



Règlement Technique 2026

Contents

INTRODUCTION	3
PRESCRIPTION GÉNÉRALE.....	3
L'ÉQUIPEMENT DU PILOTE ET DU CO-PILOTE.....	3
Les combinaisons.....	3
Les bottines anatomiques.....	3
Les gants.....	3
Le casque (obligatoire).....	3
Le HANS (obligatoire).....	3
La cagoule ignifugée.....	3
L'interphone.....	3
L'ÉQUIPEMENT / LES ÉLÉMENTS DE VOTRE VOITURE	4
Voitures autorisées / Classification des voitures.....	4
Les arceaux de sécurité (<i>obligatoires</i>)	5
Les baquets.....	11
Le Harnais Homologué (obligatoire)	12
Les extincteurs (<i>obligatoires</i>)	13
Le châssis / la carrosserie.....	13
La garde-au-sol	14
La suspension.....	14
Les freins.....	14
Les roues et les pneumatiques.....	15
Poids.....	16
Le moteur	17
La transmission	18
Suralimentation	19
La Batterie.....	20
Le coupe-circuit	20
Le brise-glace, coupe harnais et carte OK	20
Les phares additionnels.....	20
Le système électrique.....	21
Le carburant / le comburant / les réservoirs	21
Habitacle-Sécurité.....	22
Conclusion	22

INTRODUCTION

Le présent document définit les normes techniques et de sécurité strictes applicables à toutes les épreuves de rallye organisées sous l'égide du Motor Racing Club (MRC) pour la saison 2026. Ce règlement a pour but d'assurer une équité sportive totale entre les concurrents tout en garantissant un niveau de sécurité optimal conforme aux standards en vigueur.

PRESCRIPTION GÉNÉRALE

Par le seul fait de leur inscription à une épreuve ou au championnat organisé par le Motor Racing Club, les concurrents s'engagent sans réserve à respecter la présente réglementation technique.

L'ÉQUIPEMENT DU PILOTE ET DU CO-PILOTE

Les combinaisons

La combinaison homologuée pour la course automobile est obligatoire pour tous Groupes.

Les bottines anatomiques (spécialement conçues pour la course automobile) – **Obligatoires pour les pilotes**

Les gants (spécialement conçus pour la course automobile) – **Obligatoires pour les pilotes**

Le casque (obligatoire)

Le casque est obligatoire et il doit être homologué.

Aux vérifications techniques, les casques des pilotes et copilotes devront obligatoirement être présentés, et les commissaires techniques seront seuls habilités à accepter ou rejeter ces équipements. Les casques acceptés seront marqués par un signe particulier et feront l'objet de vérifications additionnelles lors des épreuves.

Le HANS (obligatoire)

Le Hans doit être en bon état et être attaché à un casque adapté

La cagoule ignifugée – *(recommandée)*

La Cagoule est recommandée aux pilotes et copilotes.

L'interphone – *(recommandé)*

L'ÉQUIPEMENT / LES ÉLÉMENTS DE VOTRE VOITURE

Note : En effectuant toute modification, prendre en considération que les composants de la voiture doivent obligatoirement garder leur fonction d'origine.

Voitures autorisées / Classification des voitures

Les voitures sont réparties dans les groupes et classes suivants :

Groupe A :

Voitures de série ou à vocation sportive limités par des modifications mentionnées plus loin (Moteur et transmission issues de la même marque)

Groupe N :

Voitures de série avec moteur de série ou des « swap » (moteur et transmission issues de la même marque) limités par des modifications mentionnées plus loin.

Groupe M :

Voitures de série avec moteur de série ou des « swap » limités par des modifications mentionnées plus loin.

Groupe Promo :

Voiture de série non-turbo avec moteur de série limité par les modifications mentionnées plus loin.

Groupe M-GT :

Voiture de type "Coupe" et être une propulsion (deux roues arrière motrices) limités par des modifications mentionnées plus loin. Moteur de série ou « swap » autorisé (moteur et transmission issues de la même marque).

Groupe RC :

Voiture Homologuée par la FIA dans les classements régionaux pour les Classes suivantes (**RC2 – RGT – RC3 – RC4 – RC5 – RC 6**)

Les Groupes

La cylindrée maximale autorisée est comme suit :

Groupe A, Groupe M, et Groupe N

- Atmosphérique 2 500 cm³
- Turbo 2 000 cm³ (sans application du coefficient)

Groupe Promo

- Atmosphérique 1600cc

Groupe M-GT

- Atmosphérique 4500 Cm³
- Turbo 2500 Cm³ (sans application du coefficient)

Les Classes

Groupe	Cylindrée après l'application du Coefficient	Classe
A	0-1400	1
A	1401-1600	2
A	1601-2500	3
A	2501-3500	4
Groupe	Cylindrée après l'application du Coefficient	Classe
M	0-1400	1
M	1401-1600	2
M	1601-2500	3
M	2501-3500	4
Groupe	Cylindrée après l'application du Coefficient	Classe
N	0-1400	1
N	1401-1600	2
N	1601-2500	3
N	2501-3500	4
Cylindrée après L'application du coefficient de 1.7 pour les turbos essence et 1.5 pour les turbos diesel		

Les arceaux de sécurité (obligatoires)

Ces structures de protection limitent la déformation de la coque en cas de sortie de route, ce qui réduit considérablement le risque de blessures pour les personnes se trouvant à bord.

Groupe RC : Arceau Homologué sans aucune modification de la fiche d'homologation.

Groupe A : Arceau soudé à la coque OBLIGATOIRE (Locale ou Homologué) minimum 6 points

Groupe M : Arceau soudé à la coque OBLIGATOIRE (Locale ou Homologué) minimum 6 points

Groupe N4 : Arceau soudé à la coque OBLIGATOIRE (Locale ou Homologué) minimum 6 points.

Groupe N3, N2, N1 Arceau soudé à la coque ou boulonne avec certification (Internationale) minimum 6 points

Groupe Promo : Arceau soudé à la coque ou boulonné avec certification (Internationale) minimum 6 points

Groupe M-GT : Arceau soudé à la coque OBLIGATOIRE (Locale ou Homologue) minimum 6 points

Les Arceaux seront vérifiés par une équipe constituée par le comité organisateur. Ce comité sera responsable de vérifier l'état et la conformité de l'arceau. Les membres de ce comité pourront être des participants car ils agiront en tant qu'expert dans leur corps de métier et non comme compétiteur. Pour assurer un maximum de transparence l'équipe vérifiera l'arceau en présence du responsable technique

Les véhicules équipés d'un Châssis en Aluminium, Carbone ou autre composite ou la fixation d'un Arceau soudé n'est pas possible, devront obligatoirement installer un Arceau homologué FIA conçu pour le véhicule en question et typé rallye.

La construction des arceaux doit être soignée et conçue pour s'adapter au véhicule particulier. Les fixations doivent être adéquates et le montage bien adapté à la coque.

Le siège arrière doit être enlevé.

À noter que des plaques de renfort doivent être utilisées aux points de fixation des pieds d'ancrage. La **plaque de renfort** est une plaque en acier ou métal (épaisseur minimum 3 mm, surface minimum 120 cm²) soudée à la coque ou à la structure du châssis sous un pied d'ancrage de l'arceau pour mieux répartir la charge sur la structure (sauf pour la fixation des jambes de force arrière, pour lesquelles la surface minimum de la plaque est de 60 cm²).

Le **pied d'ancrage** est la plaque (épaisseur minimum 3 mm) soudée à un tube d'arceau permettant son boulonnage ou sa soudure sur la coque ou sur la structure du châssis, c.à.d. sur une plaque de renfort. Les pieds d'arceau pourront être soudés directement aux plaques de renfort et les cages être soudées à la coque.

A Noter toutefois que les arceaux ne doivent pas être soudés directement à la coque sans une plaque de renfort. Les fixations doivent être autobloquantes ou équipées de rondelles-freins. Les boulons doivent avoir au moins la taille M8.

L'arceau en aluminium est strictement interdit.

Nous recommandons donc l'acier au carbone, résistance minimale à la traction : 350 N/mm².

L'arceau en tuyaux galvanisés est strictement interdit.

Le diamètre de l'arceau, doit être de 38 x 2.5 mm ou 40 x 2 mm, sauf pour le diamètre de l'arceau 'principal' qui lui doit être de 50 x 2 mm ou 45 x 2.5 mm

Tout arceau qui ne respectera pas les dimensions mentionnées plus haut devront passer des tests additionnels pour confirmer leur solidité.

Tout arceau local devra être perforé pour permettre le calcul de l'épaisseur de l'arceau Principal et Secondaire. (Cela est applicable pour toutes les voitures, pas seulement les nouveaux véhicules)

Tout arceau homologué devra être accompagné de sa certification. En aucun cas le reçu du dit Arceau comptera comme une preuve de son homologation. Si la Certification n'est pas disponible, l'Arceau devra être perforé pour permettre le calcul de l'épaisseur de l'arceau principal et Secondaire

Définition d'un **arceau principal**. (Voir dessins ci-dessous).

- a) L'arceau d'un seul tenant, transversal au-dessus de la tête des pilotes, copilotes.
- b) Moins courant mais néanmoins admis, les arceaux latéraux droit et gauche d'un seul tenant et la barre qui les relie au-dessus de la tête des pilotes, copilotes.

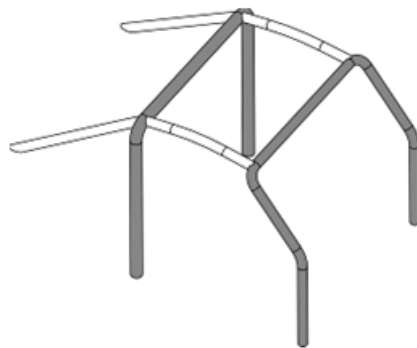


Les cadres ou couples des **arceaux (principal)** doivent être réalisés en une seule pièce sans connexion. Leur construction doit être uniforme et dépourvue d'ondulations ou de fissures. La partie verticale de l'arceau principal doit être aussi droite et aussi près du contour intérieur de la coque que possible. Le montant avant d'un arceau avant ou latéral doit être droit ou ne comporter qu'un seul coude autant que possible.

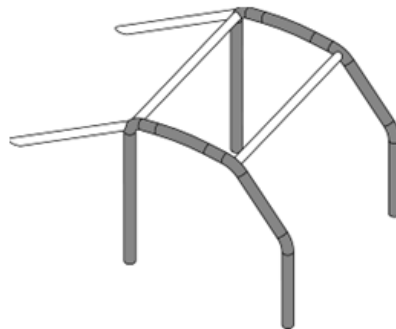
Structure De Base

La Structure de base doit être composée de l'une des façons suivantes :

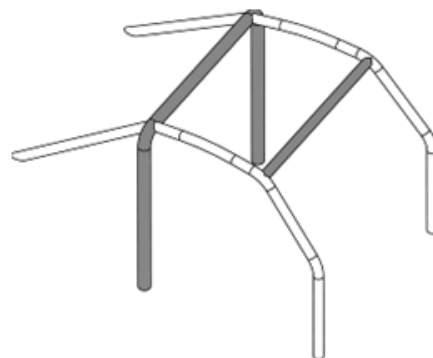
- 1 arceau principal + 1 arceau avant + 2 entretoises longitudinales + 2 jambes de force arrière + 6 pieds d'ancrage



- 2 arceaux latéraux + 2 entretoises transversales + 2 jambes de force arrière + 6 pieds d'ancrage



- 1 arceau principal + 2 demi-arceaux latéraux + 1 entretoise transversale + 2 jambes de force arrière + 6 pieds d'ancrage



La partie verticale de l'arceau principal doit être aussi près du contour intérieur de la coque que possible et ne comporter qu'un seul coude avec sa partie verticale inférieure.

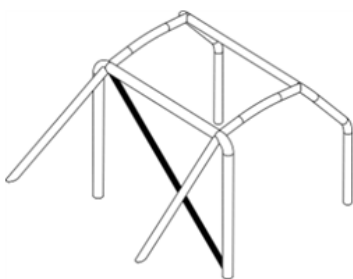
Le montant avant d'un arceau avant ou latéral doit suivre les montants du pare-brise au plus près et ne comporter qu'un seul coude avec sa partie verticale inférieure.

Les connexions des entretoises transversales aux arceaux latéraux, les connexions des entretoises longitudinales aux arceaux avant et principal, ainsi que la connexion d'un demi-arceau latéral à l'arceau principal doivent se situer au niveau du toit.

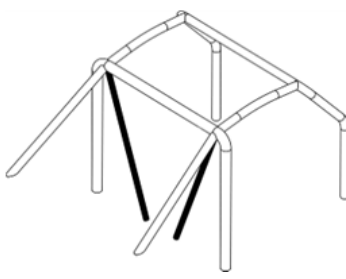
Entretoise et Renforts obligatoires

Entretoise Diagonale (Obligatoires)

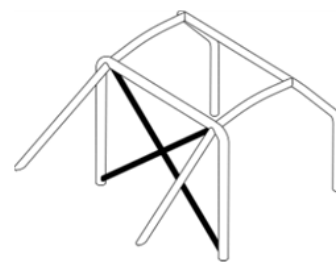
L'armature doit comporter une des entretoises diagonales définies par les Dessins ci-dessous :



Dessin 1



Dessin 2



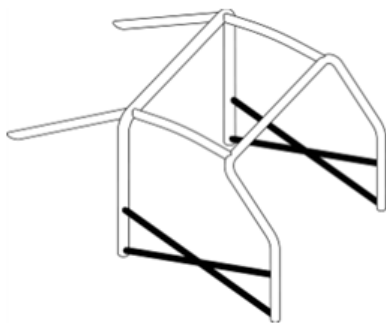
Dessin 3

Dans le cas du Dessin 2, la distance entre les deux ancrages sur la coque/châssis ne doit pas être supérieure à 300 mm.

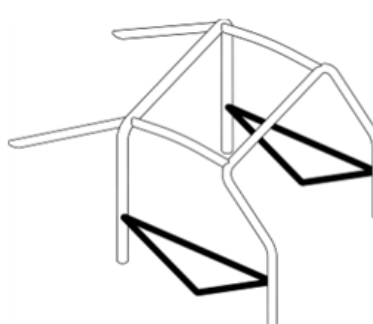
L'entretoise du Dessin 1 peut-être inversée

Entretoise de Portières (Obligatoires)

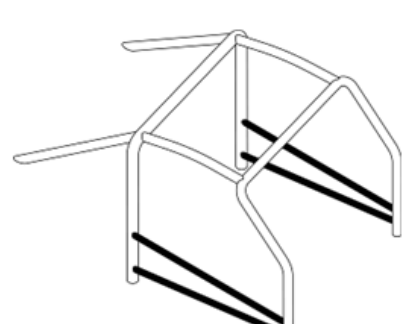
L'armature doit comporter une des entretoises de Portières définies par les Dessins si dessous :



Dessin 1



Dessin 2



Dessin 3

La protection latérale doit être aussi haute que possible mais son point supérieur de fixation ne doit pas être plus haut que la moitié de la hauteur de l'ouverture de porte mesurée depuis sa base.

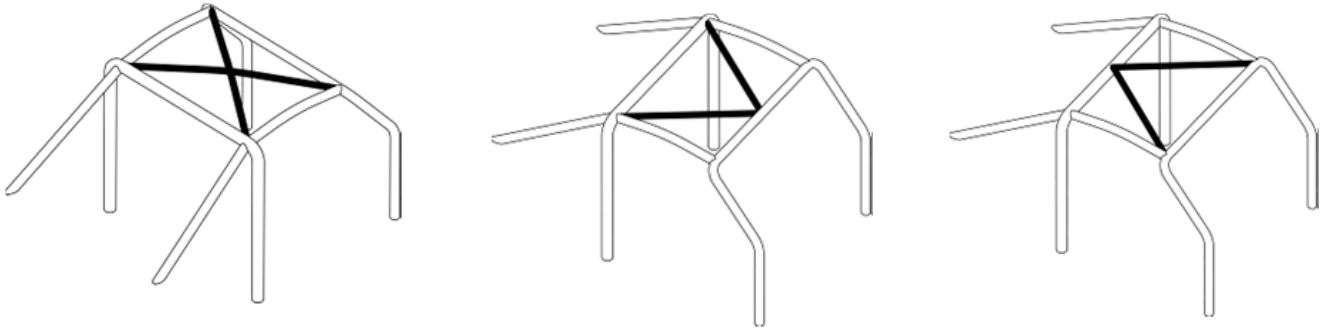
Les dessins peuvent être combinés entre eux.

La conception doit être identique des deux côtés.

Dans le cas d'une protection en "X" (Dessin 1), il est conseillé qu'au moins une des branches du "X" soit monobloc.

Renfort de toit (Obligatoire)

La partie supérieure de l'armature de sécurité doit être conforme à l'un des Dessins si dessous :



Les renforts peuvent suivre la courbure du toit

La Soudure

Elles doivent être faites sur tout le périmètre du tube.

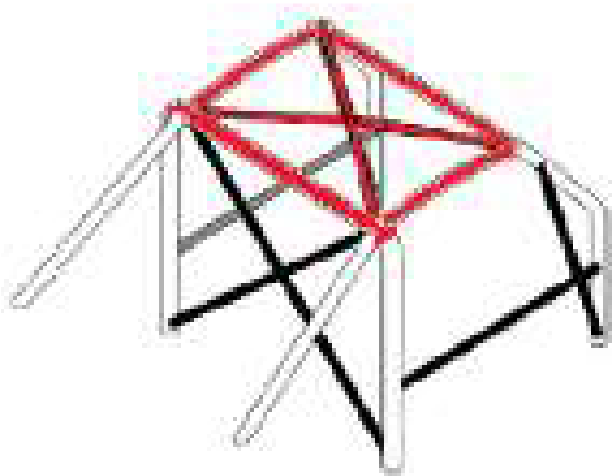
Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc sous gaz protecteur).

Bien qu'une belle apparence ne soit pas nécessairement une garantie de la qualité des soudures, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail.

Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les indications spéciales des fabricants doivent être respectées (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

Garniture de protection

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection. Tous les tubes de l'armature identifiés sur le Dessin plus bas et tous les renforts de toit doivent être équipés de garnitures
Chaque garniture doit être fixée de façon telle qu'elle ne soit pas mobile par rapport au tube.



Les baquets

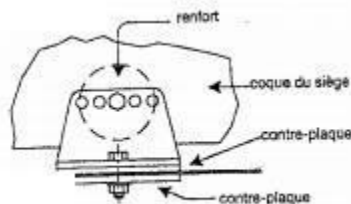
Il est obligatoire d'avoir un siège adapté, solidement fixé au plancher, avec des attaches adéquates et conformes aux normes de sécurité.

Les rails avec glissière sont interdits, les baquets doivent être fixes.

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, les nouvelles pièces doivent être conformes aux spécifications suivantes :

(Voir dessin ci-dessous).

1. Les fixations sur la coque / châssis doivent comporter au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre avec contreplaques conformément au dessin. Les surfaces de contact minimum entre support coque/châssis et contreplaques sont de 40 cm² pour chaque point de fixation. Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces horizontales et verticales de 18,000. N non appliqués simultanément.
2. La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège. Utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés au siège. Chaque attache doit pouvoir résister à une charge de 15,000 N quelle qu'en soit la direction.
3. L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm, pour l'acier et de 5 mm pour les matériaux en alliage léger.
La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm obligatoire dans tous les groupes.



Le siège baquet, est **obligatoire dans tous les groupes**, adopte des rebords de maintien au niveau des cuisses et du buste.

Le Harnais Homologué (obligatoire)

Le harnais 6 points, c'est-à-dire le port de deux sangles d'épaules, une sangle abdominale et deux sangles pour les jambes est obligatoire pour tous les groupes.

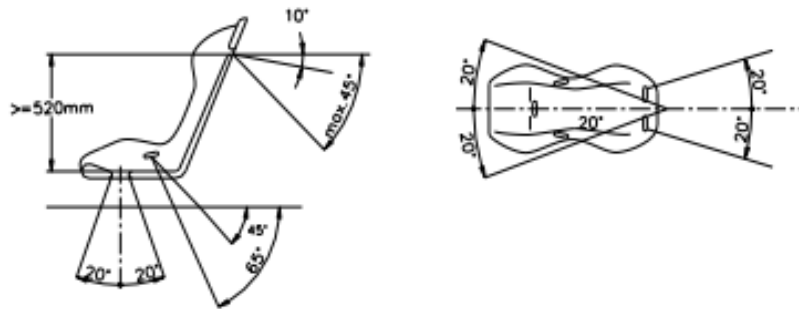
Les points de fixation à la coque sont dans ce cas : deux pour la sangle abdominale, deux par rapport au siège pour les sangles d'épaules et deux pour les cuisses.

Le harnais 6 points vous maintient fermement le buste, le bassin et évite le fessier d'avancer par exemple en cas de fort freinage.

Il est interdit de fixer les harnais de sécurité aux sièges ou à leurs supports.

Un harnais de sécurité peut être installé sur les points d'ancrage de la voiture de série.

Les angles géométriques recommandés pour les points d'ancrage sont comme suis :



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, et il est conseillé de ne pas dépasser 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).

Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne doivent pas être utilisés.

Les sangles abdominales et d'entrejambes ne doivent pas passer au-dessus des côtés du siège, mais à travers le siège afin d'entourer et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible.

Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaule et/ou d'entrejambes, de nouveaux points d'ancrage doivent être installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules.

Les harnais ne devront avoir dépasser leur expiration de plus de 5 ans, bien sûr les extensions émises par la FIA seront prise en considération.

Les extincteurs (obligatoires)

Chaque voiture **doit** être équipée de **deux (2)** extincteurs de 2 Kg chacun, fixés solidement dans l'habitacle, et facilement accessibles et détachables par le pilote et le copilote.

Où

Un extincteur de 2kg fixé comme décrit plus haut et un extincteur automatique de plus de 2 kg

Les agents extincteurs autorisés sont : BCF, NAF S3, NAF P, AFFF et Poudre.

La capacité minimale des extincteurs utilisant ces agents est de 2,60 litres pour les quantités précisées ci-après.

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- Capacité
 - Type de produit extincteur
 - Poids ou volume du produit extincteur
- =
- Date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus d'un (1) AN après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

Chaque bombonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25g. **De plus, seules les fermetures métalliques à dégagement rapide, et avec des sangles métalliques, seront acceptées.**

Le châssis / la carrosserie

Elément ou toutes les composantes de la voiture sont directement ou indirectement fixées ou soudées, le châssis ne doit pas avoir une géométrie de roue à 0° et libère de toute trace de rouille.

La carrosserie doit être exempte de rouille et en parfait état afin de pouvoir absorber les chocs en cas de sortie de route.

Les enjoliveurs de roues doivent être enlevés.

Le montage de protections inférieures est autorisé, à condition qu'elles soient effectivement des protections qui respectent la garde-au-sol, qui soient démontables et qui soient conçues exclusivement et spécifique afin de protéger les éléments suivants : moteur, radiateur, suspension, boîte de vitesses, réservoir, transmission, direction, échappement, bombonne d'extincteur.

Il est obligatoire que deux attaches de sécurité supplémentaires soient installées pour le capot et sur le Coffre.

Deux rétroviseurs extérieurs sont obligatoires. Ils devront être conforme aux lois applicables à L'île Maurice

La garde-au-sol

Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques situés du même côté sont dégonflés.

Ce test sera effectué sur une surface plane dans les conditions de course (pilote et copilote à bord).

En cas de compression total des suspension aucun élément de la carrosserie ne devra être en contact avec les roues car cela peut bloquer ces dernières et causer un accident.

La suspension

Les pièces de suspension constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

Les amortisseurs ne doivent pas avoir de fuites d'huile ou être montés avec des ressort affaiblis. Les Elargisseur de voies de plus de 25mm devront être fixer au Moyeu

Pour le Groupe M et M-GT

Les points d'ancrage de la suspension à la coque ou au châssis doivent obligatoirement rester d'origine. La modification des éléments de suspension (amortisseurs, ressorts, bras) est autorisée à condition qu'ils soient fixés à ces points d'ancrage d'origine.

Pour le Groupe N et Promo :

Les éléments de la suspension comme les ponts arrière et les bras de suspension doivent garder leur fonction d'origine et en aucun cas permettre la modification additionnelle de la géométrie de la suspension ou l'élargissement du Train roulant dans le Groupe N.

Les Triangle de suspension modifiés sont interdits en Groupe N et Promo

Les bras modifiés permettant l'ajustement du carrossage des roues arrière sont autorisés en Groupe N mais en aucun la pièce ne devra élargir le train roulant du véhicule.

Pour tous les groupes des barres antirapprochement ou anti-écartement peuvent être montées sur les points d'attache de la suspension à la coque ou au châssis d'un même train, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture, à condition d'être démontables et boulonnées.

Les freins

Le mécanisme du levier de frein à main peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané ('Fly-off handbrake').

Le double circuit commandé par la même pédale est obligatoire pour tous les Groupes.

L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues ; en cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues.

Conditions pour le Groupe (RC) : le système complet de freinage doit être comme mentionné sur la fiche d'homologation

- Noter que pour tous les groupes sauf le groupe RC :
 - ☒ Les garnitures de freins sont libres, de même que leurs fixations (rivées, collées, etc. ...).
 - ☒ Les tôles de protection peuvent être enlevées ou pliées.
 - ☒ Dans le cas de véhicules équipés d'un servofrein, ce dispositif peut être déconnecté. Il en est de même pour les systèmes antiblocages de freins.
 - ☒ Les canalisations de freins pourront être changées pour des canalisations de type aviation.
 - ☒ Un dispositif raclant la boue déposée sur les disques pourra être ajouté.
 - ☒ 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 voiture vu du dessus.
 - ☒ Les disques de freins en carbone sont interdits.

Les roues et les pneumatiques

Les roues ne doivent pas comporter de traces d'usure anormale et les jantes de traces de coups. A noter que les pneus 'slicks' sont interdits faisant place à des pneus moulés à sculptures.

Les roues constituées partiellement ou complètement de matériaux composites sont interdites.

Les roues doivent être couvertes par les ailes.

Les voitures devront être munies d'au moins une roue de secours.

La roue de secours pourra être déplacée à l'intérieur de l'habitacle, à condition d'y être solidement fixée et de ne pas être installée dans l'espace réservé au conducteur et au passager avant et ne pas entraîner de modification dans l'aspect extérieur de la carrosserie.

Le cric est libre à condition que ses points de levage sur la voiture ne soient pas modifiés.

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

Pour tous les groupes le diamètre de la jante est libre mais ne doit pas dépasser 18".

Il n'est pas nécessaire que toutes les roues soient du même diamètre.

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

Conditions pour le Groupe RC : la taille des jantes doit être comme mentionner sur la fiche d'homologation

Poids

Afin d'assurer l'équité sportive, les poids minimums suivants (à vide) seront imposés pour la saison 2026.

Le changement le plus important en termes d'équilibre de performance pour 2026 vient sur l'introduction du poids minimum.

Voici le poids minimum pour chaque Groupe (Cylindrée après L'application du coefficient) :

Groupe A, M, N (4 Roue Motrices) :

Groupe / Classe	Cylindrée	Poids
A / M / N	0-1000	720 KG
A / M / N	1000 - 1150	790 KG
A / M / N	1151 - 1400	840 KG
A / M / N	1401 - 1600	920 KG
A / M / N	1601 - 2000	1230 KG
A / M / N	2001 - 2500	
A / M / N	2501 - 3000	
A / M / N	3001 -3500	

Coefficient de 1.7 pour les turbos essence et 1.5 pour les turbos diesel

Groupe A, M, N (2 Roue Motrices) :

Groupe / Classe	Cylindrée	Poids
A / M / N	0 - 1000	720 KG
A / M / N	1000 - 1150	790 KG
A / M / N	1150 - 1400	840 KG
A / M / N	1401 - 1600	920 KG
A / M / N	1601 - 2000	1000 KG
A / M / N	2001 - 2500	1080 KG
A / M / N	2500 - 3000	1150 KG
A / M / N	3000 -3500	1230 KG

Coefficient de 1.7 pour les turbos essence et 1.5 pour les turbos diesel

Groupe M-GT :

Groupe / Classe	Cylindrée	Poids
M-GT	0 - 3500	1150 KG
M-GT	3501 - 4500	1230 KG

Coefficient de 1.7 pour les turbos essence et 1.5 pour les turbos diesel

Lest

La sécurité étant la priorité, l'ajustement du poids par un ou plusieurs lests est autorisé sous les conditions suivantes :

Nature : Le lest doit être constitué de blocs solides et unitaires (ex : acier, plomb).

Fixation : Les blocs doivent être fixés de manière permanente au moyen d'outils. L'utilisation de sangles, de ruban adhésif ou de fixations rapides est strictement interdite.

Matériel : Les boulons de fixation doivent être d'un diamètre de M8 au minimum.

Contre-plaque : Une contre-plaque en acier (épaisseur 3 mm min. / surface 40 cm² min.) est obligatoire pour toute fixation sur le plancher ou toute paroi en tôle afin d'éviter l'arrachement en cas d'impact. La contre-plaque n'est pas requise si le lest est fixé directement sur un élément structurel renforcé du châssis ou sur des supports soudés prévus à cet effet.

Emplacement et Déclaration : L'emplacement du lest doit être déclaré lors des vérifications techniques initiales. Le lest ne peut être déplacé, retiré ou modifié durant toute la durée de l'épreuve sans l'accord exprès du Directeur Technique.

Le moteur

Le moteur ne doit pas excéder la capacité autorisée par la classe dans laquelle le véhicule a été engagé. Il ne doit pas y avoir de traces de fuites d'huile.

Le remplacement ou la modification des injecteurs est libre pour en ajuster le débit, à condition de conserver leur nombre et leur principe de fonctionnement d'origine.

Le moteur doit être pourvu d'un système de refroidissement efficace. Le thermostat est libre, ainsi que la température et le système de commande du déclenchement du ventilateur. On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon du radiateur.

Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre.

Les pompes à essence ne devront pas être installées dans l'habitacle, sauf s'il s'agit d'un montage d'origine : dans ce cas, la pompe devra être efficacement protégée.

Les véhicules devront être munis de silencieux efficaces et devront respecter la législation de la République de Maurice en ce qui concerne les niveaux sonores. La sortie de l'échappement doit s'effectuer à l'intérieur du périmètre de la voiture.

L'augmentation de la cylindrée est interdite. Cela inclut toute modification de l'alésage (diamètre des cylindres) ou de la course (via le vilebrequin/Stroker Kit).

Pour tous les groupes l'orientation du moteur doit rester strictement conforme à l'origine. Tout passage d'une configuration transversale à longitudinale (ou inversement) est interdit.

A noter que dans le groupe Promo, seuls les éléments suivants peuvent être modifiés ou changés :

- Ligne d'échappement
- Filtre à air
- Le carburateur d'origine doit être préservé mais peut subir de modification.

Modification/spécification Moteur interdite dans le groupe N :

- Inclinaison et position du moteur,
- Le collecteur d'Admission avec un fonctionnement qui diffère de celui d'origine
- Modifications internes (Pistons, bielles, arbres à cames, etc.) interdites.
- Boitier papillon d'origine obligatoire, toute modification interne de celui-ci est interdite
- Régulateur d'essence autre que d'origine
- Nombre de cylindres limité à 6.

Modification Moteur interdite dans le groupe M :

- Inclinaison et position du moteur
- Nombre de cylindres limité à 6.

Modification Moteur interdite dans le groupe M-GT :

- Nombre de cylindres limité à 8.

La transmission

Toutes les voitures devront avoir une boîte de vitesses comportant obligatoirement un rapport de marche arrière en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagée par le pilote à son volant.

Pour tous les Groupes :

Les boîtes de vitesses semi-automatiques ou automatiques, les embrayages sous contrôle électronique ou pneumatique sont interdits.

L'embrayage doit être exclusivement actionné et contrôlé par le pilote.

La butée d'embrayage (roulement de désaccouplement de l'embrayage) est libre.

Groupe A et Groupe M-GT : L'utilisation de boîtes de vitesses à commande séquentielle ainsi que les boîtes à crabots est explicitement autorisée pour ces catégories.

Modification Interdite de la transmission pour le Groupe N

- Boite Séquentielle
- Boite a Crabots
- Différentiel modifier
- Nombres de rapports différent de ceux d'origine
- La boite de vitesse devra venir de série avec le moteur auquel elle est accouplée

Modification Interdite de la transmission pour le Groupe M

- Boite Séquentielle
- Boite a Crabots

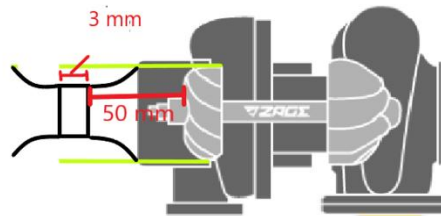
Suralimentation

Toutes voitures équipées d'un Turbo doivent comporter une bride fixée au carter de compresseur. Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer au travers de cette bride.

Diamètres de Bride Autorisés (2026) :

- **33 mm** : Groupe N
- **34 mm** : Groupe M (Maurice)
- **34 mm** : Groupe M-GT
- **34 mm** : Groupe A

Le diamètre doit être maintenu sur une longueur de 3mm minimum mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue (voir dessin ci-dessous). Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à 40 mm, et être maintenu sur une longueur de 5mm de part et d'autre du **col sonique**.



Le montage de la bride sur le turbo doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride de compresseur. Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité à un diamètre maximum d'entrée de 22.6mm.

En Groupe N les turbos modifiés sont interdits. Si un turbo est remplacé en Groupe N il devra correspondre à celui d'origine par ses dimensions et fonctionnement.

En groupe N la modification au niveau des poulies pour un moteur équipé d'un compresseur est interdite. Si un Compresseur est remplacé en Groupe N il devra correspondre à celui d'origine par ses dimensions et fonctionnement.

Tous les turbos devront être marqués avec un scellé et tous échanges de turbo pendant la saison devront être notifiés au commissaire.

Tous Véhicules Turbo adoptant le système 'anti-lag' devront s'assurer que ce dernier soit relié à un interrupteur et puisse être débrancher en liaisons et en aucun cas le véhicule ne sera autorisé à participer à une épreuve avec un 'anti-lag' constant

Les coefficients de suralimentation sont comme suit :

Turbo / Compresseur Essence : 1.7
Turbo /Compresseur Diesel : 1.5

La Batterie

La marque et la capacité de la batterie sont libres.

La batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide. Dans le cas où la batterie serait déplacée par rapport à sa position d'origine, la fixation à la coque doit être constituée d'un siège métallique et de deux étriers métalliques avec revêtement isolant, fixes au plancher par boulons et écrous.

La fixation de ces étriers devra utiliser des boulons de fixation d'étriers 10mm minimum de diamètre et, sous chaque boulon, une contreplaque au-dessous de la tôle de la carrosserie d'au moins 3mm d'épaisseur et d'au moins 20cm² de surface.

L'emplacement de la batterie est libre, mais il ne sera possible de la placer dans l'habitacle que derrière les sièges avant. Il est fortement recommandé que la batterie dans ce cas soit couverte d'une boîte de plastique étanche possédant sa propre fixation. La boîte de protection devra comporter une prise d'air avec sortie en dehors l'habitacle).

Le coupe-circuit *(obligatoire)*

Le coupe circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, ...) et doit également arrêter le moteur. Le coupe-circuit doit être placé de façon qu'il soit accessible aux deux membres d'équipage.

Le brise-glace, coupe harnais et carte OK *(obligatoire)*

Le véhicule doit être équipé de deux coupe harnais qui doivent être en permanence à bord. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote et le copilote, installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés

La Carte Ok doit être dans un format A4 et d'un côté le ok vert et de l'autre la croix rouge :



Les phares additionnels

Des phares supplémentaires ('spots'), y compris les relais correspondants, sont autorisés à la condition de ne pas dépasser un total de huit phares (phares originaux compris).

Ces feux doivent être branchés sur le même circuit que les feux de route et non sur le circuit des feux de croisement.

Les feux antibrouillards cependant doivent être branchés indépendamment.

Le montage d'un phare de recul est autorisé à la condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesses est sur la position 'marche arrière'.

Le système électrique

Le circuit électrique doit être proprement isolé. Les fils doivent être groupés, en ordre et ne doivent en aucun cas gêner les membres d'équipage en restant suspendus sous le tableau de bord par exemple.

Il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles au circuit électrique.

La tension nominale du système électrique, y compris celle du circuit d'alimentation de l'allumage, doit être maintenue.

Tous les éléments nécessitant électriques doivent être obligatoirement en état de fonctionnement et pourvus de fusibles adéquats.

Exemple : *Essuie-glace, phares, clignotants, feux de position, éclairage de plaque d'arrêt, feux de détresse, lumière intérieure*

Le carburant / le comburant / les réservoirs

Les concurrents sont tenus d'utiliser le carburant que l'on trouve généralement dans les stations de services (type commercial). Les carburants compétition de type commercial sont autorisés.

L'utilisation d'additifs, commercialisés à Maurice, augmentant le taux d'octane ou lubrifiants est autorisée.

En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant, ce qui veut dire qu'à aucun moment une autre substance ne doit être introduite dans le système d'arrivée d'air du véhicule pour en augmenter la puissance. L'éthanol peut être mélangé dans le réservoir du véhicule mais les durites et le réservoir doivent être adaptés pour accueillir ce mélange.

Il est autorisé d'équiper un réservoir d'une ventilation sortant par le toit de transporter du carburant sauf dans de la voiture.

Le réservoir peut être remplacé par un réservoir de sécurité homologué FIA (spécifications FT3), ou homologué par le constructeur de la voiture. Dans ce cas le nombre de réservoirs libre et ils devront être placés à l'emplacement d'origine ou à l'intérieur du compartiment à bagages.

Un orifice d'évacuation de l'essence éventuellement répandue dans le compartiment du réservoir doit être prévu.

L'orifice de remplissage, ainsi que le bouchon de fermeture, peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture.

Si l'orifice de remplissage est situé dans la voiture il doit être séparé de l'habitacle protection étanche.

Lorsque le réservoir est installé dans le compartiment à bagages et lorsque les sièges arrière seraient enlevés, une cloison résistante au feu et étanche aux flammes et aux liquides devra séparer l'habitacle du réservoir. Dans le cas des voitures à deux volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurelle de plastique transparent et non inflammable entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir.

Le/les réservoir/s à essence ne devra/devront en aucune façon se trouver dans l'habitacle et à proximité des occupants.

Les canalisations d'essence doivent être changées pour des canalisations de type aviation si un réservoir FT3 est utilisé.

Le vieillissement des réservoirs souples entraîne, au-delà de 5 ans, une diminution notable de leurs propriétés physiques. Aucun réservoir souple ne devra être utilisé plus de 5 ans après sa date de fabrication, à moins qu'il n'ait été vérifié et ré-certifié par le constructeur pour une période supplémentaire n'excédant pas deux années.

Habitacle-Sécurité

Il ne sera pas permis d'installer quoi que ce soit dans l'habitacle, à l'exception des roue(s) de secours, outillages, pièces de rechange, équipement de sécurité. Ces éléments devront être toutefois solidement fixés et ne devront pas pouvoir être déplacés en cas de sortie de route, tonneau, etc.

Aucun objet (torche, bouteille, ...) ne doit être laissé à même le plancher et pouvoir être déplacé en cas de choc. Il est autorisé d'ajouter des compartiments supplémentaires à la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.

Le volant de direction est libre. Le système de verrouillage de l'antivol de direction peut être rendu inopérant.

Les couvre-volants sont strictement interdits

Il est permis de démonter la plage arrière amovible dans les voitures à deux volumes.
Le rétroviseur intérieur est obligatoire.

Les tapis de sol sont libres et peuvent donc être enlevés.

Conclusion

Principe de Restriction

L'absence d'une interdiction spécifique ne doit en aucun cas être interprétée comme une autorisation de modification.

Responsabilité du Concurrent

Il incombe à chaque concurrent de s'assurer que son véhicule est conforme, en tout point et à tout moment de la compétition, aux prescriptions techniques de son groupe. L'adhésion au règlement est une condition sine qua non de participation aux épreuves organisées par le Motor Racing Club.

Cellule Technique

Pour garantir l'équité sportive et la sécurité, la Commission Technique reste l'unique autorité compétente pour l'interprétation des présents articles. En cas de doute technique, les concurrents sont invités à soumettre une demande écrite au Directeur Technique.