

Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme de type GT4 – 2026



(CF RACB SPORT T02-GT4ES/B26)

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1.1 Carrosserie

Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air extérieurs, à l'exception des parties incontestablement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et du train roulant.

Toute prise d'air sera considérée comme faisant partie de la carrosserie.

1.2 D'origine

Tel que monté sur la voiture de série approuvée par SRO Motorsports Group et conforme à sa Fiche Technique.

1.3 Epreuve

Une épreuve est constituée par les essais officiels et par la/les course(s).

1.4 Poids

Le poids de la voiture sans le pilote à tout moment de l'épreuve et son lest éventuel.

1.5 Poids de course

Le poids de la voiture en état de marche, le pilote étant à bord et la quantité de carburant se trouvant dans leur réservoir.

1.6 Roue

Roue : Voile et jante.

Roue complète : Voile, jante et pneumatique.

1.7 Habitacle

Voiture fermée : Volume intérieur de la structure principale réservé aux occupants.

Il est délimité par le pavillon, le plancher, les portes, les parties latérales, les parties vitrées et les cloisons avant et arrière.

Voiture ouverte : Vue en plan, l'ouverture de l'habitacle doit être symétrique et rien ne doit la recouvrir sauf une capote ou un hard-top.

1.8 Suralimentation

Augmentation de la pression de la charge du mélange air carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et / ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation.

1.9 Boîte de vitesses semi-automatique

Boîte qui, lorsque le pilote décide un changement de vitesse, prend momentanément le contrôle d'au moins un de ces éléments : moteur, embrayage, sélecteur de vitesses, afin de permettre l'engagement de la vitesse.

1.10 Emplacement

Un emplacement est défini par rapport : à l'axe central, au centre des essieux (milieu de l'empattement sur l'axe central), au cockpit, au compartiment à bagages, au compartiment moteur, de la voiture d'origine.

L'emplacement dans le compartiment moteur est un lieu défini relativement au carter de vilebrequin et à la (aux) culasse(s).

1.11 Position

Lieu défini par des dimensions à partir des données du véhicule d'origine. Exemple : centre des essieux, axe central de la voiture.

1.12 Orientation

L'orientation est la relation de l'élément par rapport à l'axe longitudinal et transversal du véhicule. Si un élément est tourné de 180°, ceci est considéré comme un changement d'orientation.

1.13 Télémétrie

Transmission de données entre une voiture en mouvement et toute personne liée à l'engagement de cette voiture.

1.14 Fiche Technique

Tout modèle de voiture approuvé par SRO Motorsports Group fait l'objet d'une fiche descriptive dite "Fiche Technique" publiée par le RACB, sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier le dit modèle.

La présentation des fiches aux vérifications techniques et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.

La fiche présentée doit impérativement être imprimée sur papier estampillé / filigrané RACB et signée par le Bureau GT4 de SRO et être accompagné par le certificat du Département Technique de SRO qui mentionne le numéro de châssis et le nom du propriétaire de la voiture

Si la date de validité d'une Fiche Technique se situe en cours d'épreuve, cette fiche sera valable pour cette épreuve pendant toute sa durée.

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa Fiche Technique laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique, disponible chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès du Bureau GT4 de SRO.

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

2.1 Rôle de SRO

La réglementation technique suivante, relative aux Voitures de Grand Tourisme de type GT4, est émise par SRO Motorsports Group.

2.2 Type de véhicules admissibles

Les véhicules seront admissibles dans la classe Grand Tourisme de type GT4.

Pour être admissible dans la classe Grand Tourisme de type GT4, la voiture doit être approuvée par SRO Motorsports Group et homologuée par le RACB en GT4.

2.3 Voitures admissibles

La liste des voitures approuvées sera publiée par SRO Motorsports Group.

2.4 Modifications du règlement et de l'admissibilité

RACB publiera tout changement apporté à la présente réglementation. Tous ces changements entreront en vigueur après leur publication.

Les changements effectués pour raisons de sécurité pourront être effectués sans préavis.

2.5 Conformité au règlement

La voiture engagée par un concurrent doit être strictement conforme à sa Fiche Technique, au charte BOP officiel établi pour la compétition ainsi qu'à toute notification supplémentaire du Bureau GT4 de SRO.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec ce règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve.

Une voiture dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les Commissaires Sportifs.

2.6 Mesures

Toutes les mesures doivent être effectuées lorsque la voiture est immobilisée sur une surface plane horizontale ou selon le Règlement Sportif ou règlement particulier de la Série concernée.

Avant le début d'une Epreuve, les commissaires techniques détermineront l'emplacement du contrôle de hauteur de caisse et du poids. Il appartient au concurrent de s'informer du lieu de cet emplacement.

Le concurrent aura la possibilité, dans les créneaux horaires définis par les organisateurs, de s'assurer de la conformité de sa voiture en utilisant les moyens de contrôle officiels, à l'emplacement du contrôle officiel.

2.7 Matériaux

L'utilisation de titane est interdite sauf si la pièce d'origine en contient et sauf autorisation explicite par le présent règlement.

L'utilisation de matériau dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm^3 est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

Cette restriction ne concerne pas les pièces homologuées sur le modèle de série.

L'emploi de tôle en alliage de magnésium d'une épaisseur inférieure à 3 mm est interdit.

2.8 Acquisition de données

La voiture doit être équipée d'un système d'acquisition de données SRO. SRO Motorsports Group peut demander d'ajouter des capteurs supplémentaires pour acquérir d'autres données.

Les données ainsi recueillies doivent être tenues à la disposition du Bureau GT4 de SRO, utilisées pour vérifications techniques et aux organisateurs de la série GT4 pour des questions de conduite pendant les épreuves et les essais.

Le concurrent est responsable du bon fonctionnement du système.

Le délégué Technique peut être assisté de techniciens spécialisés dans les systèmes électroniques pour veiller au bon fonctionnement et à la conformité des relevés du système d'acquisition de données de SRO ainsi qu'à la conformité des différents systèmes qui équipent la voiture.

Ils peuvent à tout moment enlever, échanger ou contrôler les différents composants électroniques d'une voiture et rédiger un rapport à l'attention du Délégué Technique sur leurs investigations et ils se réservent le droit de garder les composants qu'ils ont enlevés pour une analyse ultérieure.

Aucune réclamation ne sera acceptée concernant ces contrôles et composants enlevés. Si un cas de non-conformité est constaté (que ce soit durant ou après l'Epreuve), les procédures habituelles s'appliqueront (un rapport sera rédigé par le Délégué Technique avec l'approbation du Commissaire Technique en Chef et transmis au Collège des Commissaires Sportifs pour décision).

Le système d'acquisition de données approuvé par SRO doit fonctionner pendant tout l'Epreuve, y compris pendant tous les essais, et des contrôles pourront être réalisés à tout moment. Les concurrents ne peuvent quitter l'Epreuve avant le téléchargement des données contenues dans leurs systèmes d'acquisition, à moins que les Commissaires Sportifs n'aient consenti à leur départ.

2.9 Télémétrie

L'emploi de la télémétrie est interdit.

ARTICLE 3 : CARROSSERIE

3.1 Carrosserie

Toutes les dimensions et la forme de la carrosserie doivent se conformer à celles d'origine, tel que homologués par le Constructeur. Tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

Les porte-à-faux avant et arrière doivent se conformer à ceux d'origine.

Le matériau utilisé pour les capots de coffre et de compartiment moteur, les pare-chocs, les portières et les ailes doit rester d'origine ou comme décrit dans la Fiche Technique de la voiture. Lorsqu'un élément est remplacé, il devra être fixé d'une manière au moins aussi solide que par la méthode d'origine.

Le masquage des entrées d'air est autorisé. Les obturateurs doivent être solidement fixés et ne doivent ni dépasser de la surface de la carrosserie ni modifier les pièces homologuées (ruban adhésive autorisé).

3.1.1) Capots de coffre et de moteur

Ils doivent comporter au minimum deux fixations de sécurité clairement indiquées par des flèches rouges (ou de couleur contrastée). Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans utiliser d'outils. Une dérogation peut être accordée par le Département Technique SRO pour des constructions spéciales. Ces constructions doivent être décrites dans la fiche d'homologation.

3.1.2) Tous les joints entre les éléments de carrosserie dans le voisinage des conduites de ravitaillement seront conçus de manière à éviter toute fuite de carburant à l'intérieur du compartiment moteur et de l'habitacle lors des ravitaillements.

3.2 Pare-brise et fenêtres

Il est permis d'ajouter un maximum de 4 films translucides sur la face extérieure du pare-brise afin de le protéger.

Des attaches supplémentaires peuvent être utilisées pour la fixation du pare-brise.

Les fenêtres latérales et arrière peuvent être remplacées par du poly-carbonate.

Sur les vitres latérales en verre, un film de sécurité incolore et translucide (tel que SL Lumar Safety Film/D1570) de 0.1 mm au maximum doit être fixé obligatoirement sur la face intérieure afin de garantir une protection efficace en cas d'éclatement.

Ventilation de l'habitacle :

Afin d'extraire l'air de l'habitacle, la vitre arrière peut comporter un maximum de 5 trous circulaires de diamètre maximum 50 mm chacun.

Une découpe d'une surface maximale de 25 cm² est autorisée dans chaque rétroviseur.

Une écope peut être installée sur chaque vitre de porte si elle respecte les points suivants :

- elle ne doit pas dépasser du périmètre de la vitre, avoir une hauteur maximum de 150 mm et ne doit pas faire saillie de plus de 50 mm par rapport à la surface de la vitre.
- elle doit être réalisée dans le même matériau que la vitre ou en poly-carbonate translucide si celle-ci est en verre, et doit pouvoir être obturée par un volet réalisé dans le même matériau.

- elle ne doit pas perturber la rétro vision du pilote.

Des canalisations d'air alimentées par les éopies sont autorisées à l'intérieur de l'habitacle à condition de ne dégrader ni la visibilité ni la sécurité du pilote.

Chaque vitre latérale arrière peut être entrouverte de 30 mm maximum à son extrémité arrière, ou comporter une ouverture circulaire d'un diamètre maximum de 50 mm.

Filets de protection :

- a) Filet :

Un filet de protection est obligatoire si la voiture n'est pas équipée d'un filet en conformité avec l'article 14.7. Il doit répondre aux spécifications suivantes :

- le filet doit être composé de bandes tissées d'une largeur minimale de 19 mm (3/4").
- les mailles doivent être d'au moins 25 mm x 25 mm et maximum 60 mm x 60 mm. Les bandes tissées doivent être ininflammables et cousues ensemble à chaque croisement. Le filet ne peut posséder de caractère provisoire.

- en vue de côté, il doit s'étendre du centre du volant jusqu'au montant B.

b) Fixation :

Le filet doit être attaché à l'armature de sécurité ou à une partie fixe de la carrosserie, au-dessus de la fenêtre du conducteur et au moyen d'un système à déconnexion rapide, même si la voiture se retourne.

Il doit être possible de détacher le filet à l'aide d'une seule main.

A cette fin, la poignée ou le levier doit comporter un marquage coloré (orange "fluo").

Un système de déconnexion par bouton-poussoir est autorisé à condition qu'il respecte les prescriptions de cet article.

Les boutons-poussoirs doivent être visibles de l'extérieur, être de couleur tranchante et comporter la mention "press".

3.3 Protection des portières

Il est permis d'enlever les matériaux d'insonorisation des portières sans autre modification.

Pour les voitures GT4 homologués après 01/01/2016 l'installation de mousse pour protéger contre les impacts latéraux homologué en VO est obligatoire.

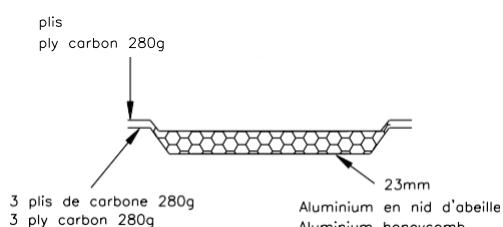
Pour les voitures homologuées avant 01/01/2016 :

- Portes côté pilote :

Il est permis d'enlever la barre de protection latérale mais ensuite l'intérieur des portes doit être rempli de matériau absorbant l'énergie (impaxx 300) et un panneau de protection latérale constitué de matériau composite est obligatoire pour la porte conducteur et doit être homologué. Ceci est aussi valable quand la porte d'origine est remplacée par une porte dans un autre matériel.

Il doit être conforme au Dessin 255-14, être fixé à l'armature de sécurité ou à la coque, et sa hauteur minimale doit s'étendre du bas de la portière à la hauteur maximale de la traverse de la porte.

Si le point le plus en arrière des épaules du pilote est situé en arrière du montant B, le panneau de protection latérale est également obligatoire sur la porte arrière côté pilote jusqu'à ce point, et doit être fixé à l'armature de sécurité ou à la coque.



Aluminium en nid d'abeille 23mm 1/8" cel4.5 ou 6.35

Aluminium honeycomb 23mm 1/8" cel4.5 or 6.35

Carbone 4/4 double 280gms E620

Carbon 4/4 twin 280gms E620

3.4 Dispositifs aérodynamiques

Le Bureau GT4 de SRO se réserve le droit d'ajuster les caractéristiques des dispositifs aérodynamiques homologuées pour maintenir la balance de performance entre les voitures.

ARTICLE 4 : POIDS

4.1 Poids minimal

Le droit de modifier le poids minimal de toute voiture est conservé par le Bureau GT4 de SRO pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures. Le poids minimum, doit être respecté à tout moment de l'épreuve, en particulier au moment où la voiture franchit la ligne d'arrivée. Il est permis d'ajuster le poids de la voiture par un ou plusieurs tests.

4.2 Lest

Le lest doit être fixé conformément aux prescriptions de l'Article 253-16 pour ce qui concerne les dimensions et les caractéristiques des fixations.

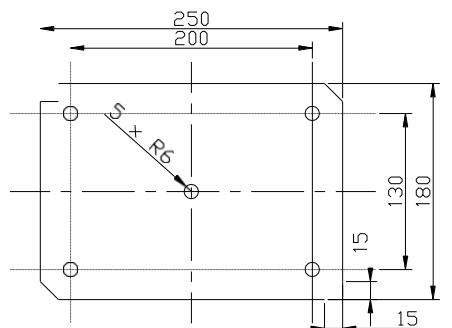
Le système de fixation doit permettre le plombage du lest par les Commissaires Techniques et doit être conçu de telle façon que des outils soient nécessaires pour le démonter.

Tout système de lest mobile quand le véhicule se déplace est interdit.

4.3 Lest d'égalisation / Handicap équipage/Success Ballast

Le lest d'égalisation et/ou le handicap équipage et/ou le Success Ballast (uniquement le poids des plaques métalliques superposables) doit, en plus des exigences de l'Article 4.2, respecter les points suivants :

- Il doit être constitué de plaques métalliques superposables conformes au Dessin n°257A-1
- Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement par l'intermédiaire de 5 vis M12.
- L'hauteur de superposition est limitée à 15 cm.
- Ce lest doit être fixé dans l'habitacle à l'emplacement du passager.



257A-1

4.4 Adjonctions pendant la course

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

4.5 Liquides

Le poids pourra être contrôlé à tout moment de l'épreuve avec la quantité de liquides restant dans les réservoirs, excepté après la course, la voiture pouvant alors être vidée de tout son carburant avant d'être pesée.

ARTICLE 5 : MOTEUR

5.1 Boîtier de contrôle moteur

Le Délégué Technique peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation du boîtier de contrôle de référence déposé par le Constructeur ou Préparateur auprès de SRO Motorsports Group.

5.2 Système d'admission

5.2.1) Le système d'admission est défini par l'ensemble comprenant la (les) bride(s) (si applicable) et le collecteur jusqu'aux orifices d'admission de la (des) culasse(s).

5.2.2) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par les brides à air homologuées (si applicable), et aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir du système d'admission.

La/les bride(s) doit(vent) être faite(s) de métal ou d'un alliage de métal d'une longueur de 3 mm et doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle. L'obturation des brides doit entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 tr/min, les capteurs de pression présents dans le système d'admission devant être déconnectés.

La dépression mesurée dans le système d'admission au moment de l'arrêt du moteur doit être au moins égale à la pression atmosphérique de l'endroit où la vérification est effectuée moins 150 mbar, maintenue pendant au moins 0.5 secondes.

5.3.3) Le droit de modifier le diamètre des brides à air (si applicable) est conservé par le Bureau GT4 de SRO pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

5.3 Échappement

5.3.1) Le système d'échappement doit comprendre un ou plusieurs convertisseurs catalytiques homologués, qui devrait fonctionner à tout moment et par lesquels tous les gaz d'échappement devraient passer.

5.3.2) Le bruit généré par la voiture ne doit pas dépasser 110 dB (A) à 3800 t/min, ou aux trois quarts du régime maximum si cette valeur est inférieure.

Cette mesure sera effectuée à une distance de 0,5 m et à un angle de 45° par rapport au point de sortie de l'échappement.

Toutes les mesures prises pour garantir que les limites maximales de bruit ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente, et ne pas être annulées par la pression des gaz d'échappement.

5.3.3) La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'arrière de la voiture, à une hauteur minimale de 100 mm par rapport au sol.

Les gaz d'échappement ne pourront en sortir qu'à l'extrémité du système.

Les pièces du châssis ne doivent pas être utilisées pour l'évacuation des gaz d'échappement.

La protection du tuyau d'échappement est autorisée.

ARTICLE 6 : SYSTEME DE CARBURANT, RAVITAILLEMENT

6.1 Ravitaillement pendant la course (pour les courses de 2 et 3 heures uniquement)

Il est interdit pendant toute la durée de la compétition de ravitailler en carburant par tout autre moyen qu'une alimentation par gravité d'une hauteur maximum de 2 mètres au-dessus du niveau de la piste à l'endroit du ravitaillement.

Le ravitaillement ne peut être fait qu'avec un bidon de 25 litres ou moins équipé d'une connexion autobloquante et un système de respiration fermée ou avec un tour de ravitaillement en conformité avec les normes FIA.

Pendant la course, un seul réservoir d'approvisionnement autonome, conforme au Dessin 252-7, doit être utilisé par voiture.

Ce réservoir doit être de forme intérieure cylindrique simple, et ne comporter aucune pièce interne additionnelle.

La pressurisation de ce réservoir est interdite.

Pour des raisons de sécurité, ce réservoir doit être fixé par l'intermédiaire d'une tour sur un chariot ayant les caractéristiques suivantes :

- Tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans degré de liberté par rapport au chariot
- L'embase du chariot doit avoir une surface au sol minimum de 2 m² et doit être constituée d'un

caisson monté sur 4 roulettes auto-freinées, lesté d'un poids supérieur à celui du réservoir plein de carburant.

- Un système de pesée de carburant peut être réalisé en introduisant un plateau bascule sous le réservoir, à condition que les caractéristiques ci-dessus soient respectées.
- Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot :
- Il doit être indépendant du réservoir et de la tour. Il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical)
- Sa longueur ne doit pas dépasser 4 m et il doit permettre un passage libre d'une hauteur de 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris
- Une plaque d'identification portant le numéro de course (recto/ verso) de la voiture concurrente doit être fixée à son extrémité.
- Un orifice de réduction du débit doit être placé à la sortie du réservoir d'approvisionnement en carburant (voir Dessin 257A-2) ayant les dimensions suivantes :
Épaisseur : 2mm
Diamètre intérieur maximum : 33mm

Au-dessus du réservoir doit se situer un système de mise à l'air libre agréée par la FIA.
La conduite de remplissage, d'une longueur minimale de 250 cm (partie flexible uniquement) doit être munie d'un accouplement étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur la voiture.

Lors du ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée au réservoir d'approvisionnement principal à l'aide d'un accouplement approprié de même diamètre.

Un assistant doit être présent à tout moment pendant le ravitaillement pour assurer la manœuvre d'une vanne d'arrêt quart de tour située en sortie du réservoir d'approvisionnement principal et permettant le contrôle du débit de carburant.

Avant que le ravitaillement ne commence, la voiture et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis l'accouplement jusqu'au réservoir d'approvisionnement et son support, doivent être connectées électriquement à la terre par un contacteur manuel n'ayant que cette seule fonction.

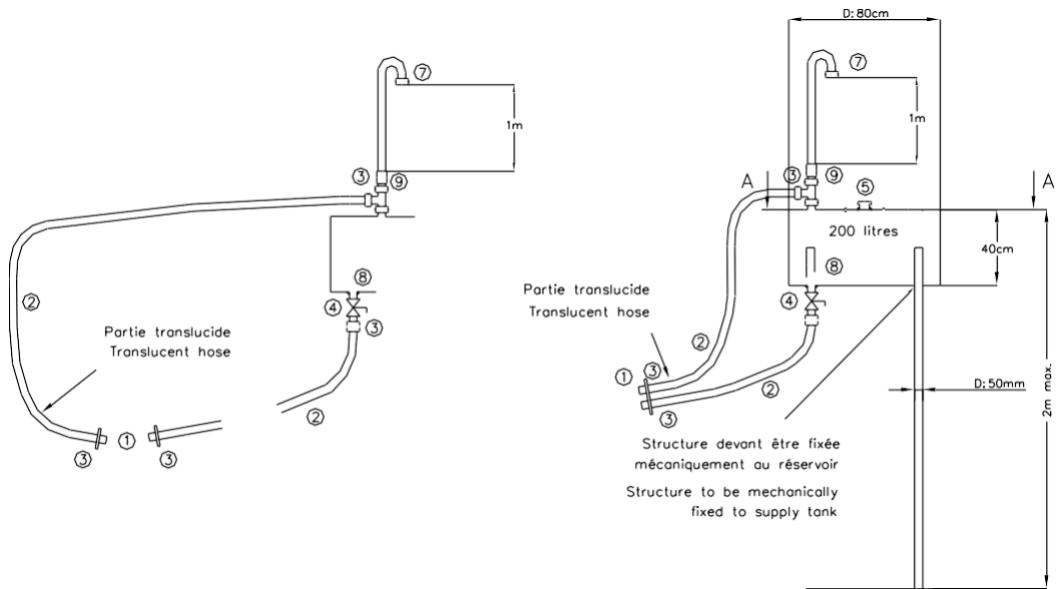
Une vanne autobloquante de diamètre intérieur 38mm doit être fixée sous le réservoir d'approvisionnement selon le Dessin 252-7.

Tous les flexibles et raccords utilisés doivent avoir un diamètre intérieur maximum de 1.5 pouces au maximum conforme au Dessin 252-5 (1.5 maximum pour la version A).

Un niveau visible équipé de vannes d'isolement montées au plus près du réservoir doit être monté sur le réservoir d'approvisionnement.

Le stockage de carburant à bord de la voiture à une température inférieure ambiante de moins de 10 degrés centigrades est interdite.

L'utilisation d'un dispositif spécifique se trouvant ou non à bord de la voiture, pour réduire la température du carburant au-dessous de la température ambiante est interdite.



① Accouplements / Male refuelling valves (dessin / drawing 252-5)

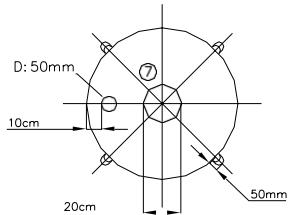
② Flexible de diamètre intérieur / Hose internal diameter 38mm

③ Raccord rapide, diamètre intérieur / Quick coupling, internal diameter 38mm

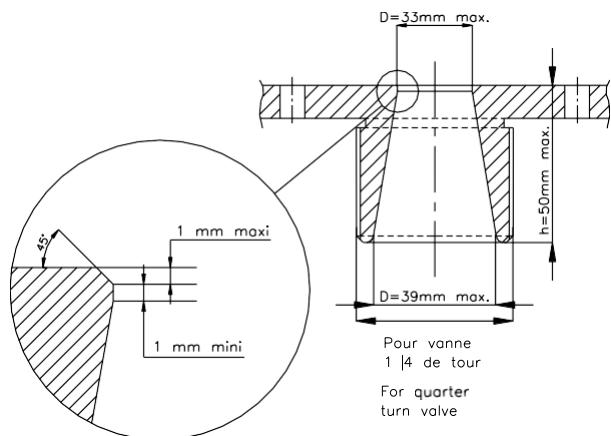
④ Vanne autobloquante de diamètre intérieur / Self closing valve, internal diameter 38mm

⑤ Orifice de remplissage (autobloquant) / Filter (dry break)

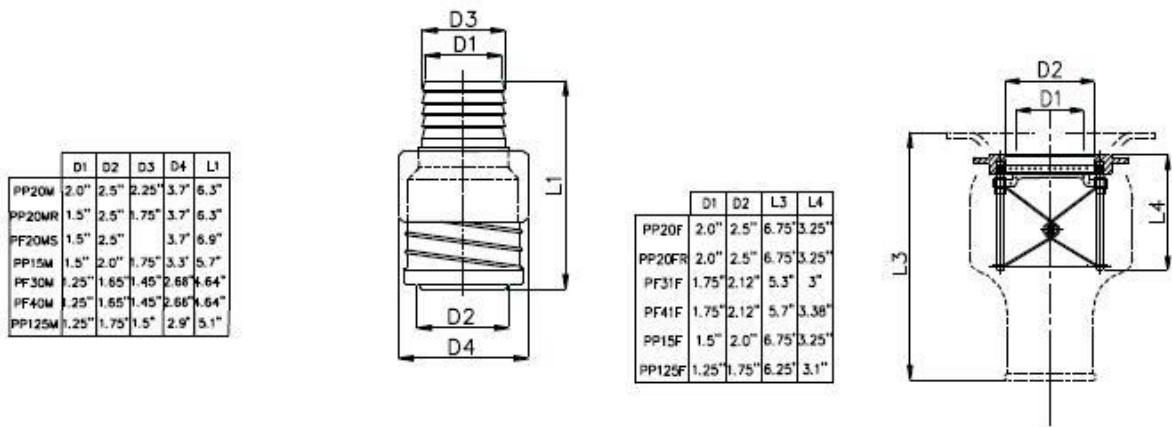
⑥ Résistriceur / Flow restrictor (dessin / drawing 257A-2)



252-7



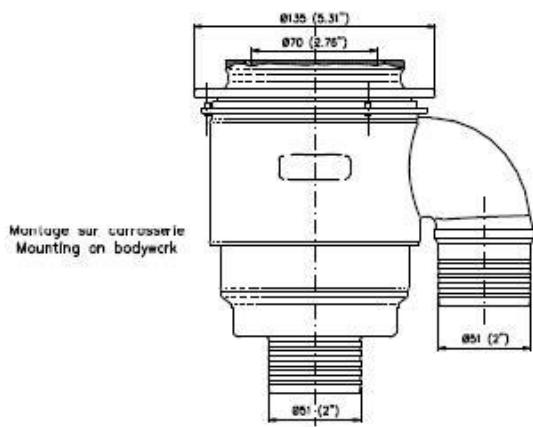
257A-2



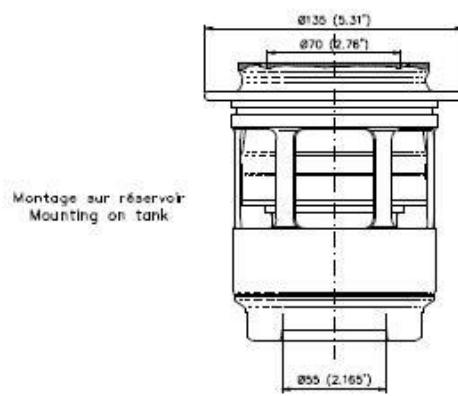
Prise male / Push pull series male

Prise femelle / Push pull series female

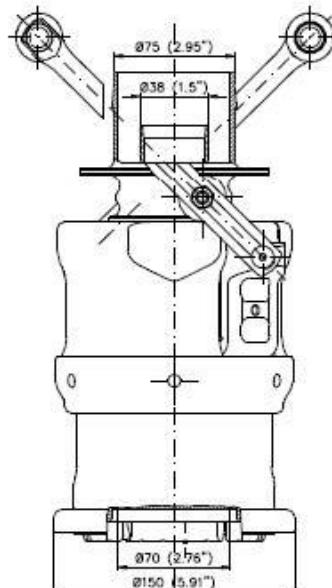
252-5 (Version A)



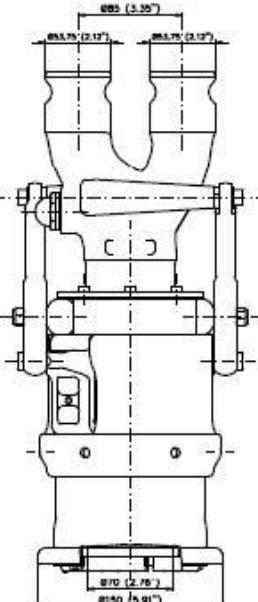
Accouplement Femelle



Female Coupling



Coaxial
Accouplement Mâle



Parallèle / Parallel
Male Coupling

252-5 (Version B)

6.2 Capacité de carburant

Le Bureau SRO GT4 retient le droit d'ajuster le volume du réservoir d'essence pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

6.3 Réservoirs de carburant

Tous les réservoirs de carburant doivent être conformes ou supérieures aux spécifications FIA/FT3 1999, FT3.5-1999, FT5-1999 ou des réservoirs de carburant de sécurité selon la norme FIA 8875-2025 et doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-14. Ils doivent être placés à l'emplacement d'origine ou dans le compartiment à bagages.

Toutes les canalisations de carburant doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-3.

Il est obligatoire de remplir le réservoir de mousse de sécurité de type MIL-B-83054, SAE-AIR-4170 (MIL-F87260 recommandé en cas de ravitaillement rapide).

Tout accessoire intégré au réservoir (reniflards, entrées, sorties, orifices de remplissage, interconnexions et trappes d'accès) doit être métallique ou en composite et vulcanisé dans le réservoir.

Le réservoir doit être contenu dans un caisson ininflammable* et résistant aux liquides qui n'a aucune autre fonction mécanique.

Ce caisson doit intégrer une structure déformable** sur toutes ses surfaces, sauf s'il est à l'intérieur de et protégé par la structure principale/du châssis.

Le dessous du caisson peut être constitué par le fond plat à condition de respecter les spécifications de la structure déformable**

Obligatoire pour toute voiture homologuée à partir du 01.01.2026

Recommandé pour toute voiture.

** Structure déformable:

Construction sandwich de 10 mm d'épaisseur minimum, composée d'une âme (résistance à l'écrasement minimale de 18 N/cm²) et de deux peaux de 1.5 mm d'épaisseur minimum (résistance à la traction minimale

de 225 N/mm²).

Matériaux composite autorisés.

Aucune partie du réservoir de carburant, y compris ses brides, ne doit être fixée de manière rigide au caisson dans lequel il est contenu ; les fixations doivent être conçues de telle sorte que si le réservoir de carburant est retiré du caisson, la fixation se casse sans compromettre l'intégrité du réservoir de carburant.

Coupe Automatique de Carburant

Toutes les canalisations d'alimentation en carburant allant au moteur doivent être munies de vannes de coupure automatiques, situées directement sur le réservoir de carburant, et fermant automatiquement toutes les canalisations de carburant sous pression si une de ces canalisations du système de carburant est rompue ou fuit.

Toutes les pompes à carburant doivent fonctionner uniquement lorsque le moteur tourne, sauf durant la mise en route.

6.4 Dispositifs de remplissage & d'évent

Les accoupleurs doivent être en conformité avec la fiche d'homologation de base, ou la version VO pour l'endurance. Ils peuvent être soit combinés, soit séparés de chaque côté de la voiture.

Pour des courses avec ravitaillement, ils doivent être équipés d'accoupleurs étanches répondant au principe de l'homme mort (sans dispositif de retenue en position ouverte).

Dimensions des accoupleurs :

Annexe J - Dessins 252.5.A avec diamètre intérieur D ≤ 2" ou Dessins 252.5.B.

Emplacements :

Au-dessus des roues complètes, à l'intérieur de la voie de l'essieu le plus proche, dans des zones où ils ne sont pas vulnérables en cas d'accident.

Ils ne doivent pas faire saillie par rapport à la surface de la carrosserie.

Pour les voitures homologuées à partir du 01.01.2018 :

Ils doivent être positionnés au moins 300 mm en arrière d'une ligne verticale passant par le point le plus en arrière de la sortie des tuyaux d'échappement (non applicable en cas de sortie arrière) et, en tout cas, afin qu'un déversement éventuel de carburant n'entraîne pas la chute de carburant sur le tuyau d'échappement.

Les dispositifs de remplissage peuvent être fixés sur les vitres latérales arrière à condition d'être isolés de l'habitacle et du compartiment moteur par une cloison pare-feu.

Les goulottes de remplissage et d'évent peuvent passer dans l'habitacle au plus près des parois.

Leurs conduites doivent être métalliques ou en matériau ignifugeant/ résistant aux flammes, et les raccords en matériau identique aux parois du réservoir.

Une protection étanche doit les isoler de l'habitacle.

6.5 Prélèvement de carburant

Toutes les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant pouvant être utilisé par les Commissaires Techniques pour prélever du carburant alimentant le moteur.

Ce raccord doit être du type approuvé par la FIA.

ARTICLE 7 : SYSTEME DE LUBRIFICATION

7.1 Récupérateur d'huile

Sur toute voiture dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, celle-ci doit déboucher dans un récupérateur d'une capacité d'au moins 3 litres équipé d'une jauge de niveau visible.

ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

8.1 Batterie

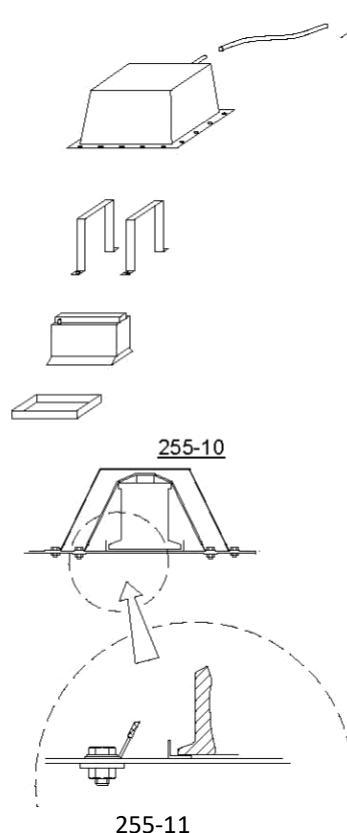
Les batteries peuvent être situées dans l'habitacle mais sans gêner l'évacuation du pilote.

Les batteries doivent être solidement fixées à la coque, et entièrement protégées par une boîte faite d'un matériau isolant comprenant un canal de ventilation débouchant en dehors de l'habitacle.

Dans le cas où la batterie située dans l'habitacle est une batterie sèche, elle devra être protégée électriquement par un couvercle la recouvrant complètement.

La fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques, avec revêtement isolant, fixés au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons d'un diamètre minimum de 10 mm, et sous chaque boulon, une contreplaqué placée au-dessous de la tôle de la carrosserie, d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface (voir Dessins 255-10 et 255-11).



8.2 Essuie-glace

La voiture doit être équipée d'un système d'essuie-glaces, en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve.

Seuls les balais peuvent être remplacés.

La capacité du réservoir de lave-glace peut être modifiée.

8.3 Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en état de fonctionnement à tout moment pendant une épreuve.

Ce démarreur doit aussi pouvoir être commandé par le pilote normalement assis dans son siège.

8.4 Équipements lumineux

8.4.1) Tout équipement lumineux doit être en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve.

8.4.2) L'équipement lumineux extérieur doit assurer au minimum les fonctions suivantes :
Feux de route, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir 8.4.4) et feux de position arrière.
Pour des raisons de sécurité, les projecteurs doivent obligatoirement émettre une lumière blanche.
Pour les courses se déroulant le jour, les voitures GT4 doivent être munies de caches phares blancs.
Pour les courses se déroulant la nuit, le pare-chocs avant peut être modifié pour recevoir un éclairage supplémentaire.
Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique.

8.4.3) Feux de recul :

Les ampoules des feux de recul doivent être enlevées.

8.4.4) Feux de pluie :

Un feu de pluie, approuvé selon les normes routières ECE R38 (ou approuvé selon des normes équivalentes ou plus strictes d'un autre pays) ou approuvé par la FIA (Liste technique n°76) est obligatoire à l'arrière de la voiture et doit être en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve.

Il doit :

- être un modèle approuvé par la FIA (Liste technique n°76), ou un troisième feu stop d'origine,
- être orienté vers l'arrière à 90° de l'axe longitudinal de la voiture,
- être clairement visible de l'arrière,
- ne pas être monté à plus de 10 cm de l'axe longitudinal de la voiture,
- se trouver au moins à 35 cm au-dessus du plan de référence ;
- se trouver au moins à 45 cm derrière l'axe des roues arrière mesurées par rapport à la face de la lentille, parallèlement au plan de référence, ou comme le modèle de série
- pouvoir être allumé par le pilote assis normalement dans la voiture.

Les trois mesures étant effectuées à partir du milieu de la surface de la lentille.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

9.1 Système de transmission

Pour les voitures équipées d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique avec 6 rapports ou plus, et/ou d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, une dérogation du Bureau GT4 de SRO peut éventuellement être accordée.

Par ceci le Délégué Technique GT4 peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation du ou des boîtier(s) de référence déposé(s) par le constructeur ou préparateur auprès de SRO Motorsports Group.

Pour des raisons de sécurité, la transmission doit être conçue de telle sorte que si la voiture est immobilisée et le moteur arrêté, il doit être possible de la pousser ou de la tirer.

Si nécessaire une protection des éléments de la boîte de vitesses est autorisée, après acceptation de Bureau GT4 de SRO.

9.2 Marche arrière

Toutes les voitures doivent comporter une marche arrière qui puisse à tout moment de l'épreuve être sélectionnée lorsque le moteur est en marche et être utilisée par le pilote assis normalement.

ARTICLE 10 : ESSIEUX, SUSPENSION ET DIRECTION

10.1 Hauteur de caisse

Le droit de modifier la hauteur de caisse est conservé par le Bureau GT4 de SRO pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Pour le contrôle de la hauteur de caisse, la pression des pneumatiques ne peut être inférieure à 1.5 bars. Si la pression est inférieure à 1.5 bar pendant les vérifications techniques, la pression peut être augmenté à un maximum de 1.5 bars.

10.2 Type et montage de la suspension

10.2.1) Tous les éléments de suspension, à l'exception de pièces mentionnées spécifiquement ci-dessous, doivent faire partie de l'équipement d'origine fourni par le constructeur et être conformes à la Fiche Technique.

10.2.2) La position des points d'ancrage de la suspension et du boîtier de direction (crémaillère ou autre) sur le châssis doit rester d'origine.

10.2.3) L'adjonction d'une barre antiroulis (réglable ou non) à l'avant et l'arrière est autorisée. Elles seront reprises dans la Fiche Technique.

10.2.4) Les amortisseurs seront repris dans la Fiche Technique à laquelle ils doivent rester conformes. Le principe de fonctionnement (réglable - maximum de deux directions - ou non) est libre. Maximum 3 sets de ressorts (avant/arrière) peuvent être homologués.

Pour les voitures homologuées avant le 01/01/2022, les ressorts avant et arrières de sets différents peuvent être mélangés.

Un réservoir d'amortisseur et ses conduites éventuelles doivent être entièrement séparés de l'habitacle ou couverts et ne peuvent pas se situer dans un espace donnant accès au système de ventilation de la voiture.

Aucune connexion électrique, hydraulique ou pneumatique n'est permise entre les amortisseurs.

La modification du réglage des ressorts, des amortisseurs et des barres stabilisatrices à partir de l'habitacle est interdite.

10.3 Direction

Colonne de direction : un système d'ajustement est autorisé, un système anti-vol (blockage) est interdite.

Le volant peut être équipé d'un système de déverrouillage rapide.

Le mécanisme de déverrouillage rapide peut consister en une flasque concentrique à l'axe du volant, de couleur jaune obtenue par anodisation ou tout autre revêtement durable, et être installé sur la colonne de direction derrière le volant.

Le déverrouillage doit s'opérer en tirant sur la flasque suivant l'axe du volant.

10.4 Assistance de direction

Pour les voitures à assistance de direction automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation du boîtier électronique de contrôle de référence déposé par le constructeur ou préparateur auprès de SRO Motorsports Group.

ARTICLE 11 : FREINS

11.1 Circuit hydraulique et réservoirs

Le système de freinage doit être incorporé au moins de deux circuits séparés et commandés par la même pédale.

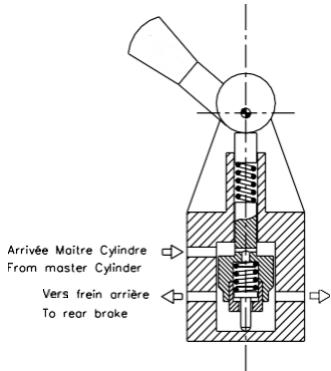
Ce système doit être conçu de manière qu'en cas de fuite ou de défaillance dans un circuit, l'action de la pédale de frein continue à s'exercer sur au moins deux roues.

Les réservoirs de liquide de frein peuvent être fixés dans l'habitacle, à condition qu'ils soient solidement fixés et recouverts d'une protection.

La répartition des efforts de freinage entre les trains avant et arrière peut (si homologuée) être réglée par le pilote, par :

- intervention directe et manuelle sur un système mécanique permettant de modifier la position du centre de l'articulation sur le levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière, monté sur le pédalier d'origine.

- l'intervention directe et manuelle sur un régulateur dans lequel la pression d'alimentation du circuit arrière est réglée par l'action sur un seul ressort avec pré-charge, variable en fonction de la position du système de commande manuel (voir Dessin de principe 263-9).



263-9

Un seul de ces deux systèmes de réglage est admis.

11.2 Antiblocage et assistance de freinage

Pour les voitures disposant d'un système antiblocage et/ou d'une assistance automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation du boîtier électronique de contrôle de référence déposé par le constructeur ou préparateur auprès de SRO Motorsports Group.

11.3 Refroidissement des freins

Les canalisations pour les freins peuvent être homologués ou doivent être en conformité avec la description ci-dessous :

Une seule canalisation flexible pour amener l'air aux freins de chaque roue est permise, mais sa section intérieure doit pouvoir s'inscrire dans un cercle de 10 cm de diamètre.

Cette canalisation peut être double mais dans ce cas, la section intérieure de chaque canalisation doit pouvoir s'inscrire dans un cercle de 76 mm (3") de diamètre.

Les canalisations d'air ne peuvent dépasser du périmètre de la voiture vue du dessus.

ARTICLE 12 : ROUES ET PNEUMATIQUES

12.1 Dimensions et matériaux

Le droit de modifier la largeur des roues complètes est conservé par le Bureau GT4 de SRO pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Les mesures sont prises horizontalement à la hauteur de l'axe d'essieu.

Des jantes en alliage magnésium sont interdites.

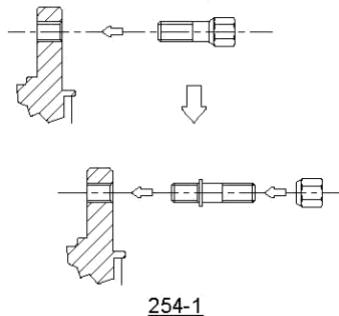
12.2 Visibilité des roues

Avec les roues avant alignées pour aller en ligne droit, la carrosserie doit projeter au-dessus des roues de tel façon à couvrir efficacement au moins un tiers de leur circonférence et au moins la largeur complète de la roue.

12.3 Fixation des roues

La fixation des roues doit rester comme d'origine.

Le changement des fixations de roues par boulons en fixations par goujons et écrous pourra se faire à condition de respecter le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées, comme figuré sur le Dessin 254-1.



254-1

Il est permis de changer les écrous de roues à condition de conserver du matériau ferreux.

Une autre méthode de fixer les roues peut être utilisé à condition qu'il a été approuvé et homologué-

Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits.

12.4 Soupapes de surpression

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

12.5 Capteurs

Seuls les capteurs suivants sont autorisés :

- Capteurs homologués :
Il n'est pas autorisé d'installer autres capteurs que ceux homologués pour le fonctionnement du moteur, boîte à vitesses, ABS, traction etc. La position, nombre et fonction ne peuvent pas être modifiés.
- Capteurs pour les vérifications techniques
Capteurs selon l'article 2.8 pour l'acquisition de données.
- Capteurs TMPS
Des capteurs pour mesurer la pression et la température des pneus quand la voiture est en mouvement sont fortement recommandés.
Si ces capteurs sont installés, il est obligatoire d'avoir au moins un signal d'alerte pour notifier le pilote d'un problème probable avec un pneu.

12.6 Crics pneumatiques

Les crics pneumatiques sont recommandés et peuvent être fixés à l'armature de sécurité, mais il est interdit de transporter des bouteilles d'air comprimé à bord.

Des ouvertures minimales dans la coque permettant l'utilisation de crics pneumatiques sont autorisées.

La carrosserie peut être modifiée sur un maximum de 100 cm² pour créer un logement pour ce raccord.

ARTICLE 13 : HABITACLE

13.1 Équipement autorisé dans l'habitacle

13.1.1) Les seuls éléments pouvant être ajoutés dans l'habitacle sont :

- Équipements et structures de sécurité
- Trousse d'outillage
- Siège, instruments et toutes autres commandes nécessaires à la conduite y compris la molette de répartition de freinage
- équipements électriques et électroniques
- Système de réfrigération du pilote
- Lest
- Crics pneumatiques et leurs tuyaux

- Batterie
- Équipement de ventilation du pilote

13.1.2) Aucun des éléments mentionnés ci-dessus ne doit gêner l'évacuation de l'habitacle ni la vision du pilote.

13.1.3) Ces équipements doivent être couverts par une protection rigide s'ils comportent des angles vifs pouvant provoquer des blessures. Leurs attaches doivent pouvoir résister à une décélération de 25 G.

13.2 Temps d'évacuation de l'habitacle

Le pilote, assis en position de conduite normale, doit pouvoir sortir de l'habitacle en 7 secondes par la portière côté pilote, et en 9 secondes par la portière côté passager.

Pour ces tests, le pilote doit porter tout son équipement normal de conduite, les ceintures de sécurité doivent être attachées, le volant doit être en place dans la position la moins pratique, et les portières doivent être fermées.

13.3 Essai concernant le retrait du casque

Le pilote est assis en position de conduite normale à bord de la voiture avec laquelle il/elle est engagé(e) ; il/elle porte un collet cervical à sa taille et son harnais est serré. Un membre du service médical doit alors démontrer que le casque que le pilote portera pendant la course peut être enlevé sans que ce dernier n'ait à plier le cou ou la colonne vertébrale.

ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS DE SECURITE

14.1 Extincteurs

L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF

Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction homologué par la FIA conformément à l'Article 253-7.2, sauf pour ce qui concerne le dispositif de déclenchement extérieur.

Le dispositif de déclenchement extérieur, éventuellement combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit, et commandé par une seule manette, doit être présent à la base du pare-brise du côté gauche.

Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 100 mm.

14.2 Ceintures de sécurité

Le port de deux sangles d'épaule, de deux sangles abdominales et de deux sangles d'entrejambe est obligatoire. Ces sangles doivent être conformes à la norme FIA 8853-2026.

Il doit avoir au moins cinq (5) points de fixation.

Le harnais doit être utilisé en accord avec l'article 253-6 de l'Annexe J.

Les dispositifs élastiques attachés aux sangles d'épaules sont interdits.

Il est interdit que les sangles de sécurité soient ancrées aux sièges ou à leurs supports.

14.3 Rétroviseurs

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un de chaque côté de la voiture, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière.

Chaque rétroviseur doit avoir une surface minimale de 100 cm².

Les Commissaires Techniques doivent être assurés par une démonstration pratique que le pilote, assis normalement, aperçoit clairement les véhicules qui le suivent.

A cet effet, le pilote sera prié d'identifier des lettres ou chiffres, de 15 cm de haut et de 10 cm de large, disposés au hasard sur des panneaux placés derrière la voiture selon les instructions suivantes :

- Hauteur Entre 40 cm et 100 cm du sol.
:
- Largeur 2 m d'un côté ou de l'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

- Position 10 mètres derrière l'axe de l'essieu
- : arrière de la voiture.

14.4 Sièges et repose-tête

14.4.1) Le siège du pilote doit être homologué par la FIA et non modifié.

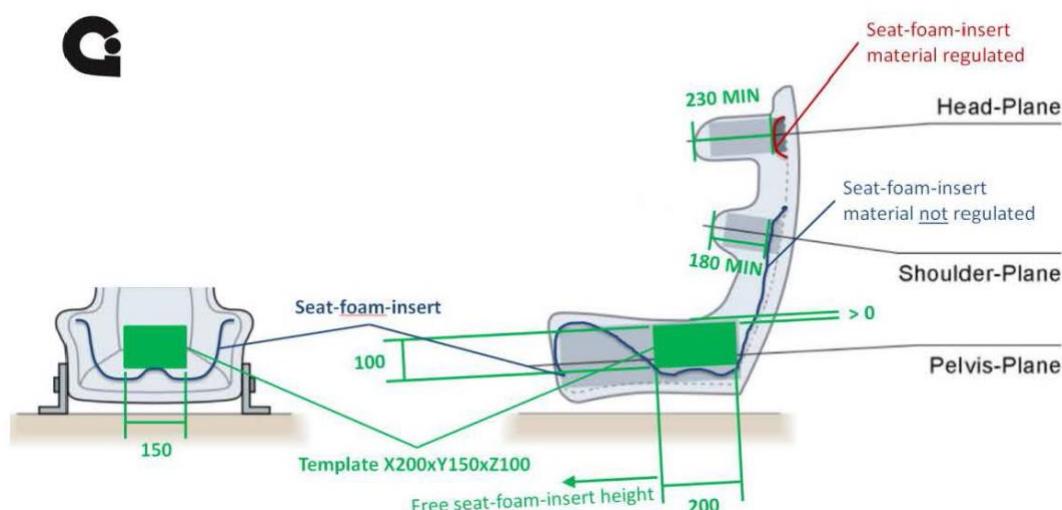
Si le siège fait partie d'une structure de sécurité approuvé par la FIA, le siège et repose-tête sera définie dans la fiche d'homologation.

Du matériau absorbant l'énergie et ininflammable doit être situé autour de la tête du pilote.

Si un insert en mousse est utilisé entre le pilote et le siège homologué, un support latéral minimum à la tête du pilote, aux épaules et au bassin doit être garanti de la façon suivante :

- 230mm min. au support latéral de tête suivant le plan de la tête.
- 180mm min. au support latéral d'épaules du siège suivant le plan de l'épaule.
- 100mm min. de hauteur au support latéral du bassin du siège suivant le plan du bassin et sur une longueur de 200 mm min.

Cette exigence doit être vérifiée en utilisant un gabarit parallélépipède de dimensions X 200 x Y 150 x Z 100 mm.



Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, ceux-ci doivent se conformer aux prescriptions de l'article 253-16.

14.5 Coupe-circuit

Le pilote assis normalement, sa ceinture de sécurité étant attachée et le volant étant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit antidiéflagrant.

Cet interrupteur doit être clairement signalé par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche et accessible par le pilote, ceinture attachée.

Il doit également y avoir un interrupteur extérieur, pouvant être manœuvré à distance.

Cet interrupteur doit être situé dans la partie inférieure du montant du pare-brise.

14.6 Anneaux de remorquage

Un dispositif de prise en remorque doit être monté à l'avant et à l'arrière des voitures pour toutes les épreuves.

Ce dispositif doit être clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.

Il doit permettre le passage d'un cylindre de 60 mm de diamètre.

Il doit permettre de tracter la voiture sur un revêtement sec (béton ou asphalte), en exerçant la traction dans un plan parallèle au sol, avec un angle de plus ou moins 15 degrés par rapport à l'axe longitudinal de la voiture. Ce contrôle, qui peut avoir lieu lors des vérifications techniques préliminaires, doit être effectué en bloquant la rotation des roues au moyen du système de freinage principal.

La voiture doit être équipée de pneumatiques d'un type identique à celui utilisé lors de l'épreuve.

14.7 Filets

Ils ne sont pas obligatoires

Si utilisés, ils doivent être homologués conformément à la norme FIA 8863-2013 (Liste Technique n°48).

Ils doivent être fixés aux points d'ancrages homologués (voir fiche d'homologation de la voiture) et être installés conformément aux spécifications d'installation publiées par la FIA.

Le système de déverrouillage rapide des deux filets doit pouvoir être ouvert par le pilote assis en position de conduite normale avec les ceintures attachées ainsi que par les équipes de secours.

ARTICLE 15 : STRUCTURES DE SECURITE

15.1 Armature de sécurité

L'armature de sécurité ne peut comporter plus de six points d'ancrage, sauf si des points de montage supplémentaires deviennent nécessaires en raison de l'utilisation de renforts permises par le Bureau SRO GT4. L'armature de sécurité doit être certifié ou homologué par une ASN ou homologué par la FIA.

Pour les voitures homologuées en GT4 à partir du 01/01/2016, l'armature utilisé doit être défini dans le VO.

Une copie authentique du document d'homologation ou du certificat, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présentée aux commissaires techniques de l'épreuve.

Garniture de protection

Garniture de protection doit être installé en accord avec l'Annexe J art 253 8.3.5

La garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (voir liste technique n°23 "Garniture d'arceau de sécurité homologué par la FIA").

ARTICLE 16 : CARBURANT

16.1 Spécification du carburant

Le carburant doit être conforme à l'Article 252-9.1.

16.2 Air

En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant.

ARTICLE 17 : TEXTE FINAL

Le texte final de ce règlement est la version anglaise, qui fera foi en cas de litige.

ARTICLE 18 : CAMERA EMBARQUEE

Une caméra embarquée homologue par l'organisation du Série GT4 est obligatoire.

L'installation de ce système doit être fait en stricte conformité avec les instructions correspondantes et doit fonctionner à tout moment pendant l'Épreuve. Les engagés sont responsables d'obtenir le système, de l'installer correctement et du fonctionnement correct.