

Réglementation Technique pour Voitures de Tourisme TC/GT Light 2026

Sommaire

ARTICLE 1 DEFINITIONS	4
1.1. Carrosserie	4
1.2. Origine	4
1.3. Epreuve	4
1.4. Poids	4
1.5. Poids de course	4
1.6. Roue	4
1.7. Habitacle	4
1.8. Suralimentation	4
1.9. Boîte de vitesses semi-automatique	4
1.10. Emplacement	4
1.11. Position	4
1.12. Orientation	4
1.13. Télémétrie	4
1.14. Fiche d'homologation	4
ARTICLE 2 REGLEMENTATION	6
2.1. Rôle de SRO	6
2.2. Types de véhicules éligibles	6
2.3. Voitures éligibles	6
2.4. Amendements à la réglementation et à l'éligibilité	6
2.5. Conformité à la réglementation	6
2.6. Mesures	6
2.7. Matériaux	6
2.8. Enregistrement de données	6
2.9. Télémétrie	6
ARTICLE 3 CARROSSERIE	7
3.1. Carrosserie	7
3.2. Capots avant et arrière	7
3.3. Pare-brise et vitres	7
3.4. Ventilation de l'habitacle	7
3.5. Filets de protection	7
3.6. Protections latérales	8
3.7. Dispositifs aérodynamiques	8
ARTICLE 4 POIDS	9
4.1. Poids minimum	9
4.2. Lest	9
4.3. Lest d'équilibrage / Handicap d'équipage / Success Ballast	9
4.4. Adjonctions pendant la course	9
4.5. Liquides	9
ARTICLE 5 MOTEUR	10

5.1.	Boîtier de contrôle du moteur	10
5.2.	Système d'admission.....	10
5.3.	Bride.....	10
5.4.	Echappement Conception	10
ARTICLE 6 SYSTEME DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT		11
6.1.	Ravitaillement pendant la course (si applicable).....	11
6.2.	Capacité de carburant	12
6.3.	Réservoirs de carburant	12
6.4.	Dispositifs de remplissage et d'évent.....	13
6.5.	Echantillons de carburant	13
7. ARTICLE 7 SYSTEME DE LUBRIFICATION.....		13
7.1.	Réservoir récupérateur.....	13
8. ARTICLE 8 EQUIPEMENT ELECTRIQUE		14
8.1.	Batterie.....	14
8.2.	Essuie-glace de pare-brise.....	14
8.3.	Démarrage	14
8.4.	Equipements d'éclairage.....	14
8.5.	Phares de recul:	14
8.6.	Feux de pluie:	15
9. ARTICLE 9 TRANSMISSION		16
9.1.	Système de transmission	16
9.2.	Marche arrière	16
10. ARTICLE 10 ESSIEUX, SUSPENSION ET DIRECTION		16
10.1.	Hauteur de caisse.....	16
10.2.	Montage et type des suspensions	16
10.3.	Direction	16
10.4.	Direction assistée	16
11. ARTICLE 11 FREINS		17
11.1.	Circuits hydrauliques et réservoirs	17
11.2.	ABS et freinage assisté.....	17
11.3.	Refroidissement des freins.....	17
12. ARTICLE 12 PNEUS ET ROUES.....		18
12.1.	Dimensions et matériaux	18
12.2.	Visibilité des roues	18
12.3.	Fixation des roues	18
12.4.	Soupapes de surpression.....	18
12.5.	Capteurs	18
12.6.	Vérins pneumatiques	18
13. ARTICLE 13 HABITACLE.....		19
13.1.	Equipement autorisé dans l'habitacle	19
13.2.	Temps d'évacuation de l'habitacle.....	19
13.3.	Test de retrait du casque.....	19
14. ARTICLE 14 EQUIPEMENTS DE SECURITE.....		20
14.1.	Extincteurs	20
14.2.	Harnais	20
14.3.	Emplacements géométriques	21
14.4.	Points d'ancrage.....	21
14.5.	Sièges et repose-tête	22

14.6.	Rétroviseurs	22
14.7.	Coupe-circuit général	23
14.8.	Anneaux de remorquage	23
14.9.	Filets de course	23
15.	Article 15 ARMATURES DE SECURITE	24
15.1.	Armature de sécurité	24
16.	ARTICLE 16 CARBURANT	24
16.1.	Spécifications du carburant	24
16.2.	Air	24
17.	ARTICLE 17 CAMERA EMBARQUEE	24
18.	ARTICLE 18 TEXTE FINAL	24



ARTICLE 1 DEFINITIONS

1.1. Carrosserie

Toutes les parties entièrement suspendues de la voiture léchées par l'air extérieur, à l'exception des parties clairement associées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et des trains roulants.
Toute entrée d'air sera considérée comme faisant partie de la carrosserie.

1.2. Origine

Monté sur la voiture produite en série agréée par SRO Motorsports Group et en conformité avec sa Fiche Technique.

1.3. Epreuve

Une épreuve sera constituée des essais officiels et de la ou des courses.

1.4. Poids

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

1.5. Poids de course

Est le poids de la voiture en état de marche avec le pilote à bord et la quantité de carburant dans son réservoir.

1.6. Roue

Roue: flasque et jante

Roue complète : flasque, jante et pneu.

1.7. Habitacle

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

Ses limites sont définies par le toit, le plancher, les portes, les parties latérales, les parties vitrées et les cloisons avant et arrière

Voiture ouverte : L'ouverture de l'habitacle doit être symétrique vu de dessus, et rien ne doit le recouvrir, excepté 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 de vitesses qui, quand le pilote fait une demande de changement de rapport, prend momentanément le contrôle d'un ou plusieurs des sélecteurs du moteur, de l'embrayage et des rapports pour permettre au rapport d'être engagé.

1.10. Emplacement

Endroit défini par rapport à l'origine : axe de la voiture, milieu des essieux (milieu de l'empattement sur l'axe), habitacle, compartiment à bagages et compartiment moteur.

L'emplacement à l'intérieur du compartiment moteur est défini par rapport au carter de vilebrequin et à la ou les culasse(s).

1.11. Position

Endroit défini par des dimensions tirées des données du véhicule d'origine, par exemple milieu des essieux et axe de la voiture.

1.12. Orientation

Relation d'un composant aux axes longitudinal et transversal de la voiture. Si le composant est tourné de 180°, ceci sera considéré comme un changement d'orientation.

1.13. Télémétrie

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

1.14. Fiche d'homologation

Toutes les voitures agréées par SRO Motorsports Group feront l'objet d'une fiche descriptive appelée Fiche d'homologation établie par SRO sur laquelle figureront toutes les données permettant l'identification du dit modèle. La présentation des fiches aux vérifications techniques et/ou départ pourra être demandée par les organisateurs qui seront autorisés à refuser la participation d'un engagé à l'épreuve en cas de non présentation.

La fiche présentée doit être impérativement imprimée sur du papier filigrané "SRO", signée par le SRO TC Bureau et être accompagnée d'un certificat du Service Technique de SRO sur lequel figureront le numéro de châssis et l'identité du propriétaire de la voiture.

Cette fiche sera valable pour l'épreuve considérée pendant toute la durée de ladite épreuve.

En cas de doute subsistant après la vérification d'un modèle de voiture par rapport à sa Fiche Technique, les commissaires techniques devront se référer soit au livret de maintenance publié à l'usage des distributeurs de la marque, soit au

catalogue général dans lequel sont listées toutes les pièces détachées.

En cas de manque de documentation suffisamment précise, les commissaires techniques pourront effectuer des vérifications techniques directes par comparaison avec une pièce identique disponible chez un concessionnaire.

Il appartiendra au concurrent de se procurer la Fiche Technique concernant sa voiture auprès du SRO TC Bureau.

Les concurrents peuvent aussi présenter une fiche d'homologation établie par une ASN comme la FFSA.



ARTICLE 2 REGLEMENTATION

2.1. Rôle de SRO

La réglementation technique ci-après pour les Voitures de Tourisme TC/GT Light est établie par SRO Motorsports Group.

2.2. Types de véhicules éligibles

Pour qu'un véhicule soit éligible, ce doit être une voiture acceptée par SRO Motorsports Group et homologuée.

2.3. Voitures éligibles

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

2.4. Amendements à la réglementation et à l'éligibilité

SRO publiera toute modification apportée à la présente réglementation. Toutes ces modifications entreront en vigueur après leur publication.

Des modifications pour raisons de sécurité pourront être apportée sans préavis.

2.5. Conformité à la réglementation

La voiture engagée par un concurrent doit être strictement conforme à sa Fiche Technique ainsi qu'à toute notification supplémentaire du Bureau TC.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs du Meeting que sa voiture est conforme à la présente réglementation dans son intégralité à tout moment durant une épreuve.

Les Commissaires Sportifs du Meeting pourront exclure une voiture dont la construction sera jugée dangereuse.

2.6. Mesures

Toutes les mesures devront être effectuées sur une voiture stationnée sur une surface plane horizontale, ou comme stipulé dans la Réglementation Sportive ou le règlement particulier de la Série considérée.

Avant le départ d'une Epreuve, les commissaires techniques détermineront le lieu où la hauteur de caisse et les poids seront vérifiés. Il est de la responsabilité du concurrent de s'informer de l'emplacement de ce lieu.

Le concurrent a la possibilité, durant la période déterminée par l'organisateur, de s'assurer de la conformité de sa voiture en utilisant les équipements de contrôle officiels, à l'endroit officiel des vérifications techniques.

2.7. Matériaux

Le titane n'est pas autorisé, sauf s'il est utilisé dans la pièce d'origine ou explicitement autorisé par ces réglementations.

L'utilisation d'un matériau ayant un module d'élasticité spécifique supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdit pour la fabrication de toutes les pièces qui sont libres ou homologuées en tant que Variante Option.

Cette restriction ne concerne pas les pièces homologuées avec le véhicule standard. L'utilisation de feuille de magnésium de moins de 3 mm d'épaisseur est interdite.

2.8. Enregistrement de données

La voiture peut être équipée d'un système SRO d'enregistrement de données. SRO Motorsports Group peut demander d'ajouter des capteurs supplémentaires afin de fournir des données additionnelles.

Les données ainsi collectées doivent rester à la disposition du Bureau SRO TC qui est utilisé pour les vérifications techniques.

Le concurrent est responsable du bon fonctionnement de ce système.

Des techniciens spécialistes des systèmes électroniques peuvent assister le Délégué Technique, afin d'assurer le bon fonctionnement et la conformité des indications du système SRO d'enregistrement des données, ainsi que la conformité des divers systèmes dont les voitures sont équipées.

Ils peuvent à tout moment enlever, échanger ou contrôler les divers composants électroniques d'une voiture, et établir un rapport au Délégué Technique sur leurs investigations, et se réservent le droit de conserver les composants qu'ils ont enlevés pour analyse ultérieure.

Aucune réclamation ne sera acceptée concernant ces contrôles et les composants enlevés. Si un cas de non-conformité est noté (soit durant ou après l'épreuve), les procédures habituelles s'appliqueront (un rapport sera établi par le Délégué Technique sur approbation du Commissaire Technique Responsable, et transmis pour décision au Collège des Commissaires Sportifs).

L'enregistreur de données approuvé par SRO doit fonctionner pendant toute l'épreuve, y compris pendant tous les essais, et des contrôles peuvent être effectués à tout moment. Les concurrents ne peuvent pas quitter l'Epreuve avant que leurs enregistreurs de données aient été relevés, sauf si les Commissaires Sportifs les ont autorisés à partir.

2.9. Télémétrie

L'utilisation de télémétrie est interdite, / sauf si un tel dispositif est demandé au promoteur pour une retransmission « embarquée » ou à la demande de SRO Motorsports Group.

ARTICLE 3 CARROSSERIE

3.1. Carrosserie

Toutes les dimensions et la forme de la carrosserie doivent rester d'origine, comme homologuées. Tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

Les portes à faux avant et arrière doivent rester d'origine.

Les matériaux utilisés pour les capots avant et arrière, les pare-chocs, les portes et les ailes doivent rester d'origine ou tels que décrits sur la fiche technique de la voiture. Quand un élément est remplacé, il doit être fixé d'une façon qui soit au moins aussi solide que la méthode d'origine, et tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

3.2. Capots avant et arrière

Ils doivent avoir au moins deux fixations de sécurité, qui doivent toutes être indiquées par des flèches rouges (ou d'une couleur contrastante). Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans utiliser d'outils. Une dérogation du Service Technique SRO peut être délivrée pour des constructions particulières. Ces constructions doivent être décrites dans la fiche technique de la voiture.

Toutes les articulations de la carrosserie à proximité des raccords de ravitaillement doivent être conçues de façon à empêcher toute fuite de carburant dans le compartiment moteur et/ou l'habitacle pendant un ravitaillement.

3.3. Pare-brise et vitres

Afin de protéger le pare-brise, l'ajout d'un maximum de quatre (4) films translucides sur sa face externe est permis.

Des fixations supplémentaires peuvent être utilisées pour fixer fermement le pare-brise.

Sur la face interne des vitres latérales en verre, un film anti-déflagrant incolore et translucide (tel que SL Lumar Safety Film/D1570) de 0.1 mm maximum doit être installé, afin de garantir une protection efficace contre les éclats de verre.

3.4. Ventilation de l'habitacle

Afin de ventiler l'habitacle, la vitre arrière peut être percée de 5 trous circulaires d'un diamètre maximum de 50 mm chacun. Les conduits d'air alimentés par les écopos sont autorisés à l'intérieur de l'habitacle à condition qu'ils ne réduisent ni la visibilité ni la sécurité du pilote. Surface maximum 645 cm² (100 in²).

3.5. Filets de protection

Un filet de protection est obligatoire si la voiture n'est pas équipée d'un filet de course (cf. art 14.9 du présent règlement) en conformité avec l'art 253 de l'annexe J. Il doit satisfaire aux spécifications suivantes :

- Le filet doit être fait de lanières tissées d'au moins 19 mm de largeur (3/4 inch) ;
- Les mailles doivent être au minimum de 25 x 25 mm et au maximum de 60 x 60 mm.
- Les lanières tissées doivent être ininflammables et cousues ensemble à chaque point d'intersection. Le filet ne doit pas être de nature provisoire.
- Vu de côté, il doit s'étendre depuis le centre du volant jusqu'au montant B.

Fixation:

Le filet doit être fixé soit à l'armature de sécurité soit à une partie fixe de la carrosserie, au-dessus de la vitre côté pilote, au moyen d'un système à dégagement rapide qui fonctionnera même si la voiture se renverse.

Le filet doit pouvoir se détacher d'une seule main.

A cet effet, la poignée ou le levier doit avoir des marquages de couleur ("dayglo" orange).

Un système de dégagement par bouton-poussoir est autorisé, à condition qu'il respecte les prescriptions de cet article. Les boutons-poussoirs doivent être visibles de l'extérieur, d'une couleur contrastante et marqués « Press ».

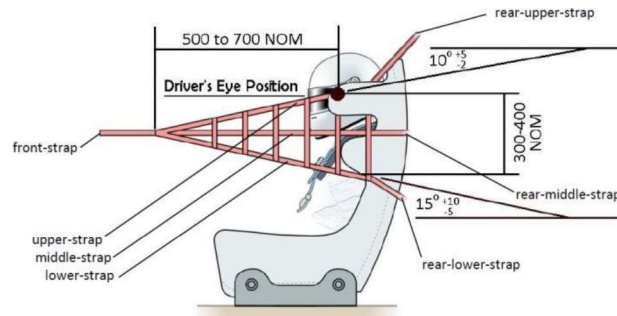


Figure 3. Positioning of net with upper-strap inside the seat-side-head

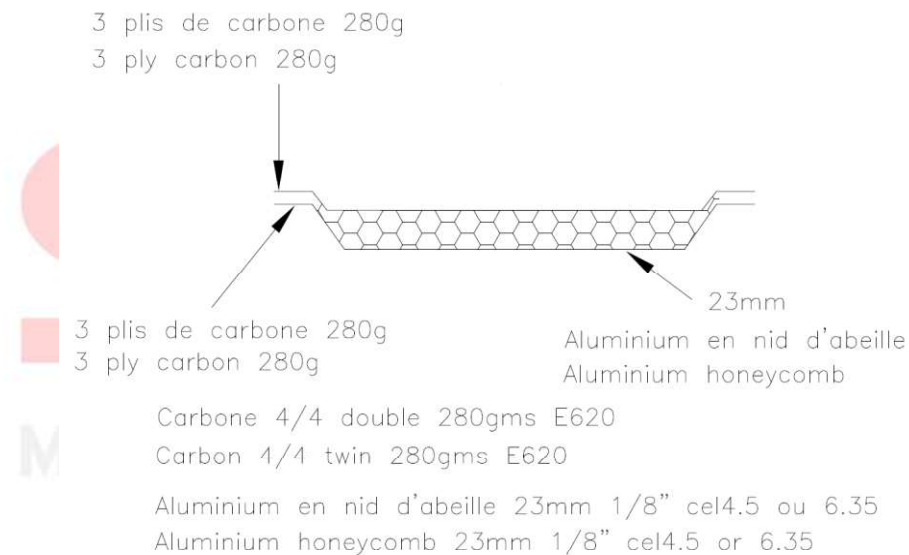
3.6. Protections latérales

Les matériaux d'insonorisation des portes peuvent être retirés, sans aucune autre modification.

L'installation de mousse de protection contre les collisions latérales homologuée en VO est obligatoire.

Elle doit être conforme au Dessin 255-14 et être fixée à l'armature de sécurité ou à la coque, et sa hauteur minimum doit s'étendre du bas de la porte à la hauteur maximum de la traverse de la porte.

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



255-14

3.7. Dispositifs aérodynamiques

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster les caractéristiques des dispositifs aérodynamiques homologués afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

ARTICLE 4 POIDS

4.1. Poids minimum

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster le poids minimum de toute voiture afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures. Le poids minimum doit être respecté à tout moment durant l'épreuve, en particulier quand la voiture passe la ligne d'arrivée. Il est permis de compléter le poids de la voiture par un ou plusieurs lests.

4.2. Lest

Le lest doit être fixé selon les spécifications de l'Article 253-16 concernant 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 façon à ce que des outils soient nécessaires pour le démonter.

Tout système de lest mobile quand la voiture se déplace est interdit.

Si pour des raisons de sécurité liées à l'intégrité de la structure du véhicule, l'installation d'un lest composé de plaques métalliques est impossible ou limitée dans la quantité, alors le concurrent est autorisé à majorer dans le réservoir la quantité de carburant nécessaire à la session afin de contribuer à l'atteinte du poids minimum requis par le Bureau SRO.

4.3. Lest d'équilibrage / Handicap d'équipage / Success Ballast

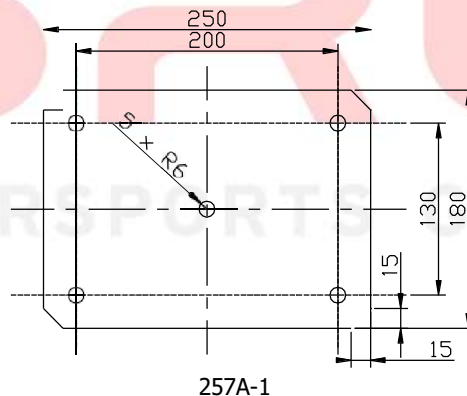
Le lest d'équilibrage et/ou le handicap d'équipage et/ou le Success Ballast (uniquement le poids des plaques métalliques) doit, en plus des exigences de l'Article 4.2, être conforme aux points suivants :

- a) Il doit être fait de plaques métalliques superposables selon le dessin n° 257A-1

Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement au moyen de 5 vis M12.

La hauteur des plaques superposables est limitée à 15 cm.

Ce lest doit être fixé dans l'habitacle à la place du passager.



4.4. Adjonctions pendant la course

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

4.5. Liquides

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

ARTICLE 5 MOTEUR

5.1. Boîtier de contrôle du moteur

Le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser le boîtier de référence déposé auprès de SRO Motorsports Group par le Constructeur ou le Préparateur.

5.2. Système d'admission

Le système d'admission est défini par l'assemblage comprenant le ou les bride(s) (si applicable) et le collecteur jusqu'aux orifices d'admission sur la ou les culasse(s).

5.3. Bride

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

La ou les brides doivent être en métal ou en alliage de métaux, de 3 mm de long et doivent être entièrement visibles une fois que le capot avant est ouvert et sans avoir à démonter aucun élément ou protection.

L'obturation des brides doit entraîner l'arrêt immédiat du moteur.

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 rpm, les capteurs de pression présents à l'intérieur du système d'admission étant 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 le test est effectué moins 150 millibars, maintenue pendant au moins 0.5 secondes.

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster le diamètre de ces brides (si applicable afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

5.4. Echappement Conception

Le système d'échappement doit incorporer un ou plusieurs convertisseurs catalytiques, qui doivent fonctionner à tout moment et à travers lesquels tous les gaz d'échappement doivent passer.

Le bruit sera mesuré conformément à la procédure de « Méthode de mesure de bruit pour les voitures de courses » mentionnée dans le livret technique FFSA en vigueur.

Sauf dérogation soumise à l'avis de la FFSA, le niveau sonore maximal est de :

Niveau sonore maximal mesuré	Régime de mesure
100 dB (A)	75% du régime moteur maxi

Toutes les mesures prises pour s'assurer que les limites maximales de niveau sonore ne sont pas dépassées doivent être de nature permanente, et ne doivent pas être annulées par la pression des gaz d'échappement. Les gaz d'échappement doivent sortir uniquement à l'extrémité du système.

L'évacuation des gaz d'échappement ne doit pas se faire en utilisant des parties du châssis. Une protection de la ligne d'échappement est autorisée.

ARTICLE 6 SYSTEME DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

6.1. Ravitaillement pendant la course (si applicable)

Le ravitaillement de la voiture par tout autre moyen que la gravité, avec une hauteur maximum de 2 mètres au-dessus de la piste quand le ravitaillement a lieu, est interdit pendant toute la compétition.

Le ravitaillement peut être effectué uniquement en utilisant soit un bidon d'une capacité maximum de 25 litres équipée d'un raccord auto-obturant et d'un système de ventilation en boucle fermée, soit un chariot de ravitaillement conforme à la réglementation FIA.

Pendant la course, un seul réservoir autonome d'approvisionnement conforme au Dessin 252-7 doit être utilisé par voiture. Ce réservoir doit être de forme intérieure cylindrique simple et ne doit comporter aucune pièce interne additionnelle.

Il ne doit pas être pressurisé.

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 aucun degré de liberté par rapport au chariot.
- L'embase du chariot doit avoir une surface d'au moins 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 du carburant peut être réalisé en introduisant un plateau-basculé 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 chariot 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 mètres 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 de la voiture concurrente (recto/verso) doit être fixée à son extrémité.

Un restricteur de débit doit être fixé à la sortie du réservoir de ravitaillement (voir Dessin 257A-2) et respecter les dimensions suivantes:

- Epaisseur: 2 mm
- Diamètre interne maximum: 33 mm

Au-dessus du réservoir, il doit y avoir un système de mise à l'air libre conforme à la réglementation FIA.

La conduite de remplissage, d'une longueur minimale de 2,50 m (partie flexible uniquement), doit être munie d'un accoupleur étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur la voiture.

Pendant le ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée au réservoir d'approvisionnement à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre.

Avant le début du ravitaillement, la voiture et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis l'accoupleur jusqu'au réservoir d'approvisionnement et son support, doivent être électriquement connectées à la terre par un contacteur manuel n'ayant aucune autre fonction.

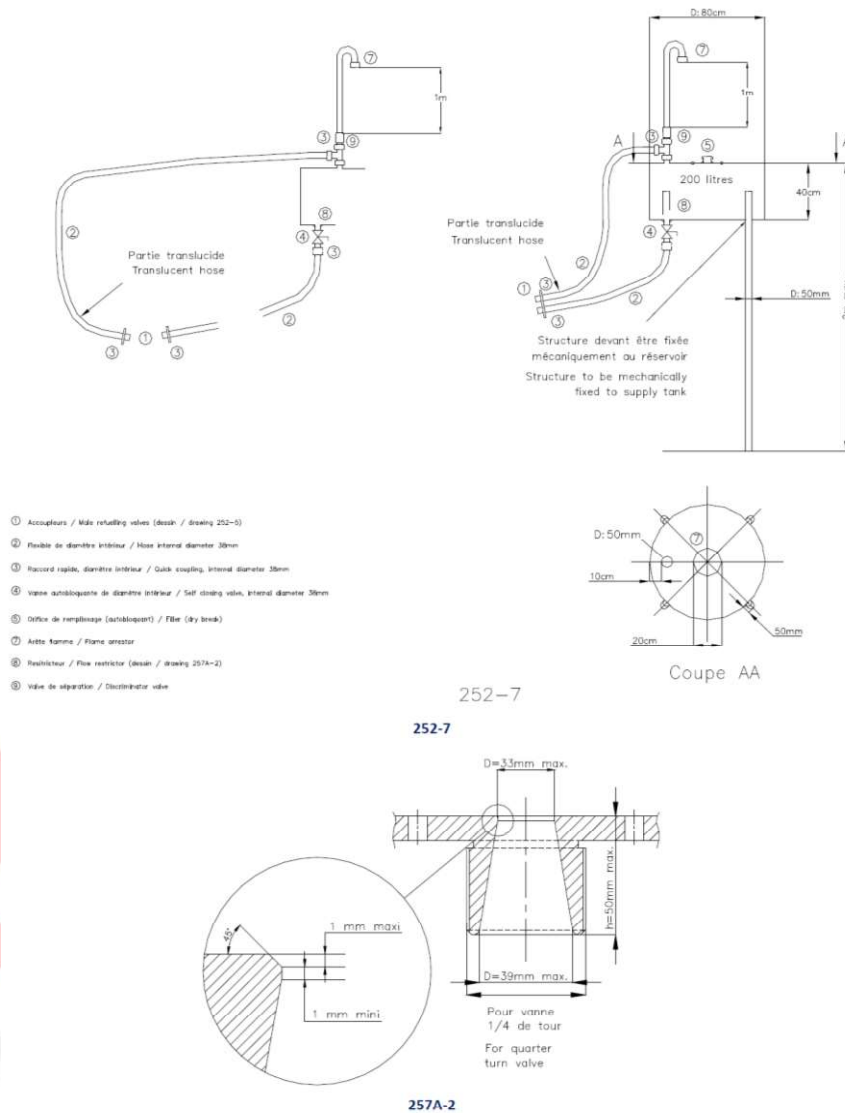
Une vanne de coupure à 90°, située sur la sortie du réservoir d'approvisionnement et contrôlant le débit de carburant, doit pouvoir être opérée manuellement à tout moment pendant le ravitaillement.

Une vanne d'arrêt d'un diamètre interne de 38 mm doit être fixée sous le réservoir d'approvisionnement conformément au Dessin 252-7.

Tous les flexibles et raccords depuis le réservoir d'approvisionnement jusqu'à la voiture et inversement doivent avoir un diamètre interne maximum conforme au Dessin 252-5 de l'Annexe J 252.9.5 (1.5 or 2.0 pouces maximum pour la version A).

Un niveau visible équipé de valves isolantes fixé aussi près que possible du réservoir doit être monté sur le réservoir. Le stockage de carburant à bord de la voiture à une température à moins de 10 °C en-dessous de la température ambiante est interdit.

L'utilisation d'un dispositif spécifique, que ce soit à bord de la voiture ou non, pour abaisser la température du carburant en-dessous de la température ambiante est interdit.



6.2. Capacité de carburant

Le Bureau TC SRO se réserve le droit d'ajuster la capacité du réservoir de carburant afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

6.3. Réservoirs de carburant

Tous les réservoirs de carburant doivent être homologués, et leur position est définie dans la fiche d'homologation.

Toutes les canalisations de carburant doivent être conformes aux spécifications de l'Article 253-3.

Il est recommandé 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 de carburant doit être contenu dans un caisson ininflammable et résistant aux liquides n'ayant 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/le châssis.

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

6.4. Dispositifs de remplissage et d'évent

Les accoupleurs doivent être conformes à la fiche d'homologation de base ou à l'extension VO pour l'endurance. Ils peuvent être des dispositifs soit combinés soit séparés fixés sur les deux côtés de la voiture.

Pour les 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 suivant Annexe J ART 252.9.5- Dessins 252.5.A avec diamètre interne $D \leq 2"$ 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.

Ils doivent être situés à au moins 300 mm en arrière d'une ligne verticale passant par le point le plus en arrière des sorties des tuyaux d'échappement (non applicable en cas de sortie arrière) et dans tous les cas, de façon à ce que lors d'une éventuelle fuite de carburant, du carburant ne tombe pas sur le tuyau d'échappement.

Les dispositifs de remplissage peuvent être installés 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 conduits doivent être métalliques ou en matériau ignifugeant/résistant aux flammes, et les raccords en matériau identique aux parois du réservoir.

Ils doivent être isolés de l'habitacle au moyen d'une protection étanche.

6.5. Echantillons de carburant

Toutes les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant, qui peut être utilisé par les Commissaires Techniques pour prélever des échantillons du carburant alimentant le moteur. Ce raccord doit être d'un type approuvé par la FIA.

7. ARTICLE 7 SYSTEME DE LUBRIFICATION

7.1. Réservoir récupérateur

Quand le système de lubrification d'une voiture comprend une mise à l'air libre, elle doit déboucher dans un réservoir récupérateur d'une capacité minimum de 3 litres équipé d'une jauge de niveau visible.

8. ARTICLE 8 EQUIPEMENT ELECTRIQUE

8.1. Batterie

Les batteries peuvent être installées dans l'habitacle mais ne doivent pas gêner la sortie du pilote.

Les batteries doivent être fermement fixées à la coque et complètement entourées d'un caisson en matériau isolant comprenant une mise à l'air débouchant à l'extérieur de l'habitacle.

Si la batterie située dans l'habitacle est une batterie sèche, elle doit être entièrement couverte d'une protection isolante. La fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques, avec une couverture isolante, fixée au plancher par écrous et boulons.

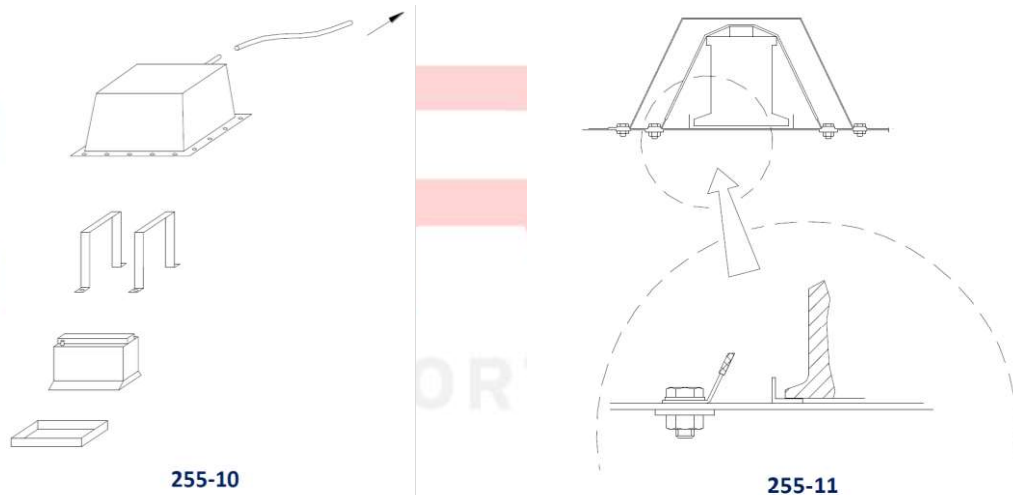
** Structure déformable :

Construction sandwich de 10 mm d'épaisseur minimum, composée d'une âme en nid d'abeille (résistance à l'écrasement minimale de 18N/cm²) et deux peaux de 1.5 mm d'épaisseur minimum (résistance à la traction minimale of 225N/mm²). Matériau composite autorisé.

* Ininflammable :

La face extérieure de la pièce doit avoir un niveau d'acceptation V0 conformément à la norme US the "UL94" (capacité d'ignifugation).

La fixation de ces étriers doit utiliser des boulons de 10 mm de diamètre minimum, et sous chaque boulon, il doit y avoir une contreplaque d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 20 cm² de surface sous le métal de la carrosserie (voir Dessins 255-10 and 255-11).



8.2. Essuie-glace de pare-brise

La voiture doit être équipée d'un essuie-glace de pare-brise, qui doit être en état de marche pendant toute l'épreuve. Seuls les balais peuvent être changés.

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

8.3. Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en ordre de marche à tout moment durant l'épreuve. Le pilote doit également pouvoir actionner le démarreur en position assise normale.

Le système de démarrage doit être complètement indépendant de tous les capteurs (pression des vérins pneumatiques, capteurs G-force) qui pourraient provoquer une séquence de démarrage automatique.

8.4. Equipements d'éclairage

Tous les équipements d'éclairage doivent être en état de marche pendant toute l'épreuve.

L'équipement d'éclairage extérieur doit comprendre au minimum les fonctions suivantes : Phares, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir 8.6) et feux de position arrière. Pour des raisons de sécurité, les phares devront obligatoirement produire un faisceau blanc.

Pour les courses se déroulant le jour, il pourra être demandé d'équiper les voitures TC de couvre-phares.

Pour les courses se déroulant la nuit, le pare-chocs avant pourra être modifié pour accueillir un éclairage supplémentaire.

Ces modifications ne devront créer aucune déportance aérodynamique.

8.5. Phares de recul:

Les ampoules des phares de recul doivent être enlevées.

8.6. Feux de pluie:

Un feu de pluie agréé selon la norme routière ECE R38 (ou une norme équivalente ou plus stricte d'un autre pays) ou approuvé par la FIA (Liste Technique n°19) est obligatoire à l'arrière de la voiture et il doit être en état de marche pendant toute l'épreuve.

Il doit être:

- D'un modèle approuvé par la FIA (liste technique n°19), or un troisième feu stop d'origine,
- Dirigé vers l'arrière à 90° par rapport à l'axe de la voiture,
- Clairement visible depuis l'arrière,
- Monté à moins de 10 cm de l'axe de la voiture,
- A au moins 35 cm au-dessus du plan de référence,
- A au moins 45 cms derrière l'axe des roues arrière, mesuré jusqu'à la surface de la lentille et parallèlement au plan de référence, ou comme sur la voiture de série,
- Allumé par le pilote assis normalement dans la voiture,

Les trois mesures sont prises jusqu'au centre de la zone de la lentille.



9. ARTICLE 9 TRANSMISSION

9.1. Système de transmission

Pour des raisons de sécurité, la transmission doit être conçue de façon à permettre de remorquer ou de pousser la voiture, lors de l'arrêt ou du calage du moteur.

Si nécessaire, une protection des composants de la boîte de vitesses peut être autorisée, après approbation par le Bureau Technique TC SRO TC.

9.2. Marche arrière

Toutes les voitures doivent avoir une marche arrière, qui à tout moment pendant l'épreuve, peut être sélectionnée quand le moteur est en marche et être utilisée par le pilote assis normalement.

10. ARTICLE 10 ESSIEUX, SUSPENSION ET DIRECTION

10.1. Hauteur de caisse

Le Bureau Technique TC SRO se réserve le droit d'ajuster la hauteur de caisse afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Pour le contrôle de la hauteur de caisse, la pression des pneus ne doit pas être inférieure à **2 bars**. Si la pression est inférieure à 2 bars lors des vérifications techniques, la pression peut être augmentée jusqu'à **2 bars** maximum.

10.2. Montage et type des suspensions

Tous les composants des suspensions, à l'exception des pièces spécifiquement mentionnées ci-dessous doivent être l'équipement d'origine fourni par le constructeur et conformes à la Fiche Technique.

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

L'ajout d'une barre anti-roulis (réglable ou non) est autorisé, à l'avant comme à l'arrière.

Ceci sera mentionné dans la Fiche Technique.

Les amortisseurs sont mentionnés dans la Fiche Technique et doivent y être conformes. Le principe de fonctionnement (réglable (maximum 2 directions) ou non) est libre. Un maximum de 2 jeux de ressorts (avant/arrière) peut être homologué.

Le réservoir des amortisseurs et son éventuelle canalisation doivent être complètement isolés de l'habitacle ou couverts, et ne peuvent pas être situés dans un compartiment donnant accès au système de ventilation de la voiture.

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

La modification des réglages des suspensions, des amortisseurs et des barres anti-roulis depuis l'habitacle est interdite.

10.3. Direction

Le verrou de direction doit être démonté et le système de réglage de la colonne doit être verrouillé. Le volant peut être équipé d'un système à dégagement rapide approuvé.

Le système à dégagement rapide peut être constitué d'une flasque concentrique à l'axe du volant, colorée en jaune par anodisation ou par tout autre procédé de coloration durable en jaune et installée sur la colonne de direction derrière le volant. **Le dégagement doit être opéré en tirant la flasque le long de l'axe du volant.**

10.4. Direction assistée

Pour les voitures à assistance de direction automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser l'ensemble déposé auprès de SRO Motorsports Group par le constructeur ou le préparateur.

11. ARTICLE 11 FREINS

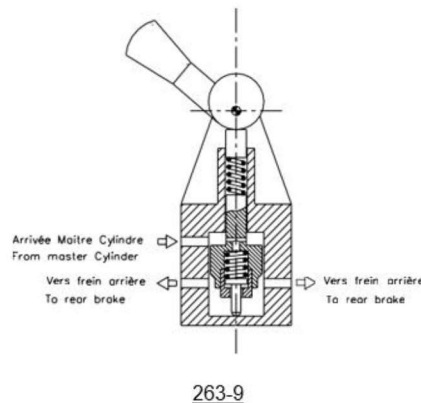
11.1. Circuits hydrauliques et réservoirs

Le système de freinage complet doit comprendre au minimum deux circuits séparés commandés par la même pédale. Ce système doit être conçu de façon à ce que, en cas de fuite ou de défaillance dans un circuit, l'action de la pédale de frein puisse toujours s'exercer sur au moins deux roues.

Les réservoirs de liquide de freins peuvent être installés à l'intérieur de l'habitacle, à condition qu'ils soient solidement fixés et protégés.

La répartition des efforts de freinage entre les essieux avant et arrière peut (si homologué) être ajusté par le pilote, par :

- Une intervention manuelle et directe sur le système mécanique permettant la modification de la position du centre de l'articulation, sur le levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière, monté sur l'ensemble de la pédale d'origine.
- Une intervention manuelle et directe 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 le Dessin du principe 263-9). Un seul de ces deux systèmes est autorisé.



11.2. ABS et freinage assisté

Pour les voitures disposant d'un système antiblocage et/ou d'assistance automatiquement variable, le Délégué Technique peut à tout moment obliger le concurrent à utiliser l'ensemble de référence déposé auprès de SRO Motorsports Group par le constructeur ou le préparateur.

11.3. Refroidissement des freins

Un seul tuyau flexible pour apporter de l'air au frein de chaque roue est autorisé, mais sa section intérieure doit pouvoir être comprise dans un cercle de 10 cm de diamètre.

Ce tuyau peut être doublé, mais dans ce cas la section intérieure de chaque tuyau doit pouvoir être comprise dans un cercle de 76 mm (3") de diamètre.

Ces tuyaux ne doivent pas faire saillie par rapport au périmètre de la voiture, vue de dessus.

Les conduits de freins utilisant des trous existants dans l'avant de la voiture sont autorisés. Des emplacements et des conduits additionnels doivent être approuvés et listés sur l'homologation de la voiture.

12. ARTICLE 12 PNEUS ET ROUES

12.1. Dimensions et matériaux

Le Bureau Technique TC SRO se réserve le droit d'ajuster la largeur des roues complètes afin de maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Les mesures doivent être effectuées horizontalement à la hauteur de l'axe des essieux.

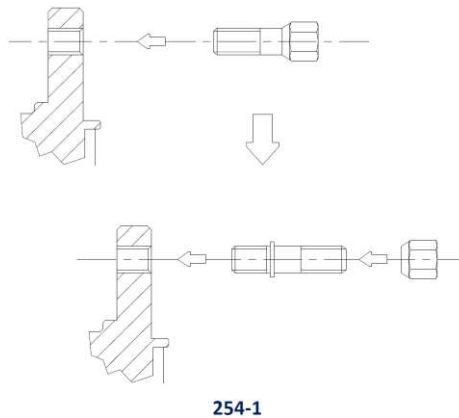
12.2. Visibilité des roues

La roue complète au-dessus de l'axe du moyeu ne doit pas être visible en vue en plan et vue de l'avant, avec les roues alignées pour que la voiture parte en avant tout droit.

12.3. Fixation des roues

Le principe de fixation des roues doit rester d'origine.

Les fixations de roues par boulons peuvent être changées pour des fixations par goujons et écrous à condition que le nombre de points d'attache et le diamètre des parties filetées comme figuré sur le Dessin 254-1 soient respectés.



Les écrous des roues peuvent être changés, à condition qu'ils soient toujours en matériau ferreux.

Une autre méthode pour conserver le système de fixation des roues peut être utilisée à condition qu'elle ait été approuvée et homologuée.

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

Des capteurs pour mesurer la température et la pression des pneus quand la voiture est en mouvement sont autorisés et fortement recommandés. Si ces capteurs sont utilisés, il doit y avoir au moins un voyant d'avertissement pour signaler au pilote une probable défaillance.

12.6. Vérins pneumatiques

Des vérins pneumatiques sont recommandés et peuvent être attachés à l'armature de sécurité, mais des bonbonnes d'air comprimé ne peuvent pas être transportées à bord.

Des orifices minimums permettant l'utilisation des vérins pneumatiques sont autorisés. La carrosserie peut être modifiée sur une surface maximum de 100 cm² afin de créer un logement pour ce raccord.

13. ARTICLE 13 HABITACLE

13.1. Equipement autorisé dans l'habitacle

Les seuls équipements qui peuvent être ajoutés dans l'habitacle sont :

- Equipements et armatures de sécurité
- Caisse à outils
- Siège, instruments et toute autre commande nécessaire pour la conduite y compris l'interrupteur du répartiteur de puissance de freinage
- Equipement électronique et électrique
- Système de refroidissement pour pilote
- Lest
- Vérins pneumatiques et leurs tuyaux
- Batterie
- Equipement de ventilation du pilote

Aucun des équipements ci-dessus ne doit gêner ni la sortie de l'habitacle ni la visibilité du pilote

Les équipements ci-dessus doivent être couverts là où cela est nécessaire par un matériau protecteur rigide pour minimiser les blessures, et leurs fixations doivent pouvoir supporter 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 porte côté conducteur et en 9 secondes par la porte côté passager.

Lors de ces tests, le pilote doit porter tout l'équipement de conduite normal, les harnais doivent être attachés, le volant doit être en place dans la position la moins pratique, et les portes doivent être fermées.

13.3. Test de retrait du casque

Le pilote étant assis dans sa position de conduite normale dans la voiture avec laquelle il ou elle est engagé(e), portant un collier cervical approprié à sa taille et avec le harnais attaché, un membre du service médical doit démontrer que le casque que le pilote portera pendant la course peut être retiré de sa tête sans faire plier son cou ni sa colonne vertébrale.

14. ARTICLE 14 EQUIPEMENTS DE SECURITE

14.1. Extincteurs

Le produit d'extinction doit être adapté au carburant utilisé.

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

Toutes les voitures doivent être équipées d'un système d'extinction homologué par la FIA conformément à l'Article 253-7.2, sauf en ce qui concerne le moyen de déclenchement.

Seuls les systèmes d'extinction figurant sur la Liste Technique FIA n° 16 ou les systèmes non pressurisés figurant sur la Liste Technique FIA n° 52 sont autorisés.

Il est obligatoire que tous les extincteurs :

- Soient situés à l'intérieur de la cellule de survie à au moins 300mm des bords extérieurs de la carrosserie.
- Fonctionnent dans n'importe quelle position, même si la voiture est retournée.
- Aient une méthode d'auto-test soit pour les contrôles de la pression sur la liste technique FIA n°6 ou pour le mécanisme de déclenchement dans les systèmes NON pressurisés figurant sur la Liste Technique FIA n° 52.
- Supportent une décélération de 25g et fonctionnent par des températures comprises entre - 15 °C to et 80 ° C.
- Disposent d'un moyen de déclenchement indépendant du circuit électrique du véhicule avec un bouton ou câble interrupteur secondaire externe, qui peut être combiné avec le coupe-circuit et actionné par une seule commande doit être présent au bas du pare-brise sur le côté gauche. Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge dans un cercle blanc à bordure rouge d'au moins 10 mm de diamètre.
- Soient démontables pour vérification de charge complète ou inspection de l'étiquette.
- Doivent pouvoir être activés par le pilote sangle dans son siège.

Une maintenance / re-certification doit être effectuée tous les **deux (2) ans**. Les extincteurs doivent avoir une étiquette similaire aux exemples ci-dessous :



Technical List 16 Example



Technical List 52 Decal Example



Fire E Decal

14.2. Harnais

Les harnais de sécurité conformes à la norme FIA 8853-2016 (Liste Technique n°57) sont obligatoires.

Les harnais doivent être utilisés conformément à l'Article 253-6 de l'Annexe J et équipés d'une boucle tournante (FFSA Annexe J Art 253 Paragraphe 6-1-3)

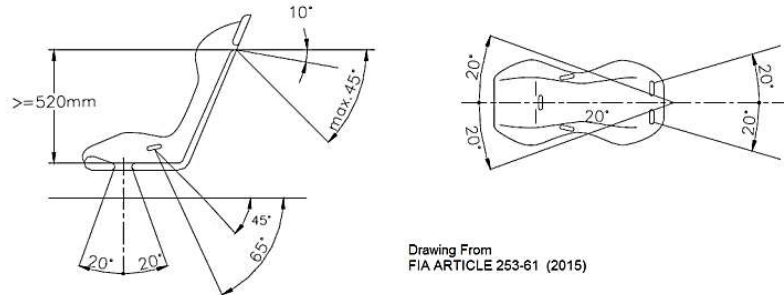
Les dispositifs élastiques attachés aux sangles d'épaules sont interdits.

Il est interdit d'ancrer les harnais aux sièges ou à leurs supports.

14.3. Emplacements géométriques

Les emplacements géométriques des points d'ancrage sont indiqués sur le dessin 253-61. Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier.

Il est préférable que cet angle ne dépasse pas 10°. Les angles maximums par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent (les sangles d'épaules peuvent être montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant).



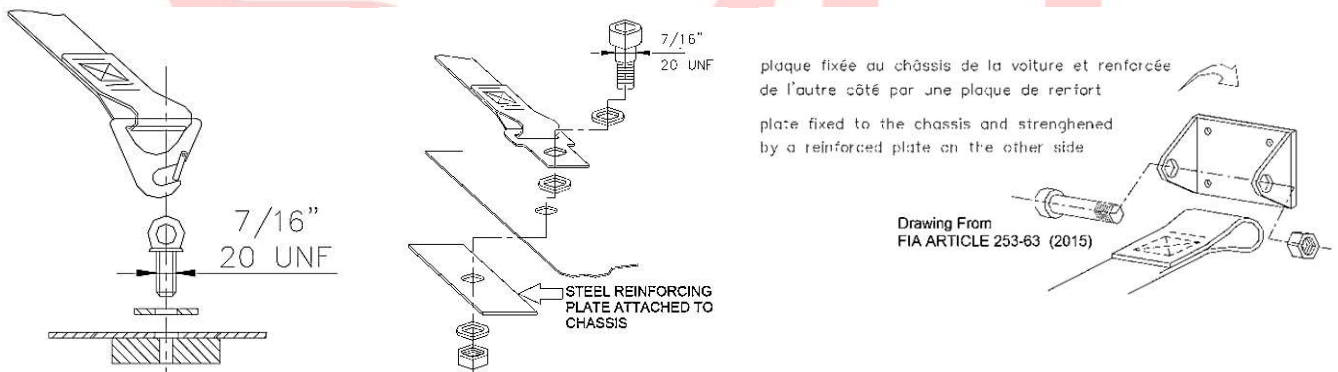
Drawing From
FIA ARTICLE 253-61 (2015)

FIA Appendix J ART 253 Restraint Locations

14.4. Points d'ancrage

Les sangles abdominales et d'entrejambe doivent passer uniquement à travers le siège. Toutes les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale. Il faut éviter que les sangles puissent être usées par interférence, torsion, charge des bords ou frottement des bords contre des arêtes vives. Des sangles abdominales de 2 pouces sont fortement recommandées car elles se sont avérées donner une charge plus rapide de la sangle abdominale provoquant des charges moins élevées à la poitrine, la tête, et au cou. Leur ajustement autour du bassin est meilleur, ce qui permet au harnais d'être porté plus serré tout en étant plus confortable et plus facile à ajuster.

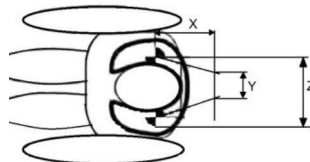
Système de fixation des ancrages : Les harnais ne doivent pas être ancrés aux sièges ou à leurs supports. Les techniques de fixations approuvées sont montrées ci-dessous (Annexe J FFSA Art 253 paragraphe 6.2) :



Système de fixation pour les sangles d'épaules

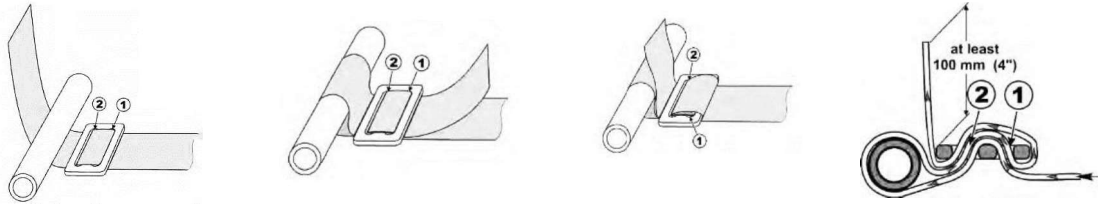
Les sangles d'épaules peuvent être fixées à l'armature de sécurité au moyen d'une boucle (selon le Dessin FIA 253-66). Le tube utilisé doit respecter les spécifications de l'armature de sécurité.

La formule $Y = Z - (X * 0.4)$ peut être utilisée pour déterminer la distance « idéale » entre les points d'attache (voir figure ci-dessous). Quand les sangles d'épaules sont enroulées autour d'une barre de harnais, la dimension "Y" est mesurée depuis l'axe de la sangle de chaque sangle d'épaule. Quand les sangles d'épaule sont boulonnées la dimension "Y" est mesurée centre à centre de chaque boulon de fixation.



Dispositifs de réglage "trois barrettes"

Des dispositifs de réglage "trois barrettes" peuvent être utilisés pour fixer par enroulage des sangles d'épaules autour des barres de harnais ou des sangles de jambes autour des barres de fixation. Ils devront être placés aussi près que possible des points de fixation. Les figures 9 - 12 montrent les techniques d'enroulage correctes qui devront être respectées. Voir l'Article 15 pour les dimensions des barres de fixation.



14.5. Sièges et repose-tête

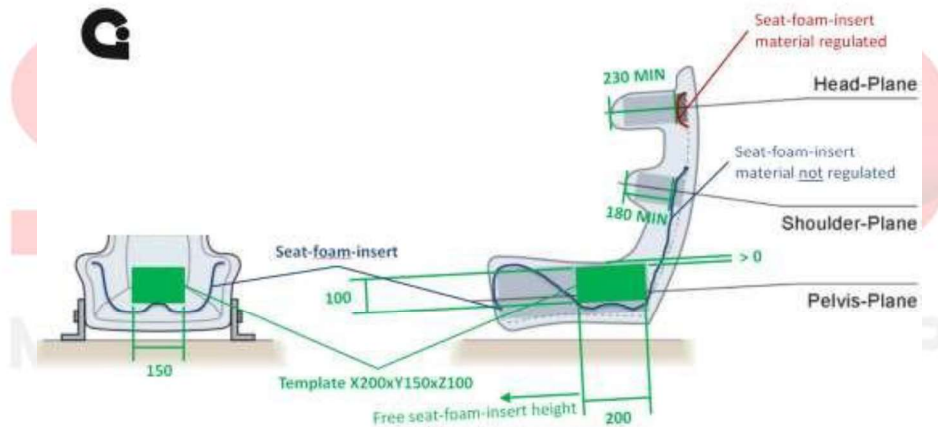
Le siège du pilote doit être homologué par la FFSA et ne doit pas être modifié. Si le siège fait partie d'une structure de sécurité approuvée par la FIA, le siège et le repose-tête seront définis dans la fiche d'homologation. Un matériau ininflammable et absorbeur d'énergie doit être placé autour de la tête du pilote.

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

a) 230mm min. au support latéral de tête du siège suivant le plan de la tête.

180mm min. au support latéral d'épaule du siège suivant le plan de l'épaule.

100mm min. de hauteur au support latéral de bassin du siège suivant le plan du bassin et sur une longueur de 200mm minimum. 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 modifiés, ils doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-16

14.6. Rétroviseurs

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un fixé de chaque côté de la voiture, afin de donner une bonne vision de l'arrière. Chaque miroir doit avoir une surface minimum de 100 cm².

Les Commissaires Techniques doivent s'assurer par une démonstration pratique que le pilote, assis normalement, peut clairement voir les véhicules qui le suivent.

A cet effet, ils demanderont aux pilotes d'identifier des lettres ou des chiffres, de 15 cm de haut et de 10 cm de large, présentés de façon aléatoire sur des panneaux placés derrière la voiture selon les instructions suivantes :

- Hauteur : Entre 40 cm and 100 cm depuis le 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.

14.7. Coupe-circuit général

Le pilote, assis normalement avec le harnais sanglé et le volant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant.

Ce coupe-circuit doit être clairement indiqué par un symbole figurant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche et doit être accessible par le pilote attaché par son harnais.

Il doit également y avoir un coupe-circuit extérieur, qui doit pouvoir être opéré à distance. Ce coupe-circuit doit être situé dans la partie inférieure du montant de pare-brise.

Coupe-circuit anti-déflagrant accessible sanglé dans le siège Parties terminales exposées isolées Utiliser une décalcomanie de symbole électrique	 Mechanical FIA Article 257	 Electrical FIA Article 257	 Decalcomanie extérieure type
--	---	---	---

14.8. Anneaux de remorquage

Toutes les voitures seront équipées d'un dispositif de remorquage avant et arrière pour toutes les épreuves. Il doit être clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.

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

Il doit permettre le remorquage de la voiture sur une surface sèche (béton ou asphalte), en appliquant une traction sur un plan parallèle au sol, avec un angle de plus ou moins 15 ° par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Cette vérification, qui peut avoir lieu pendant les vérifications techniques préliminaires, doit être effectuée avec les roues bloquées au moyen du système de freinage principal.

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

14.9. Filets de course

Ils sont obligatoires conformément à la fiche homologation du véhicule.

Ils doivent être homologués selon la norme FIA 8863-2013 (Liste Technique FIA n°48). Ils doivent être attachés aux points de fixation homologués (voir la fiche d'homologation de la voiture) et doivent être installés en respectant les spécifications d'installation publiées par la FIA. Des systèmes à dégagement rapide doivent pouvoir être actionnés aussi bien par le pilote assis en position de course avec le harnais sanglé que par les équipes de secours.

15. ARTICLE 15 ARMATURES DE SECURITE

15.1. Armature de sécurité

L'armature de sécurité ne doit pas avoir plus de six points de fixation, sauf si des points de fixations deviennent nécessaires en raison de l'utilisation de renforcements autorisés par le Bureau TC SRO. L'armature de sécurité doit être certifiée ou homologuée par une ASN ou homologuée par la FIA.

L'armature utilisée doit être définie dans une VO.

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

16. ARTICLE 16 CARBURANT

16.1. Spécifications du carburant

Le carburant doit être conforme à l'Annexe J FFSA Article 252 Paragraphes 9.1 (Essence) / 9.3 (Autres carburants E85 Superéthanol) et conforme au REGLEMENT SPORTIF du présent championnat.

16.2. Air

Seul de l'air peut être mélangé au carburant en tant qu'oxydant.

ARTICLE 17 CAMERA EMBARQUEE

Un système de caméra embarquée homologué par l'organisation du Championnat TC France est obligatoire.

L'installation de ce système doit être effectuée dans le strict respect des instructions correspondantes et doit fonctionner à tout moment durant l'épreuve. Il est de la responsabilité de tous les concurrents de se procurer le système. Ils sont également responsables de son installation correcte et de son bon fonctionnement.

18. ARTICLE 18 TEXTE FINAL

Le texte final de cette réglementation est la présente version, qui fera foi en cas de tout litige concernant son interprétation.