



Belgian Rally Championship

Règlement Technique 2026

“Groupe GT”

A/ GENERALITES

Il appartient à l'équipage de faire la preuve de la conformité du véhicule. Pour le groupe GT les données techniques « constructeurs » ou toutes autres données officielles pourront être exploitées.

Le groupe GT est accessible aux voitures de "grand tourisme", véhicules ayant 2 places ou 2+2, une portière complète de chaque côté, non homologuées par la FIA en groupe A ou N, et dont l'habitabilité des passagers est définie suivant les normes prescrites par la Fédération Internationale de l'Automobile.

Le véhicule doit être un modèle existant, repris dans le catalogue du constructeur ou son représentant, à partir du 1/1/2004, ou une voiture GT avec une homologation nationale belge ou un passeport technique belge existant.

Les voitures doivent rester conformes à leur carnet jaune de pré-contrôle et à leur passeport technique national établi par le RACB Sport ou à leur fiche d'homologation nationale.

Un véhicule jugé trop dangereux de par sa puissance ou sa construction et/ou sa modification sera interdite d'inscription et de participation dans le cadre du groupe GT, et ce sans préavis.

Toute modification non explicitement autorisée par le présent règlement est interdite.

Toute modification autorisée ne peut entraîner une modification non autorisée.

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, seront interdites sans préavis par la Commission Technique du RACB Sport.

L'absence du carnet jaune, du passeport technique RACB ou de la fiche d'homologation FIA, pour le véhicule de compétition durant les vérifications techniques peut être sanctionnée par le refus de départ. La falsification intentionnelle du document sera, en outre, considérée comme fraude et passible d'une pénalité financière de € 150.

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.

B/ MODIFICATIONS & ADJONCTIONS AUTORISEES OU OBLIGATOIRES

Les articles 251, 252, 253 et 256 de l'Annexe J, en cours de validité, de la FIA restent d'application, mais les articles du présent règlement sont prépondérants.

Dans toute la voiture, 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 diamètre que la pièce d'origine et comportent toute sorte de blocage (rondelle, contre-écrou, etc.)

Les matériaux suivants sont interdits : magnésium, céramiques et titane (sauf si prévus d'origine).

Groupe GT :

Classe GTN :

Pour les véhicules de la classe GTN, toute modification non explicitement autorisée ou tout réglage non prévu par le constructeur ou le présent règlement est interdit. Les seuls travaux autorisés sont ceux nécessaires à l'entretien normal du véhicule ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident. Les limites des modifications et montages autorisés sont clairement spécifiés ci-après. En dehors de ces autorisations explicites, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine strictement identique à la pièce endommagée.

Classe RALLY GT :

Pour les véhicules de la classe RALLY GT, la fiche d'homologation nationale (RACB GTP ou RACB RALLY GT), les pièces d'origines et les quelques points du règlement ci-après relatifs au groupe RALLY GT sont d'application.

Pour tout véhicule du groupe GT, toute modification non explicitement autorisée par le présent règlement est interdite.

Une modification autorisée ne peut pas entraîner une modification non autorisée.

Les véhicules devront être strictement de série et identifiables par les données précisées par les articles de la fiche d'homologation ou le passeport technique RACB Sport, le manuel de réparation, etc....

C/ PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

ARTICLE C.1: DEFINITION – ELIGIBILITE

Voitures de Grand Tourisme devant être conformes aux spécifications d'origine constructeur.

Les véhicules admis sont des modèles deux roues motrices à moteur atmosphérique ou suralimenté.

Voitures de Grand Tourisme, homologuées ou non par la FIA, munies d'un PVA Européen.

Le véhicule doit être un modèle existant, repris dans le catalogue du constructeur ou son représentant, à partir de 1/1/2004 ou une voiture GT avec une homologation nationale belge ou un passeport technique belge existant

La classe GTN est ouverte aux véhicules équipés d'un moteur limité à 6 cylindres et/ou 330 ch (sur la fiche technique du constructeur).

Le véhicule ne peut pas être modifié par rapport à la spécification du modèle commercialisé mis à part les freins, les suspensions et les modifications nécessaires au montage des accessoires de sécurité, comme décrit dans le règlement ci-dessous.

La classe **RALLY GT** est entièrement sous le contrôle du RACB Sport, aussi bien le modèle que le type GT.

Les modifications supplémentaires à la transmission, aux freins et suspension par rapport aux véhicules de type GTN peuvent être autorisées mais un dossier complet et détaillé doit être transmis au RACB Sport et accepté par celui-ci.

Les véhicules sont pourvus d'une homologation nationale RACB Sport à laquelle ils doivent rester conformes.

ARTICLE C.2: CLASSE DE CYLINDREE

GTN 21 : Cylindrée inférieure ou égale à 2000 cm³

GTN 22 : Cylindrée supérieure à 2000 cm³ et inférieure ou égale à 3500 cm³

GTN 23 : Cylindrée supérieure à 3500 cm³

RALLY GT : Selon l'homologation nationale RACB Sport

ARTICLE C.3: POIDS

Les voitures du Groupe GTN ainsi que les voitures du Groupe RALLY GT sans poids minimum mentionné sur la fiche d'homologation sont soumises à l'échelle suivante de poids minimum en fonction de la cylindrée :

Jusqu'à		2000 cm ³ :	900 kg
De plus de	2000 cm ³	à 3500 cm ³ :	1100 kg
De plus de	3500 cm ³	:	1320 kg

Les voitures du Groupe RALLY GT avec poids minimum mentionné sur la fiche d'homologation sont soumises à ce poids minimum excepté mention différente ci-dessous :

Homologation	Modèle	Poids minimum
RACB B-2025-01	Porsche 992 RallyGT	1365 kg
RACB B-2026-01	Alpine GT+	1100 kg

Ces poids minimum sont les poids réels du véhicule (sans pilotes et leur équipement à bord), avec au maximum une roue de secours. Dans le cas où 2 roues de secours sont transportées dans le véhicule, la seconde roue devra être retirée avant la pesée.

A aucun moment de l'épreuve, une voiture ne devra peser moins que ce poids minimum.

En cas de litige sur la pesée, l'équipement complet du pilote et du copilote sera retiré, ceci inclut le casque et le système « Frontal Head Restraint », mais les écouteurs externes au casque pourront être laissés dans le véhicule.

En cas de doute, les Commissaires Techniques peuvent faire vidanger les réservoirs de liquides consommables pour vérifier le poids.

Le poids minimum de la voiture peut également être contrôlé avec l'équipage à bord (pilote et copilote + l'équipement complet du pilote et du copilote). Le poids minimum sera alors celui défini ci-dessus + 160 kg.

L'utilisation de lest est autorisée dans les conditions prévues par l'article 252-2.2 de l'Annexe J FIA « Prescriptions Générales » :

Il est permis d'ajuster 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, visibles et plombés par les Commissaires Techniques à la demande du participant avant le départ de l'épreuve.

ARTICLE C.4: PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

C.4.1 MOTEUR

GTN + RALLY GT :

En GTN, le moteur est limité à 6 cylindres et/ou 330 ch (sur la fiche technique du constructeur), et doit rester d'origine.

En GTN et **RALLY GT** un moteur suralimenté est autorisé.

C.4.1.1 Allumage

GTN :

Liberté pour la marque et le type des bougies, ainsi que pour les câbles H.T.

C.4.1.2 Refroidissement

GTN + RALLY GT :

Le thermostat, le bouchon de radiateur, la température et le système de commande du déclenchement du ventilateur sont libres.

On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur. Le nombre et le type des ventilateurs sont libre.

C.4.1.3 Filtre à air

GTN + RALLY GT :

Les cartouches de filtre à air de remplacement sont acceptées au même titre que celles d'origine.

C.4.1.4 Admission

RALLY GT:

Le collecteur d'admission doit rester conforme à la fiche d'homologation GTP/**RALLY GT** de la voiture. Seules les modifications destinées à installer une (des) bride(s) sont autorisées.

Toutes les voitures, dont la cylindrée du moteur atmosphérique est supérieure à 3000 cm³ ou dont la cylindrée corrigée du moteur suralimenté est supérieure à 2500 cm³ doivent comporter une ou plusieurs bride(s) **conformes aux requis suivants** :

Homologation	Modèle	Bride
RACB B-2025-01	Porsche 992 RallyGT	Type 2 – 59.7 mm (Ref. MT006555A)
RACB B-2026-01	Alpine GT+	GT+ – 37 mm

Autres voitures GTN et RALLY GT :

Moteur atmosphérique		
Cylindrée corrigée	1 bride Diamètre intérieur maximal	2 brides Diamètre intérieur maximal
3000 à 3800 cm ³	60 mm	42.4 mm
Plus de 3800 cm ³	59.7 mm	42.2 mm

Le diamètre intérieur maximal doit être maintenu sur une longueur minimum de 3 mm.
Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

La bride doit être montée directement sur le boîtier papillon (pour les moteurs atmosphériques) ou sur le carter de compresseur (moteur suralimenté). Elle ne peut comporter aucune pièce mobile.

La bride doit être constituée d'un seul matériau métallique et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, la bride et le boîtier papillon (ou le carter de compresseur pour les moteurs suralimentés).

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du boîtier papillon ou du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le boîtier papillon (ou carter compresseur) et ce, sans modifier ou influencer le conduit d'admission d'air du boîtier papillon (ou carter de compresseur).

Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

Le montage de la bride sur le boîtier papillon (ou carter de compresseur) doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du boîtier papillon (ou carter de compresseur), ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du boîtier papillon (ou compresseur).

Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Les brides doivent être munies d'un système permettant un plombage facile par les Commissaires Techniques et doivent être montées de façon à permettre une vérification facile.

Tout l'air d'admission nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer par la(les) bride(s) et l'étanchéité du système d'admission doit être parfaite en toutes circonstances.

L'obstruction de la (des) bride(s) doit entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

Le diamètre de bride peut être modifié à tout moment par le RACB Sport via additif au présent règlement ou via une note technique.

C.4.1.5 Echappement

GTN + RALLY GT :

Libre ou homologué après le(s) collecteur(s) jusqu'à son extrémité et doit comporter au moins un silencieux, et ne pas entraîner un dépassement des niveaux sonores de 105 dB (suivant la méthode de mesure FIA expliquée à l'article 5.3 de l'article 257A de l'Appendix J 2019).

Toutefois celui-ci devra rester dans le périmètre de la carrosserie.

C.4.2 TRANSMISSION

C.4.2.1 Embrayage

GTN :

Libre sauf pour les dimensions et le nombre de disques.

C.4.2.2 Rapport de démultiplication final

GTN :

Dans la mesure où les engrenages sont directement interchangeables avec ceux d'origine le rapport de démultiplication peut être modifié dans la limite de 20%. Un usinage local du carter de boîte de vitesse ou de pont directement en rapport avec l'installation des nouveaux engrenages, est permis sans ajout de matière ni de pièces. Les roulements doivent rester ceux d'origine.

C.4.2.3 Rapports optionnels

GTN :

Une série différente de rapports de boîte et/ou de démultiplication finale montée dans les carters d'origine pourront être homologués uniquement par le constructeur comme option variante (VO) de la fiche d'homologation.

Dans ce cas les nouveaux pignons utilisés pourront être du type « à crabots ».

Le nombre de rapports de boîte ne pourra pas être supérieur à celui d'origine.

La grille de sélection pourra être différente mais le remplacement d'une grille en H par une grille séquentielle est interdit, et la commande devra rester strictement mécanique à l'exclusion de tout servomécanisme.

C.4.3 SUSPENSION

GTN :

Les points de fixations et les éléments constitutifs de la suspension doivent rester d'origine, sauf homologués différemment ou autorisés ci-après.

C.4.3.1 Barres anti-rapprochement

GTN :

Des barres anti-rapprochement ou anti-écartement peuvent être seulement boulonnées sur les points d'attache de la suspension à la coque ou au châssis.

C.4.3.2 Butées, caoutchoucs

GTN :

Les caoutchoucs de butées, les ressorts caoutchouc additionnels, etc., qu'ils soient libres ou montés avec des pièces de suspension, doivent rester des pièces identiques, semblables à l'origine et ne peuvent pas être modifiées.

Les caoutchoucs de suspension, par exemple paliers de bras transversaux ou longitudinaux, caoutchoucs de stabilisateurs, etc., doivent rester des pièces identiques, semblables à l'origine. Dureté Shore : libre mais dans le même matériau.

C.4.3.3 Amortisseurs

GTN + RALLY GT :

Libres, pour autant que leur nombre, leur type (télescopique, à bras, etc.), leur principe de fonctionnement (hydraulique, à friction, mixte, etc.) et les points d'attache soient conservés.

C.4.3.4 Ressorts

GTN + RALLY GT :

Les ressorts sont libres à condition de garder le type (hélicoïdal, barre de torsion...) d'origine. Le nombre de ressorts d'origine par roue doit être conservé mais il est autorisé d'ajouter un ressort compensateur par roue s'il n'y en a pas d'origine. La hauteur de caisse peut être rendu réglable, uniquement au moyen d'un système mécanique (par exemple en créant un filetage entre la coupelle de ressort et son support)

C.4.4 ROUES ET PNEUMATIQUES

C.4.4.1 Roues

GTN :

Les dimensions maximales des jantes doivent être homologuées par le constructeur et reprise au PVA du véhicule. Il sera possible d'utiliser des roues de dimensions inférieures. Les 4 jantes d'un véhicule doivent toujours avoir les mêmes dimensions, sauf en cas d'homologation spécifique, et du respect des prescriptions de leur montage.

Les roues complètes devront se loger dans la carrosserie d'origine, c'est-à-dire que la partie supérieure de la roue complète, située verticalement au-dessus du centre du moyeu, doit être couverte par la carrosserie lorsque la mesure est effectuée verticalement.

Les fixations de roues par boulons peuvent être changées librement en fixations par goujons et écrous, à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées.

C.4.4.2 Pneumatiques

GTN + RALLY GT :

Les pneumatiques doivent être conformes à l'annexe V du règlement sportif en cours des rallyes régionaux de la FIA (Voir liste FIA des pneus asphalte éligible en rallye).

Les pneus pluie circuit homologués FIA et disposant d'un code-barres FIA sont autorisés.

Le retailage manuel ou la modification de la sculpture spécifiée sont autorisés aux conditions suivantes :

- Uniquement autorisé pour les voitures deux roues motrices
- Uniquement autorisé sur les pneumatiques conformes à l'Annexe V du règlement sportif en cours des rallyes régionaux de la FIA
- Le retailage manuel doit être conforme aux schémas déposés par le fabricant du pneumatique auprès du RACB. Les schémas devront être déposés au RACB 48h avant le contrôle technique du rallye.

- Pendant le rallye, le retailage pourra se faire uniquement dans le parc d'assistance.

À tout moment du rallye, la profondeur des sculptures ne doit pas être inférieure à 1,6 mm et ceci sur au moins 3/4 de la bande de roulement.

L'utilisation de tout dispositif permettant au pneumatique de conserver ses performances avec une pression interne égale ou inférieure à la pression atmosphérique est interdite. L'intérieur du pneumatique (espace compris entre la jante et la partie interne du pneumatique) ne doit être rempli que par de l'air.

C.4.4.3 Roue de secours

GTN + RALLY GT :

Une roue de secours est obligatoire.

Une deuxième roue de secours est autorisée.

La ou les roues de secours pourront être déplacées à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixées et de ne pas être installées dans l'espace réservé aux occupants.

C.4.5 SYSTEME DE FREINAGE

C.4.5.1 Garnitures de freinage

GTN + RALLY GT :

Le matériau et le mode de fixation (riveté ou collé) sont libres à condition que les dimensions des garnitures soient conservées.

Il est autorisé de changer les tuyauteries hydrauliques pour des canalisations de qualité aéronautique, pour les tuyauteries hydrauliques souples leur remplacement par une qualité aéronautique est obligatoire.

C.4.5.2 Servofreins, régulateurs de force de freinage, dispositifs antiblocage

GTN :

Un régulateur de force de frein entre le circuit avant et arrière est autorisé.

Le dispositif antiblocage, peut être déconnecté.

C.4.5.3 Disques de freins

GTN :

Les disques de freins en carbone sont interdits.

Les disques de freins sont libres sauf en dimensions.

C.4.5.4 Frein à main

GTN + RALLY GT :

Le système de blocage du frein à main mécanique doit être rendu inopérant.

Le frein à main mécanique peut être remplacé par un système hydraulique actionnant les roues arrière.

C.4.6 DIRECTION

GTN + RALLY GT :

Le système antivol doit être enlevé obligatoirement.

C.4.7 CARROSSERIE – CHASSIS

GTN :

Le profil de la voiture en vue latérale doit être maintenu, les dispositifs aérodynamiques qui ne sont pas repris dans le catalogue constructeur sont interdits.

Les véhicules à carrosserie (toit) transformable sont interdits.

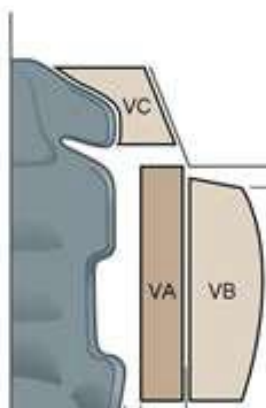
Les véhicules au châssis tubulaire sont interdits.

C.4.7.1 Habitacle

GTN + RALLY GT :

- Les garnitures intérieures (ciel de toit, tapis, siège passager, sièges arrière, console centrale, ...) peuvent être enlevées.
- Le tableau de bord d'origine doit être conservé. Des instruments de mesure, compteurs, etc., peuvent être ajoutés, avec des fonctions éventuellement différentes.
- Des découpes dans le tableau de bord sont autorisées afin de permettre le montage de la cage de sécurité.
- Pour les voitures disposant de portières en composite : le volume allant de l'intérieur des portières jusqu'à la face intérieure de l'arceau (VA & VB) doit être rempli de mousse de protection pour le choc latéral conforme à la Liste Technique N° 58 de la FIA. Une protection superficielle en tissu ignifugeant (MI) du volume VA est autorisée. Si la protection est collée sur le volume VA, le process de collage doit avoir été validé par le fabricant du matériau référencé sur la Liste Technique n°58.

Lorsque des sièges conformes à la norme FIA 8855-2021 ou à la norme FIA 8862-2009 sont utilisés, le volume Vc (volume défini par la surface du support latéral de tête du siège, projetée vers l'extérieur suivant une direction transversale vers le vitrage latéral ou le montant B) doit également être rempli par de la mousse spécifiée par la FIA (Liste Technique n°58). Le volume de mousse Vc doit être fixé sur le support latéral de tête du siège uniquement à l'aide de Velcro.



C.4.8 SYSTEME ELECTRIQUE

C.4.8.1 Relais - Fusibles

GTN + RALLY GT :

Il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles aux circuits électriques, d'allonger ou d'ajouter des câbles électriques.

Les câbles électriques et leurs gaines sont libres.

C.4.8.2 Batterie

GTN + RALLY GT :

Une seule batterie est autorisée.

La marque et la capacité de la batterie est libre. La tension et l'emplacement de la batterie doivent être conservés.

C.4.8.3 Eclairage – Signalisation

GTN + RALLY GT :

Les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes au code de la route. Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal, doivent être ceux prévus par le constructeur et doivent rester conformes quant à leur fonctionnement, à ce qu'a prévu le constructeur pour le modèle considéré.

PHARES AVANT SUPPLEMENTAIRES :

Six phares supplémentaires maximum sont autorisés à condition que tous les phares avant équipant la voiture n'excède pas le nombre de huit au total (non compris les feux de position).

Phares supplémentaires :

- Ils ne peuvent pas être montés par encastrement.
- Ils ne peuvent pas être utilisés en dehors des épreuves spéciales.
- Vus de l'avant, ils doivent être situés complètement en dessous du bord inférieur du parebrise.
- Ils doivent être montés de façon symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture
- Les carénages et supports ne doivent pas engendrer d'effet aérodynamique.
- Les phares supplémentaires ne doivent pas présenter d'arêtes vives ou autre danger (à l'appréciation des commissaires).
- Les phares supplémentaires ne doivent pas être inclus dans la mesure de la longueur hors-tout et du porte-à-faux avant.

~~Le nombre de phares et de feux divers extérieurs doit toujours être pair.~~

~~Les paires de phares doivent toujours être symétriques par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.~~

Les phares supplémentaires peuvent être équipées d'ampoule au Xenon.

Les phares supplémentaires à LED sont autorisés à condition que :

- Ils soient autorisés par le code de la route en vigueur en Belgique
- Le label « E » officiel soit poinçonné sur le phare (pas d'étiquette)
- Chaque phare sera comptabilisé comme une seule pièce indépendamment du nombre de LED qu'il contient.
- Il revient au concurrent la tâche d'établir l'homologation européenne.

Les phares avant additionnels devront être montés pour le passage au contrôle technique de l'épreuve.

D/ PRESCRIPTIONS DE SECURITE

ARTICLE D.1. SECURITE DES PILOTES

D.1.1 Casques

Les casques doivent répondre à l'une des normes FIA en cours de validité reprises dans la Liste Technique FIA N°25. Ils doivent être utilisés conformément aux conditions listées dans l'Annexe L – Chapitre III, Article 1.3 à 1.7 du Code Sportif International FIA en vigueur.

D.1.2. 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 (avec hologramme, sauf les chaussettes) ou FIA 8856-2018 en cours de validité (Liste Technique FIA N° 27 et 74). Ils doivent être utilisés conformément aux conditions listées dans l'Annexe L – Chapitre III, Article 2 du Code Sportif International FIA en vigueur.

D.1.3. Dispositif de retenue de la tête (FHR)

Hans ou Hybrid :

Les informations concernant les dispositifs de retenue de la tête sont à consulter dans la Liste Technique FIA N° 29 et 36.

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

- 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 ou FIA 8858-2010**.

Les conditions d'utilisation complètes indiquées dans l'Annexe L Chapitre III-**Article 3** de la FIA en cours de validité doivent être respectées.

Toutes les Listes Techniques FIA à jour peuvent être consultées sur le site internet FIA en utilisant le lien suivant : <https://www.fia.com/regulation/category/761>

ARTICLE D.2. SECURITE EMBARQUEE

D.2.1. Armature de sécurité (arceau)

Le montage d'une armature de sécurité conforme à l'Article 253-8 de l'Annexe J de la FIA est obligatoire.

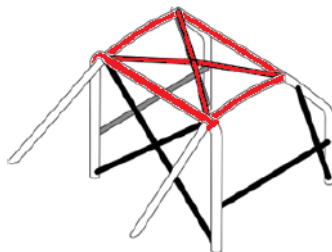
Les armatures de sécurité doivent être conçues et réalisées de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la coque de se déformer.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité sont une construction conçue pour s'adapter au véhicule, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque. Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer des fluides.

Une armature de sécurité ne peut avoir d'autres fonctions que sa fonction d'origine et être conforme à l'article 253.8 de l'Annexe J de la FIA.

La réglementation "armature de sécurité" est disponible sur simple demande au RACB Sport ou par le biais du site : www.fia.com

Tous les tubes et renforts de toit (en rouge sur le dessin 253-68) doivent être équipés de garnitures conformes à la norme **FIA 8857-2001 type A** (voir Liste Technique FIA N° 23). Chaque garniture doit être fixée de façon telle qu'elle ne soit pas mobile par rapport au tube.



Dessin 253-68

D.2.2. Siège

L'installation et l'utilisation de sièges, supports de sièges et ancrages pour supports de sièges conformes à l'Article 253-16 de l'Annexe J de la FIA est obligatoire.

Le siège doit être obligatoirement un siège de type baquet de compétition homologué FIA en cours de validité (**Norme FIA 8855-1999 ou FIA 8862-2009 ou FIA 8855-2021**) et ne peut pas être modifié.

La date de fin de validité du siège est inscrite sur son étiquette FIA d'identification, qui doit rester lisible à tout moment.

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).

- Sièges conformes à la norme FIA 8855-1999 :
Le siège doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant du siège et à la Liste Technique n°12.
En cas d'utilisation d'un coussin entre le siège homologué et l'occupant, ce coussin doit être d'une épaisseur maximale de 50 mm.
A partir du 01.01.2029, les sièges conformes à la norme 8855-1999 seront interdits.
- Sièges conformes à la norme FIA 8855-2021 ou 8862-2009
Le siège doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant du siège et à la Liste Technique n°91 (resp. 40).
L'utilisation des supports homologués avec le siège conformément à la Liste Technique n°91 (resp. 40) est obligatoire.
L'utilisation d'une seule entretoise solide, en acier ou alliage d'aluminium, de maximum 20 mm d'épaisseur, est autorisée à chaque point de contact individuel entre les points d'ancrages des supports de siège et les supports de siège.
La position d'assise doit respecter l'Article 253-16.1.1 de l'Annexe J de la FIA.

Le montage du siège sur les supports doit être effectué à l'aide d'au moins quatre (4) boulons M8 d'une qualité minimum de 10.9.

Les supports de siège doivent être fixés soit :

- Sur les ancrages pour fixation de sièges utilisés sur la voiture d'origine.
- Directement sur la coque/châssis conformément au dessin 253-65 et préconisations de l'Article 253-16.2 de l'Annexe J de la FIA.
- Sur des ancrages pour fixation de sièges conformes au Dessin 253-65B et préconisations de l'Article 253-16.2 de l'Annexe J de la FIA.
- Sur les ancrages pour fixation de sièges homologués par le constructeur en Variante Option (dans ce cas les ancrages d'origine peuvent être supprimés).

L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm pour l'acier de 5 mm pour les matériaux en alliage léger (sauf indication contraire sur les dessins).

La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm.

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

Les Listes Techniques FIA N° 12, 40 et 91 sont disponibles sur le site de la FIA :

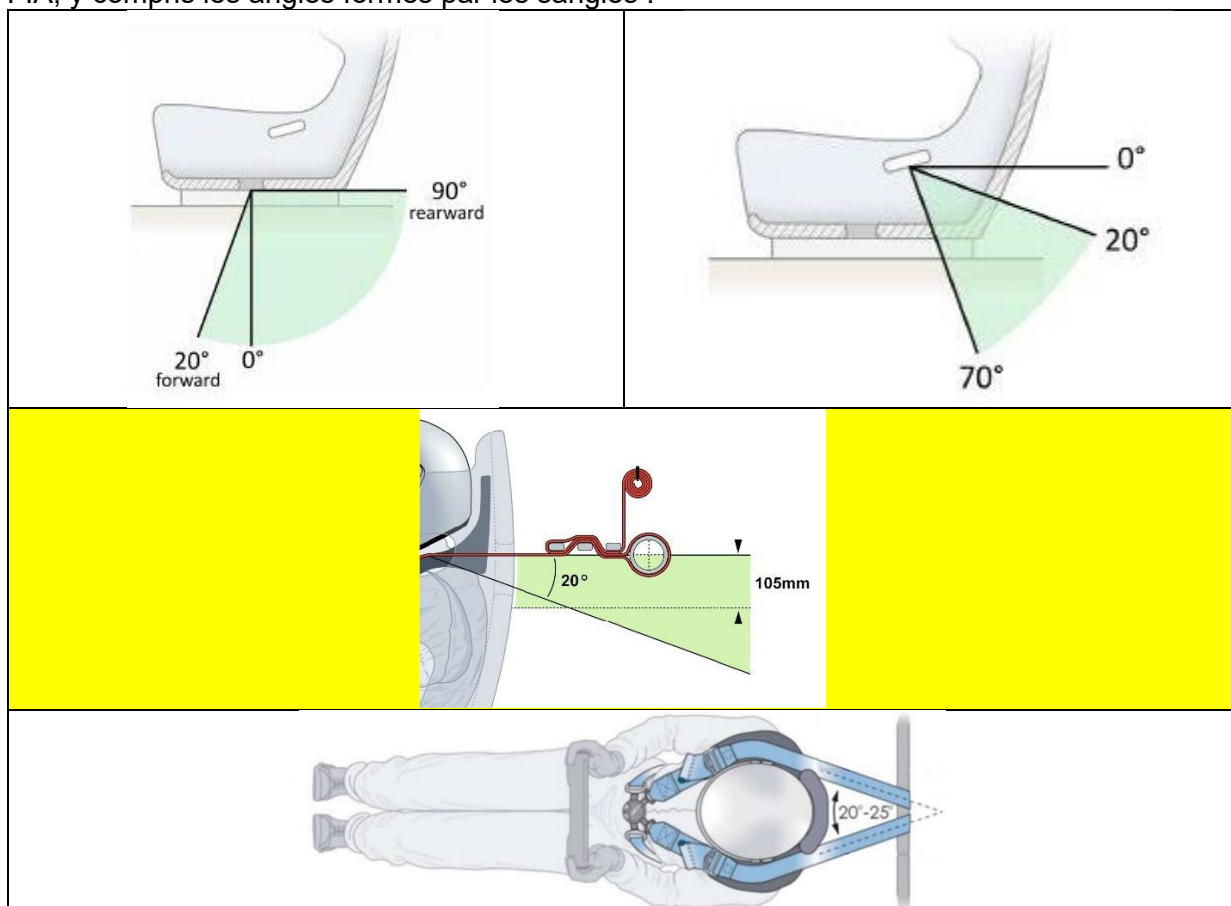
www.fia.com/regulation/category/761.

D.2.3. Harnais

L'installation et l'utilisation de harnais conformes à l'Article 253-6 de l'Annexe J de la FIA est obligatoire.

Les harnais de sécurité 6 points homologués **FIA 8853-2016** (Liste Technique FIA N°57) et en accord avec l'article 253-6 de l'Annexe J sont obligatoires et ne peuvent dépasser la date de validité.

Les harnais doivent respecter les conditions d'installation de l'Article 253-6.2 de l'Annexe J de la FIA, y compris les angles formés par les sangles :



La Liste Technique N°57 des harnais homologués est disponible sur le site de la FIA :

www.fia.com/regulation/category/761.

De plus deux coupe-ceintures doivent être en permanence à bord de la voiture. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote et le co-pilote installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés.

D.2.4. Extincteur

L'installation d'un extincteur manuel et d'un système d'extinction conformes à l'Article 253-7 de l'Annexe J de la FIA est obligatoire.

Chaque véhicule doit être équipé d'un système extincteur automatique homologué FIA avec une quantité minimale d'agent extincteur de 3 kg (**Liste Technique FIA N°16 et N°52**) et un ou deux extincteurs manuels (avec une quantité minimale totale d'agent extincteur de 2 kg), dont les spécifications sont en accord avec l'article 253-7 de l'Annexe J FIA.

Les Listes Techniques des extincteurs automatiques (LT FIA N°16 et 52) sont disponibles sur le site de la FIA : www.fia.com/regulation/category/761

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité
- type de produit
- poids ou volume
- 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, ou ne peut dépasser la date de fin validité.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate.

La bonbonne de l'extincteur automatique homologué FIA doit être fixée par un minimum de 2 sangles métalliques verrouillées par vissage et le système de fixation doit être capable de résister à une décélération de 25 G.

Pour les bonbonnes des extincteurs manuels, ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 G. Seules les fermetures métalliques à dégagement rapide, et avec minimum deux sangles métalliques, seront acceptées.

Le pilote et copilote assis dans son siège et sanglé doit pouvoir actionner l'extincteur automatique. Des arrêtoirs anti-torpille sont obligatoires pour chaque extincteur.

D.2.5. Coupe-circuit

L'installation d'un coupe-circuit conforme à l'Article 253-13 de l'Annexe J de la FIA est obligatoire.

Le coupe-circuit doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur.

Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule. En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas du montant du pare-brise côté pilote. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

D.2.6. Vitrage

Le pare-brise du véhicule doit être en verre feuilleté sauf si homologué différemment par le RACB. Si le pare-brise n'est pas en verre, il doit être possible de démonter les vitres des portes avant ou les portes avant depuis l'habitacle sans l'aide d'outils.

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

Les fenêtres latérales et la lunette arrière peuvent être remplacées par un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur (type Lexan 400 est recommandé).

D.2.7. Réservoir de carburant

Un réservoir type FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999 répondant aux spécifications FIA art. 253-14 est obligatoire.

- Ce réservoir sera muni d'un code imprimé reprenant le nom du fabricant, ainsi que les spécifications selon lesquelles le réservoir a été construit et la date de fabrication.
- Ce code imprimé doit pouvoir être vérifié facilement.
- La durée d'utilisation maximale des réservoirs souples sera limitée à un maximum de 5 ans après la date de fabrication, sauf pour les outres qui ont été inspectées et certifiées de nouveau par le fabricant et ce pour une durée supplémentaire de 2 ans au maximum. Les autres réservoirs homologués FIA ne peuvent dépasser la date de fin de validité.

Le réservoir doit être placé à l'emplacement d'origine.

La capacité du réservoir est limitée à celle d'origine.

L'indication du niveau de carburant peut se faire que par un indicateur interne. Un système d'indication externe par tuyau ou tube transparent est interdit.

Quand la(les) pompe(s) à carburant se trouve(nt) dans le compartiment à bagages, elle(s) doit/doivent être séparée(s) du compartiment des occupants par une cloison pare-feu étanche aux liquides, flammes et gaz.

D.2.8. Anneau de remorquage

Les anneaux de remorquage avant et arrière sont obligatoires et doivent :

- Être rigides, en acier, sans possibilité de rupture et d'épaisseur de 5mm.
- Arrondis de façon qu'ils ne coupent pas ou ne détériorent pas les sangles utilisées par les commissaires.
- Être solidement fixés au châssis/structure.
- Se trouver dans le contour de la carrosserie vue de dessus.
- Être facilement identifiables et peints en jaune, orange ou rouge.
- Permettre de tirer un véhicule.

L'endroit exact des anneaux de remorquage doit être clairement signalé par une flèche de couleur contrastée.

E/ APPROBATION

Règlement approuvé par RACB Sport le 26/01/2026
Numéro visa : T01-BRCGT/B26