicule par une partie plus lourde sont interdits.

7.3 Contrôle et Démontage

L'absence du passeport pendant les vérifications techniques ou sa falsification intentionnelle sera considérée comme fraude et entraînera son annulation ainsi qu'une pénalité financière de 150€.

Exemples de contrôles usuels à tout moment de l'épreuve (véhicules au choix du contrôleur):

Le plombage du boîtier électronique, l'admission d'air, le système d'échappement, les pneus...

Exemples de contrôles approfondis (liste non-limitative):

La Commission Technique peut demander le démontage ou contrôle partiel ou total d'une voiture.

Le démontage partiel ou total se compose :

- du moteur
- de la boîte de vitesses et du différentiel
- des éléments de suspension
- du circuit électrique et des accessoires électriques
- des pièces ou accessoires jugés nécessaires par la Commission Technique
- de tout véhicule ne possédant plus un ou plusieurs scellé(s) lors des vérifications techniques avant l'épreuve.

Le concurrent concerné par un démontage doit s'y soumettre et ce sans compensation financière.

Le concurrent se verra informer du lieu, de la date et de l'heure du démontage par convocation établie par le Collège des Commissaires Sportifs avec copie à la Commission Technique. Ce démontage se fera conformément au code sportif international.

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

Toute vérification technique commencée ou planifiée 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 de 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 vérifications et ce dès la rentrée de celle-ci au parc fermé.

La non présence d'un mécanicien à l'entrée du parc fermé ou zone de vérification technique, dans un délai d'un quart d'heure après notification, sera considérée comme un refus de contrôle ou démontage, qui peut être pénalisé jusqu'à l'exclusion de la course ou de l'épreuve.

La / les pièce(s) non conforme(s) ne sera(ont) pas restituée(s) et restera(ont) à la disposition de la Commission Technique du RACB Sport.

ARTICLE 8 : TEXTE APPLICABLE

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

ARTICLE 9 : APPROBATION

Règlement approuvé par le RACB Sport le 06/03/2025 avec numéro de visa T01-C1RC/B25