



Annexe 1

REGLEMENT TECHNIQUE 2017

Permis d'organisation F.F.S.A n° : **C 20**

Date : **24/02/2017**

PREAMBULE : Il est rappelé que tout ce qui n'est pas explicitement autorisé est interdit.

RT1 : Définition des véhicules autorisés

Tels que défini à l'article 4-1 du règlement général

RT2 : Modifications autorisées

RT2-1 : Circuit de refroidissement moteur : sont autorisés sans modifications des éléments de carrosserie pour les Groupe1 et 505 :

-**Radiateur** : l'augmentation du faisceau du radiateur principal d'origine ou son remplacement par un modèle de substitution de matière constitutive équivalente ou différente sous réserve de se loger en lieu et place de celui d'origine sans modification du châssis ou de la coque.

-**Ventilateur** : l'adjonction à celui d'origine ou son remplacement par un ventilateur électrique.

-**Radiateur d'huile** : le montage d'un radiateur d'huile dans le compartiment moteur ainsi que d'un accushump ou dispositif similaire permettant d'éviter les risques de casse moteur en cas de déjaugage de la pompe à huile en courbe.

-**Position capot moteur** : tout dispositif de sécurité permettant de laisser entrouvert de 2 cm maximum le capot moteur afin de faciliter le refroidissement du compartiment moteur.

RT2-2: Echappement

RT2-2-1 Legroupe1: Si le collecteur doit être conforme à l'origine ou au modèle correspondant à une extension d'homologation du modèle de la voiture présentée dans la période considérée, le ou les pots ainsi que le tuyau de fuite peuvent être remplacés par un modèle adaptable de même nature ou en inox mais ne doit pas en matière de bruit excéder 95 dB mesurés dans les conditions prescrites à l'article 4.2.3.2 du règlement standard F.F.S.A des circuits asphalté.

RT2-2-2 Pro-série et Groupe N : D'origine ou conforme en tous points à ce premier, seule la suppression du pot intermédiaire est autorisée dans les mêmes conditions en matière de bruit que LeGroupe1 en RT5-1.

RT2-2-3 Coupe Antho 505 : Seul les éléments du kit réglementaire sont autorisés

RT2-3 : Allumage

RT2-3-1 LeGroupe1: Le montage d'un allumage électronique est autorisé sous réserve que son rôle se borne à remplacer le système de rupteurs d'origine sans suppression du distributeur et de la bobine.

RT2-3-2 Pro-série, Groupe N et 505 Turbo : Identique à l'origine .

RT2-3-3 505 V6 : le boîtier d'origine est remplacé par celui fourni dans le kit Pour les autos étant équipé de boîtiers électroniques, leur emplacement devra être accessible facilement aux contrôleurs techniques

RT2-4 Pistons toutes catégories

Sous réserve que cela ne puisse en rien modifier la cylindrée d'origine ces pièces peuvent être remplacées par d'autres modèles adaptables moulés ou forgés de dimensions identiques à l'origine dans la limite des cotes réparation du constructeur **respectant le rapport volumétrique de la fiche d'homologation**,

Pour les 505 ils peuvent être remplacés uniquement par ceux proposés dans la liste des pièces optionnelles du kit établie par TOPTEN.

RT2-5 : Arbre à cames

RT2-5-1 Pro-série, Groupe N et Groupe1 : Leurs spécificités doivent être conformes aux données constructeur d'origine spécifiées sur la fiche d'homologation F.I.A de base du modèle considéré ou **uniquement** pour la catégorie « **legroupe1** » à celles figurant sur les fiches d'extension d'homologation en groupe1 émises avant le 31/12/81.

RT2-5-2 : Coupe 505 : Conforme en tous points à celui d'origine pour les modèles Turbo, il sera remplacé par celui du kit réglementaire pour les 505 V6

RT2-6 : Carburateurs –Système d'injection/

RT2-6-1 : groupe1 : Si la marque ,le type homologué et la spécification du constructeur doivent être conservés il est néanmoins permis d'en changer les éléments qui règlent le dosage et la quantité de carburant admise au moteur . De même à condition que la boîte d'origine du filtre à air soit conservée ,il est permis d'en supprimer l'élément filtrant

RT2-6-2 : Pro-série et Groupe N : l'ensemble des éléments les composant doivent être strictement conformes aux données d'origine du constructeur.. Dans le cas de **système d'injection** aucune modification ne doit leur être apportée.

RT2-6-3 505 coupe ANTHO :

Turbo : Boitier, injecteurs et pompe d'origine sans modification permettant un enrichissement du mélange gazeux.

V6 : Boitier du KIT, injecteurs et pompe d'origine sans enrichissement du mélange gazeux.

RT2-7 : TURBO

RT13-1 Pro-Série et Groupe N : Pression maximale et modèle conformes à l'origine tel que précisé dans la fiche d'homologation du véhicule.

RT13-2 Coupe ANTHO 505 : Modèle T3 conforme à l'origine ou modèle adaptable référencé par l'organisateur et Wastgate du kit Coupe ANTHO. **La pression maximale de suralimentation est fixée à 0,995 bars + ou - 0,005.**

RT3 : Poids : Le poids retenu pour chaque auto lors des pesées en fin de course est égal au poids de la voiture de série figurant sur la fiche d'homologation FIA pour toutes celles en possédant et celui figurant sur la fiche des mines du modèle concerné pour les autres, augmenté de 80Kgs .La pesée s'effectuant pilote équipé (casque, combinaison....) à bord en fin de course.

Il est précisé que le poids à vide de référence retenu des BMW 635CSI est de 1430 Kg, celui des 505 Coupe ANTHO de 1050 Kg.

RT5 : Transmission :

RT5-1 Legroupe1 : le rapport en termes de nombre de dents du couple final est libre dès lors qu'il correspond à un type monté en série ou en option sur le catalogue commercial du constructeur ou figure sur la fiche d'homologation FIA du modèle concerné et qu'il se monte sans modification dans le carter d'origine.

Il est précisé que pour l'ensemble des BMW de la série3 la boîte 5 sport est autorisée.

Le montage de systèmes à glissement limité du différentiel est autorisé dans les mêmes conditions. La valeur de la pré-charge est libre.

RT5-2 :Pro-série : La boîte de vitesses doit être conforme à l'origine ou correspondre à une option figurant sur le catalogue commercial du constructeur . Pour le pont si le choix du rapport de démultiplication est libre **un seul sera autorisé pour l'ensemble de la saison** et devra être spécifié sur le bulletin d'engagement de la voiture .Un plombage lors de la première épreuve à laquelle participera l'auto ou une mesure référence effectuée au sol pourra être réalisé par le commissaire technique délégué au championnat.

Le montage d'un différentiel à glissement limité réglé suivant le document d'atelier du constructeur est autorisé sous condition que ce système existait durant la période en série ou en option courante sur le modèle concerné .

RT5-3 : Coupe ANTHO 505 :Si la boîte de vitesse et le pont doivent rester conforme au modèle d'origine .Un différentiel à glissement limité peut-être monté si la voiture n'en est pas équipé et doit être conforme à celui d'origine. Son taux de blocage est libre.

RT5-4 : GROUPE N : Aucune

RT6 : Suspension, éléments de liaison au sol :

RT6-1 :LeGroupe1

Pour tous les éléments de suspension et liaison au sol seuls la marque, le nombre de spires ou lames et le tarage des ressorts et amortisseurs sont libres sous réserve de correspondre à la forme, au nombre, au diamètre et au système de fonctionnement des éléments d'origine. La nature du matériau composant les différents éléments élastiques des points d'attache des organes de suspension peut être changée sous réserve que ces derniers se montent sans modification en lieu et place des éléments caoutchouc d'origine. L'utilisation de cales au niveau des ressorts de suspension permettant le réglage de la hauteur de caisse est autorisée.

RT6-2 Pro-série : idem RT2-1 excepté l'utilisation de barres stabilisatrices renforcées qui est interdite.

RT6-3 Coupe ANTHO 505 : Idem RT2 et RT1 excepté pour les ressorts et amortisseurs qui sont ceux fournis dans le kit commercialisé par l'organisateur.

RT6-4 GROUPE N : Idem RT2-2 excepté les ressorts qui doivent rester d'origine.

RT6-5 : Géométrie du train avant toutes catégories :

Afin d'adapter au mieux l'utilisation des pneus de route réglementaires aux conditions de piste et éviter une détérioration trop rapide il est permis d'adopter **par réglage uniquement** des éléments de suspension un carrossage négatif maximum sur le train avant pour toutes les voitures de deux degrés trente pour les le groupe1 et Pro-série ,trois degrés pour les 505 maximum sous condition de ne pas modifier la largeur des voies d'origine ou homologuée du véhicule de plus de 25 mm maximum (mesures prises véhicule en position de roulage avec une garde au sol en tout point minimum de 100 mm sur un sol plan). La mesure des voies s'effectuant au niveau du sol à la règle graduée en deux fois face pneumatique intérieure gauche extérieure droit puis intérieure droit extérieure gauche .La moyenne des 2 mesures étant retenue .Pour la mesure du carrossage à l'aide d'une jauge à niveau c'est la moyenne des mesures des 2 roues qui sera retenue. Cette mesure étant également applicable pour les trains arrière des autos à essieu arrière rigide.

RT6-6 : Garde au sol toutes catégories: Celle-ci ne pourra en tous points du véhicule être inférieure à 100 mm afin de permettre le passage d'une cale de hauteur équivalente. Une tolérance de 30 mm est admise au niveau du tuyau d'échappement pour les véhicules dont le positionnement d'origine est inférieur aux autres points de prises de mesure.

RT6-7 Toutes catégories : La pose de barres anti-rapprochement non réglable du train avant est autorisée

RT7 : Jantes et pneumatiques

RT7-1 Roues : Si pour les GROUPE1 la marque et la nature du matériau qui les compose est libre, la forme et le dessin des roues doit correspondre à celui de modèles existants pour ce type d'autos à l'époque considérée .Excepté pour les autos de la catégorie GROUPE1 qui bénéficieraient d'une extension d'homologation valable modifiant ces paramètres leurs dimensions seront identiques au modèle d'origine du véhicule et ne modifieront en rien la largeur des voies.

L'utilisation d'élargisseurs de voie est interdite sauf s'ils figurent sur la fiche d'homologation du véhicule pour LeGroupe1ou dans la liste des éléments du kit réglementaire pour les 505. Dans ce cas la largeur des voies s'en trouve élargie d'autant.

RT7-2 pneumatiques : Conformés à l'article 4-2-1 du règlement général .

RT8 : Système de freinage

Il doit être en tous points conforme au modèle d'origine ou homologué, seule la nature des matériaux de friction des garnitures et plaquette est libre .Le remplacement des durites d'origine par des modèles type aviation est **fortement recommandé**.

Pour les 505 de la coupe ANTHO sont autorisés la pose d'écopos figurant sur la liste des pièces optionnelles du kit et un limiteur de pression réglable.

L'adjonction d'un boyau souple visant à canaliser de l'air vers les systèmes de freinage est **autorisé dès l'instant où il ne modifie en rien** l'aspect extérieur de la voiture ni n'entraîne de modifications de carrosserie.

L'organisateur sur avis justifié du commissaire technique délégué se réservant le droit d'interdire le départ à des autos dont l'état du système de freinage présenterait des risques de dysfonctionnement.

RT9 : Carrosserie extérieure

RT9-1 Pro-série et Legroupe1 : En cas de détérioration irréparable durant la saison d'éléments de carrosserie ne faisant pas partie intégrante du châssis ou de la coque de la voiture il pourra être autorisé pour les autos de modèles très rares pour lesquels il est très difficile de se procurer des éléments de remplacement d'origine d'avoir recours à des éléments de substitution dans un autre matériau sous les conditions express que cela n'influe en rien sur les performances de l'auto et que le poids, la rigidité et l'aspect de la pièce de remplacement soient en tous points identiques à ceux d'origine .Dans tous les cas cette détérioration devra avoir été constatée par le commissaire technique délégué au trophée et le changement pour une pièce de substitution autorisée par l'organisateur suite à une demande argumentée et écrite du concurrent . Lors de l'épreuve suivante ce concurrent devra à l'occasion du contrôle technique le signaler au commissaire technique délégué au trophée.

RT10 : Habillage intérieur :

RT10-1 Pro-série ,groupe N et Legroupe1 : Tous les habillages intérieurs, moquette, tapis de sol, sièges, panneaux de portes, ciel de toit et banquette passagers doivent être conservés ;Le siège avant passager peut être remplacé par

un autre de type baquet auto standard ,celui conducteur par un baquet conforme au tableau sécurité FFSA circuit VHC.et, dans le cas où la banquette ou le dossier arrière gêne le montage de l'arceau ou/et des harnais de sécurité, leur remplacement par un panneau recouvert proprement de moquette de teinte identique ou noire. Le remplacement des vitrages par des éléments en plastique de toute nature est proscrit ; il est toutefois recommandé l'application d'un film plastique transparent et incolore sur les vitres en verre trempé.

RT10-2 Coupe Antho 505 : Tous les habillages intérieurs et sièges passagers peuvent être supprimés .Le capot avant et celui de malle arrière, ainsi que les vitres latérales et la lunette arrière seront remplacés par les éléments de substitution fournis dans le kit Coupe Antho 505.Le siège pilote sera remplacé par un siège baquet également fourni dans le kit et conforme au tableau sécurité FFSA sécurité circuit VHC .

RT11 Accessoires additionnels

Seul le montage d'appareil de mesure et de contrôle de fonctionnement des éléments du moteur est autorisé.

RT12 Système électrique

En tous points conforme à l'origine

RT13 Système d'éclairage

Conforme à l'origine

RT14 Circuit de carburant

Une pompe électrique peut être montée en remplacement de la pompe d'origine .Le réservoir d'essence doit être conforme à l'origine. Dans le cas où celui-ci, hormis en PRO-SERIE et en GROUPE N(ou il doit rester d'origine), viendrait à être remplacé, il ne pourrait l'être que par un réservoir de sécurité homologué FIA de contenance égale ou inférieure à celle du réservoir d'origine et se trouver à l'emplacement de ce dernier.

RT15 Sécurité

Conforme à l'article 4-2-2-4 du Règlement général du HTCC 2017

RT16: Tolérances

- Carrossage roues avant : Grpe1,Grpe N et Pro-série 2°30 (et 2° aux roues AR si essieu rigide), 505 :3°
- Voies : +ou - 25mm
- Alésage : + 0,6mm
- Poids de la voiture en fin de course : -0,5% du poids retenu tel que défini dans l'article RT13.
- Largeur des jantes :+0,5 pouces pour les voitures d'un poids supérieur à 1000Kgs équipées d'origine de jantes inférieures à 6 pouces sous réserve que cela ne modifie en rien la dimension des voies dans la limite de la tolérance.
- Outre ces spécificités la tolérance pour tout usinage mécanique excepté course et alésage est de +ou- 0,2% ;brut de fonderie + ou – 0,5%