



Belgian Rally Championship

Règlement Technique 2026

“Groupe E”

A/ GENERALITES

Il appartient à l'équipage de faire la preuve de la conformité du véhicule. Pour le groupe E, la fiche d'homologation doit accompagner le véhicule.

Les voitures doivent rester conformes à leur carnet jaune de pré-contrôle.

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 ou de la fiche d'homologation 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

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 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).

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.

C/ PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

ARTICLE C.1: DEFINITION – ELIGIBILITE

- Véhicules plus homologués à partir de **2001** et dont l'homologation FIA en groupe A ou groupe N est périmée.
- Les véhicules avec une homologation WR sont interdits en Groupe E

On entend par véhicules plus homologués : les véhicules plus repris dans la liste des véhicules homologués ni dans la liste « des véhicules plus homologués depuis moins de huit (8) ans ».

Ces véhicules peuvent changer de configuration, soit A ou N, mais devront respecter outre leur fiche d'homologation également la réglementation technique FIA du groupe retenu et ce, de la dernière année de la période d'homologation.

Les moteurs suralimentés seront munis d'une bride plombée à l'admission d'air de maximum 34 mm de diamètre, et leur cylindrée sera corrigée d'un coefficient de 1,7 (essence) et de 1,5 (diesel).

ARTICLE C.2: CLASSE DE CYLINDREE

E 9 : Cylindrée inférieure ou égale à 1400 cm³

E10 : Cylindrée supérieure à 1400 cm³ et inférieure ou égale à 1600 cm³

E11 : Cylindrée supérieure à 1600 cm³ et inférieure ou égale à 2000 cm³

E12 : Cylindrée supérieure à 2000 cm³

En cas de suralimentation, la cylindrée nominale est affectée du coefficient 1.7 pour les moteurs à essence et du coefficient 1.5 pour les moteurs diesel, et la voiture doit être reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.

ARTICLE C.3: POIDS

Les voitures sont soumises à l'échelle suivante de poids minimum en fonction de la cylindrée corrigée (échelle définie au groupe A Annexe J FIA) :

Jusqu'à		1400 cm ³ :	840 kg
De plus de	1401 cm ³	à 1600 cm ³ :	920 kg
De plus de	1601 cm ³	à 2000 cm ³ :	1000 kg
De plus de	2001 cm ³	à 2500 cm ³ :	1080 kg
De plus de	2501 cm ³	à 3000 cm ³ :	1150 kg
De plus de	3001 cm ³	à 3500 cm ³ :	1230 kg

Pour les voitures quatre roues motrices avec soit un moteur atmosphérique d'une cylindrée entre 1600 et 3000 cm³, soit un moteur turbocompressé de cylindrée corrigée inférieure ou égale à 3500 cm³, le poids minimum est fixé à 1230 kg.

C'est le poids réel du véhicule (sans personnes ou bagages 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.

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

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.

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, fixés au moyen d'outils, facile 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. L'ajout de lest est interdit sur les voitures homologuées en Gr. N (homologation périmée).

ARTICLE C.4 : SYSTEME ELECTRIQUE

C.4.1 Eclairage

6 phares supplémentaires maximum sont autorisés à condition que le nombre total de tous les phares équipant la voiture n'excède pas 8 (non compris les lanternes ou feux de position).

~~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.~~

~~Ils ne pourront pas être montés par encastrement.~~

Si les feux antibrouillards de série sont conservés, ils seront comptabilisés comme des phares additionnels.

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.

Les phares supplémentaires à LED sont autorisés à condition que :

- Ils soient autorisés par le code de la route en Belgique
- Un marquage « E » officiel soit présent sur le phare (pas juste une étiquette en papier)
- 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.

ARTICLE C.5 : PNEUMATIQUES

Les pneumatiques doivent avoir une homologation routière (marquage E ou DOT) ou 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).

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 (Voir liste FIA des pneus asphalte éligible en rallye).

- Le retailage manuel doit être conforme aux schémas déposés par le manufacturier 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.

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.

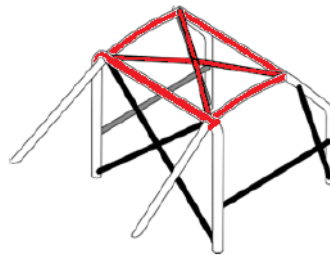
Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité sont une construction conçue pour s'adapter au véhicule, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque. Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer des fluides.

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.

Les sièges pilote et copilote doivent être obligatoirement des sièges 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 peuvent pas être modifiés.

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 01.01.2027, 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 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.

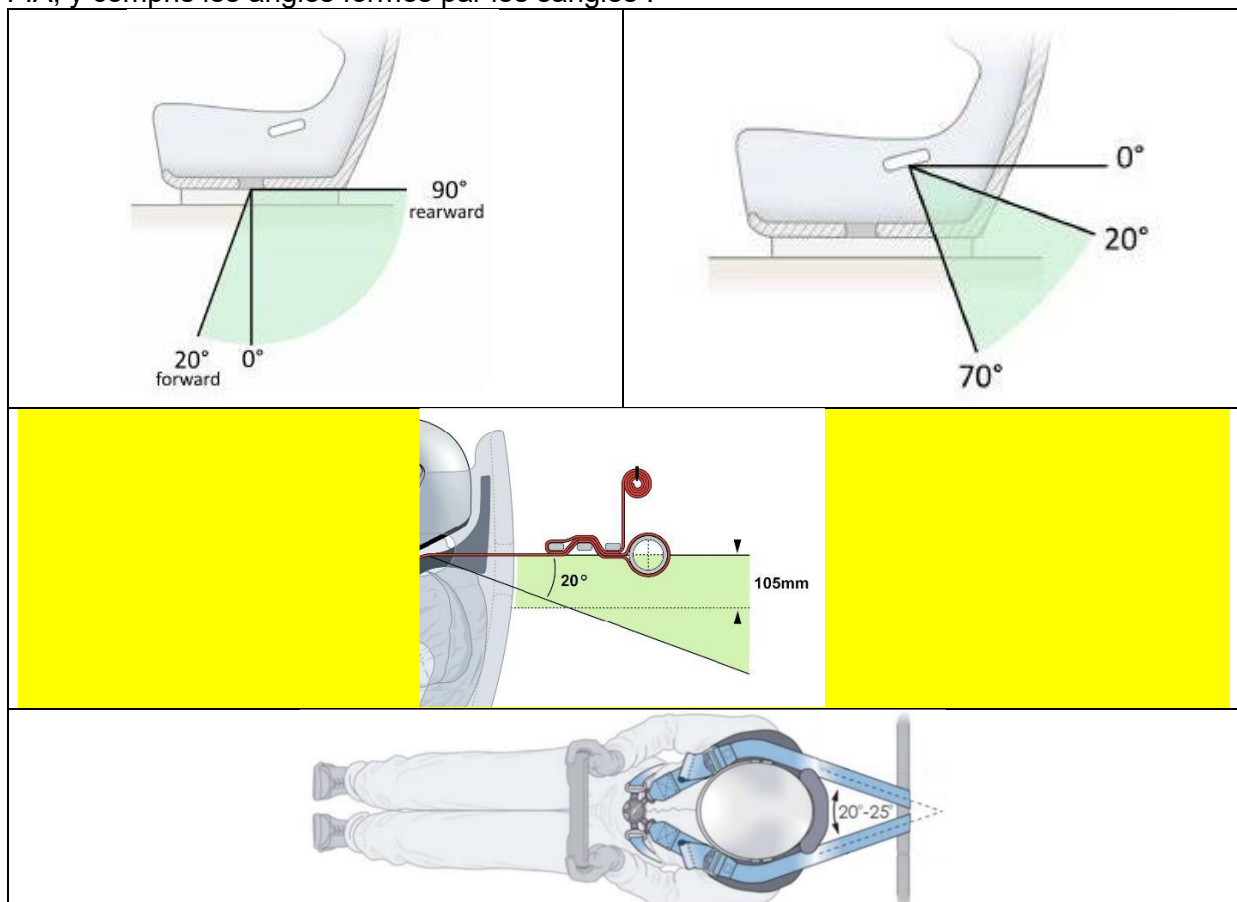
Les Listes Techniques FIA N° 12, 40 et 91 sont disponibles sur le site de la FIA : www.fia.com/regulation/category/761.

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.

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

Le réservoir d'origine peut être employé.

Le réservoir de carburant d'origine peut être uniquement remplacé par un réservoir homologué FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999 répondant aux spécifications FIA art.253-14.

- 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 autres 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 dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

Le déplacement du réservoir ne peut donner lieu à d'autres modifications, allègements ou renforts que ceux prévus par l'article 255-5.7.1 de l'Annexe J de la FIA en cours de validité, mais l'ouverture laissée par la suppression du réservoir d'origine peut être obturée par un panneau.

Le réservoir de carburant doit être fixé de manière permanente à l'aide de matériaux métalliques.

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 27/01/2026
Numéro visa : T01-BRCE/B26