

CHAMPIONNAT GT DE LA FIA

FIA GT CHAMPIONSHIP

INDEX DES PAGES		CONTENTS	
PREAMBULE		2 FOREWORD	2
REGLEMENT		2-3 REGULATIONS	2-3
OBLIGATIONS GENERALES		3 GENERAL UNDERTAKING	3
CONDITIONS GENERALES		3 GENERAL CONDITIONS	3
LICENCES		3 LICENCES	3
EPREUVES DU CHAMPIONNAT		3-4 CHAMPIONSHIP EVENTS	3-4
LE CHAMPIONNAT		4-5 THE CHAMPIONSHIP	4-5
EX ÆQUO		5 DEAD HEAT	5
PROMOTEUR		6 PROMOTER	6
ORGANISATION DES EPREUVES		6 ORGANISATION OF EVENTS	6
ASSURANCE		6 INSURANCE	6
DELEGUES FIA		6 FIA DELEGATES	6
OFFICIELS		6-7 OFFICIALS	6-7
CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT		COMPETITORS' APPLICATIONS	7-10
DES CONCURRENTS	7-10		
LAISSEZ-PASSER	10	10 PASSES	10
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS		INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS	
AUX CONCURRENTS	10	TO COMPETITORS	10
INCIDENTS	10-11	10-11 INCIDENTS	10-11
RECLAMATIONS	11	11 PROTESTS	11
SANCTIONS	11	11 SANCTIONS	11
CHANGEMENTS DE PILOTE	12	12 CHANGES OF DRIVER	12
CONDUITE	12	12 DRIVING	12
NOMBRE DE VOITURES ADMISES À PARTICIPER	12	12 NUMBER OF CARS PARTICIPATING	12
NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE	12	12 RACE NUMBERS AND NAME OF CAR	12
VERIFICATIONS SPORTIVES	12-13	12-13 SPORTING CHECKS	12-13
VERIFICATIONS TECHNIQUES	13-15	13-15 SCRUTINEERING	13-15
LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT		TYRE LIMITATION DURING THE EVENT	15-16
L'EPREUVE	15-16		
LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT		LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES	
L'EPREUVE	16-17	DURING THE EVENT	16-17
PESAGE	17-18	17-18 WEIGHING	17-18
HANDICAP DE POIDS	18-20	18-20 HANDICAP WEIGHTS	18-20
EQUILIBRE DES PERFORMANCES	20-21	20-21 BALANCE OF PERFORMANCE	20-21
CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES	21	21 GENERAL CAR REQUIREMENTS	21
SECURITE GENERALE	21-23	21-23 GENERAL SAFETY	21-23
VOIE DES STANDS ET STANDS	24	24 PIT LANE AND PITS	24
CARBURANT	24	24 FUEL	24
ASSISTANCE DANS LES STANDS ET RAVITAILLEMENT	24-26	24-26 ASSISTANCE IN THE PITS AND REFUELLING	24-26
ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS ET WARM-UP	26-28	26-28 FREE PRACTICE, QUALIFYING AND WARM-UP	26-28
ARRET DES ESSAIS	28	28 STOPPING THE PRACTICE	28
CONFERENCES DE PRESSE	28-29	28-29 PRESS CONFERENCES	28-29
LA GRILLE	29	29 THE GRID	29
BRIEFING	30	30 BRIEFING	30
PROCEDURE DE DEPART	30-33	30-33 STARTING PROCEDURE	30-33
LA COURSE	33	33 THE RACE	33
VOITURE DE SECURITE	33	33 SAFETY CAR	33
ARRET DE LA COURSE	33-34	33-34 STOPPING THE RACE	33-34
NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE	34-35	34-35 RESTARTING A RACE	34-35
ARRIVEE	35-36	35-36 FINISH	35-36
PARC FERME	36	36 PARC FERME	36
CLASSEMENT	36	36 CLASSIFICATION	36
CEREMONIE DE PODIUM	36	36 PODIUM CEREMONIES	36
ANNEXE	37-42	APPENDIX	37-42
A – REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 24 HEURES	37	A – SPECIFIC CONDITIONS FOR 24-HOUR RACES	37
LE CHAMPIONNAT	37	THE CHAMPIONSHIP	37
OFFICIELS	37	OFFICIALS	37
CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT	DES	COMPETITORS' APPLICATIONS	37-38
CONCURRENTS	37-38		
PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTES	38	DRIVERS AND CHANGES OF DRIVER	38
CONDUITE	38	DRIVING	38
NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE	38	RACE NUMBERS AND NAME OF CAR	38
VERIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES	38	SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING	38
LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE	38	TYRE LIMITATION DURING THE EVENT	38
LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS		LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES	
PENDANT L'EPREUVE	39	DURING THE EVENT	39
HANDICAP DE POIDS	39-40	HANDICAP WEIGHTS	39-40
ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS, WARM-UP	40	FREE PRACTICE, QUALIFYING AND WARM-UP	40
BRIEFING	40	BRIEFING	40
ARRET DE LA COURSE	40	STOPPING THE RACE	40
ARRIVEE	40	FINISH	40

CLASSEMENT	40	CLASSIFICATION	40
B - DEFINITIONS ET CONDITIONS D'ADMISSIBILITE DES VOITURES	41-42	B – DEFINITIONS AND CONDITIONS OF ELIGIBILITY OF THE CARS	41-42
VOITURES ADMISSIBLES	41-42	ELIGIBLE CARS	41-42
DOCUMENTS ET EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR GROUPES 2 ET 3	42	OBLIGATORY DOCUMENTS FOR GROUPS 2 AND 3	42
ANNEXE 1	43	APPENDIX 1	43
ANNEXE 2	44-46	APPENDIX 2	47-49
ANNEXE 3	50-52	APPENDIX 3	50-52

PREAMBULE

La FIA organise le Championnat GT de la FIA (le Championnat), réservé aux voitures de Grand Tourisme (GT1) et de Grand Tourisme de Série (GT2) qui est la propriété de la FIA. Le Championnat comprend un titre de Champion GT1 pour Pilotes, un titre de Champion GT1 pour Equipes, une Coupe GT2 pour Pilotes et une Coupe GT2 pour Equipes.

Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, le Règlement Technique des Voitures de Grand Tourisme (GT1) et de Grand Tourisme de Série (GT2) (Art. 258 et 257 de l'Annexe J), et le présent Règlement Sportif spécifique au Championnat.

Le Bureau Permanent de la Commission GT pourra :

- 1) traiter les questions d'acceptation des voitures des Groupes 2 et 3 comme spécifié dans l'Article 9 du présent règlement.
- 2) délibérer concernant l'acceptation des engagements des Constructeurs dans le Championnat (voir Article 36 a)).
- 3) délibérer concernant la sanction prévue à l'Article 36 e).
- 4) régler les questions d'équilibre des performances telles que définies dans l'Article 80 du Règlement Sportif.

Toute décision du Bureau requiert un accord unanime de ses membres et devra être rapportée au Président de la FIA. Le Bureau est composé du Président de la Commission GT, du Président de la Commission des Constructeurs et du responsable du Département Technique de la FIA.

REGLEMENT

1. Le texte final du présent Règlement Sportif est la version anglaise à laquelle il sera fait référence en cas de controverse d'interprétation. Dans ce document, les intitulés sont énoncés aux seules fins de commodité et ne font pas partie du Règlement Sportif.

2. Le présent Règlement Sportif est publié et entre en vigueur le 1^{er} janvier de chaque année et remplace tout précédent Règlement Sportif du Championnat concerné.

FOREWORD

The FIA will organise the FIA GT Championship (the Championship) reserved for Grand Touring (GT1) and Series Grand Touring (GT2) cars, which is the property of the FIA. The Championship comprises one title of GT1 Champion for Drivers, one title of GT1 Champion for Teams, an GT2 Cup for Drivers and an GT2 Cup for Teams.

The Championship is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code), the Circuit General Prescriptions, the Grand Touring Car (GT1) and Series Grand Touring Car (GT2) Technical Regulations (Art. 258 and 257 of Appendix J), and the present Sporting Regulations specific to the Championship.

The Permanent Bureau of the GT Commission may:

- 1) deal with the question of the acceptance of cars from Groups 2 and 3 as specified in Article 9 of the present Regulations.
- 2) deliberate concerning the acceptance of Manufacturers' entries in the Championship (see Article 36 a)).
- 3) deliberate concerning the sanction set out in Article 36 e).
- 4) rule on the question of the balance of performance as defined in Article 80 of the Sporting Regulations.

Any decision by the Bureau requires a unanimous agreement from its members and must be reported to the FIA President. The Bureau will consist of the President of the GT Commission, the President of the Manufacturers' Commission and the President of the FIA Technical Commission.

REGULATIONS

1. The final text of these Sporting Regulations shall be the English version which will be used should any dispute arise as to their interpretation. Headings in this document are for ease of reference only and do not form part of these Sporting Regulations.

2. These Sporting Regulations are published and come into force on 1st January of each year, and replace all previous Sporting Regulations regarding this Championship.

OBLIGATIONS GENERALES

3. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat s'engagent en leur nom propre et celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code Sportif International (le Code), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, le Règlement Technique et le présent Règlement Sportif.

CONDITIONS GENERALES

4. Il incombe au concurrent d'assurer que toutes les personnes concernées par son engagement observent toutes les dispositions du Code, des Prescriptions Générales relatives aux Circuits, du Règlement Technique et du Règlement Sportif. Si un concurrent est dans l'impossibilité d'être présent en personne à l'Epreuve, il doit désigner son représentant par écrit. La personne chargée, à tout moment d'une Epreuve, d'une voiture engagée, est responsable conjointement et solidairement avec le concurrent de façon à assurer que les dispositions soient observées.

5. Les concurrents doivent s'assurer que leurs voitures correspondent aux conditions de conformité et de sécurité pendant toute la durée des essais et de la course.

6. La présentation d'une voiture aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.

7. Toutes les personnes concernées de quelque façon que ce soit par une voiture engagée ou se trouvant pour toute autre raison dans le paddock, la voie des stands ou sur la piste, doivent porter un laissez-passer approprié à tout moment.

LICENCES

8. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires de licences en cours de validité (licence Pilote de degré C minimum) et, si nécessaire, des licences et/ou des autorisations délivrées par leur ASN. Les pilotes doivent également être en possession d'un certificat médical d'aptitude valable (cf. Article 1.7 de l'Annexe L, Chapitre II).

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

9. Chaque Epreuve a le statut d'Epreuve internationale réservée.

10. a) Les Epreuves sont réservées aux Voitures GT1 et GT2 telles que définies dans le règlement technique applicable (Articles 257 et 258 de l'Annexe J).

Les pots catalytiques (voir Articles 257.5.7.1

GENERAL UNDERTAKING

3. All drivers, competitors and officials participating in the Championship undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the International Sporting Code (the Code), the Circuit General Prescriptions, the Technical Regulations and the present Sporting Regulations.

GENERAL CONDITIONS

4. It is the competitor's obligation to ensure that all persons concerned by his entry observe all the requirements of the Code, the Circuit General Prescriptions, the Technical Regulations and the Sporting Regulations. If a competitor is unable to be present in person at the Event he must nominate his representative in writing. A person having charge of an entered car during any part of an Event is responsible jointly and severally with the competitor for ensuring that the requirements are observed.

5. Competitors must ensure that their cars comply with the conditions of conformity and safety throughout practice and the race.

6. The presentation of a car for scrutineering will be deemed an implicit statement of conformity.

7. All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the paddock, pit lane, or track must wear an appropriate pass at all times.

LICENCES

8. All drivers, competitors and officials participating in the Championship must hold current and valid licences (minimum requirement a grade C Driver's licence) and, where applicable, valid licences and/or authorisations issued by their ASN. The drivers must also be in possession of a current medical certificate of aptitude (see Article 1.7 of Appendix L, Chapter II).

CHAMPIONSHIP EVENTS

9. Each Event will have the status of a restricted international competition.

10. a) Events are reserved for GT1 and GT2 cars defined by the applicable technical regulations (Articles 257 and 258 of Appendix J).

Catalytic exhausts (as in Articles 257.5.7.1

et 258.5.7.1 de l'Annexe J) ne sont pas obligatoires. Le respect du niveau de bruit défini aux Articles 257.5.7.2 et 258.5.7.2 n'est pas obligatoire excepté dans le cas des limitations imposées par les Autorités du pays organisateur de l'épreuve (celles-ci devront être stipulées dans l'Annexe 1, Partie A du présent Règlement qui est envoyée à la FIA).

b) Les voitures des Championnats nationaux (Groupes 2) et des Coupes mono marques (Groupe 3) pourront être acceptées par le Bureau conjointement avec l'ASN concernée en plus des catégories GT1 et GT2, sous réserve qu'elles soient entièrement conformes aux définitions et conditions d'éligibilité, figurant dans la Partie B de l'Annexe du présent Règlement Sportif, ainsi qu'aux spécifications de la FIA en matière de sécurité. Ces voitures ne marqueront pas de points pour le Championnat GT de la FIA.

11. Excepté dans des circonstances exceptionnelles, le Championnat est constitué de courses :

- d'une distance de 500 km ou d'une durée maximale de trois heures,
 - d'une durée de 24 heures au maximum,
- (du signal de départ jusqu'au drapeau à damier, à l'exclusion du tour de formation).

Le drapeau à damier sera présenté à la voiture en tête quand elle aura franchi la ligne de contrôle (la Ligne), à la fin du tour pendant lequel la distance prévue aura été couverte ou la durée prévue aura été accomplie. Si trois heures se sont écoulées avant que les 500 km soient effectués, le drapeau à damier sera présenté au pilote en tête de la course lorsqu'il franchira la Ligne. La Ligne consiste en une ligne unique traversant la piste et la voie de stands.

12. Le nombre maximum des Epreuves du Championnat est fixé à 12.

13. La liste définitive des Epreuves est publiée par la FIA avant le 1^{er} janvier de chaque année.

14. Une Epreuve annulée sans un préavis écrit à la FIA d'au moins trois mois ne sera pas prise en considération pour être inscrite au Championnat de l'année suivante, sauf si la FIA estime que l'annulation résulte d'un cas de force majeure.

15. Une Epreuve peut être annulée si moins de 16 voitures sont disponibles.

LE CHAMPIONNAT

16. a) Le titre de pilote Champion GT1 et de vainqueur de Coupe GT2 pour Pilotes seront respectivement attribués au pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération tous les résultats obtenus au cours des Epreuves qui auront eu lieu.

Tout pilote participant au Championnat pourra marquer des points à condition qu'il ait piloté sur au moins 20% de la distance couverte par sa voiture.

and 258.5.7.1 of Appendix J) are not mandatory. It is not obligatory to respect the noise level defined in Articles 257.5.7.2 and 258.5.7.2 except in the event of limits imposed by the Authorities of the country that is organising the event (such limits must be stipulated in Appendix 1, Part A hereto which is sent to the FIA).

b) Cars from National Championships (Group 2) and from Single-make Cups (Group 3) may be accepted by the Bureau in parallel with the ASN concerned in addition to the GT1 and GT2 categories, provided that they fully comply with the definitions and conditions of eligibility set out in Part B of the Appendix to the present Sporting Regulations and with the FIA safety specifications. These cars will not score points for the FIA GT Championship.

11. Save in exceptional circumstances, the Championship will be made up of races:

- with a distance of 500 km or a maximum duration of three hours,
 - with a duration of a maximum of 24 hours,
- (from start signal to chequered flag, excluding the formation lap).

The leader will be shown the chequered flag when he crosses the control line (the Line) at the end of the lap during which the prescribed distance is completed or the prescribed period ends. If three hours have elapsed before the 500 km distance has been completed, the chequered flag shall be shown to the race leader when he crosses the Line. The Line is a single line which crosses both the track and the pit lane.

12. The maximum number of Events in the Championship is set at 12.

13. The definitive list of Events is published by the FIA before 1 January each year.

14. An Event which is cancelled with less than three months' written notice to the FIA will not be considered for inclusion in the following year's Championship unless the FIA judges the cancellation to have been due to "force majeure".

15. An Event may be cancelled if fewer than 16 cars are available.

THE CHAMPIONSHIP

16. a) The GT1 Championship driver's title and the GT2 Cup winner's title for Drivers respectively will be awarded to the driver who has scored the highest number of points, taking into consideration all the results obtained during the Events which have taken place.

Any driver taking part in the Championship may score points provided that he has driven for at least 20 % of the distance covered by his car. In the case in which

Dans le cas où une course est interrompue, pour chaque équipe la moitié des points sera attribuée à (aux) pilote(s) qui n'a (ont) pas couru.

b) Le titre d'équipe Championne GT1 et de vainqueur de Coupe GT2 pour Equipes seront respectivement attribués à l'équipe ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération tous les résultats obtenus par un maximum de deux voitures par équipe au cours des Epreuves qui auront réellement eu lieu.

c) Pour les deux titres, il y aura un classement séparé dans chaque catégorie.

17. Les points pour tous les titres sont attribués à chaque Epreuve selon le barème suivant :

1 ^{er} :	10 points
2 ^{ème} :	8 points
3 ^{ème} :	6 points
4 ^{ème} :	5 points
5 ^{ème} :	4 points
6 ^{ème} :	3 points
7 ^{ème} :	2 points
8 ^{ème} :	1 point

18. Si une course est interrompue dans les cas prévus aux Articles **150** ou **151**, sans pouvoir repartir, aucun point n'est attribué dans le cas A, la moitié des points sera attribuée dans le cas B et la totalité des points est attribuée dans le cas C.

19. Les équipes gagnantes doivent être présentes avec leurs pilotes lors de la cérémonie annuelle de Remise des Prix de la FIA. Tous les concurrents devront faire tout leur possible pour assurer que leurs pilotes respectent cette obligation. Tout pilote ou concurrent absent, excepté en cas de force majeure, sera pénalisé d'une amende de dix mille euros.

EX AEQUO

20. Les prix, les points et les handicaps de poids attribués aux concurrents arrivés ex aequo seront additionnés et partagés de façon égale.

21. Si deux ou plusieurs pilotes ou équipes terminent la saison avec le même nombre de points, la place la plus élevée au Championnat est attribuée :

a) Au titulaire du plus grand nombre de premières places,

b) Si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places,

c) Si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage,

d) Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, la FIA désignera le vainqueur en fonction des critères qu'elle jugera convenables.

e) Cas particulier : les pilotes d'une même voiture terminant avec le même nombre de points partageront la même place au Championnat.

a race is stopped, for each team half of the points will be awarded in a team to the driver(s) who has (have) not raced.

b) The GT1 Championship team's title and the GT2 Cup winner's title for Teams respectively will be awarded to the team which has scored the highest number of points, taking into account all the results obtained by a maximum of two cars per team during the Events which have actually taken place.

c) For each title, there will be a separate classification in each category.

17. Points for all titles are awarded at each Event according to the following scale:

1 st .	10 points
2 nd	8 points
3 rd .	6 points
4 th .	5 points
5 th .	4 points
6 th .	3 points
7 th .	2 points
8 th .	1 point

18. If a race is stopped under Articles **150** or **151**, and cannot be restarted, no points will be awarded in case A, half points will be awarded in case B and full points will be awarded in case C.

19. The winning teams with their drivers must be present at the annual FIA Prize Giving ceremony. All competitors shall use their best endeavours to ensure that their drivers attend as aforesaid. Any such driver or competitor who is absent will be liable to a fine of ten thousand Euros, except in a case of "force majeure".

DEAD HEAT

20. Prizes, points and handicap weights awarded for competitors who tie, will be added together and shared equally.

21. If two or more drivers or teams finish the season with the same number of points, the higher place in the Championship shall be awarded to:

a) The holder of the greatest number of first places,

b) If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places,

c) If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places and so on until a winner emerges,

d) If this procedure fails to produce a result, the FIA will nominate the winner according to such criteria, as it thinks fit.

e) Special case: drivers of the same car who finish with the same number of points will share the same place in the Championship.

PROMOTEUR

22. Une demande pour la promotion d'une Epreuve doit être déposée auprès de l'ASN du pays dans lequel l'Epreuve doit avoir lieu, qui transmettra la demande à la FIA.

ORGANISATION DES EPREUVES

23. Chaque organisateur doit fournir à la FIA les renseignements requis par l'Annexe I, partie A du présent Règlement, au plus tard 90 jours avant l'Epreuve.

ASSURANCE

24. Tous les concurrents, leur personnel et leurs pilotes seront couverts par une assurance au tiers souscrite par le promoteur.

25. Quatre-vingt-dix jours avant l'Epreuve, son promoteur doit envoyer à la FIA le détail des risques couverts par la police d'assurance qui doit être conforme aux lois nationales en vigueur. Cette police d'assurance sera tenue à la disposition des concurrents.

26. L'assurance au tiers souscrite par le promoteur viendra compléter, sans y porter atteinte, les polices d'assurances personnelles détenues par un concurrent ou par tout participant à l'Epreuve.

27. Les pilotes participant à l'Epreuve ne sont pas considérés comme tiers entre eux.

DELEGUES FIA

28. Pour chaque Epreuve, la FIA désignera les délégués suivants :

- Délégué Technique ;
- Délégué Presse.

Et elle pourra désigner :

- Un Délégué Médical ;
- Un Délégué Sécurité ;
- Un Observateur.

29. Le rôle des délégués de la FIA est d'assister dans leurs fonctions les officiels de l'Epreuve, de veiller dans leur champ de compétence à ce que tous les Règlements régissant le Championnat soient respectés, de formuler les remarques qu'ils jugeraient nécessaires et de dresser tout rapport nécessaire concernant le déroulement de l'Epreuve.

30. Le Délégué Technique désigné par la FIA sera responsable des vérifications techniques et aura pleine autorité sur les Commissaires Techniques nationaux.

OFFICIELS

31. Les officiels suivants seront désignés par la

PROMOTER

22. An application to promote an Event must be made to the ASN of the country in which the Event is to take place, which will apply to the FIA.

ORGANISATION OF EVENTS

23. Each organiser shall supply the information set out in Appendix 1, part A hereto to the FIA no later than 90 days before the Event.

INSURANCE

24. The promoter of an Event must procure that all competitors, their personnel and drivers are covered by third party insurance.

25. Ninety days before the Event, the promoter must send the FIA details of the risks covered by the insurance policy, which must comply with the national laws in force. Sight of the policy must be available to the competitors on demand.

26. Third party insurance arranged by the promoter shall be in addition and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or any other participant in the Event.

27. Drivers taking part in the Event are not third parties with respect to one another.

FIA DELEGATES

28. For each Event the FIA will nominate the following delegates:

- Technical Delegate;
- Press Delegate.

And may nominate:

- A Medical Delegate.
- A Safety Delegate;
- An Observer.

29. The role of the FIA delegates is to help the officials of the Event in their duties, to see within their fields of competence that all the Regulations governing the Championship are respected, to make any comments they judge necessary and to draw up any necessary reports concerning the Event.

30. The Technical Delegate nominated by the FIA will be responsible for scrutineering and will have full authority over the national Scrutineers.

OFFICIALS

31. The following officials will be nominated by the

FIA et ne seront chargés, durant l'Epreuve, que des courses des Championnats de la FIA :

- Deux Commissaires Sportifs Internationaux, d'une nationalité différente de celle de l'organisateur,
- Conformément à l'Article 134 du Code, les Commissaires Sportifs de l'Epreuve officieront collégalement sous l'autorité de leur président.
- Un Directeur de l'Epreuve.

32. Les officiels suivants seront désignés par l'ASN et leurs noms communiqués à la FIA simultanément à la demande d'organisation de l'Epreuve :

- Un Commissaire Sportif parmi les ressortissants du pays de l'ASN,
- Le Directeur de Course.

33. Le Directeur de Course travaille en liaison permanente avec le Directeur de l'Epreuve. Le Directeur de l'Epreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières suivantes et le Directeur de Course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec l'accord exprès du Directeur de l'Epreuve :

- a) le contrôle du déroulement des essais et de la course, du respect de l'horaire et s'il le juge nécessaire la formulation de toute proposition aux Commissaires Sportifs pour modifier les horaires conformément au Code et au Règlement Sportif,
- b) l'arrêt de toute voiture conformément au Code et au Règlement Sportif,
- c) l'arrêt du déroulement des essais ou de la course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse et assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure,
- d) la procédure de départ,
- e) l'utilisation de la voiture de sécurité.

34. Le Directeur de l'Epreuve, le Directeur de Course, le Délégué Technique et le(s) Commissaire(s) Sportif(s) national(aux) doivent être présents à l'Epreuve à partir du début des vérifications techniques initiales, les Commissaires Sportifs de la FIA dès le début du briefing des pilotes.

35. Le Directeur de l'Epreuve doit être en contact radio avec le Directeur de Course et le Président du Collège des Commissaires Sportifs à tout moment lorsque les voitures sont autorisées à rouler sur la piste. En outre, le Directeur de Course devra se tenir à la direction de course et être en contact radio avec tous les postes de commissaires de piste pendant cette période.

CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS

36. a) Le Championnat est principalement destiné à des équipes privées indépendantes des constructeurs. Tout autre engagement pourrait néanmoins être accepté par le Bureau.

Par ailleurs, un (des) Constructeur(s) pourrai(en)t être également admis par le Bureau à participer en son (leur) nom au Championnat à un maximum de 3 épreuves dans le but de prouver la compétitivité de

FIA and, during the Event, will deal only with FIA Championship races:

- Two International Stewards of a nationality different to that of the organiser,
- In conformity with Article 134 of the Code, the Stewards of the meeting will officiate as a body under the authority of their chairman.
- A Race Director.

32. The following officials will be nominated by the ASN and their names sent to the FIA at the same time as the application to organise the Event:

- One Steward from among the ASN's nationals,
- The Clerk of the Course.

33. The Clerk of the Course shall work in permanent consultation with the Race Director. The Race Director shall have overriding authority in the following matters and the Clerk of the Course may only give orders in respect of them with his express agreement:

- a) the control of practice and the race, adherence to the timetable and, if he deems it necessary, the formulation of any proposal to the Stewards to modify the timetable in accordance with the Code or Sporting Regulations,
- b) the stopping of any car in accordance with the Code or Sporting Regulations,
- c) the stopping of practice or the race in accordance with the Sporting Regulations if he deems it unsafe to continue and ensuring that the correct restart procedure is carried out,
- d) the starting procedure,
- e) the use of the safety car.

34. The Race Director, the Clerk of the Course, the Technical Delegate and the national Steward(s) must be present at the Event from the beginning of initial scrutineering, the FIA Stewards from the beginning of drivers briefing.

35. The Race Director must be in radio contact with the Clerk of the Course and the Chairman of the Panel of Stewards at all times when cars are permitted to run on the track. Additionally, the Clerk of the Course must be in race control and in radio contact with all the marshals' posts during these times.

COMPETITORS' APPLICATIONS

36. a) The Championship is intended primarily for private teams which are independent of the Manufacturers. Any other entry may nevertheless be accepted by the Bureau.

Also, one or more Manufacturers may be allowed by the Bureau to take part in the Championship in their own name in a maximum of 3 events in order to prove the competitiveness of their car, without scoring

sa (ses) voiture(s) sans marquer de points au Championnat.

b) Les pièces produites par des constructeurs ayant des voitures homologuées dans les catégories GT1 et GT2 doivent impérativement être proposées à la vente et simultanément livrables à toutes les équipes engagées au Championnat utilisant ce même modèle de voiture. La FIA pourra demander un descriptif technique des pièces concernées. Tout manquement à cette règle pourra être sanctionné par la FIA.

c) Sous réserve du respect des conditions posées à l'Article 51 du présent règlement, le nombre de concurrents engagés à la saison est limité à 36 auquel peuvent s'en ajouter 2 ou plus (si la limite de 36, n'est pas atteinte) à l'Epreuve prioritairement réservée à des concurrents nationaux du pays où se déroule l'Epreuve. Le nombre maximum de concurrents engagés par Epreuve est limité à 38.

Les candidatures de participation au Championnat doivent être soumises à la FIA, chaque année, au moyen du formulaire d'engagement figurant dans l'Annexe 2 du présent Règlement. Ces bulletins d'engagement saison doivent parvenir à la FIA au plus tard le 28 février accompagnés de 50% du droit d'engagement dont le montant total est fixé à 44,100 euros (quarante quatre mille cent euros) par voiture pour les catégories GT1 et GT2. Les 50% restants doivent être versés au plus tard 7 jours avant la première Epreuve de la saison. Ce droit d'engagement saison comprend l'inscription obligatoire à toutes les épreuves du Championnat. Le droit d'engagement par épreuve par voiture est fixé à 4,100 euros (quatre mille cent euros).

Un bulletin d'engagement pour chaque épreuve (cf. Annexe 2) doit parvenir à la FIA au plus tard 7 jours avant l'épreuve accompagné des droits d'engagement correspondants. Pas plus de deux voitures ne seront acceptées d'un même concurrent à l'intérieur d'une même catégorie.

La candidature doit comprendre :

c1) une confirmation que le candidat, en son nom et celui de toute personne concernée par sa participation au Championnat, a lu et compris le Code, le Règlement Technique et le Règlement Sportif, et s'engage à les observer,

c2) le nom du concurrent,

c3) la marque de la (des) voiture(s) utilisée(s),

c4) la catégorie de la (des) voiture(s),

c5) le nom du/des pilote(s),

c6) l'engagement du candidat à participer à toutes les Epreuves avec le nombre de voitures engagées.

d) Si le nombre de demandes d'engagement dépasse le nombre de places disponibles, la FIA sélectionnera les concurrents en fonction des critères ci-après définis :

- ancienneté de participation au Championnat,
- palmarès du concurrent (équipe) et des pilotes,
- originalité des voitures engagées afin d'assurer la diversité du plateau,
- nationalité du concurrent afin de favoriser des représentations nationales variées.

points for the Championship.

b) Parts produced by constructors having cars homologated in the GT1 and GT2 categories must imperatively be offered for sale, and be able to be delivered simultaneously, to all the teams who are entered in the Championship using this same model of car. The FIA may demand a technical description of the parts concerned. Any breach of this rule may result in the imposition of a sanction by the FIA.

c) Subject to compliance with the conditions set out in Article 51 of the present regulations, the number of competitors that may be entered for the season is limited to 36, to which may be added 2 (or more, if the limit of 36 is not reached), reserved as a priority for national competitors from the country in which the Event is run. The maximum number of competitors that may be entered per Event is thus 38.

Applications to compete in the Championship must be submitted to the FIA, each year, on an entry form as set out in Appendix 2 hereto. Season entry forms must reach the FIA no later than 28 February, accompanied by 50% of the entry fee, the total of which is set at 44,100 Euros (forty-four thousand one hundred Euros) per car for the GT1 and GT2 categories. The remaining 50% must be paid at the latest 7 days before the first Event of the season. This season entry fee includes mandatory entry in all the events in the Championship. The fee per Event per car is set at 4,100 Euros (four thousand one hundred Euros).

An entry form for each event (see Appendix 2) must reach the FIA no later than 7 days before the event, accompanied by the corresponding entry. No more than two cars will be accepted from the same competitor in the same category.

The application shall include:

c1) confirmation that the applicant has read and understood the Code, the Technical Regulations and the Sporting Regulations and agrees, on its own behalf and on behalf of everyone associated with its participation in the Championship, to observe them,

c2) the name of the competitor,

c3) the make of the competing car(s),

c4) the category of the car(s),

c5) the name of the driver(s)

c6) an undertaking by the applicant to participate in every Event with the number of cars entered.

d) If the number of entry applications exceeds the number of places available, the FIA will select the competitors according to the following criteria:

- the number of years they have been taking part in the Championship,
- the competitor's (team's) and drivers' records of achievements,
- the originality of the entered cars in order to ensure the diversity of the field,
- the nationality of the competitors in order to favour varied national representation.

Les concurrents, dont la demande d'engagement n'aura pas été retenue, seront remboursés du droit d'engagement dans un délai de 20 jours suivant la date de clôture des engagements.

e) La participation des concurrents engagés à la saison est impérative sur toutes les Epreuves comptant pour le Championnat. Un concurrent ne se présentant pas aux contrôles techniques et administratifs pour toute raison autre que :

- cas de force majeure (éléments naturels, perturbations sociales...);
- accident dans l'épreuve précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le délégué technique du Championnat, sont déclarés ne pas pouvoir être réparés dans les délais impartis ;

- avis préalable accompagnant l'inscription saison où le concurrent peut souligner son incapacité à être présent sur telle ou telle épreuve ;

se verra attribuer, en supplément des handicaps de poids acquis suite à une épreuve, une pénalité en poids de 40 kg pour la catégorie GT1 ou de 20 kg pour la catégorie GT2 pour une première infraction ; et de 80 kg pour la catégorie GT1 et de 40 kg pour la catégorie GT2 pour une seconde infraction, une troisième infraction conduira à une peine pouvant aller jusqu'à l'exclusion du Championnat pour le reste de la saison.

Un concurrent, tout en conservant ses points et son lest handicap, peut changer de modèle de voiture en cours de saison à l'intérieur d'une même catégorie, sous réserve d'acceptation du Bureau. Ce changement sera irréversible sauf en cas d'accident. Aucun handicap de poids supplémentaire ne lui sera applicable dans ce cas.

37. Les concurrents engagés au Championnat doivent respecter les règles suivantes portant sur la présentation de son équipe et de ses voitures :

- les pilotes partageant une même voiture doivent porter des combinaisons de design et couleurs identiques,
- le personnel d'une même équipe doit porter une tenue de piste uniforme,
- deux voitures d'une même équipe doivent avoir porter des décorations d'un design similaire mais la pose de sponsors différents d'une voiture à l'autre est autorisée,
- les garages mis à la disposition des équipes doivent être aménagés avec la pose d'un revêtement de sol et de panneaux muraux,
- les voitures doivent toujours être présentées aux vérifications techniques dans un état de présentation irréprochable. Les faces avant devant être repeintes ou retouchées entre chaque Epreuve.

Si, de l'avis de la FIA, un concurrent ne dirige pas son équipe d'une manière compatible avec les normes du Championnat, ou s'il nuit en quelque façon à la réputation du Championnat, la FIA peut exclure sur-le-champ un tel concurrent du Championnat.

Competitors whose application has been rejected will be reimbursed for their entry fee within 20 days following the closing date for entries.

e) It is imperative that the competitors that are entered for the season take part in all the Events counting towards the Championship. A competitor who does not report for scrutineering and the administrative checks, for any reason other than:

- a case of force majeure (bad weather conditions, social unrest...),
- an accident during the previous event in the Championship, as a result of which the car sustained damage, noted by the Championship technical delegate, that is declared impossible to repair within the given time;

- prior notice, accompanying the season entry, that the competitor will be unable to be present for such or such an event,

will carry, in addition to the handicap weights acquired following an event, a weight penalty of 40 kg for the GT1 category or 20 kg for the GT2 category for a first offence, and 80 kg for the GT1 category and 40 kg for the GT2 category for a second offence; a third offence will result in a penalty which may go as far as exclusion from the Championship for the rest of the season.

In the course of the season, a competitor may change the model of his car, within the same category, while keeping his points and his handicap ballast, subject to acceptance by the Bureau. This change will be irreversible except in case of accident. No additional handicap weight will be imposed on him in that case.

37. The competitors entered in the Championship must respect the following rules concerning the presentation of their team and their cars:

- drivers who are sharing the same car must wear overalls of identical colours and design,
- all the personnel of one and the same team must wear uniform track clothing,
- two cars belonging to one and the same team must bear decorations of a similar design, but may display different sponsors,
- the garages placed at the teams' disposal must be fitted out, with a floor covering and wall panels,
- the cars must always be in impeccable condition when presented for scrutineering. The front faces must be repainted or touched up between one Event and the next.

If in the opinion of the FIA a competitor fails to operate his team in a manner compatible with the standards of the Championship or in any way brings the Championship into disrepute, the FIA may exclude such competitor from the Championship forthwith.

LAISSEZ-PASSER

38. Aucun laissez-passer ne peut être délivré sauf comme convenu avec la FIA. Un laissez-passer ne peut être utilisé que par la personne et dans le but pour lequel il a été délivré.

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

39. Les Commissaires Sportifs peuvent, à titre exceptionnel, donner des instructions aux concurrents par le moyen de circulaires spéciales conformément au Code. Ces circulaires seront distribuées à tous les concurrents qui devront en accuser réception.

40. Tous classements et résultats des essais et de la course ainsi que toutes décisions des officiels sont affichés sur le tableau officiel d'affichage.

41. Toute décision ou communication concernant un concurrent particulier lui sera communiquée dans les vingt-cinq minutes suivant cette décision, et il devra en accuser réception.

INCIDENTS

42. Un "incident" signifie un fait ou une série de faits impliquant un ou plusieurs pilotes, ou toute action d'un pilote, qui est rapporté aux Commissaires Sportifs par le Directeur de l'Epreuve (ou noté par les Commissaires Sportifs et rapporté au Directeur de l'Epreuve pour enquête), et qui :

- a nécessité l'arrêt d'une course en application de l'Article **150** ;
- a violé le présent Règlement Sportif ou le Code ;
- a fait prendre un faux départ à une ou plusieurs voitures ;
- a causé une collision évitable ;
- a fait quitter la piste à un pilote ;
- a illégitimement empêché une manœuvre de dépassement légitime par un pilote ;
- a illégitimement gêné un autre pilote au cours d'une manœuvre de dépassement.

43. a) Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de décider, sur rapport ou demande du Directeur de l'Epreuve, si un ou des pilote(s) mêlé(s) à un incident doi(ven)t être pénalisé(s).

b) Si les Commissaires enquêtent sur un incident, un message en informant toutes les équipes du ou des pilote(s) impliqué(s) sera affiché sur les moniteurs de chronométrage (si les installations du circuit le permettent).

c) Si un pilote est impliqué dans une collision ou un Incident (voir Article 42), et en a été informé par les Commissaires Sportifs au plus tard 30 minutes après la fin de la course, il ne doit pas quitter le circuit sans l'accord des Commissaires Sportifs.

44. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger une des **trois** pénalités ci-après (en substitution ou en plus d'autres pénalités existantes) à tout pilote impliqué

PASSES

38. No pass may be issued except as agreed with the FIA. A pass may be used only by the person and for the purpose for which it was issued.

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

39. In exceptional circumstances, the Stewards may give instructions to competitors by means of special circulars in accordance with the Code. These circulars will be distributed to all the competitors who must acknowledge receipt.

40. All classifications and results of practice and the race, as well as all decisions issued by the officials, will be posted on the official notice board.

41. Any decision or communication concerning a particular competitor must be given to him within twenty five minutes of such decision and receipt must be acknowledged.

INCIDENTS

42. "Incident" means any occurrence or series of occurrences involving one or more drivers, or any action by any driver, which is reported to the Stewards by the Race Director (or noted by the Stewards and referred to the Race Director for investigation) which:

- necessitated the stopping of a race under Article **150**;
- constituted a breach of these Sporting Regulations or the Code;
- caused a false start by one or more cars;
- caused an avoidable collision;
- forced a driver off the track;
- illegitimately prevented a legitimate overtaking manoeuvre by a driver;
- illegitimately impeded another driver during overtaking.

43. a) It shall be at the discretion of the Stewards to decide, upon a report or a request by the Race Director, if a driver or drivers involved in an Incident shall be penalised.

b) If an incident is under investigation by the Stewards, a message informing all teams which driver or drivers are involved will be displayed on the timing monitors (if the facilities on the circuit so permit).

c) If a driver is involved in a collision or Incident (see Article 42), and has been informed of this by the Stewards no later than 30 minutes after the race has finished, he must not leave the circuit without the consent of the Stewards.

44. The Stewards may impose any one of the **following three** penalties (in substitution or in addition to other available penalties) on any driver involved in

dans un Incident.

a) Une pénalité de passage par la voie des stands. Le pilote doit entrer dans la voie des stands et rejoindre la course sans s'arrêter.

b) Une pénalité en temps de 10 secondes. Le pilote doit entrer dans la voie des stands, s'arrêter dans la zone de pénalité pendant au moins 10 secondes et rejoindre ensuite la course.

c) Un recul de dix places sur la grille de départ de la prochaine course disputée par le pilote.

Toutefois, si une des pénalités prévues aux points a) et b) ci-dessus doit être infligée et notifiée par écrit au représentant de l'équipe concernée au cours des cinq derniers tours ou après la fin de la course ou, selon le cas pour les courses dont le résultat est déterminé par le temps, pendant les 10 dernières minutes, l'Article 45 b) ci-dessous ne s'appliquera pas et une pénalité en temps additionnelle de 30 secondes sera ajoutée au temps de course réalisé par la voiture concernée.

45. Au cas où les Commissaires Sportifs décideraient d'imposer une des pénalités prévues à l'Article 44, la procédure suivante sera appliquée :

a) Les Commissaires Sportifs notifieront par écrit à un responsable de l'équipe concernée la pénalité qui lui a été imposée et s'assureront que cette information a été contresignée avec l'indication de l'heure ou affichée sur les moniteurs de chronométrage.

b) A partir du moment où la décision des Commissaires Sportifs est notifiée, le pilote concerné ne peut couvrir plus de trois tours complets avant d'entrer dans la voie des stands et dans le cas d'une pénalité relevant de l'Article 44 b), de se rendre à la zone de pénalité où il doit rester pendant la durée de la pénalité en temps. Tant que la voiture sera immobilisée dans la voie des stands en raison de la pénalité en temps, il ne pourra y être effectué aucun travail. Toutefois, en cas d'arrêt du moteur, celui-ci pourra être redémarré une fois cette pénalité écoulée, éventuellement à l'aide d'une source extérieure d'énergie, dans le respect de l'Article 107, en cas d'impossibilité pour le pilote de démarrer seul sa voiture, elle pourra être évacuée à son stand par ses mécaniciens.

c) Une fois écoulée la pénalité en temps, le pilote pourra rejoindre la course.

d) Tout non-respect ou toute violation de l'Article 45 b) pourra entraîner l'exclusion de la voiture.

RECLAMATIONS

46. Les réclamations devront être formulées conformément à l'Article 172 du Code Sportif International.

SANCTIONS

47. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités expressément prévues par le présent Règlement Sportif en plus ou à la place de toute autre pénalité dont ils disposent en vertu du Code.

an Incident.

a) A drive-through penalty. The driver must enter the pit lane and rejoin the race without stopping.

b) A 10-second time penalty. The driver must enter the pit lane, stop in the penalty zone for at least 10 seconds and then rejoin the race.

c) A drop of ten grid positions at the driver's next race.

However, should either of the penalties under a) and b) above be imposed and notified in writing to the team representative during the last five laps, or after the end of the race, or, depending on the case for duration races, during the last 10 minutes, Article 45b) below shall not apply and an additional time penalty of 30 seconds shall be added to the elapsed time of the car concerned.

45. Should the Stewards decide to impose one of the penalties provided for in Article 44, the following procedure shall be applied:

a) The Stewards shall give written notification of the penalty which has been imposed to an official of the team concerned and shall make sure that this information is countersigned, with a note of the time, or displayed on the timing monitors.

b) From the time the Stewards' decision is notified, the relevant driver may cover no more than three complete laps before entering the pit lane and, in the case of a penalty under Article 44 b), proceeding to the time penalty area where he shall remain for the period of the time penalty. Whilst a car is stationary as a result of incurring a time penalty, it may not be worked on. However, if the engine stops, it may be started after the penalty period has elapsed, possibly with the help of an external source of energy, respecting Article 107. If the driver is unable to start his car by himself, it may be evacuated to its pit by its mechanics.

c) When the time penalty period has elapsed the driver may rejoin the race.

d) Any breach of or failure to comply with Article 45 b) may result in the car being excluded.

PROTESTS

46. Protests shall be made in accordance with Article 172 of the International Sporting Code.

SANCTIONS

47. The Stewards may inflict the penalties specifically set out in these Sporting Regulations in addition to or instead of any other penalties available to them under the Code.

CHANGEMENTS DE PILOTE

48. Pendant toute la durée de l'Epreuve, une même voiture ne peut être conduite par moins de deux pilotes et par plus de trois pilotes.

Toute modification de la composition de l'équipage participant à l'Epreuve doit être notifiée au Directeur de Course avant la fin des vérifications techniques. Un pilote ne peut changer de voiture pendant l'Epreuve.

49. Après l'heure de clôture des vérifications techniques, un changement de pilote ne pourra s'effectuer qu'avec l'accord des Commissaires Sportifs. Tout nouveau pilote pourra marquer des points dans le Championnat.

CONDUITE

50. Le pilote doit conduire sa voiture seul et sans aide. La durée de conduite d'affilée maximale par pilote est limitée à 275 Km.

NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER

51. Le nombre de voitures admises aux essais et au départ de la course est tel que prévu dans le supplément n°2 de l'Annexe O du Code.

NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE

52. Chaque voiture portera le numéro de course attribué par la FIA. Les numéros de course et la publicité sur les voitures doivent être conformes aux dispositions du Chapitre XVII du Code Sportif International. Les numéros des voitures GT1 iront de 1 à 49 et ceux des voitures GT2 de 50 à 100. Les numéros des voitures des Championnats GT nationaux ou des Coupes seront attribués à partir du numéro 101. Son numéro de course doit être clairement visible de l'avant et de chaque côté de la voiture.

53. Le nom ou l'emblème de la marque de la voiture doivent apparaître sur la voiture à l'emplacement d'origine. Les noms des pilotes et leurs drapeaux de nationalité devront apparaître de chaque côté de la carrosserie (conformément à l'Article 208 du Code Sportif International). La nationalité du concurrent doit clairement apparaître sur les voitures par un autocollant du drapeau national de dimensions de 30 cm x 20 cm apposé sur la partie verticale frontale droite du bouclier avant.

VERIFICATIONS SPORTIVES

54. Chaque concurrent doit tenir disponible pour inspection à tout moment de l'Epreuve tous les documents exigés par l'Article 8 ainsi que les différents documents relatifs à sa voiture.

55. Lors de chaque Epreuve, la FIA ou l'organisateur vérifiera toutes les licences. La liste des

CHANGES OF DRIVER

48. Throughout the Event, no fewer than two drivers and no more than three drivers may drive one and the same car.

Any modification to the composition of the crew taking part in the Event must be notified to the Clerk of the Course before the end of scrutineering. During the Event, a driver may not change from one car to another.

49. After the closing time for scrutineering, a driver change may only take place with the consent of the Stewards. Any new driver may score points in the Championship.

DRIVING

50. The driver must drive his car alone and unaided. The maximum continuous driving time per driver is limited to 275 km.

NUMBER OF CARS PARTICIPATING

51. The number of cars allowed to practice and to start the race is as provided for in supplement n°2 of Appendix O to the Code.

RACE NUMBERS AND NAME OF CAR

52. Each car will carry the race number allocated by the FIA. Race numbers and advertising on the cars must be in conformity with the provisions of Chapter XVII of the International Sporting Code. GT1 cars will bear numbers 1 to 49 and GT2 cars will bear numbers 50 to 100. Cars from national GT Championships or Cups will bear numbers from 101 onward. Its race number must be clearly visible from the front and from each side of the car.

53. The name or the emblem of the make of the car must appear on the car in the original location. The names of the drivers and their national flags must appear on each side of the bodywork (in accordance with Article 208 of the International Sporting Code). The competitor's nationality must be clearly displayed on the cars in the form of a 30 cm x 20 cm sticker of the national flag, affixed to the front vertical right hand part of the front bumper unit.

SPORTING CHECKS

54. Each competitor must have all documents required by Article 8, and the various documents relating to his car, available for inspection at any time during the Event.

55. At each Event, the FIA or the organiser will check all licences. The list of competitors, drivers and

concurrents, pilotes et voitures doit être publiée avant le début des vérifications techniques.

cars must be published before the start of scrutineering.

56. On ne peut exiger d'aucun concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une voiture, qu'il signe une décharge.

56. No competitor, driver or other person concerned with a car can be required to sign any waiver.

VERIFICATIONS TECHNIQUES

SCRUTINEERING

57. La liste des concurrents et des pilotes admis à participer aux essais qualificatifs est publiée la veille des essais qualificatifs.

Toutes les voitures doivent être pesées avant de participer aux essais.

Les concurrents doivent présenter un passeport technique pour chacune de leurs voitures engagées dans l'Epreuve.

57. The list of competitors and drivers allowed to take part in qualifying practice will be published on the day before qualifying practice.

All cars must be weighed before participating in practice.

Competitors must present a technical passport for each of their cars entered in the Event.

58. Les vérifications techniques initiales de la voiture et les vérifications sportives des concurrents ont lieu:

Deux jours au moins avant la course, pendant 5 heures au minimum, dans le garage attribué à chaque équipe. A moins qu'une dérogation ne soit accordée par les Commissaires Sportifs, les concurrents qui n'ont pas respecté ces limites de temps ne sont pas autorisés à prendre part à l'Epreuve.

58. Initial scrutineering of the car and competitors sporting checks will take place:

At least two days before the race for a minimum of 5 hours, in the garage assigned to each team. Unless a waiver is granted by the Stewards, competitors who do not keep to these time limits will not be allowed to take part in the Event.

59. Aucune voiture ne peut prendre part à une Epreuve tant qu'elle n'a pas été approuvée par les Commissaires Techniques.

59. No car may take part in the Event until it has been passed by the Scrutineers.

60. Les Commissaires Techniques peuvent :

a) vérifier la conformité d'une voiture ou d'un concurrent à tout moment d'une Epreuve,

b) exiger qu'une voiture soit démontée par le concurrent pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,

c) demander à un concurrent de payer les frais raisonnables résultant de l'exercice des droits mentionnés dans cet Article,

d) demander à un concurrent de fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.

A tout moment durant les essais et à la fin de la course, la voiture doit contenir au moins 3 litres d'essence pour effectuer des prélèvements d'essence.

Durant la course, des prélèvements de carburant pourront être effectués dans la tour de ravitaillement.

e) vérification du diamètre des brides à air :

1 - Les concurrents sont tenus d'équiper leur moteur de brides d'admission conformément aux dispositions des Articles 257 et 258 de l'Annexe J. Tout changement concernant la taille des brides à air doit être effectué dans les 20 jours après la date de notification de la décision officielle de la FIA (date de notification incluse). Si le délai expire au cours d'une épreuve, le changement devra être effectué au début de cette même épreuve.

2 - Les dimensions des brides doivent respecter le Règlement à tout moment et à toutes les

60. The Scrutineers may:

a) check the eligibility of a car or of a competitor at any time during an Event,

b) require a car to be dismantled by the competitor to make sure that the conditions of eligibility or conformity are fully satisfied,

c) require a competitor to pay the reasonable expenses which exercise of the powers mentioned in this Article may entail,

d) require a competitor to supply them with such parts or samples as they may deem necessary.

At any time during practice and at the end of the race, the car must contain at least 3 litres of petrol for the taking of fuel samples.

During the race, fuel samples may be taken in the refuelling tower.

e) checking of the air restrictor diameters:

1 - The competitors are obliged to equip their engines with intake restrictors as provided for in Articles 257 and 258 of Appendix J. Any changes to restrictor sizes must be made within 20 days (including the day of notification) after the date of notification of the FIA's official decision. If the deadline falls in the middle of an Event, then the change must be made for the beginning of that Event.

2 - The dimensions of the restrictors must comply with the Regulations at all times and in all temperatures.

températures.

3 - Les brides à contrôler et à marquer doivent être présentées accessibles lors de la pesée des voitures.

4 - Le concurrent est responsable des informations qui apparaissent sur l'étiquette devant être fixée dans le passeport technique de chaque Epreuve. Il doit le signer, après avoir indiqué : la cylindrée et le numéro du moteur, le nombre de soupapes, le poids minimal (et du lest éventuel) de la voiture, le numéro de châssis, le diamètre des brides et, le cas échéant, la pression de suralimentation.

5 - Chaque bride est identifiée au moyen d'une plaque de métal indiquant les "normes" de l'Epreuve et le numéro de série du plombage. Ce numéro doit apparaître également dans le passeport technique.

Il incombe au concurrent de s'assurer que le Commissaire Technique puisse voir très facilement les plaques et les plombages en ouvrant simplement le capot moteur.

6 - Avant de participer à leur première séance d'essais libres, les voitures doivent être présentées en condition de course pour le pesage, pendant lequel les plaques de brides seront identifiées, la cylindrée relevant de la responsabilité du concurrent dans la déclaration qu'il a signée.

7 - A la fin de chaque séance d'essais libres ou d'essais qualificatifs, les voitures doivent être disponibles pour vérifications. Après l'arrivée de la course, toutes les voitures classées sont placées dans le Parc Fermé pour vérifications. La présence d'un représentant officiel du concurrent est exigée.

61. Dispositif d'enregistrement de données (les dispositions des Articles 257.2.8 et 258.2.8 de l'Annexe J ne s'appliquent pas à ce dispositif).

1 - Un dispositif d'enregistrement de données homologué par la FIA devra être utilisé pendant le Championnat. Ces dispositifs serviront exclusivement au stockage de données et seront confidentiellement utilisés par la FIA exclusivement.

Ces dispositifs devront être installés dans le strict respect des instructions y afférentes.

Il sera de la responsabilité de tous les participants de se procurer ce dispositif, de l'installer et de le faire fonctionner correctement.

Les voitures admises à participer dans la catégorie GT1 devront être équipées de ce dispositif.

2 - À la fin de chaque séance d'essais libres ou d'essais qualificatifs, les voitures devront être mises à disposition pour vérification. A l'arrivée de chaque course, toutes les voitures classées seront placées dans le Parc Fermé pour vérifications. Un représentant officiel du concurrent devra être présent.

3 - Ce dispositif mesurera :

- le régime moteur
- la vitesse de deux roues, une avant et une arrière (à cette fin des capteurs seront montés sur la voiture suivant les instructions de la FIA)
- le rapport de boîte engagé
- la dépression dans la boîte à air
- la position de l'accélérateur

Une ou deux voies resteront libres pour d'autres

3 - The restrictors to be checked and marked must be accessible during the weighing of the cars.

4 - The information entered on the label to be affixed to the technical passport for each Event is the responsibility of the competitor, who will sign it, once he has indicated: the cylinder capacity and the number of the engine, the number of valves, the minimum weight (and possible ballast) of the car, the chassis number, the diameter of the restrictors and, if applicable, the supercharging pressure.

5 - Each restrictor will be identified by means of a metal plaque indicating the "standards" of the Event and the serial number of the sealing. This number will also appear on the information label in the technical passport.

It will be up to the competitor to ensure that the Scrutineer is able to see the plaque and the seal very easily simply by opening the bonnet.

6 - Before taking part in their first free practice session, the cars will be presented ready to race for weighing, during which the restrictor plaques will be identified, with the cylinder capacity remaining the responsibility of the competitor in the declaration he has signed.

7 - At the end of each free practice or qualifying practice session, the cars must be available for checking. After the finish of the race, all classified cars are placed in the Parc Fermé for checking. The presence of an official representative of the competitor is required.

61. Data recorder (the provisions of Articles 257.2.8 and 258.2.8 of Appendix J do not apply to this device).

1 - A data recorder homologated by the FIA must be used during the Championship. These devices will serve exclusively for the storage of data and will be used confidentially by the FIA alone.

These devices must be installed in strict compliance with the relevant instructions.

It will be the responsibility of each participant to obtain this device, to install it and to make it work correctly.

Cars eligible to take part in the GT1 category must be equipped with this device.

2 - At the end of each free practice or qualifying session, the cars must be made available for checking. After the finish of each race, all cars classified will be placed in the Parc Fermé for checking. An official representative of the competitor must be present.

3 - This device will measure:

- the engine speed
- the speed of two wheels, of one front and one rear (for this purpose, sensors will be fitted on the car following the instructions given by the FIA)
- the gear ratio engaged
- the depression in the air box
- the position of the accelerator

One or two channels will remain free for possible

capteurs éventuels.

62. Toute voiture qui, après avoir été approuvée par les Commissaires Techniques, serait démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité ou qui aurait été engagée dans un accident avec des conséquences similaires, doit être présentée de nouveau au Délégué Technique par le concurrent pour approbation.

63. Le Directeur de l'Epreuve ou le Directeur de Course peut demander que toute voiture impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.

64. Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront également responsables du fonctionnement du Parc Fermé et qui sont seuls autorisés à donner des instructions aux concurrents.

65. Les Commissaires Sportifs publieront les conclusions des Commissaires Techniques à chaque vérification des voitures pendant l'Epreuve. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf lorsqu'une voiture sera jugée non conforme au Règlement Technique.

LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

66. Les heures de marquage seront indiquées sur le panneau d'affichage officiel ainsi que dans les horaires détaillés de l'Epreuve.

a) Pour les séances d'essais libres et qualificatifs, un maximum de quatre trains de pneus pour temps sec par voiture pourra être utilisé pour les courses de 500 km.

b)

1- Avant le début des essais libres, chaque concurrent pourra faire marquer deux trains de pneus pour temps sec dans le stand qui lui aura été attribué (trains A et B).

2- Avant le début des essais qualificatifs, chaque concurrent pourra faire marquer, à proximité du stand des vérifications techniques :

- deux trains de pneus pour temps sec (trains C et D).

3- Le Délégué Technique de la FIA choisira un train de pneus, soit le train C soit le train D, qui équipera la voiture du concurrent au départ de la course et il les marquera « S ». Pour les essais qualificatifs, seuls les trains C et D pourront être utilisés (cette disposition sera également valable si les essais se déroulent sur piste « humide » et que le concurrent décide d'utiliser des pneus pour temps sec). Pour utiliser les trains marqués A et B la veille de la course, les concurrents devront effacer ces marquages et ces pneus pourront être représentés en vue de porter les marquages C et D.

c) Un pneu pluie est un pneu qui est conçu pour l'utilisation sur piste humide, et sculpté à plus de 25 % dans une surface symétrique par rapport à l'axe central du pneu et couvrant un carré :

additional sensors.

62. Any car which, after being passed by the Scrutineers, is dismantled or modified in a way which might affect its safety or call into question its eligibility, or which is involved in an accident with similar consequences, must be presented again by the competitor to the FIA Technical Delegate for scrutineering approval.

63. The Race Director or the Clerk of the Course may require that any car involved in an accident be stopped and checked.

64. Checks and scrutineering shall be carried out by duly appointed officials who shall also be responsible for the operation of the Parc Fermé and who alone are authorised to give instructions to the competitors.

65. The Stewards will publish the findings of the Scrutineers each time cars are checked during the Event. These results will not include any specific figure except when a car is found to be in breach of the Technical Regulations.

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

66. The times for marking will be posted on the official notice board, as well as in the detailed timetables of the event.

a) For free and qualifying practice sessions, no more than four sets of dry-weather tyres per car in the 500-km races may be used.

b)

1 - Before the start of free practice, each competitor may mark two sets of dry-weather tyres in his assigned pit (sets A and B).

2 - Before the start of qualifying, each competitor may have the following marked close to the scrutineering pit:

- two sets of dry-weather tyres (sets C and D).

3 - The FIA Technical Delegate will choose one set of tyres, either set C or set D, with which the competitor's car will start the race, and will mark them "S". For qualifying, only sets C and D may be used (this also applies if the session takes place on a "wet" track and the competitor decides to use dry-weather tyres). In order to use the sets marked A and B on the day before the race, competitors must erase that marking and these tyres may be re-presented for marking as C and D.

c) A wet-weather tyre is a tyre which is designed for use on a wet track, and is grooved more than 25% symmetrically around the tyre centre line and covering a square:

Largeur du pneu :

9 pouces	180 x 180 mm
10 pouces	200 x 200 mm
11 pouces	230 x 230 mm
12 pouces	250 x 250 mm
13 pouces	280 x 280 mm
14 pouces	300 x 300 mm
15 pouces	320 x 320 mm
16 pouces	345 x 345 mm.

Tyre width:

9 inches	180 x 180 mm
10 inches	200 x 200 mm
11 inches	230 x 230 mm
12 inches	250 x 250 mm
13 inches	280 x 280 mm
14 inches	300 x 300 mm
15 inches	320 x 320 mm
16 inches	345 x 345 mm.

Seuls les pneumatiques sans aucune sculpture sont admis comme pneus pour temps sec.

Chaque fabricant de pneumatiques devra fournir à la FIA un dessin de conformité à l'échelle 1 de tous les types de profils qu'il souhaite utiliser. Les pneus pluie ne peuvent être utilisés qu'une fois que la piste a été déclarée humide par le Directeur de Course/Directeur de l'Epreuve pour la séance (essais libres, qualificatifs, warm-up). Ces pneus pluie ne sont pas marqués.

d) Ni le démarquage d'un pneu ni le remplacement d'un pneu marqué ne sont autorisés, sauf accord des Commissaires Sportifs, pour raisons exceptionnelles présentées par écrit au Délégué Technique de la FIA.

e) Les marquages de pneus effectués par les concurrents devront obligatoirement être de couleur blanche.

f) L'utilisation d'une armoire chauffante pour le préchauffage des pneumatiques est autorisée aux conditions suivantes :

- Elle doit pouvoir s'inscrire dans un parallélépipède de 4m x 2m x 1,5m ;

- Aucune partie du système de l'armoire ne doit se trouver à l'intérieur du stand ou sur la grille ;

- Il doit y avoir un seul système destiné à chauffer l'intérieur de l'armoire. Il doit être à air pulsé et doit être alimenté soit à l'électricité, soit au fuel, soit au gaz ;

- L'armoire doit être constituée de matériaux ininflammables.

67. L'utilisation de pneus sans marquage approprié est formellement interdite. Durant les séances d'essais libres et qualificatifs, les pilotes devront stopper leurs voitures pour contrôler les marquages en fin de ligne des stands avant de prendre la piste. Pour le départ de la course, sur la grille (et/ou à la sortie des stands durant au moins les 2 premiers tours) au moins trois des pneus marqués à cet effet avant les essais qualificatifs (cf. Article 66 b) 3) devront équiper la voiture.

68. Il n'y a pas de limitation quant au nombre de pneus ni quant au marquage pour le warm-up et la course (excepté pour le départ – voir Article 66).

LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT L'EPREUVE

69. Un seul moteur tel que défini à l'Article 106 du présent règlement sera autorisé par Epreuve et par voiture tout au long de la saison. Ce moteur sera appairé au châssis lors de l'épreuve concernée.

Only tyres with no tread pattern are accepted as dry weather-tyres.

Each tyre manufacturer must provide the FIA with a 1:1 scale legality drawing of all profile types he wishes to use. Wet-weather tyres may only be used after the track has been declared wet by the Clerk of the Course/the Race Director for the session (free practice, qualifying, warm-up). These wet-weather tyres will not be marked.

d) No unmarking of a tyre and no replacement of a marked tyre will be permitted unless accepted by the Stewards, for exceptional reasons presented in writing to the FIA Technical Delegate.

e) Markings of tyres made by the competitors may only be of a white colour.

f) The use of a heating cupboard for preheating the tyres is authorised on the following conditions:

- It must fit into a parallelepiped of 4m x 2m x 1.5m;

- No part of the cupboard system must be situated inside the pit or on the grid;

- There must be only one system for heating the interior of the cupboard. It must be a forced air system and must run on electricity, fuel oil or gas;

- The cupboard must be made from non-flammable materials.

67. The use of tyres without appropriate identification is forbidden. During the free practice and qualifying sessions, the drivers must stop their cars to have their markings checked at the end of the pit lane before taking to the track. For the start of the race, on the grid (and/or at the pit exit during at least the first 2 laps) at least 3 of the 4 tyres specially marked before qualifying practice (see Article 66 b) 3) must be fitted on the car.

68. There is no limitation on the number of tyres available for the warm-up and the race, or on their marking (except for the start – see Article 66).

LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES DURING THE EVENT

69. Only one engine, as defined in Article 106 of these regulations, per car and per Event will be authorised throughout the season. This engine will be paired with the chassis during the event concerned.

Tout moteur, tel que défini à l'Article 106, sera scellé par le Délégué Technique de la FIA lors des vérifications techniques de la 1^{ère} épreuve à laquelle le concurrent s'est engagé.

Toute rupture d'un ou plusieurs scellés durant l'épreuve devra être déclarée dans les plus brefs délais auprès du Délégué Technique de la FIA sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion.

La rupture des scellés avant le départ de la course entraînera automatiquement un recul de 10 places du concurrent concerné sur la grille de départ de l'épreuve concernée tandis que le remplacement du moteur scellé entraînera automatiquement sa rétrogradation au fond de la grille de départ. L'ordre de la grille de départ sera établi par les Commissaires Sportifs dans l'ordre chronologique de déclaration de la rupture et/ou de remplacement de moteur.

Au cours d'une épreuve, afin de permettre uniquement le réglage des jeux des soupapes, le concurrent pourra demander officiellement au Délégué Technique FIA ou à un officiel désigné par celui-ci, l'autorisation de rompre les scellés des couvre culasses. Cette opération doit obligatoirement avoir lieu en sa présence et ne doit donner lieu à aucun remplacement de pièces (sauf le (les) joint(s) de couvre culasse(s)).

Une fois cette opération effectuée, ce dernier procédera à nouveau à la pose des scellés sur la pièce concernée.

Lors de l'épreuve suivante, les moteurs précédemment scellés ne seront pas scellés à nouveau. Pour ces moteurs, la rupture des scellés ou la casse effective du moteur, sous réserve d'avoir été déclarée au préalable, ne sera pas sanctionnée et une réparation ou un changement de moteur sera autorisé.

Tout changement de moteur jugé abusif par les Commissaires sportifs pourra être sanctionné.

PESAGE

70. Le poids de toute voiture peut être vérifié pendant l'Epreuve de la façon suivante :

Tous les pilotes engagés dans le Championnat sont pesés, revêtus de leur équipement de course complet, lors de la première Epreuve de la saison. Si un pilote est engagé plus tard dans la saison, il sera pesé lors de sa première Epreuve. Les poids des pilotes sont ensuite consignés sur une liste qui est sous le contrôle du Délégué Technique de la FIA.

Pour que l'on puisse identifier le pilote se trouvant à bord de la voiture, chaque pilote portera de chaque côté de son casque une étiquette numérotée.

a) Pendant et après la séance d'essais qualificatifs :

1) le Délégué Technique de la FIA installera le matériel de pesage dans la voie des stands, dans une zone aussi proche que possible du premier stand. Cette zone est utilisée pour la procédure de pesage ;

2) des voitures sont sélectionnées par le Délégué Technique après consultation avec les Commissaires Sportifs pour subir la procédure de pesage. Le Délégué Technique de la FIA informera le pilote par

Each engine, as defined in Article 106, will be sealed by the FIA Technical Delegate during scrutineering for the 1st event in which the competitor is entered.

Any breaking of one or more seals during the event must be declared to the FIA Technical Delegate as soon as possible, on pain of a sanction which may go as far as exclusion.

Breaking the seals before the start of the race will automatically result in the competitor concerned dropping 10 places on the starting grid of the event concerned, whereas the replacement of the sealed engine will automatically result in his being moved to the back of the starting grid. The order of such competitors on the starting grid will be determined by the Stewards of the meeting in chronological order of declaration of the broken seals and/or the engine replacement.

During an event, in order solely to allow the adjustment of the valves, a competitor may officially ask the FIA Technical Delegate, or an official designated by him, for permission to break the cylinder head seals. This operation must take place in the presence of the Delegate or Official and allows for no part replacement (except for the cylinder head seal(s)).

Once the work has been done, the Delegate or Official will again affix seals to the part in question.

At the following event, previously sealed engines will not be sealed again. For these engines, the breaking of the seals or effective engine failure, subject to having been declared beforehand, will not be penalised and a repair or change of engine will be authorised.

Any engine change that the Stewards consider to be improper may be penalised.

WEIGHING

70. The weight of any car may be checked during the Event as follows:

All drivers entered in the Championship will be weighed, wearing their complete racing apparel, at the first Event of the season. If a driver is entered later in the season, he will be weighed at his first Event. The weights of the drivers will then be entered into a list, which is under the control of the FIA Technical Delegate.

To identify which driver is on board the car, each driver will bear on both sides of his helmet a numbered sticker.

a) During and after qualifying practice:

1) the FIA Technical Delegate will install weighing equipment, in the pit lane in an area as close to the first pit as possible. This area will be used for the weighing procedure;

2) the FIA Technical Delegate after consultation with the Stewards will select cars to undergo the weighing procedure. The FIA Technical Delegate will inform the driver by means of specific lights that his car has

des feux spécifiques que sa voiture a été sélectionnée pour le pesage ;

3) ayant été prévenu que sa voiture a été sélectionnée pour le pesage, le pilote doit se rendre directement dans la zone du pesage et doit arrêter son moteur ;

4) la voiture est alors pesée et contrôlée, les résultats seront communiqués par écrit au pilote ;

5) si la voiture ne peut arriver jusqu'à la zone du pesage par ses propres moyens, elle est placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste qui l'y amèneront ;

6) une voiture ou un pilote ne peuvent pas quitter la zone du pesage sans l'autorisation du Délégué Technique de la FIA.

b) Après la course : les Commissaires Sportifs demanderont au Délégué Technique de peser les voitures classées parmi les trois premières.

c) Si le poids d'une voiture, relevé conformément aux points a) ou b) ci-dessus, est inférieur à celui spécifié dans le Règlement Technique, la voiture et son pilote seront exclus de l'Epreuve, sauf si l'insuffisance de poids est due à la perte accidentelle d'une pièce de la voiture pour une raison de force majeure.

d) Aucune matière ou substance solide, liquide, gazeuse ou de quelque nature que ce soit ne pourra être ajoutée à une voiture, y être posée ou en être enlevée une fois qu'elle a été sélectionnée pour le pesage ou a terminé la course ou pendant la procédure de pesage (sauf par un Commissaire Technique dans le cadre de ses activités officielles et, après la course, conformément aux prescriptions de l'Article 258-4.4 et Art. 257-4.4 du Règlement Technique).

e) Seuls les Commissaires Techniques et les officiels peuvent pénétrer dans la zone du pesage. Aucune intervention, quelle qu'elle soit, n'est autorisée dans cette zone, à moins qu'elle n'ait été permise par ces officiels.

f) Une voiture doit soit être équipée d'une caméra embarquée **et de ses équipements**, soit être munie d'un lest équivalent et au même emplacement que celui prévu pour la caméra lorsque le poids de cet équipement dépasse 3 kg.

Toute infraction à ces dispositions relatives au pesage des voitures pourra entraîner l'exclusion de la voiture concernée.

HANDICAP DE POIDS

71. Dans chaque catégorie, un handicap de poids est appliqué aux pilotes/voitures terminant aux trois premières places d'une course comptant pour le Championnat en fonction du classement à l'arrivée et déterminé selon l'échelle ci-dessous. Ces poids spécifiques seront appliqués à la voiture et/ou à chaque pilote concerné et seront ajoutés au poids relevé de sa voiture pour au moins l'Epreuve suivante du Championnat. Le lest handicap de chaque pilote et de chaque voiture fera l'objet d'une liste spécifique qui sera établie par les officiels FIA après chaque Epreuve. Toute augmentation ou réduction de poids

been selected for weighing;

3) having been informed that his car has been selected for weighing, the driver will proceed directly to the weighing area and stop his engine;

4) the car will then be weighed and checked, and the result will be given to the driver in writing;

5) if the car is unable to reach the weighing area under its own power it will be placed under the exclusive control of the marshals who will take the car to be weighed;

6) a car or driver may not leave the weighing area without the consent of the FIA Technical Delegate.

b) After the race: the Stewards will instruct the Technical Delegate to weigh cars classified in the first three.

c) Should the weight of the car be less than that specified in the Technical Regulations when weighed under a) or b) above, the car and the driver will be excluded from the Event save where the deficiency in weight results from the accidental loss of a component of the car due to "force majeure".

d) No solid, liquid, gas or other substance or matter of any nature whatsoever may be added to, placed on, or removed from a car after it has been selected for weighing or has finished the race or during the weighing procedure (except by a Scrutineer when acting in his official capacity and, after the race, in accordance with the prescriptions of Article 258-4.4 and Art. 257-4.4 of the Technical Regulations).

e) Only Scrutineers and officials may enter the weighing area. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such officials.

f) A car must carry either an on-board camera **and its equipment** or equivalent ballast that is situated in the same location as the camera would have been, when the weight of that equipment exceeds 3 kg.

Any breach of these provisions for the weighing of cars may result in the exclusion of the car concerned.

HANDICAP WEIGHTS

71. In each category, a handicap weight will be allocated to drivers/cars finishing in the top three places in a race counting towards the Championship, depending on the classification at the finish and determined according to the following scale. These specific weights will be applied to the car and/or to each of the driver(s) concerned and will be added to the recorded weight of his car for at least the following Event in the Championship. The handicap ballast for each driver and each car will feature on a specific list which will be drawn up by the FIA officials after each Event. Any resulting increase or reduction in weight

ainsi engendrée prendra effet à partir de l'Epreuve suivante du Championnat. Le poids embarqué dans la voiture correspondra au poids le plus élevé entre celui attribué à la voiture et celui attribué au pilote.

Pour chaque catégorie, les concurrents qui n'ont pas été engagés pour la totalité du Championnat se verront attribuer à chacune de leur participation non consécutive un handicap de poids minimum de 40 kg dans la catégorie GT1 et de 20 kg dans la catégorie GT2 qui seront ajoutés aux poids acquis par la voiture et/ou le(s) pilote(s) lors d'une épreuve précédente à laquelle elle/il aurait participé.

72. Echelle des handicaps de poids pour chaque course :

a)	GT1
1 ^{er}	+ 40 kg
2 ^{ème}	+ 30 kg
3 ^{ème}	+ 20 kg

b)	GT2
1 ^{er}	+ 20 kg
2 ^{ème}	+ 15 kg
3 ^{ème}	+ 10 kg

73. En cas d'exclusion d'une voiture, aucun point, aucune variation de lest handicap (voiture, pilote) ne sera applicable.

74. Si seulement la moitié des points du Championnat est attribuée à l'issue d'une course (dans le cas d'un arrêt de la course), les handicaps de poids positifs et négatifs seront divisés par deux.

75. Le handicap de poids maximal pouvant être appliqué en règle générale est de 100 kg pour les voitures GT1 et de 50 kg pour les voitures GT2 ; néanmoins, pour les voitures GT1, 50 kg supplémentaires seront ajoutés pour atteindre un poids total de 150 kg si une voiture ou son/ses pilote(s) déjà chargés du poids maximal de 100 kg remporte une Epreuve. Pour les voitures GT2, 25 kg supplémentaires seront ajoutés pour atteindre un poids total de 75 kg si une voiture ou son/ses pilote(s) déjà chargés du poids maximal de 50 kg remporte une épreuve.

Si malgré l'attribution de ces poids supplémentaires, la voiture remportait l'Epreuve suivante dans l'une ou l'autre des catégories, une réduction de la bride sera imposée au concurrent par le Bureau dans les conditions définies à l'Article 80b) du présent Règlement. Il ne peut être appliqué à la voiture d'un pilote un handicap de poids supérieur au handicap de poids maximal ou maximal supplémentaire même si ce pilote est classé parmi les trois premiers de la course concernée.

Si la voiture ou le(s) pilote(s) pénalisé(s) comme ci-dessus ne remportent pas l'Epreuve suivante, la pénalité de la bride sera annulée pour l'épreuve suivante ainsi que celle des poids supplémentaires.

will take effect from the following Event in the Championship. The weight carried on board the car will correspond either to the weight applied to the car or to that applied to the driver, whichever is the greater.

In each category, competitors that have not been entered for the whole of the Championship will be allocated on each non-consecutive participation a minimum handicap weight of 40 kg in the GT1 category and 20 kg in the GT2 category, which will be added to the weights acquired by the car and/or the driver(s) during a previous event in which it/he may have taken part.

72. The scale of handicap weights for each race is as follows:

a)	GT1
1 st	+ 40 kg
2 nd	+ 30 kg
3 rd	+ 20 kg

b)	GT2
1 st	+ 20 kg
2 nd	+ 15 kg
3 rd	+ 10 kg

73. If a car is excluded, no points and no variation in the handicap ballast (car, driver) will be allocated.

74. If only half of the Championship points are awarded in a race (when a race has been stopped), the handicap weights, both positive and negative, will be divided by two.

75. The maximum handicap weight that can normally be attributed is 100 kg for GT1 and 50 kg for GT2; nevertheless, for GT1 cars, an additional 50 kg will be added to reach a total weight of 150 kg if a car or its driver(s) already ballasted with the maximum handicap of 100 kg wins an Event. For GT2 cars, an additional 25 kg will be added to reach a total weight of 75 kg if a car or its driver(s) already ballasted with the maximum handicap of 50 kg wins an Event.

If, despite the allocation of these additional weights, the car wins the following Event in one category or the other, a reduction of the restrictor size will be imposed on the competitor by the Bureau in the conditions defined in Article 80b) of these Regulations. A handicap weight exceeding the maximum handicap weight or maximum additional weight cannot be applied to a driver's car, even if this driver finishes among the top three.

If the car or driver(s) penalised as above do not win the next Event, the restrictor penalty and the additional weight penalty will be cancelled for the following event.

76. Les handicaps de poids applicables ne peuvent être annulés ou réduits que si les pilotes/la voiture n'est pas classé(e) parmi les trois premiers des courses suivantes auxquelles le pilote/la voiture participe. Un concurrent est considéré comme participant dès qu'il a franchi la Ligne une fois que le signal de départ a été donné, ou dès qu'il a dépassé les feux de la sortie de la voie des stands pendant une course. Si un concurrent ne participe qu'aux essais, aucune réduction de poids n'est autorisée ni pour sa voiture ni pour lui-même pour l'Epreuve suivante.

77. Les éventuels handicaps de poids seront réduits par course selon l'échelle suivante :

a) GT1

4 ^{ème}	- 20 kg
5 ^{ème}	- 30 kg
6 ^{ème}	- 40 kg
7 ^{ème}	- 40 kg
8 ^{ème}	- 40 kg
9 ^{ème}	- 40 kg

Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture.

b) GT2

4 ^{ème}	- 10 kg
5 ^{ème}	- 15 kg
6 ^{ème}	- 20 kg
7 ^{ème}	- 20 kg
8 ^{ème}	- 20 kg
9 ^{ème}	- 20 kg

Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture.

78. Un handicap de poids ne peut être réduit de plus de 40 kg par Epreuve dans la catégorie GT1 et de plus de 20 kg par Epreuve dans la catégorie GT2.

79. Si un pilote change de catégorie en cours de saison, les handicaps de poids acquis précédemment seront multipliés par 2 s'il était engagé dans la catégorie GT2 et seront divisés par 2 s'il était engagé dans la catégorie GT1.

EQUILIBRE DES PERFORMANCES

80. Afin d'optimiser l'égalité de performance, le Bureau se réserve le droit d'adapter les éléments suivants pour chaque concurrent, à tout moment pendant le Championnat :

- a) poids minimum de la voiture (Articles 257-258 du Règlement Technique)
- b) dimensions des brides à air (Articles 257-258 du Règlement Technique)

Tout changement concernant la taille des brides à air doit être effectué dans les 20 jours après la date de notification de la décision officielle par la FIA (date de notification incluse). Si le délai expire au cours d'une épreuve, le changement devra être effectué au début de cette même épreuve.

- c) capacité maximale du réservoir de carburant.

76. The handicap weights allocated can only be cancelled or reduced if the drivers/car does not finish among the top three in the subsequent races in which the driver(s)/car is taking part. A competitor is considered to be a participant as soon as he crosses the Line once the start signal has been given, or as soon as he passes the level of the signalling lights at the pit lane exit during a race. If a competitor only takes part in practice, he is not allowed to reduce the weight for him and for his car for the following Event.

77. Handicap weights will be reduced for each race according to the following scale:

a) GT1

4 th	- 20 kg
5 th	- 30 kg
6 th	- 40 kg
7 th	- 40 kg
8 th	- 40 kg
9 th	- 40 kg

Until the last car.

b) GT2

4 th	- 10 kg
5 th	- 15 kg
6 th	- 20 kg
7 th	- 20 kg
8 th	- 20 kg
9 th	- 20 kg

Until the last car.

78. A handicap weight shall not be reduced by more than 40 kg per Event in the GT1 category and by more than 20 kg per Event in the GT2 category.

79. If a driver changes category in the course of the season, the handicap weights acquired previously will be multiplied by 2 if he was entered in the GT2 category or divided by 2 if he was entered in the GT1 category.

BALANCE OF PERFORMANCE

80. In order to maximise equality of performance, the Bureau reserves the right to adjust the following for each competitor, at any time during the Championship:

- a) minimum weight of the car (Articles 257-258 - Technical Regulations)
- b) air restrictor sizes (Articles 257-258 - Technical Regulations)

Any changes to restrictor sizes must be made within 20 days (including the day of notification) after the date of notification of the FIA's official decision. If the deadline falls in the middle of an Event, then the change must be made for the beginning of that Event.

- c) fuel tank capacity.

- d) par ailleurs, pour équilibrer les performances de manière équitable, le Bureau se réserve le droit (dans les conditions spécifiées à l'alinéa b)) d'introduire pour chacun des concurrents toute autre restriction technique qu'il estimerait nécessaire.

Dans le but de quantifier cette optimisation, la FIA se réserve le droit de demander, à chaque concurrent, les informations suivantes :

- a) les caractéristiques des pneumatiques
- b) le poids et la distribution des masses
- c) la courbe de puissance
- d) la traînée
- e) la portance
- f) la distribution de la portance

Ces données seront utilisées pour simuler les temps au tour et les performances des voitures sur tous les circuits du Championnat.

Toutes données volontairement fausses pourront être sanctionnées par la FIA.

- d) also, in order to balance performances in a fair way, the Bureau reserves the right (under the conditions specified in paragraph b)) to introduce, for each of the competitors, any other technical restriction it may deem necessary.

With the aim of quantifying this optimisation, the FIA reserves the right to ask each competitor to provide the following information:

- a) the characteristics of the tyres
- b) the weight and distribution of mass
- c) the power curve
- d) the drag
- e) the lift
- f) the lift distribution

This information will be used to simulate the lap times and performances of the cars on all the circuits in the Championship.

Any competitor who deliberately gives false information may be given a sanction by the FIA.

CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES

81. Aucun signal d'aucune sorte ne pourra être échangé entre une voiture en mouvement et toute personne liée au concurrent ou au pilote de la voiture, à l'exception :

- a) de messages lisibles sur un panneau de stand ;
- b) de mouvements du corps du pilote ;
- c) de signaux de déclenchement du tour, des stands à la voiture.

Les transmetteurs de marqueurs de tours seront à batteries et, une fois en fonctionnement, devront être indépendants (et non attachés à tout autre matériel des stands au moyen de câbles ou de fibres optiques), et incapables de recevoir des informations extérieures. Ces déclencheurs de tours utiliseront un transmetteur opérant sur une fréquence de porteuse supérieure à 10 GHz (radio ou optique) et un faisceau d'un demi angle non supérieur à 36°, la mesure étant prise au point 3dB, et ils ne seront pas utilisés pour la transmission, des stands à la voiture, d'autres données que le marqueur de tours. Les données de marque de tour doivent être transmises à plusieurs reprises, avec une fiabilité prouvée ;

- d) de communications verbales entre un pilote et son équipe par radio ;
- e) les radiations électromagnétiques seront interdites entre 2 et 2,7 GHz, sauf autorisation écrite de la FIA.

SECURITE GENERALE

82. Les instructions officielles seront transmises aux pilotes au moyen des signaux prévus par le Code. Les concurrents ne doivent pas utiliser des drapeaux semblables à ceux-ci de quelque manière que ce soit.

83. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans la direction opposée à celle de la course à moins que ce ne soit absolument nécessaire pour éloigner la voiture d'une position dangereuse. Une voiture peut seulement être

GENERAL CAR REQUIREMENTS

81. No signal of any kind may pass between a moving car and anyone connected with the car's entrant or driver save for the following:

- a) legible messages on a pit board;
- b) body movement by the driver;
- c) lap trigger signals from the pits to the car;

Lap marker transmitters shall be battery powered and once operating must be free-standing (not attached to any other pit equipment by means of wires or optical fibres) and incapable of receiving external information. Such lap triggers shall use a transmitter operating with a carrier frequency above 10GHz (radio or optical) and a beam half angle of no more than 36° when measured at the 3dB point, and shall not be used for the transmission of any data from pit to the car other than the lap mark. Lap mark data must be transmitted repeatedly and must be demonstrably consistent;

- d) verbal communication between a driver and his team by radio;
- e) electromagnetic radiation between 2 and 2.7GHz is forbidden save with the written consent of the FIA.

GENERAL SAFETY

82. Official instructions will be given to drivers by means of the signals laid out in the Code. Competitors must not use flags similar in any way whatsoever to these.

83. Drivers are strictly forbidden to drive their car in the opposite direction to the race unless this is absolutely necessary in order to move the car from a dangerous position. A car may only be pushed to remove it from a dangerous position as directed by

poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des commissaires de piste.

the marshals.

84. Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou à la zone du paddock en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.

84. Any driver intending to leave the track or to go to his pit or the paddock area must signal his intention to do so in good time making sure that he can do this without danger.

85. Pendant les essais et la course, les pilotes doivent utiliser seulement la piste et doivent à tout moment observer les dispositions du Code relatives à la conduite sur circuit.

85. During practice and the race, drivers may only use the track and must at all times observe the provisions of the Code relating to driving behaviour on circuits.

86. Un pilote qui abandonne sa voiture doit la laisser au point mort ou débrayée, avec le volant en place.

86. A driver who abandons a car must leave it in neutral or with the clutch disengaged and with the steering wheel in place.

87. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture qu'à l'intérieur ou à l'extérieur des stands, sur la voie intérieure des stands, ou conformément aux Articles **152 e)** ou **153 e)**.

87. Repairs to a car may only be carried out inside or outside the pits on the inner pit lane, or as provided for in Articles **152 e)** or **153 e)**.

88. L'organisateur doit fournir au moins deux extincteurs d'une capacité de 5 kg pour chaque stand concerné et s'assurer de leur bon fonctionnement.

88. The organiser must make at least two fire extinguishers of 5 kg capacity available at each such pit and ensure that they work properly.

89. Sauf dans les cas expressément autorisés par le Code ou le présent Règlement Sportif, personne, excepté le pilote, ne peut toucher une voiture arrêtée à moins qu'elle ne se trouve dans le paddock, le garage attribué à l'équipe, la voie des stands ou sur la grille de départ.

89. Save as specifically authorised by the Code or these Sporting Regulations, no one except the driver may touch a stopped car unless it is in the paddock, the team's designated garage area, the pit lane or on the starting grid.

90. Une voiture ne pourra à aucun moment effectuer une marche arrière dans la voie des stands par ses propres moyens.

90. At no time may a car be reversed in the pit lane under its own power.

91. Pendant les périodes commençant 15 minutes avant et se terminant 5 minutes après chaque séance d'essais, ainsi que pendant la période comprise entre le début du tour de formation qui précède directement la course et le moment où la dernière voiture entre dans le Parc Fermé, personne n'est autorisé sur la piste à l'exception :

91. During the periods commencing 15 minutes prior to and ending 5 minutes after every practice session and the period between the commencement of the formation lap which immediately precedes the race and the time when the last car enters the Parc Fermé, no one is allowed on the track with the exception of:

- a) des commissaires de piste ou autres personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions ;
- b) des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la direction des commissaires de piste ;
- c) des mécaniciens **dans le cas d'une procédure de départ uniquement.**

- a) marshals or other authorised personnel in the execution of their duty;
- b) drivers when driving or under the direction of the marshals.
- c) mechanics, **only in the case of a start procedure.**

92. Pendant une Epreuve, le moteur ne peut être remis en marche qu'à l'aide du démarreur, sauf dans la voie des stands où l'utilisation d'une source d'énergie extérieure est autorisée, y compris lors d'une pénalité de Stop and Go, aux conditions prévues à l'Article **107**.

92. During an Event, the engine may only be started with the starter, except in the pit lane where the use of an external source of energy is allowed, including for a Stop and Go penalty, under the conditions provided for in Article **107**.

93. Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, le casque et le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA spécifiés dans le Code

93. Drivers taking part in practice and the race must always wear the clothes, helmets, and the FIA approved head restraint specified in the Code.

94. Dans le but de pouvoir éventuellement accéder aux voies aériennes supérieures d'un pilote accidenté, le test suivant sera pratiqué au moins une fois chaque saison sur tous les participants au championnat FIA GT qui utilisent un casque intégral :

Un des pilotes de l'équipage est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.

Aidé de deux secouristes, le délégué médical de la FIA ou à défaut le médecin chef de l'épreuve, doivent pouvoir retirer le casque, la tête étant maintenue en position neutre.

En cas d'échec, le port d'un casque ouvert homologué pour être couplé avec un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA sera exigé.

95. Une vitesse limitée à 60 km/h en essais, pendant le warm up et en course sera imposée sur la voie des stands. Pendant les essais et les tours de reconnaissance, tout pilote dépassant la limitation se verra infliger une amende. Pendant la course, les Commissaires Sportifs pourront imposer toute pénalité à tout pilote qui dépassera la limitation.

96. Si un pilote est confronté à de graves problèmes mécaniques durant les essais ou la course, il doit évacuer la piste ou regagner son stand dès que cela peut être fait en sécurité.

97. Les phares blancs, le feu de pluie arrière rouge et les feux de brouillard de la voiture devront être allumés en permanence quand elle roule sur une piste déclarée « piste humide ». Il reviendra au Directeur de Course de décider si le pilote doit s'arrêter en raison d'un feu arrière défectueux. Dans le cas où la voiture serait arrêtée pour cette raison, elle pourra reprendre la course une fois l'anomalie réparée.

98. Seuls six membres d'équipe par voiture participante (dont chacun aura reçu et devra porter une identification spéciale) sont admis dans la zone de signalisation pendant les essais et la course. La zone des stands est interdite aux personnes de moins de 16 ans.

99. Les animaux, sauf ceux qui pourront avoir été expressément autorisés par la FIA pour l'usage des services de sécurité, sont interdits dans la zone des stands, sur la piste et dans toutes les zones réservées aux spectateurs.

100. Le Directeur de l'Epreuve, le Directeur de Course ou le Délégué Medical FIA peuvent demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment pendant la durée d'une Epreuve.

101. Tout non-respect des conditions générales de sécurité du Code ou du présent Règlement Sportif

94. In order to confirm that appropriate access to the airway of an injured driver is possible, the following test will be carried out at least once per season with each participant who wears a full-face helmet in the FIA GT Championship:

One of the drivers in the crew is to be seated in his car, with helmet and FIA approved head restraint in place and attached and safety harness buckled.

With the help of two additional rescuers, the FIA medical delegate, or, in his absence, the chief medical officer of the event, must be able to remove the helmet with the driver's head maintained in neutral position at all times.

If this is impossible, the driver will be required to wear an open-face helmet homologated for use with the FIA approved head restraint device.

95. A speed limit of 60 kph during practice, the warm-up and the race will be enforced in the pit lane. During practice and reconnaissance laps, any driver who exceeds the limit will be fined. During the race, the Stewards may impose any penalty on any driver who exceeds the limit.

96. If a driver has serious mechanical difficulties during practice or the race he must leave the track or return to his pit as soon as it is safe to do so.

97. The car's white headlights, red rear lights and rear fog lights must be illuminated at all times when it is running on a track that has been declared a "wet track". It shall be at the discretion of the Race Director to decide if a driver should be stopped because his rear light is not working. Should a car be stopped in this way it may re-join when the fault has been remedied.

98. Only six team members per participating car (all of whom shall have been issued with and wearing special identification) are allowed in the signalling area during practice and the race. People under 16 years of age are not allowed in the pit area.

99. Animals, except those which may have been expressly authorised by the FIA for use by security services, are forbidden in the pit area and on the track and in any spectator area.

100. The Race Director, the Clerk of the Course or the FIA Medical Delegate can require a driver to undergo a medical examination at any time during an Event.

101. Failure to comply with the general safety requirements of the Code or these Sporting

pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du pilote concernés.

Regulations may result in the exclusion of the car and driver concerned from the Event.

VOIE DES STANDS ET STANDS

102.

a) En fonction du nombre de stands disponibles, l'attribution se fera conformément :

- à la position des équipes au classement de l'année précédente pour les deux premières Epreuves de la saison,

- au classement des équipes au Championnat en cours dans chaque catégorie à partir de la troisième Epreuve de la saison.

b) Pour éviter qu'il y ait le moindre doute et à des fins descriptives, la voie des stands sera divisée en deux voies. La voie la plus rapprochée du mur des stands est appelée "la voie rapide", et la voie la plus proche des stands est appelée "voie intérieure" ; c'est la seule zone où il soit permis de travailler sur une voiture.

c) Sauf si une voiture est poussée sur la grille à tout moment lors de la procédure de départ, les voitures ne pourront être conduites que depuis le garage attribué à l'équipe jusqu'à la sortie des stands.

d) Tout pilote entendant prendre le départ de la course depuis la voie des stands ne pourra pas conduire sa voiture depuis le garage attribué à son équipe tant que la sortie des stands est fermée et devra s'arrêter dans la file dans la voie rapide.

e) A aucun endroit les concurrents ne doivent peindre de lignes sur la voie des stands.

f) Aucun équipement ne peut être laissé sur la voie rapide. Une voiture ne pourra entrer dans la voie rapide ou y rester que si son pilote est assis derrière son volant dans la position normale de conduite et qu'elle est mue par ses propres moyens.

g) Le personnel des équipes n'est admis sur la voie des stands qu'au maximum 1 tour avant de devoir intervenir sur une voiture, et il doit évacuer la voie des stands dès que ce travail est achevé (au plus tard 1 tour après).

h) Les bras-supports ne pourront dépasser 4 mètres de longueur (mesurés à partir du mur des stands de la voie intérieure) et devront être situés à 2 mètres minimum au-dessus du sol. Aucun équipement ne pourra être suspendu à moins de 2 mètres du sol, à moins que la voiture ne soit à l'assistance ou durant la période décrite au point f) du présent Article.

i) Il incombe au concurrent de libérer sa voiture après un arrêt aux stands, uniquement lorsqu'il peut le faire en sécurité.

CARBURANT

103. Pendant toute la durée de l'Epreuve, tous les concurrents doivent utiliser le carburant fourni par l'organisateur.

ASSISTANCE DANS LES STANDS ET RAVITAILLEMENT

104. Les ravitaillements en carburant ne sont

PIT LANE AND PITS

102.

a) Depending on the number of pits available, the allocation will be made according to:

- the team's placing in the previous year's classification for the first two Events of the season,

- the team's classification in the current Championship in each category from the third Event of the season onwards.

b) For the avoidance of doubt and for description purposes, the pit lane shall be divided into two lanes. The lane closest to the pit wall is designated the "fast lane", and the lane closest to the garages is designated the "inner lane", and is the only area where any work may be carried out on a car.

c) Unless a car is pushed from the grid at any time during the start procedure, cars may only be driven from the team's designated garage area to the end of the pit lane.

d) Any driver intending to start the race from the pit lane may not drive his car from his team's designated garage area until the pit exit is closed and must stop in a line in the fast lane.

e) Competitors must not paint lines on any part of the pit lane.

f) No equipment may be left in the fast lane. A car may enter or remain in the fast lane only with the driver sitting in the car behind the steering wheel in his normal position, and under its own power.

g) Team personnel are allowed in the pit lane a maximum of 1 lap before they are required to work on a car and must withdraw as soon as the work is complete (at the latest 1 lap after).

h) The supporting arms may not exceed 4 metres in length (measured from the inner lane pit wall) and they must be positioned at least 2 metres above the ground. No suspended equipment may be less than 2 meters from the ground, unless the car is being assisted or during the period referred to in f) of the present article.

i) It is the responsibility of the competitor to release his car after a pit stop only when it is safe to do so.

FUEL

103. Throughout the duration of the Event, all competitors must use the fuel supplied by the organiser.

ASSISTANCE IN THE PITS AND REFUELLING

104. Refuelling is allowed in the pits only or in the

autorisés que dans les stands ou sur la voie des stands à l'emplacement prévu, sauf dans les cas prévus aux Articles **152 et 153**. Tout ravitaillement ne pourra être effectué qu'au début ou à la fin d'un arrêt au stand. La voiture doit rester sur ses roues pendant le déroulement du ravitaillement.

Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement en carburant, mais le moteur doit être arrêté. Le concurrent doit s'assurer qu'un assistant muni d'un extincteur en état de marche (capacité minimale, 5 kg) se trouve à côté de la voiture pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant et que pendant l'arrêt de ravitaillement, tout le personnel de ravitaillement (deux personnes au maximum), spécifiquement désigné pour cette opération, porte une combinaison, des gants et une cagoule ignifugés (spécifiés et agréés par la FIA), et des casques ne pouvant être confondus avec des casques de pilotes.

Avant et pendant tout ravitaillement, la voiture doit être mise électriquement à la terre.

Le ravitaillement de la tour est interdit durant les périodes de ravitaillement de la voiture.

Le centre de gravité de la tour et le centre de la zone délimitée par les pieds de la tour ne doivent pas être éloignés de plus de 10 cm dans le plan vertical (cf Annexe J, 258A-6.4).

105. Tout le carburant stocké dans les stands doit se trouver dans des conteneurs étanches ayant été testés à une pression de trois atmosphères. Pendant la course, tout ravitaillement sur la ligne des stands doit être effectué avec un réservoir autonome par stand, conformément à l'Annexe J, Articles **257 et 258**.

106. Pendant l'Epreuve, il est interdit de changer les éléments suivants sous peine de sanction pouvant aller jusqu'à l'exclusion:

- le moteur, c'est-à-dire la ou les culasses, **le ou les couvre culasses**, le carter inférieur et le bloc moteur, éléments qui seront solidarisés les uns aux autres au moyen **de scellés**,
- le châssis ou la structure monocoque.

Arrêt dans la voie des stands :

a) Ravitaillement :

- Au maximum deux mécaniciens de l'équipe de la voiture participante peuvent procéder aux ravitaillements de la voiture. Pendant le ravitaillement, un mécanicien peut aider le pilote à boucler sa ceinture de sécurité et un mécanicien sera préposé au nettoyage du pare-brise.
- Un technicien peut décharger les données embarquées.

b) Pneumatiques :

- Au maximum, deux mécaniciens de l'équipe de la voiture participante peuvent procéder aux changements de ses pneumatiques.

c) Réparations et entretiens :

Pour les opérations d'entretien ou de réparations, hormis celles concernant les ravitaillements et les

location provided on the pit lane, save as provided for in Articles **152 and 153**. Any refuelling may only be carried out either at the beginning or at the end of a pit stop. While refuelling is being carried out, the car must remain on its wheels.

The driver may remain in his car throughout refuelling but the engine must be stopped. The competitor must ensure that an assistant with an extinguisher (minimum capacity, 5 kg) ready to work is beside the car throughout refuelling and that during the refuelling stop, all refuelling personnel (a maximum of two persons), specifically designated for this operation, are wearing fireproof overalls, gloves and balaclavas (specified and approved by the FIA), and helmets incapable of being confused with drivers' helmets.

Before and during any refuelling operation, the car must be electrically earthed.

The refuelling of the tower is prohibited while the car is being refuelled.

The tower's centre of gravity and the centre of the area defined by the feet of the tower are not more than 10 cm apart in the vertical plane (See Appendix J 258A-6.4).

105. All fuel stocked in the pits must be in leak-proof containers which have been tested to a pressure of three atmospheres. During the race, any refuelling in the pit lane must be carried out with one independent tank per pit in accordance with Appendix J, Articles **257 and 258**.

106. During the Event, it is forbidden to change the following parts on pain of a sanction which may go as far as exclusion:

- the engine, i.e. the cylinder head(s), **cylinder head cover(s)**, oil pan and engine block, parts that will be attached together by means of **seals**,
- the chassis or the monocoque structure.

Pit lane stop:

a) Refuelling:

- A maximum of two mechanics from the team of the participating car shall refuel the car. During refuelling, one mechanic may help the driver to fasten his seat belt and one mechanic may clean the windscreen.
- One technician may download the onboard data.

b) Tyres:

- A maximum of two mechanics from the team of the participating car shall change its tyres.

c) Repairs and maintenance:

For maintenance operations and repairs, apart from those concerning refuelling and tyre changes, a

changements de pneumatiques, au maximum quatre mécaniciens de l'équipe de la voiture participante peuvent travailler sur la voiture.

Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son assistant.

- Deux techniciens, au maximum (pneus et/ou freins) extérieurs à l'équipe peuvent procéder à leurs vérifications visuelles sur la voiture.

Toutes les personnes précitées doivent avoir reçu et porter une identification spéciale de la FIA.

Elles doivent également porter une combinaison, une cagoule et des lunettes résistant au feu.

Excepté lors de travaux effectués sur une voiture, tout le personnel doit rester à l'intérieur du stand.

Tous les autres membres de l'équipe se tenant dans la zone de travail ("voie intérieure", Article 102 b) délimitée par une bande blanche ou jaune séparant le stand de la "voie intérieure", seront considérés comme travaillant sur la voiture, tout comme un pilote s'il effectue un travail sur la voiture, et comptés comme mécaniciens. Une pénalité peut être infligée à une équipe pour tout membre d'équipe supplémentaire.

Le nombre de mécaniciens n'est pas limité lorsque la voiture est à l'intérieur du stand. Pendant cette période, le fait de baisser le rideau du box côté voie des stands pourra être considéré comme un abandon définitif. Lorsque la voiture est prête à rejoindre la course, elle doit être poussée devant le stand et stationnée sur la zone de travail dans la voie intérieure parallèlement à la voie des stands et le moteur doit être redémarré par le pilote seul.

Un Directeur sportif peut surveiller le travail des mécaniciens à l'avant de la voiture.

107. Tout arrêt au stand, quelle qu'en soit la raison, entraîne l'arrêt du moteur.

Pour un réglage ou une mise au point, le moteur peut être mis en marche au moyen d'une source d'énergie extérieure. Cependant, lorsque la voiture va rejoindre la course, le moteur doit obligatoirement être mis en marche par le pilote seul assis au volant et sans aide extérieure.

Le moteur de la voiture ne peut être redémarré que lorsque la voiture est en contact avec le sol et qu'elle va rejoindre la course.

108. Le ravitaillement en lubrifiant et liquides divers est autorisé pendant la course.

109. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à l'assistance dans la voie des stands et au ravitaillement pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du (des) pilote(s) concernés. Un commissaire de piste par voiture concurrente sera présent pour s'assurer du respect des règles d'assistance dans la voie des stands ainsi que des règles de ravitaillement.

ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS ET WARM-UP

110. Sauf quand le présent Règlement Sportif

maximum of four mechanics from the team of the participating car may work on the car.

No autonomous equipment may operate without its assistant.

- A maximum of two technicians (tyres and/or brakes), external to the team, may conduct visual checks on the car.

All the persons mentioned above must have been issued with and be wearing special FIA identification.

They must also wear fire-resistant overalls, balaclavas and glasses.

Except when work is carried out on a car, all personnel must remain inside the pit.

All other team members standing in the working area ("inner lane", Article 102 b) delimited by a white or yellow strip separating the pit from the "inner lane", will be considered as working on the car, as will a driver if he performs any work on the car, and counted as a mechanic. A penalty may be imposed on a team for any additional team member.

There is no limitation on the number of mechanics when the car is inside the pit. During that time, the fact of lowering the garage door on the pit lane side may be considered as indicating a definitive retirement. When the car is ready to rejoin the race, it must be pushed in front of the pit and parked on the working area in the inner lane parallel to the pit lane and the engine must be restarted by the driver alone.

A team manager may oversee the work of the mechanics in front of the car.

107. During any pit stop, **whatever the reason**, the driver is obliged to turn off his engine.

For any tuning or regulating, the engine may be started with the help of an auxiliary source of energy. However, when the car goes to rejoin the race, the driver must start the engine from his seat, using only those means available on board.

The car's engine may be restarted only when the car is about to join the race and is in contact with the ground on its complete wheels.

108. Replenishment of lubricant and various fluids is allowed during the race.

109. Any breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to pit lane assistance and refuelling may result in the exclusion of the car and driver(s) concerned from the Event. One marshal per competing car will be present to check that the rules relating to pit lane assistance and refuelling are respected.

FREE PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE AND WARM UP

110. Save where these Sporting Regulations require

contient des dispositions différentes, la discipline en vigueur dans les stands et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront les mêmes pour toutes les séances d'essais que celles en vigueur pendant la course.

111. Aucun pilote ne peut prendre le départ de la course sans avoir pris part aux essais qualificatifs, sauf cas de force majeure reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs.

112. Pendant toute la durée des essais, des contrôles systématiques de marquage de pneus seront effectués avant de reprendre la piste **sous les ordres des commissaires de piste**, et un feu vert et un feu rouge seront placés à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne peuvent sortir de la voie des stands que lorsque le feu vert est allumé. De plus, un drapeau bleu ou un feu bleu clignotant seront montrés à la sortie de la voie des stands afin de prévenir les pilotes quittant la voie des stands si des voitures s'approchent sur la piste.

113. Tous les essais privés sont interdits sur les circuits du Championnat douze semaines avant l'Epreuve, à l'exception d'une séance d'essais officielle d'un ou deux jours proposée par la FIA. Cette séance d'essais privés sera organisée par l'organisateur du Championnat. Toutes les équipes seront invitées à cette séance, dont les coûts seront divisés entre les participants.

114. Il y a deux séances d'essais libres d'une heure et demie chacune, qui ont lieu deux jours avant la course.

115. Il y a deux séances d'essais qualificatifs de 45 minutes chacune, qui ont lieu la veille de la course.

116. Warm-up : une séance d'essais libres de 15 minutes se déroulera le matin de la course. En aucun cas, un retard de la séance d'essais libres (warm-up) ou d'autres difficultés le matin de la course ne peuvent entraîner un changement de l'heure du départ de la course.

117. L'utilisation d'une armoire chauffante pour le préchauffage des pneumatiques est autorisée dans le respect des conditions définies à l'Article 66. **Le transport des pneumatiques sur la grille devra s'effectuer sans protection thermique.**

118. Pendant les essais, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance.

119. Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour

otherwise, pit and track discipline and safety measures will be the same for all practice sessions as for the race.

111. No driver may start in the race without taking part in qualifying practice, except in a case of "force majeure" duly recognised as such by the Stewards.

112. During practice, systematic controls on the tyre markings will be carried out before the cars take to the track **under the orders of the marshals**, and there will be a green light and a red light at the pit lane exit. Cars may only leave the pit lane when the green light is on. Further, a blue flag or a blue flashing light will be shown at the pit lane exit to warn drivers leaving the pit lane if cars are approaching on the track.

113. Any private testing is banned on the Championship circuits twelve weeks prior to the Event with the exception of a one or two day official testing session proposed by the FIA. This private testing session will be organised by the Championship organiser. All the teams will be invited to this session, the costs of which will be divided among the participants.

114. There are two one-hour and a half free practice sessions which take place two days before the race.

115. There are two 45-minute qualifying practice sessions which take place the day before the race.

116. Warm-up: one **15-minute** free practice session on the morning of the race day. Under no circumstances can a delay in the free practice session (warm-up) or other difficulty on race morning result in a change to the starting time of the race.

117. The use of a heating cupboard for preheating the tyres is authorised subject to the conditions set out in Article 66. **The transporting of the tyres to the grid must be carried out without thermal protection.**

118. If a car stops during practice it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist him.

119. The Race Director or the Clerk of the Course may interrupt practice as often and for as long as he thinks necessary to clear the track or to allow the

dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'une voiture. Dans le cas d'essais libres exclusivement, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre.

En outre, si, de l'avis des Commissaires Sportifs, un arrêt est causé délibérément, le pilote concerné pourra voir annuler les temps qu'il a réalisés dans cette séance (en substitution ou en plus d'autres pénalités existantes) et il pourra se voir refuser l'autorisation de participer à toute autre séance d'essais ce jour-là.

120. Toutes les voitures abandonnées sur le circuit pendant la première séance d'essais libres et/ou la première séance d'essais qualificatifs seront dirigées vers les stands pendant l'intervalle et pourront participer à la séance suivante.

121. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles sur la qualification des pilotes admis au départ ne pourra être admise.

122. Tous les tours effectués pendant la séance d'essais qualificatifs seront chronométrés pour déterminer la position de la voiture au départ conformément aux dispositions de l'Article 127.

A l'exception des tours pendant lesquels un drapeau rouge est présenté (voir Article **150**), il sera considéré qu'une voiture a effectué un tour chaque fois qu'elle franchira la Ligne.

ARRET DES ESSAIS

123. S'il devient nécessaire d'arrêter les essais à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la Ligne et que tous les feux d'annulation y soient allumés. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de commissaire de piste.

Lorsque le signal de cesser de courir sera donné, toutes les voitures réduiront immédiatement leur vitesse, et rentreront lentement à leurs stands respectifs, sans se dépasser, et toutes les voitures abandonnées sur la piste en seront enlevées et placées en lieu sûr.

A la fin de la séance d'essais, chaque pilote ne pourra franchir la Ligne qu'une seule fois.

CONFERENCES DE PRESSE

124. Un minimum de trois et un maximum de six pilotes et/ou personnalités d'équipe seront tirés au sort ou désignés par roulement par le délégué presse FIA pendant l'Epreuve, et devront se mettre à la disposition des médias pour une conférence de presse au centre médias, pendant une période de

recovery of a car. In the case of free practice only, the Race Director or the Clerk of the Course may decline to prolong the practice period after an interruption of this kind with the agreement of the Stewards.

Furthermore if, in the opinion of the Stewards, a stoppage is caused deliberately, the driver concerned may have his times from that session cancelled (in substitution or in addition to other available penalties) and may not be permitted to take part in any other practice session that day.

120. All cars abandoned on the circuit during the first free practice session and/or the first qualifying session will be brought back to the pits during the interval and may participate in the subsequent session.

121. Should one or more sessions be thus interrupted, no protest can be accepted as to the possible effects of the interruption on the qualification of drivers admitted to start.

122. All laps covered during qualifying practice will be timed to determine the car's position at the start in accordance with the prescriptions of Article 127.

With the exception of a lap in which a red flag is shown (see Article **150**), each time a car crosses the Line it will be deemed to have completed one lap.

STOPPING THE PRACTICE

123. Should it become necessary to stop the practice because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Race Director or the Clerk of the Course shall order a red flag and the abort lights to be shown at the Line. Simultaneously, red flags will be shown at all the marshal's posts.

When the signal is given to stop, all cars shall immediately reduce speed and proceed slowly back to their respective pits, no overtaking, and all cars abandoned on the track will be removed to a safe place.

At the end of the practice session all drivers may cross the Line only once.

PRESS CONFERENCES

124. A minimum of three and a maximum of six drivers and/or team personalities, will be chosen by ballot or rota by the FIA press delegate during the Event and must make themselves available to the media for a press conference in the media centre for a period of one hour, at a time to be specified in the

soixante minutes à partir d'une heure qui sera spécifiée dans l'horaire détaillé ainsi que dans le Règlement de l'Epreuve.

125. Les trois premiers pilotes des qualifications à l'intérieur de chacune des catégories (GT1 et GT2) devront participer à la Conférence de Presse des qualifications à l'heure indiquée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve. Une amende de 1000 euros sera infligée à tout concurrent absent.

LA GRILLE

126. À l'issue des séances d'essais qualificatifs, le temps le plus rapide réalisé par chaque pilote sera officiellement publié.

127. La grille sera déterminée dans l'ordre des temps les plus rapides réalisés par chaque voiture lors des séances d'essais qualificatifs et selon les prescriptions de l'Article 115 ci-dessus. Si deux ou plusieurs voitures obtenaient le même temps, la priorité serait donnée à celle qui l'a obtenu la première.

128. La voiture la plus rapide prendra le départ de la course sur la position de la grille qui était celle de la "pole position" l'année précédente ou, sur un nouveau circuit, celle qui a été désignée comme telle par le délégué à la sécurité de la FIA.

129. Un pilote dont le meilleur temps qualificatif dépasse 130% du temps le plus rapide pourra être autorisé à participer au warm-up ou à la course par les Commissaires sportifs. Ils pourront également autoriser à prendre le départ de la course, un pilote ayant réalisé un temps au tour dépassant cette limite lors d'une précédente séance d'essais libres ou du Warm Up.

Si plus d'un pilote est accepté de cette manière, leur ordre sera déterminé par les commissaires sportifs. Dans l'un ou l'autre des cas, une équipe ne pourra faire appel contre la décision des commissaires sportifs.

130. La grille de départ définitive sera publiée 30 minutes après le warm-up, le jour de la course. Tout concurrent dont la (les) voiture(s) est (sont) dans l'impossibilité de prendre le départ pour quelque raison que ce soit (ou qui a de bonnes raisons de croire que sa (ses) voiture(s) ne sera (seront) pas prête(s) à prendre le départ) doit en informer le Directeur de Course dès qu'il en aura l'occasion et, dans tous les cas, pas plus tard que 45 minutes avant le départ de la course. Si une ou plusieurs voitures en est (sont) retirée(s), l'(les) intervalle(s) de la grille sera (seront) comblé(s) en conséquence.

131. La grille aura une formation décalée 2 x 2, et les rangs de la grille seront espacés d'au moins 4 mètres.

132. Une voiture n'ayant pas pris sa place sur la

detailed timetable as well as in the Event Regulations.

125. The first three drivers in qualifying in each category (GT1 and GT2) must take part in the post-qualifying Press Conference at the time indicated in the detailed timetable of the Event. A fine of 1,000 Euros will be imposed on any competitor who is absent.

THE GRID

126. At the end of qualifying practice, the fastest time achieved by each driver will be published officially.

127. The grid will be drawn up in the order of the fastest time achieved by each car during the qualifying practice sessions and according to the prescriptions of Article 115. Should two or more cars have set identical times, priority will be given to the one, which set it first.

128. The fastest car will start the race from the position on the grid which was the pole position in the previous year or, on a new circuit, has been designated as such by the FIA Safety Delegate.

129. Any driver whose best qualifying lap exceeds 130 % of the fastest time may be allowed to take part in the Warm Up or in the race. The Stewards may also allow a driver who has made a lap time exceeding this limit in a previous free practice session or Warm Up to take the start.

Should more than one driver be accepted in this manner, the Stewards will determine their order. In neither case may a team appeal against the stewards' decision.

130. The final starting grid will be published 30 minutes after the warm-up on race day. Any competitor whose car(s) is (are) unable to start for any reason whatsoever (or who has good reason to believe that their car(s) will not be ready to start) must inform the Clerk of the Course accordingly at the earliest opportunity and, in any Event, no later than 45 minutes before the start of the race. If one or more cars are withdrawn the grid will be closed up accordingly.

131. The grid will be in a staggered 2 x 2 formation and the rows on the grid will be separated by at least 4 metres.

132. Any car which has not taken up its position on

grille au moment où le signal 5 minutes est montré ne sera plus autorisée à le faire et doit partir des stands.

BRIEFING

133. Un briefing par le Directeur de l'Epreuve a lieu au moins une heure avant les premiers essais libres. Tous les pilotes engagés dans l'Epreuve et les représentants attitrés de leurs concurrents doivent être présents pendant tout le briefing ; toute absence peut entraîner l'exclusion de la course. Si le Directeur de l'Epreuve estime qu'un autre briefing est nécessaire, il aura lieu après la fin du warm-up. Les concurrents en seront informés.

PROCEDURE DE DEPART

134. Au minimum 20 minutes avant l'heure du départ de la course, les voitures quitteront les stands pour couvrir un tour de reconnaissance. A la fin de ce tour, elles s'arrêteront sur la grille dans l'ordre de départ, moteur arrêté.

Au cas où leurs pilotes souhaiteraient effectuer plus d'un tour de reconnaissance, ils les conduiront pour ce faire dans la voie des stands à une vitesse très réduite entre chacun des tours.

135. 12 minutes avant l'heure du départ, retentira un signal sonore annonçant que la fermeture de la sortie de la voie des stands aura lieu 2 minutes plus tard.

10 minutes avant l'heure de départ, la sortie de la voie des stands sera fermée et un second signal sonore retentira. Toute voiture se trouvant encore dans les stands pourra prendre le départ des stands mais seulement sous la direction des commissaires de piste. Elle ne pourra être conduite à la sortie des stands qu'avec le pilote au volant.

Lorsque la sortie des stands est située juste derrière la Ligne, les voitures ne pourront rejoindre la course qu'après le passage de l'ensemble du plateau devant la sortie des stands lors de leur premier tour de course. Lorsque la sortie des stands se trouve juste devant la Ligne, les voitures pourront rejoindre la course dès que l'ensemble du plateau aura traversé la Ligne après le départ.

136. Les changements de roues ne pourront être autorisés sur la grille de départ qu'avant le signal 5 minutes.

137. L'approche du départ sera annoncée par la présentation des signaux dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et trente secondes avant le départ du tour de formation. Chacun de ces signaux sera accompagné par un signal sonore.

Lorsque le signal dix minutes est montré, toutes les personnes sauf les pilotes, officiels et personnels techniques des équipes doivent quitter la grille.

Lorsque le signal cinq minutes est montré, les roues de toutes les voitures doivent être montées et reposées au sol. Après ce signal, les roues ne peuvent plus être enlevées que dans les stands. Toute voiture dont toutes les roues ne sont pas

the grid by the time the 5-minute signal is shown will not be permitted to do so and must start from the pits.

BRIEFING

133. A briefing by the Race Director will take place at least one hour before the first free practice.

All drivers entered in the Event, and their competitors' appointed representatives, must be present throughout the briefing; any absence may result in exclusion from the race. If the Race Director considers that another briefing is necessary, this will take place after the end of the warm-up. The competitors will be informed accordingly.

STARTING PROCEDURE

134. A minimum of 20 minutes before the time for the start of the race, the cars will leave the pits to cover a reconnaissance lap. At the end of this lap they will stop on the grid in starting order with their engines stopped.

Should they wish to cover more than one reconnaissance lap, driving down the pit lane at a greatly reduced speed between each of the laps must do this.

135. 12 minutes before the starting time, a warning signal announcing the closing of the pit lane exit in 2 minutes will be given.

10 minutes before the starting time, the pit lane exit will be closed and a second warning signal will be given. Any car, which is still in the pits, can start from the pits, but only under the direction of the marshals.

It may be moved to the pit exit only with the driver in position.

Where the pit exit is immediately after the Line, cars will join the race when the whole field has passed the pit exit on its first racing lap. Where the pit exit is immediately before the Line, cars will join the race as soon as the whole field has crossed the Line after the start.

136. Wheel changes on the starting grid may only be allowed prior to the 5-minute signal.

137. The approach of the start will be announced by signals shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and thirty seconds before the start of the formation lap, each of which will be accompanied by an audible warning.

When the ten-minute signal is shown, everybody except drivers, officials and team technical staff must leave the grid.

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted and resting on the ground.

After this signal wheels may only be removed in the pits. Any car which does not have all its wheels fitted at the five-minute signal must start the race from the

montées au signal cinq minutes doit prendre le départ de la course du fond de la grille ou de la voie des stands.

Lorsque le signal une minute est montré, les moteurs sont démarrés et tous les personnels techniques des équipes doivent quitter la grille.

138. Panneau trente secondes : 30 secondes après ce panneau, un drapeau vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation en restant dans l'ordre de la grille de départ, sous la conduite de la voiture officielle de l'organisateur. Les voitures seront suivies par une voiture officielle. Pendant ce tour, les essais de départs sont interdits, et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.

Pendant le tour de formation, les dépassements ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant sa position de grille et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. En ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre de départ initial.

Un pilote retardé en quittant la grille ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne par le reste des voitures, et il doit prendre le départ de la course à partir de l'arrière de la grille. Si plusieurs pilotes sont affectés, ils doivent se placer à l'arrière de la grille dans l'ordre où ils sont partis pour effectuer le tour de formation. Si la Ligne ne se trouve pas devant la pole position, aux fins du présent Article uniquement, elle sera estimée être une ligne blanche située à un mètre devant la pole position.

Une pénalité en temps sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a doublé sans nécessité une autre voiture pendant le tour de formation.

Tous les postes d'observation déploient des drapeaux jaunes. La voiture officielle de l'organisation doit rouler à environ 80 km/h lors du tour de formation.

139. Tout pilote se trouvant dans l'impossibilité de prendre le départ du tour de formation doit l'indiquer et, après le franchissement de la Ligne par le reste des voitures, ses mécaniciens sont autorisés à essayer de résoudre le problème sous le contrôle des commissaires de piste.

Si la voiture demeure incapable de prendre le départ du tour de formation, elle sera poussée dans la voie des stands par le chemin le plus court, et les mécaniciens pourront de nouveau travailler dessus.

140. La voiture officielle de l'organisateur se retire à la fin du tour de formation. Les voitures continuent seules sous la direction de la voiture en pole position à une vitesse comprise entre 70 km/h minimum et 90 km/h maximum. La vitesse de la voiture en pole position est contrôlée au radar par un juge de fait. Tout écart avec les vitesses prévues (entre 70 et 90 km/h) avant que le départ ne soit donné donnera lieu à une pénalité de stop and go.

Le feu rouge est allumé pendant le tour de formation.

back of the grid or the pit lane.

When the one minute signal is shown, engines will be started and all team technical staff must leave the grid.

138. Thirty-second board: 30 seconds after this board a green flag will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap with the organiser's official car leading, maintaining their starting order. A race-closing car will follow the cars. During this lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible.

Overtaking during the formation lap is only permitted if a car is delayed when leaving its grid position and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the original starting order.

Any driver who is delayed leaving the grid may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the Line, and must start the race from the back of the grid. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the grid in the order they left to complete the formation lap. If the Line is not situated in front of the pole position, for the purposes of this Article only, it will be deemed to be a white line one metre in front of pole position.

A time penalty will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the formation lap.

Yellow flags will be displayed at all observation posts. The speed of the organiser's official car must be around 80 kph during the formation lap.

139. Any driver who is unable to start the formation lap must indicate this and, after the remainder of the cars have crossed the Line, his mechanics may attempt to rectify the problem under the supervision of the marshals.

If the car is still unable to start the formation lap, it will be pushed into the pit lane by the shortest route and the mechanics may work on the car again.

140. The organiser's official leading car will pull off at the end of the formation lap. The cars will continue on their own with the pole position leading at a minimum speed of 70 kph and a maximum of 90 kph. A judge of fact will monitor the speed of the car in pole position by radar. Any divergence between the prescribed speeds (70/90 kph) before the start is given will result in a stop and go penalty.

During the formation lap the red light will be on. No

Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant d'être passée devant le feu vert sur la Ligne.

car may overtake another one until it has passed the green light at the Line.

141. Il y a un départ lancé. Le signal de départ sera donné au moyen de feux verts de départ déclenchés sous le contrôle du starter permanent.

141. There will be a rolling start. The starting signal will be given by means of starting green lights activated under the control of the permanent starter.

Pendant le départ d'une course, le mur des stands doit être libre de toute personne à l'exception des officiels et des commissaires préposés à l'incendie dûment autorisés qui auront tous reçu l'accréditation (laissez-passer) appropriée et devront la porter.

During the start of a race, the pit wall must be kept free of all persons with the exception of properly authorised officials and fire marshals, all of whom shall have been issued with and shall be wearing the appropriate pass.

142. Si un problème se produit lorsque les voitures atteignent la Ligne à la fin du tour de formation, le feu reste rouge. Tous les postes d'observation déploient des drapeaux jaunes. Les voitures, sous la direction de la voiture en pole position, effectuent un autre tour de formation complet. Elles seront rejointes à leur tête par la voiture officielle et entameront un nouveau tour de formation.

142. If a problem arises when the cars reach the Line at the end of the formation lap, the red light will stay on. Yellow flags will be displayed at all observation posts. The cars, with the pole position leading, will complete a new formation lap. They will be joined and led by the official leading car and will continue for another formation lap.

La distance de course prévue sera réduite de deux tours.

The original race distance will be reduced by two laps.

143. Une pénalité sera infligée pour un faux départ signalé par les juges de départ ou les juges de fait.

143. A penalty will be imposed for a false start if so reported by start line judges or judges of fact.

144. Les seules variations permises dans cette procédure de départ relèvent des cas suivants :

144. Only in the following cases will any variation in the starting procedure be allowed:

a) Si la piste est sèche pendant toute la durée des essais mais devient mouillée (ou vice-versa). après la fin du warm-up et au moins 30 minutes avant l'heure de départ, une séance de 15 minutes d'essais libres sera autorisée.

a) If the track is dry throughout all practice sessions but becomes wet (or vice-versa) after the end of the warm-up and at least 30 minutes before the starting time, a 15-minute free practice session will be allowed.

b) S'il commence à pleuvoir après l'apparition du panneau 5 minutes, mais avant le feu vert, et que, de l'avis du Directeur de l'Epreuve, les équipes devraient se voir accorder la possibilité de changer de pneus, un panneau portant les mots "START DELAYED" sera montré sur la Ligne, et la procédure de départ recommencera à partir du point 10 minutes. Si nécessaire, la procédure prévue par l'Article 137 sera suivie.

b) If it starts to rain after the five-minute board but before the green light and, in the opinion of the Race Director, the teams should be given the opportunity to change tyres, a "START DELAYED" sign will be shown on the Line and the starting procedure will begin again at the 10-minute point. If necessary the procedure set out in Article 137 will be followed.

c) Si le départ de la course est imminent et que de l'avis du Directeur de l'Epreuve, la quantité d'eau sur la piste est telle que celle-ci ne puisse être utilisée en sécurité, même avec des pneus sculptés, le Directeur de l'Epreuve pourra retarder le départ de la course en demandant que le panneau "START DELAYED" soit présenté simultanément avec un panneau "10" à fond rouge.

c) If the start of the race is imminent and, in the opinion of the Race Director, the volume of water on the track is such that it cannot be negotiated safely even on treaded tyres, the Race Director may delay the start of the race by causing the "START DELAYED" board to be shown simultaneously with a "10" board with a red background.

Ce panneau "10" à fond rouge signifiera qu'il doit y avoir un délai de 10 minutes avant que ne soit reprise la procédure de départ. Si les conditions atmosphériques se sont améliorées au terme de cette période de 10 minutes, un panneau "10" à fond vert sera présenté. Le panneau "10" à fond vert signifiera que le drapeau vert sera déployé dix minutes plus tard.

This "10" board with a red background will mean that there is to be a delay of ten minutes before the starting procedure can be resumed. If weather conditions have improved at the end of that ten-minute period, a "10" board with a green background will be shown. The "10" board with a green background will mean that the green flag will be deployed in ten minutes.

Cinq minutes après la présentation du panneau "10" à fond vert, la procédure de départ commencera et les panneaux normaux afférents à la procédure de départ (c'est-à-dire 5, 3, 1 min., 30 secondes) seront présentés.

Five minutes after the "10" board with the green background is shown, the starting procedure will begin and the normal starting procedure boards (i.e. 5, 3, 1 min., 30 second) will be shown.

Cependant, si les conditions atmosphériques ne se sont pas améliorées dans les dix minutes suivant la présentation du panneau "10" à fond rouge, celui-ci sera présenté de nouveau, ce qui signifie un délai supplémentaire de dix minutes avant que la procédure de départ ne puisse être reprise.

Cette procédure pourra être répétée plusieurs fois.

A tout moment pendant la présentation d'un panneau "10" (à fond rouge ou vert), celle-ci sera accompagnée d'un avertissement sonore.

145. Les Commissaires Sportifs pourront utiliser tout système vidéo ou électronique susceptible de les aider à prendre une décision. Les décisions des Commissaires Sportifs pourront prévaloir sur celles des juges de fait. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à la procédure de départ pourra entraîner l'exclusion de la voiture et des pilotes concernés de l'Epreuve.

LA COURSE

146. Une course ne sera pas arrêtée en cas de pluie sauf si le circuit est bloqué ou si la poursuite de la course s'avérerait dangereuse (voir Article **150**).

147. Pendant la course, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance. Si cette assistance permet au moteur de redémarrer et au pilote de rejoindre la course, la voiture sera exclue du classement de la course.

148. Pendant la course, les pilotes sortant de la voie des stands ne peuvent le faire que lorsque le feu de la sortie de la voie des stands est vert et sous leur propre responsabilité. Un drapeau bleu déployé par un commissaire de piste, ou un feu bleu clignotant, signaleront également au pilote si des voitures approchent sur la piste.

VOITURE DE SECURITE

149. Se référer à l'Article 5, Chapitre II de l'Annexe H.

ARRET DE LA COURSE

150. S'il devient nécessaire d'arrêter la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le Directeur de Course ordonnera qu'un drapeau rouge soit déployé sur la Ligne et que les feux d'annulation y soient allumés. Simultanément, des drapeaux rouges seront déployés à tous les postes de commissaire de piste. Lorsque le signal de cesser de courir sera donné, toutes les voitures devront immédiatement réduire

If however, the weather conditions have not improved within ten minutes after the "10" board with the red background was shown, the "10" board with the red background will be shown again which will mean a further delay of ten minutes before the starting procedure can be resumed.

This procedure may be repeated several times.

At any time when a "10" board (with either a red or green background) is shown, it will be accompanied by an audible warning.

145. The Stewards may use any video or electronic means to assist them in reaching a decision. The Stewards may overrule judges of fact. A breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to starting procedure may result in the exclusion of the car and drivers concerned from the Event.

THE RACE

146. A race will not be stopped in the Event of rain unless the circuit is blocked or it is dangerous to continue (see Article **150**).

147. If a car stops during the race, it must be removed from the track as quickly as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other competitors. If the driver is unable to drive the car from a dangerous position, it shall be the duty of the marshals to assist him. If any such assistance results in the engine starting and the driver rejoining the race, the car will be excluded from the results of the race.

148. During the race, drivers leaving the pit lane will do so only when the light at the pit lane exit is green and under their own responsibility. A marshal with a blue flag, or a blue flashing light, will also warn the driver if cars are approaching on the track.

SAFETY CAR

149. Refer to Article 5, Chapter II of Appendix H.

STOPPING THE RACE

150. Should it become necessary to stop the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the Clerk of the Course shall order a red flag and the **abort** lights to be shown at the Line. Simultaneously, red flags will be shown at all marshal posts.

When the signal is given to stop, all cars shall immediately reduce speed in the knowledge that:

leur vitesse, sachant que :

- le classement de la course sera le classement à la fin de l'avant-dernier tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt a été donné,
- des véhicules de course ou de secours peuvent se trouver sur la piste,
- le circuit peut être complètement obstrué à cause d'un accident,
- les conditions atmosphériques auront pu rendre le circuit impraticable à grande vitesse,
- la voie des stands sera fermée.

151. La procédure à suivre varie selon le nombre de tours complets effectués par le leader de la course avant que le signal d'arrêt ne soit donné :

Cas A : Moins de deux tours complets. Si un nouveau départ peut être donné, l'Article **152** s'applique.

Cas B : Deux tours complets, ou plus, mais moins de 75% de la distance prévue pour la course (arrondie au nombre entier supérieur de tours et calculée cumulativement si la course est interrompue à plus d'une reprise). Si un nouveau départ peut être donné, l'Article **153** s'applique.

Cas C : 75% ou plus de la distance de la course (arrondie au nombre entier supérieur de tours). Les voitures seront directement dirigées vers le Parc Fermé, et la course sera considérée comme terminée quand la voiture de tête aura dépassé la Ligne pour l'avant-dernière fois, avant que la course ne soit arrêtée.

NOUVEAU DEPART D'UNE COURSE

152. Cas A

- a) Le premier départ sera considéré comme nul et non avenu.
- b) La longueur de la nouvelle course sera la distance intégrale prévue.
- c) Les pilotes qualifiés pour la course seront admis au nouveau départ dans leur voiture d'origine.
- d) Après que le signal d'arrêt de la course aura été donné, toutes les voitures en état de marche doivent se diriger directement mais lentement :
 - soit vers la voie des stands ;
 - soit, si la grille est libre, vers leur position de grille initiale ;
 - soit, si la grille n'est pas libre, vers une position située derrière la dernière position de la grille, selon les directives des commissaires de piste.
- e) Il est permis de travailler sur toutes les voitures.
- f) Aucun ravitaillement en carburant n'est autorisé.
- g) Tout pilote qui aura été contraint de prendre le premier départ depuis le fond de la grille ou depuis la voie des stands pourra prendre le nouveau départ depuis sa position initiale sur la grille.

153. Cas B

- a) La course sera considérée comme étant en deux parties, la première se terminant quand la voiture de tête franchit la Ligne pour l'avant-dernière fois avant que la course ne soit arrêtée.
- b) La distance de la seconde partie sera la distance de la course d'origine moins la première partie.

- the race classification will be that at the end of the penultimate lap before the lap in which the signal to stop the race was given,
- race and service vehicles may be on the track,

- the circuit may be totally blocked because of an accident,
- weather conditions may have made the circuit undriveable at racing speed,
- the pit lane will be closed.

151. The procedure to be followed varies according to the number of laps completed by the race leader before the signal to stop the race was given:

Case A: Less than two full laps. If the race can be restarted, Article **152** will apply.

Case B: Two or more full laps but less than 75% of the race distance (rounded up to the nearest whole number of laps and calculated cumulatively if more than one stoppage occurs). If the race can be restarted, Article **153** will apply.

Case C: 75% or more of the race distance (rounded up to the nearest whole number of laps). The cars will be sent directly to the Parc Fermé and the race will be deemed to have finished when the leading car crossed the Line for the penultimate time before the race was stopped.

RESTARTING A RACE

152. Case A

- a) The original start shall be deemed null and void.
- b) The length of the restarted race will be the full original race distance.
- c) The drivers who are eligible to take part in the race shall be eligible for the restart in their original car.
- d) After the signal to stop the race has been given, all cars able to do so will proceed directly but slowly to either:
 - the pit lane, or;
 - if the grid is clear, to their original grid position or;
 - if the grid is not clear, to a position behind the last grid position as directed by the marshals.
- e) All cars may be worked on.
- f) No refuelling will be allowed.
- g) Any driver who was forced to start from the back of the grid or the pit lane during the original start may start from his original grid position.

153. Case B

- a) The race shall be deemed to be in two parts, the first of which finished when the leading car crossed the Line for the penultimate time before the race was stopped.
- b) The distance of the second part will be the distance of the original race less the first part.

c) Pour la seconde partie, la grille sera une grille standard, les voitures étant positionnées dans l'ordre de la course à la fin du tour précédant celui au cours duquel le signal d'arrêt a été donné.

d) Seules les voitures ayant pris le premier départ seront admises, à condition qu'elles soient retournées par leur propres moyens, en empruntant une voie autorisée :

- soit **vers** la voie des stands ;
- soit à une position à l'arrière de la dernière position de grille, selon les instructions des commissaires de piste.

e) Il est permis de travailler sur les voitures dans les stands ou sur la grille. Tout travail effectué sur la grille doit être fait dans la position de grille correcte de la voiture et ne doit en aucune façon empêcher le nouveau départ.

f) Si une voiture rentre aux stands, elle peut être ravitaillée. Si une voiture est ravitaillée, elle doit prendre le nouveau départ de l'arrière de la grille **ou de la voie des stands** et, si plusieurs voitures sont concernées, leurs positions sont déterminées par leur ordre dans l'avant-dernier tour avant l'arrêt de la course. Si une ou plusieurs voitures sont retirées ou manquantes, la grille sera resserrée en conséquence.

154. Dans les deux Cas A et B :

a) 10 minutes après le signal d'arrêt, la sortie des stands sera fermée.

b) 15 minutes après le signal d'arrêt, le signal cinq minutes sera présenté, la grille sera fermée et la procédure normale de départ recommencera.

c) Toute voiture dans l'impossibilité de reprendre sa position sur la grille avant le signal 5 minutes, sera dirigée vers les stands. Elle pourra alors partir des stands. L'organisateur doit disposer d'assez de personnel et de matériel pour que cet horaire puisse être respecté même dans les circonstances les plus difficiles.

ARRIVEE

155. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne dès que la voiture de tête aura parcouru toute la distance/durée de la course.

156. Si le signal de fin de course est donné, pour quelque raison que ce soit (autre que celles prévues par l'Article **150**) avant que la voiture de tête ait couvert la distance prévue ou que le temps prescrit soit écoulé, la course sera considérée terminée quand la voiture de tête aura franchi la Ligne pour la dernière fois avant que le signal ait été donné. Si le signal de fin de course est retardé pour quelque raison que ce soit, la course sera considérée comme s'étant terminée au moment où elle aurait dû se terminer.

157. Après avoir reçu le signal de fin de course, toutes les voitures doivent se rendre du circuit directement au Parc Fermé, sans s'arrêter, sans recevoir aucun objet quel qu'il soit, et sans aucune assistance (sauf celle des commissaires de piste, si

c) The grid for the second part will be a standard grid with the cars arranged in the race order at the end of the lap prior to that during the signal to stop was given.

d) Only cars which took part in the original start will be eligible, and then only if they returned under their own power by an authorised route to either:

- the pit lane, or;
- to a position behind the last grid position as directed by the marshals.

e) Cars may be worked on in the pits or on the grid. If work is carried out on the grid, this must be done in the car's correct grid position and must in no way impede the re-start.

f) If a car returns to the pits it may be refuelled. If a car is refuelled it must take the re-start from the back of the grid **or from the pit lane** and, if more than one car is involved, their positions will be determined by their order on the penultimate lap before the race was stopped. If one or more cars are withdrawn or missing, the grid will be closed up accordingly.

154. In both Case A and Case B:

a) 10 minutes after the stop signal, the pit exit will close.

b) 15 minutes after the stop signal, the five-minute signal will be shown, the grid will close and the normal start procedure will recommence.

c) Any car, which is unable to take up its position on the grid before the 5-minute signal, will be directed to the pits. It may then start from the pits.

The organiser must have sufficient personnel and equipment available to enable the foregoing timetable to be adhered to even in the most difficult circumstances.

FINISH

155. The end-of-race signal will be given at the Line as soon as the leading car has completed the full race distance/duration.

156. Should for any reason (other than under Article **150**) the end-of-race signal be given before the leading car completes the scheduled distance or before the scheduled time has elapsed, the race will be deemed to have finished when the leading car last crossed the Line before the signal was given. Should the end-of-race signal be delayed for any reason, the race will be deemed to have finished when it should have finished.

157. After receiving the end-of-race signal all cars must proceed on the circuit directly to the Parc Fermé without stopping, without receiving any object whatsoever and without any assistance (except that of the marshals if necessary).

nécessaire).

Toute voiture classée ne pouvant atteindre le Parc Fermé par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste, qui dirigeront la voiture au Parc Fermé.

PARC FERME

158. Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le Parc Fermé. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation des officiels.

159. Lorsque le Parc Fermé est en cours d'utilisation, la réglementation du Parc Fermé s'applique à la zone comprise entre la Ligne et l'entrée du Parc Fermé.

160. Le Parc Fermé doit être suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse y avoir accès.

CLASSEMENT

161. La voiture classée première est celle ayant couvert la distance prévue dans le temps le plus court. Toutes les voitures sont classées compte tenu du nombre de tours complets qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auraient totalisé le même nombre de tours, compte tenu de l'ordre dans lequel elles ont franchi la Ligne.

162. Si une voiture met plus de deux fois le temps le plus rapide du vainqueur pour parcourir son dernier tour, le dernier tour ne sera pas pris en considération lors du calcul de la distance totale couverte par cette voiture.

163. Les voitures ayant parcouru moins de 70% du nombre de tours couverts par le vainqueur (arrondi au nombre inférieur de tours) ne sont pas classées.

164. Le classement général officiel de même que le classement par catégorie seront publiés après la course. Ce seront les seuls classements valables, sous réserve des modifications qui pourraient y être introduites en vertu du Code ou du présent Règlement Sportif.

CEREMONIE DE PODIUM

165. Les pilotes finissant la course en 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} positions à l'intérieur de chacune des catégories, ainsi qu'un représentant de l'équipe victorieuse de chaque catégorie, doivent participer à la cérémonie de remise des prix sur le podium telle que spécifiée dans l'horaire détaillé de l'Epreuve, respecter la procédure de podium établie dans l'Annexe 3 et, aussitôt après, se rendre disponibles pendant une période de 90 minutes pour les interviews unilatérales télévisées et la conférence de presse au centre médias.

Any classified car, which cannot reach the Parc Fermé under its own power, will be placed under the exclusive control of the marshals who will take the car to the Parc Fermé.

PARC FERME

158. Only those officials responsible for supervision may enter the Parc Fermé. No intervention of any kind is allowed there unless authorised by such officials.

159. When the Parc Fermé is in use, Parc Fermé Regulations will apply in the area between the Line and the Parc Fermé entrance.

160. The Parc Fermé shall be sufficiently large and secure that no unauthorised persons can gain access to it.

CLASSIFICATION

161. The car placed first will be the one having covered the scheduled distance in the shortest time. All cars will be classified taking into account the number of complete laps they have covered, and for those which have completed the same number of laps, the order in which they crossed the Line.

162. If a car takes more than twice the time of the winner's fastest lap to cover its last lap, this last lap will not be taken into account when calculating the total distance covered by such a car.

163. Cars having covered less than 70% of the number of laps covered by the winner (rounded down to the nearest whole number of laps) will not be classified.

164. The official overall classification and each category classification will be published after the race. These will be the only valid results subject to any amendments which may be made under the Code and these Sporting Regulations.

PODIUM CEREMONIES

165. The drivers finishing the race in 1st, 2nd and 3rd positions in each category, and a representative of the winning team in each category must attend the prize-giving ceremony on the podium as specified in the detailed timetable of the event and abide by the podium procedure set out in Appendix 3, and immediately thereafter make themselves available for a period of 90 minutes for the purpose of unilateral television interviews and the press conference in the media centre.

ANNEXE

PARTIE A. REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 24 HEURES

Les articles suivants complètent le Règlement sportif applicable à la totalité des épreuves Championnat. Ils contiennent des spécificités applicables aux courses de 24 Heures. Ces dispositions peuvent constituer des modifications au Règlement sportif. Dans ce cas, l'application des présentes dispositions prévaudra sur ces dernières.

LE CHAMPIONNAT

A17. Une épreuve de 24 Heures est considérée comme une seule et même épreuve durant laquelle des classements intermédiaires à 6 et 12 heures seront extraits, donnant lieu aux attributions de points et de handicaps de poids selon les tableaux ci-après. Seul le classement à l'issue des 24 Heures sera considéré comme le classement officiel de l'Epreuve. Les attributions des points et des handicaps de poids, aux classements intermédiaires après 6 heures et après 12 heures seront affectés à égalité à la voiture et à tous les pilotes de l'équipage quelque soit leur temps de conduite.

Une double attribution de points en trois parties sera effectuée pour les titres des catégories GT1 et GT2. Un quart de ces points sera attribué conformément aux classements intermédiaires après six heures, un quart après douze heures et le reste conformément au classement final.

Position	Après 6 heures	Après 12 heures	Après 24 heures
1 ^{ère}	5	5	10
2 ^{ème}	4	4	8
3 ^{ème}	3	3	6
4 ^{ème}	2,5	2,5	5
5 ^{ème}	2	2	4
6 ^{ème}	1,5	1,5	3
7 ^{ème}	1	1	2
8 ^{ème}	0,5	0,5	1

OFFICIELS

A31. Trois Commissaires Sportifs Internationaux seront désignés par la FIA.

A32. Deux Commissaires Sportifs seront désignés parmi les ressortissants du pays de l'ASN.

CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS

A36. c) Sous réserve du respect des conditions posées à l'Article 51 du présent règlement, le nombre maximum de concurrents engagés par Epreuve est

APPENDIX

PART A. SPECIFIC CONDITIONS FOR 24-HOUR RACES

The following articles complete the sporting regulations applicable to all the events in the Championship. They contain specific conditions applicable to the 24-Hour races. These conditions may constitute modifications to the sporting regulations, in which case the application of the present conditions shall take precedence.

THE CHAMPIONSHIP

A17. A 24-Hour event is considered as a single event during which intermediate classifications will be drawn up after 6 and 12 hours of racing, giving rise to the allocation of points and of weight handicaps according to the following tables. Only the classification at the end of the 24 Hours is considered as the official classification of the event. The points and weight handicaps in the intermediate classifications after 6 hours and after 12 hours will be awarded equally to the car and to all the drivers in the crew, whatever their driving time.

A double allocation of points in three parts will be awarded for the titles for the GT1 and GT2 categories. One quarter of these points will be allocated according to the intermediate classification after six hours, one quarter after twelve hours, and the remainder according to the final classification.

Position	After 6 hours	After 12 hours	After 24 hours
1 st	5	5	10
2 nd	4	4	8
3 rd	3	3	6
4 th	2,5	2,5	5
5 th	2	2	4
6 th	1,5	1,5	3
7 th	1	1	2
8 th	0,5	0,5	1

OFFICIALS

A31. Three International Stewards will be designated by the FIA.

A32. Two Stewards will be designated from among the ASN's nationals.

COMPETITORS' APPLICATIONS

A36. c) Subject to compliance with the conditions set out in Article 51 of the present regulations, the maximum number of competitors that may be entered

limité à 68. Le droit d'engagement à une épreuve et par voiture est fixé à 10,200 euros (dix mille deux cent euros).

per Event is set at 68. The entry fee per car for an Event is set at 10,200 Euros (ten thousand two hundred Euros).

PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTES

A48. Pendant toute la durée de l'Epreuve, une même voiture ne peut être conduite par moins de deux pilotes par plus de quatre pilotes (sauf pour le cas B à l'Article **153**).

DRIVERS AND CHANGES OF DRIVER

A48. Throughout the Event, no fewer than two drivers and no more than four drivers (Except for case B as in Article **153**) may drive one and the same car.

CONDUITE

A50. La durée de conduite d'affilée maximale par pilote est de trois heures. Passé cette durée, un minimum d'une heure de repos sera obligatoire. Aucun pilote ne pourra conduire plus de 14 heures au total.

Une pénalité en temps dans les stands est imposée à la voiture de tout pilote dépassant cette limite. Cette pénalité est égale à la durée excédentaire de conduite.

DRIVING

A50. The maximum continuous driving time per driver is three hours. After this period, a minimum of one hour's rest is required. No driver can drive more than 14 hours in total.

A time penalty in the pits is imposed on the car of any driver who exceeds this limit. This penalty is equal to the extra driving time.

VERIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

A55/58. Elles se dérouleront à l'heure et au lieu annoncés dans les horaires détaillés de l'Epreuve.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

A55/58. These will take place at the time and place announced in the detailed timetables of the Event.

LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

A66. a) Pour les séances d'essais libres et qualificatifs, un maximum de cinq trains de pneus pour temps sec pourront être utilisés.

b) 1- Avant le début des essais libres, chaque concurrent pourra faire marquer deux trains de pneus pour temps sec dans le stand qui lui aura été attribué (trains A et B).

2- Avant le début des essais qualificatifs, chaque concurrent pourra faire marquer, à proximité du stand des vérifications techniques :

- trois trains de pneus pour temps sec (trains C, D et E).

3- Le Délégué Technique de la FIA choisira un train de pneus, soit le train C soit le train D soit le train E, qui équipera la voiture du concurrent au départ de la course et il les marquera « S ». Pour les essais qualificatifs, seuls les trains C, D et E pourront être utilisés (cette disposition sera également valable si les essais se déroulent sur piste « humide » et que le concurrent décide d'utiliser des pneus pour temps sec). Pour utiliser les trains marqués A et B, les concurrents devront effacer ces marquages et ces pneus pourront être représentés en vue de porter les marquages C, D et E.

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

A66. a) For free and qualifying practice sessions, no more than five sets of dry-weather tyres per car may be used.

b) 1- Before the start of free practice, each competitor may mark two sets of dry-weather tyres in his assigned pit (sets A and B).

2- Before the start of qualifying, each competitor may have the following marked close to the scrutineering pit:

- three sets of dry-weather tyres (sets C, D and E).

3- The FIA Technical Delegate will choose one set of tyres, either set C or set D or set E, with which the competitor's car will start the race, and will mark them "S". For qualifying, only sets C, D and E may be used (this also applies if the session takes place on a "wet" track and the competitor decides to use dry-weather tyres). In order to use the sets marked A and B, competitors must erase that marking and these tyres may be re-presented for marking as C, D and E.

LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT L'EPREUVE

A69. Les moteurs ne seront pas scellés.

LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES DURING THE EVENT

A69. The engines will not be sealed.

HANDICAP DE POIDS**HANDICAP WEIGHTS**

A71. Les handicaps de poids établis aux classements intermédiaires et au classement final seront additionnés au cours de l'Epreuve et un handicap de poids unique sera attribué à l'issue de l'Epreuve.

A71. The handicap weights calculated after the intermediate classifications and the final classification will be added during the Event and a single handicap weight will be allocated at the end of the Event.

GT1 Classement 6ème heure Classification after 6 hours	GT1 Classement 12ème heure Classification after 12 hours	GT1 Classement Final Final Classification
1 ^{er} 1 st + 20 kg	1 ^{er} 1 st + 20 kg	1 ^{er} 1 st + 40 kg
2 ^{ème} 2 nd + 15 kg	2 ^{ème} 2 nd + 15 kg	2 ^{ème} 2 nd + 30 kg
3 ^{ème} 3 rd + 10 kg	3 ^{ème} 3 rd + 10 kg	3 ^{ème} 3 rd + 20 kg
4 ^{ème} 4 th - 10 kg	4 ^{ème} 4 th - 10 kg	4 ^{ème} 4 th - 20 kg
5 ^{ème} 5 th - 15 kg	5 ^{ème} 5 th - 15 kg	5 ^{ème} 5 th - 30 kg
6 ^{ème} 6 th - 20 kg	6 ^{ème} 6 th - 20 kg	6 ^{ème} 6 th - 40 kg
7 ^{ème} 7 th - 20 kg	7 ^{ème} 7 th - 20 kg	7 ^{ème} 7 th - 40 kg
8 ^{ème} 8 th - 20 kg	8 ^{ème} 8 th - 20 kg	8 ^{ème} 8 th - 40 kg
9 ^{ème} 9 th - 20 kg	9 ^{ème} 9 th - 20 kg	9 ^{ème} 9 th - 40 kg
Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture. / Until the last car.		

GT2 Classement 6ème heure Classification after 6 hours	GT2 Classement 12ème heure Classification after 12 hours	GT2 Classement Final Final Classification
1 ^{er} 1 st + 10 kg	1 ^{er} 1 st + 10 kg	1 ^{er} 1 st + 20 kg
2 ^{ème} 2 nd + 7.5 kg	2 ^{ème} 2 nd + 7.5 kg	2 ^{ème} 2 nd + 15 kg
3 ^{ème} 3 rd + 5 kg	3 ^{ème} 3 rd + 5 kg	3 ^{ème} 3 rd + 10 kg
4 ^{ème} 4 th - 5 kg	4 ^{ème} 4 th - 5 kg	4 ^{ème} 4 th - 10 kg
5 ^{ème} 5 th - 7.5 kg	5 ^{ème} 5 th - 7.5 kg	5 ^{ème} 5 th - 15 kg
6 ^{ème} 6 th - 10 kg	6 ^{ème} 6 th - 10 kg	6 ^{ème} 6 th - 20 kg
7 ^{ème} 7 th - 10 kg	7 ^{ème} 7 th - 10 kg	7 ^{ème} 7 th - 20 kg
8 ^{ème} 8 th - 10 kg	8 ^{ème} 8 th - 10 kg	8 ^{ème} 8 th - 20 kg
9 ^{ème} 9 th - 10 kg	9 ^{ème} 9 th - 10 kg	9 ^{ème} 9 th - 20 kg
Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture. / Until the last car.		

Les handicaps de poids ne pourront pas être réduit de plus de 40 kg en GT1 et de plus de 20 kg en GT2.

Handicap weights cannot be reduced by more than 40 kg in GT1 or by more than 20 kg in GT2.

ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS ET WARM-UP

A114. Il y aura 2 séances d'essais libres de 1 heure de demie minimum.

A115. Il y aura 3 séances d'essais qualificatifs de 45 minutes minimum. Une de ces 3 séances devra au minimum se dérouler de nuit, durant laquelle chaque pilote devra effectuer au moins 1 tour chronométré.

A116. Warm-up : une séance d'essais libres de 20 minutes se déroulera le matin de la course.

BRIEFING

A133. Un briefing par le Directeur de l'Epreuve a lieu au moins une heure après les vérifications techniques et avant les premiers essais libres.

ARRET DE LA COURSE

A151. Cas C : après 18 heures de course ou plus.

A153. Cas B : la durée de la seconde partie sera la durée restante pour que la course se termine à l'heure prévue au règlement.

ARRIVEE

A155.

- Pour les classements intermédiaires, le leader de l'épreuve devra franchir la ligne après la 6^{ème} et la 12^{ème} heures.

- si une voiture s'arrête ou abandonne la course sur le circuit ou dans les stands après 6 ou 12 heures, elle devra, pour être classée, se rendre dans le Parc Fermé le plus tôt possible.

CLASSEMENT

A161. La voiture placée première sera celle qui aura couvert la plus grande distance dans le temps imparti.

A163. Les voitures ayant parcouru moins de 70 % de la durée de la course prévue ne seront pas classées.

FREE PRACTICE, QUALIFYING AND WARM-UP

A114. There will be 2 free practice sessions, each lasting at least an hour and a half.

A115. There will be 3 qualifying sessions, each lasting a minimum of 45 minutes. At least one of these 3 sessions must take place at night, and each driver must carry out at least 1 timed lap during that session.

A116. Warm-up: one free practice session of 20 minutes on the morning of the race day.

BRIEFING

A133. A briefing by the Race Director will take place at least one after scrutineering and before the first free practice.

STOPPING THE RACE

A151. Case C: after 18 hours of racing or more.

A153. Case B: the duration of the second part will be the time remaining in order for the race to finish at the time stated in the regulations.

FINISH

A155.

- For the intermediate classifications after 6 and 12 hours, the leader of the event must cross the line after the 6th and 12th hours.

- if a car stops or retires on the circuit or in the pits after 6 or 12 hours, in order to be classified it must go to the Parc Fermé as soon as possible.

CLASSIFICATION

A161. The car placed first will be the one having covered the highest distance in the scheduled time.

A163. Cars having raced less than 70 % of the scheduled race duration will not be classified.

PARTIE B. DEFINITIONS ET CONDITIONS D'ADMISSIBILITE DES VOITURES**B1. VOITURES ADMISSIBLES**

Groupe 1 –	FIA GT1 FIA GT2 FIA GT2 2 litres
Groupe 2 –	GT Championnats Nationaux
Groupe 3 –	Coupes Mono marques (à spécifier dans le règlement particulier de l'épreuve).

GROUPE 1

- Voitures homologuées ou avec passeports techniques FIA en GT2 et GT1.

GROUPE 2

- Voitures GT ayant disputé des épreuves des championnats nationaux dans les 3 dernières années.

Les concurrents désirant inscrire des voitures dans le Groupe 2 devront respecter les règlements techniques de leur championnat national (confirmé par une attestation de leur ASN), et de plus respecter les points suivants :

- Poids minimum : 950 kg cylindrée inférieure à 3000 cm³
- 1100 kg supérieure à 3000 cm³
- Capacité maximum du carburant embarqué : 100 L
- Bride(s) : sur l'admission conforme au tableau FIA GT1 ou GT2
- Dimensions des jantes : conformes au règlement FIA GT1
- Freins : disques en matériaux ferreux
- Eléments de sécurité définis par la FIA (liste ci après)
- Les équipements de sécurité et de ravitaillement devront être conformes aux règlements FIA.

GROUPE 3

- Voitures d'une des Coupes mono marque admises par le règlement particulier de l'épreuve ; elles devront se conformer intégralement à leur règlement technique de l'année de leur participation (3 dernières années)

Les systèmes d'admission devront être équipés de bride(s) conforme(s) au tableau GT2.

Avec un minimum de transformations : les seules modifications ou aménagements autorisés sont :

PART B. DEFINITIONS AND CONDITIONS OF ELIGIBILITY OF THE CARS**B1. ELIGIBLE CARS**

Group 1	FIA GT1 FIA GT2 FIA GT2 2 litres
Group 2	National GT Championships
Group 3	Single-make Cups to be specified in the supplementary regulations of the event).

GROUP 1

- Homologated cars or cars with FIA technical passports in GT2 and GT1

GROUP 2

- GT cars having taken part in national championships events in the last 3 years.

Competitors wishing to enter cars in Group 2 must respect the technical regulations of their national championship (confirmed by a certificate from their ASN), as well as the following points:

- Minimum weight : 950 kg for a cylinder capacity of less than 3000 cm³
- 1100 kg for a cylinder capacity of over 3000 cm³
- Maximum capacity of fuel carried on board : 100 L
- Restrictor(s): on the air intake in accordance with the FIA GT1 or GT2 table
- Dimension of rims: in accordance with FIA GT1 regulations
- Brakes: discs made from ferrous material
- Safety elements defined by the FIA (see list below)
- The safety and refuelling equipment must be in conformity with the FIA regulations.

GROUP 3

- Cars from a one of the single-make Cups allowed by the supplementary regulations of the event; they must be in total conformity with the technical regulations of that Cup for the year in which they took part (last 3 years).

The intake systems must be fitted with restrictors in accordance with the GT2 table.

With a minimum of transformations, the only modifications or adjustments authorised are:

L'adjonction de 4 projecteurs complémentaires maximum.

The addition of a maximum of four additional headlights.

Les feux de « reconnaissance » et de couleurs autorisés.

“Recognition” lights and coloured lights authorised.

L'obligation d'équiper le système de ravitaillement en carburant de la voiture d'accoupleurs standardisés aux normes FIA pour GT1 (sans augmenter la capacité d'origine autorisée de carburant embarqué dans la coupe mono marque de la voiture engagée).

It is obligatory for the car's refuelling system to be equipped with standardised couplings complying with the FIA standards for GT1 (without increasing the original maximum capacity of fuel that can be carried on board in the single-make cup of the entered car).

B2. DOCUMENTS ET EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR GROUPES 2 ET 3

B2. OBLIGATORY DOCUMENTS FOR GROUPS 2 AND 3

Tous les concurrents désirant inscrire des voitures dans les Groupes 2 et 3 sont tenus d'envoyer au département technique de la FIA, (en plus de leur règlement technique spécifique) un dossier technique complet de leurs voitures avec leur demande d'engagement. Ce dossier sera soumis à l'approbation du Bureau GT de la FIA dont la date de réunion sera spécifié dans le règlement particulier de l'épreuve. Tout refus devra être signifié et motivé dans les 15 jours au plus tard suivant cette réunion.

All competitors wishing to enter cars in Groups 2 and 3 are obliged to send to the FIA technical department a comprehensive technical dossier of their cars (see attached), in addition to their specific technical regulations, with their entry application. This dossier will be submitted for the approval of the FIA GT Bureau, which will meet on a date to be specified in the supplementary regulations of the event. Any rejection of a dossier by the Bureau must be notified, stating the grounds for such rejection, within the 15 days following that meeting.

Ces voitures doivent obligatoirement faire l'objet d'une homologation routière « **complète** » ou à défaut justifier le passage d'un crash test selon les normes d'homologation routière en vigueur dans le pays d'origine de la voiture, ou selon les normes de la FIA.

These cars must have a “full type” road homologation or, failing that, proof that they have passed a crash test either according to the road homologation standards in force in the car's country of origin or according to the FIA standards.

Liste des éléments de sécurité conformes aux Articles 257 et 258 de l'Annexe J :

List of safety elements complying with Articles 257 and 258 of Appendix J:

Réservoir (sauf pour Groupe 3)
Cage de sécurité
Siège et fixations
Combinaisons et accessoires
Harnais
Casques
Dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA
Extincteur
Coupe-batterie int. / ext.
Feu de pluie
Pare-brise
Crochets de remorque
Rétroviseurs
Cloisons pare-feu de l'habitacle
Système de ravitaillement complet (chariot recommandé)

Fuel tank (except Group 3)
Safety cage
Seat and mountings
Overalls and accessories
Harnesses
Helmets
FIA approved head restraint
Fire extinguisher
Int./ext. battery cut-off
Rain light
Windscreen
Towing hooks
Rear-view mirrors
Cockpit firewalls
Complete refuelling equipment (trolley recommended)

ANNEXE 1**RENSEIGNEMENTS EXIGES PAR L'ARTICLE 23****PARTIE A**

1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).
2. Nom et adresse de l'organisateur.
3. Date et lieu de l'Epreuve.
4. Heure de départ de la course.
5. Adresse, numéro de téléphone, fax et télex auxquels la correspondance peut être adressée.
6. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :
 - localisation et moyens d'accès,
 - longueur d'un tour,
 - nombre de tours de la course,
 - direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé),
 - localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne.
7. Localisation précise sur le circuit du :
 - bureau des Commissaires Sportifs,
 - bureau de la FIA,
 - local des vérifications techniques, aire plane et pesées,
 - Parc Fermé,
 - briefing des pilotes et concurrents,
 - panneau d'affichage officiel,
 - conférence de presse du vainqueur.
8. Liste des Trophées et récompenses spéciales.
9. Nom des officiels de l'Epreuve suivants, désignés par l'ASN :
 - Commissaires Sportifs,
 - Directeur de Course,
 - Secrétaire du meeting,
 - Commissaire Technique National en chef,
 - Responsable Médical National.
10. Montant du droit de réclamation fixé par l'ASN.
11. Limitations Nationales du niveau de bruit.

PARTIE B

1. Commissaires Sportifs FIA,
2. Directeur de l'Epreuve,
3. Délégué Technique,
4. Délégué presse,
et, le cas échéant
Délégué médical,
Observateur.

APPENDIX 1**INFORMATION REQUIRED UNDER ARTICLE 23****PART A**

1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).
2. Name and address of the organiser.
3. Date and place of the Event.
4. Start time of the race.
5. Address and telephone, fax and telex numbers to which enquiries can be addressed.
6. Details of the circuit, which must include:
 - location and how to gain access,
 - length of one lap,
 - number of laps in the race,
 - direction (clockwise or anti-clockwise),
 - location of pit exit in relation to Line.
7. Precise location at the circuit of:
 - Stewards' office,
 - FIA office,
 - scrutineering, flat area and weighing,
 - Parc Fermé,
 - drivers' and competitors' briefing,
 - official notice board,
 - winner's press conference.
8. List of any trophies and special awards.
9. The names of the following officials of the Event appointed by the ASN:
 - Stewards of the meeting,
 - Clerk of the Course,
 - Secretary of the meeting,
 - Chief National Scrutineer,
 - Chief National Medical Officer.
10. Amount of the protest fee, set by the ASN
11. National noise limitations.

PART B

1. FIA Stewards of the meeting,
2. Race Director,
3. Technical Delegate,
4. Press delegate.
and if appropriate,
Medical delegate,
Observer.

ANNEXE 2

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

BULLETIN D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT GT DE LA FIA 2005

LE CANDIDAT

Nom complet de la société

Pays d'incorporation

Numéro d'enregistrement

Date d'incorporation

Pays de résidence

Bureau enregistré

Adresse commerciale

Tél.....

Fax.....

E - Mail

Dirigeants de la société

Directeur de l'équipe

Mobile:

E-Mail:

Directeur sportif

Mobile:

E-Mail:

Représentants habilités dotés du

pouvoir exclusif d'engager la société

Titre.....

Titre.....

RENSEIGNEMENTS SUR L'ENGAGEMENT DU CONCURRENT

Número Licence de concurrent Délivrée par

Nom de l'équipe (identique à celui du concurrent).....

Nous, Candidat, demandons par la présente à être engagés dans le Championnat GT de la FIA 2005 et nous engageons à participer à chacune des Epreuves comptant pour ce dernier:

i) En utilisant la marque de la ou les voitures :

VOITURE 1 Marque : Modèle :
 Numéro du châssis
 Catégorie

VOITURE 2 Marque : Modèle :
 Numéro du châssis
 Catégorie

ii) Avec les pilotes mentionnés ci-dessous, que nous désignons pour chaque voiture engagée :

VOITURE 1
 Nom / prénom du Pilote 1 : Nom / prénom du Pilote 2 :
 Numéro de Licence : Numéro de Licence :
 Délivrée par : Délivrée Par :

(Facultatif)
 Nom/ prénom du Pilote 3 : Nom/ prénom du Pilote 4 :
 Numéro de Licence : Numéro de Licence :
 Délivrée par : Délivrée par :

VOITURE 2
 Nom/ prénom du Pilote 1 : Nom /prénom du Pilote 2 :
 Numéro de Licence : Numéro de Licence :
 Délivrée par : Délivrée par :

(Facultatif)
 Nom/ prénom du Pilote 3 : Nom/ prénom du Pilote 4 :
 Numéro de Licence : Numéro de Licence :
 Délivrée par : Délivrée par :

Nous confirmons avoir lu et compris les dispositions du Code Sportif International, du Règlement Technique GT et du Règlement Sportif GT et nous convenons en notre nom propre et au nom de toute personne associée à notre participation au Championnat GT de la FIA 2005 d'observer et d'être liés par ces Règlements (ainsi qu'à tout additif ou amendement). Nous déclarons avoir pris connaissance du présent Bulletin d'Engagement et que les renseignements fournis sont exacts, corrects et complets. **Nous entendons que tout changement relatif au présent Bulletin d'Engagement devra être notifié par écrit à la FIA dans les 7 jours suivant ce changement de façon que la FIA puisse procéder à un nouvel examen de notre engagement.**

PRIERE DE NOTER QUE TOUT CHANGEMENT RELATIF AUX RENSEIGNEMENTS FOURNIS SUR LE PRESENT BULLETIN QUI NE SERAIT PAS NOTIFIE PEUT ENTRAINER VOTRE EXCLUSION DU CHAMPIONNAT.

SIGNE PAR (SIGNATURE)

..... (IMPRIMER LE NOM DE LA PERSONNE QUI SIGNE)

Agissant en tant que personne dûment habilitée à
signer pour et au nom de

..... (IMPRIMER LE NOM COMPLET DU CANDIDAT)

Date

APPENDIX 2

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

ENTRY FORM FOR THE 2005 FIA GT CHAMPIONSHIP

THE APPLICANT

Full Company Name

Country of Incorporation

Registration Number

Date of Incorporation

Country of Residence

Registered Office

Trading Address

Tel.....

Fax.....

E - Mail

Company Directors

Team Principal

Mobile:

e-mail:

Team Manager

Mobile:

e-mail:

Authorised Representatives Title

with sole power to bind the company Title

COMPETITOR'S DETAILS OF ENTRY

Competitor's Licence Number

Issued by

Name of the team (identical to that of the competitor)

We, the Applicant, hereby apply to enter the 2005 FIA GT Championship and we undertake to participate in each and every Event:

i) With the make of the car or cars:

CAR N° 1

Make:

Model:

Chassis number

Category

CAR N° 2

Make:

Model:

Chassis number

Category

ii) With the drivers referred to below, whom we designate for each car entered:

CAR N° 1

Surname+First name of Driver 1:

Surname+First name of Driver 2:

Licence number

Licence number:

Issued by:

Issued by:

(Optional)

Surname+First name of Driver 3:

Surname+First name of Driver 4:

Licence number:

Licence number:

Issued by:

Issued by:

CAR N° 2

Surname+First name of Driver 1:

Surname+First name of Driver 2:

Licence number:

Licence number:

Issued by:

Issued by:

(Optional)

Surname+First name of Driver 3:

Surname+First name of Driver 4:

Licence number:

Licence number:

Issued by:

Issued by:

We confirm that we have read and understood the provisions of the International Sporting Code, the GT Technical Regulations and the GT Sporting Regulations and we agree on our own behalf and on behalf of everyone associated with our participation in the 2005 FIA GT Championship, to observe and be bound by them (as supplemented or amended). We declare that we have examined this Entry Form and that the information given is true, correct and complete. **We understand that any change to the details given on this Entry Form must be notified to the FIA in writing within 7 days of such change so that the FIA may reappraise our entry.**

PLEASE NOTE THAT FAILURE TO NOTIFY THE FIA OF ANY CHANGES MADE TO THE DETAILS SUPPLIED ON THIS FORM MAY RESULT IN YOUR EXCLUSION FROM THE CHAMPIONSHIP.

SIGNED BY(SIGNATURE)

.....(PRINT NAME OF THE PERSON SIGNING)

being a person duly authorised
to sign for and on behalf of

.....(PRINT FULL NAME OF APPLICANT)

Date

ANNEXE 3 - CEREMONIE DE PODIUM

Une cérémonie doit être prévue pour le classement du Championnat GT de la FIA à l'issue de chaque épreuve pour chacune des catégories GT1 et GT2 aux conditions exposées ci-dessous.

1. MAITRE DE CEREMONIE

Un maître de cérémonie sera désigné par la FIA pour diriger toute la cérémonie de podium.

2. PODIUM**a) ESTRADE ET DAIS**

Les dimensions du dais doivent correspondre aux dimensions indiquées dans le manuel de conception graphique de la FIA.

L'espace compris entre le bord du dais du vainqueur et la barrière d'appui du podium devrait être de 120 cm minimum, pour fournir un passage.

L'endroit où devrait se tenir chaque personne remettant un trophée doit être marqué sur le plancher du podium.

Les trophées doivent être posés sur une seule table, d'un côté du podium. Le champagne doit se trouver sur le dais.

b) DRAPEAUX

Les "bannières plates" de type olympique devraient être utilisées. Il doit y avoir un espace minimal de 50 cm derrière la structure du podium, pour les responsables des drapeaux.

c) PLANCHER

Le podium et les marches seront recouverts d'un tapis vert ou bleu sombre.

3. HYMNES

a) Un système sonore approprié devrait être installé, pour garantir que les hymnes nationaux (lancés par le maître de cérémonie) seront clairement entendus avec un lien sonore à l'image télévisée.

b) Lorsque la douche de champagne commence, de la musique devrait être diffusée. Cela ne devrait pas commencer avant que les présentateurs aient quitté le podium.

c) Un commentaire de la cérémonie de podium devrait être diffusé au public à partir de la plateforme érigée pour les caméras de télévision.

4. TROPHÉES

4 trophées seulement seront présentés lors de la cérémonie de podium :

a) équipage gagnant

b) un représentant du constructeur gagnant

c) second équipage

d) troisième équipage.

Les trophées, qui doivent être en forme de coupes traditionnelles, seront fournis par les ASN et devront porter :

a) le logo officiel du Championnat GT de la FIA

b) le nom officiel de l'Epreuve

c) la position de l'équipage

APPENDIX 3 - PODIUM CEREMONY

A ceremony must be provided for the FIA GT Championship classification at the end of each event, for each of the categories GT1 and GT2, in accordance with the conditions set out below.

1. MASTER OF CEREMONIES

A master of ceremonies will be appointed by the FIA to conduct the entire podium ceremony.

2. PODIUM**a) ROSTRUM AND DAIS**

The dimensions of the dais must follow those found in the FIA graphic design manual.

The distance between the edge of the winners' dais and the retaining barrier of the podium should be a minimum of 120cm to provide a walkway.

The place where each person presenting a trophy should stand must be marked on the floor of the podium.

Trophies must be laid out on a single table on one side of the podium. The champagne must be on the dais.

b) FLAGS

Olympic Games style "flat flags" should be used. There must be a minimum space of 50cm behind the podium structure for the flag men.

c) FLOOR

The podium and steps should be covered in green or dark blue carpet.

3. ANTHEMS

a) A suitable sound system should be installed to ensure that national anthems, (initiated by the master of ceremonies) are clearly heard with an audio link to the TV broadcast.

b) When the champagne shower begins, music should be played. This should not start until the presenters have left the podium.

c) A commentary of the podium ceremony should be broadcast to the general public from the platform erected for the TV cameras.

4. TROPHIES

Only 4 trophies will be presented during the podium ceremony:

a) winning crew

b) a representative of the winning manufacturer

c) second crew

d) third crew.

The trophies, which must be in the form of traditional cups, will be provided by the ASN and must show:

a) the FIA GT Championship official logo

b) the official name of the Event

c) the crew's position.

La hauteur des trophées sera :

a) trophées des vainqueurs et du constructeur vainqueur - non inférieure à 50 cm et non supérieure à 65 cm ;

b) trophées des deuxième et troisième équipages - non inférieure à 35 cm et non supérieure à 45 cm.

Le poids maximal d'un trophée ne doit pas dépasser 5 kilos. Les trophées doivent être d'une conception telle qu'ils puissent être manipulés et transportés sans dommage.

5. SCENARIO

a) 3 personnes seulement devraient être présentes sur le podium pour remettre les trophées. Dans des circonstances exceptionnelles, le maître de cérémonie pourra porter ce chiffre à 4.

b) La présence de policiers, de gardes du corps ou de personnes non autorisées par le maître de cérémonie est interdite sur le podium.

c) Le maître de cérémonie informera le commentateur de la télévision et du système sonore des noms des personnalités remettant les trophées.

d) Le maître de cérémonie devra se tenir du côté du podium où sont placés les trophées. Les personnalités remettant les trophées se tiendront de l'autre côté. Le maître de cérémonie tendra les trophées aux personnes chargées de les remettre.

6. TELEVISION

L'emplacement idéal de la caméra de télévision est juste en face du podium, à la même hauteur. Il ne doit en aucune circonstance y avoir sur le podium de cameraman de la télévision.

7. PARC FERME

Le Parc Fermé doit se trouver le plus près possible du podium, de préférence juste en dessous, avec un accès direct.

Dès que toutes les voitures ont franchi la Ligne, une voiture de direction de course doit faire le tour de la piste pour rechercher tout pilote ayant fini parmi les trois premiers mais s'étant égaré sur le circuit.

Les pilotes ne doivent pas être retardés dans le Parc Fermé. Une personne désignée par le maître de cérémonie et en contact radio avec lui sera responsable de l'accompagnement des pilotes du Parc Fermé au podium sans retard. Seules les personnes autorisées par le maître de cérémonie pourront contacter les pilotes avant la fin des interviews télévisées unilatérales.

8. SALLE D'INTERVIEWS TELEVISEES ("UNILATERALES")

La salle unilatérale doit être adjacente au podium. Le maître de cérémonie s'assurera que les pilotes s'y rendent aussitôt après la cérémonie de podium. Cette salle devrait être équipée d'un système de ventilation adéquat (ou de l'air conditionné si la température dépasse 25°C).

The height of the trophies shall be:

a) winners' and winning manufacturer's trophies - no less than 50cm and no more than 65cm high;

b) second and third crews' trophies - no less than 35cm and no more than 45cm high.

The maximum weight per trophy must not exceed 5 kilos. Trophies must be of a design that is capable of being handled and transported without damage.

5. SCENARIO

a) Only 3 persons should be on the podium to present the trophies. In exceptional circumstances, the master of ceremonies may increase this to four.

b) No police, bodyguards or persons not authorised by the master of ceremonies are allowed on the podium.

c) The master of ceremonies will inform the TV and public address commentator of the names of the persons presenting the trophies.

d) The master of ceremonies must be on the side of the podium where the trophies are located. The persons presenting the trophies will be on the other side. The master of ceremonies will hand the trophies to those presenting them.

6. TELEVISION

The ideal position for the TV camera is immediately opposite the podium and at the same height. Under no circumstances must there be a TV camera man on the podium.

7. PARC FERME

The Parc Fermé must be positioned as close as possible to the podium, preferably immediately below, with direct access.

As soon as all the cars have crossed the Line, a course car must go round the track to collect any driver who has finished in the first three but is stranded on the circuit.

The drivers must not be delayed in the Parc Fermé. One person, nominated by the master of ceremonies and in radio contact with him, will be responsible for moving the drivers from the Parc Fermé to the podium without delay. Only persons authorised by the master of ceremonies may make contact with the drivers before the end of the TV unilateral interviews.

8. UNILATERAL ROOM

The unilateral room must be adjacent to the podium. The master of ceremonies will see that the drivers proceed there immediately after the podium ceremony. The room should be suitably ventilated (or air conditioned if the temperature is above 25°C).

9. SALLE DE PRESSE

Aussitôt après les interviews télévisées, les pilotes doivent se rendre à la salle de presse pour les interviews.

10. EAU + SERVIETTES

3 bouteilles d'eau doivent être placées dans le Parc Fermé (pas d'identification).

3 bouteilles dans la salle unilatérale (pas d'identification).

3 serviettes doivent être disponibles dans la salle unilatérale.

Aucune autre boisson n'est autorisée dans le Parc Fermé ou la salle unilatérale.

11. PROTOCOLE DE PODIUM

La récompense de l'équipage gagnant ne peut être présentée que par une personnalité éminente du pays d'accueil ; à défaut, une célébrité de statut international devrait être invitée. Si aucune de ces dernières n'est disponible, le Président de l'ASN pourra être invité à remettre le trophée au gagnant.

La récompense du constructeur doit être remise par le représentant officiel du commanditaire parrainant l'Epreuve. En l'absence d'un commanditaire parrainant l'Epreuve, le Maître de Cérémonie choisira une personne appropriée.

Les récompenses des second et troisième équipages doivent être présentées par le Président de l'ASN. S'il, ou elle, n'est pas disponible, ou remet déjà le trophée au pilote gagnant, le Maître de Cérémonie choisira à la place une personne appropriée.

Une invitation sera envoyée à toutes les personnalités assistant à la cérémonie de podium, accompagnée d'instructions claires sur la procédure à suivre.

9. PRESS ROOM

Immediately after the TV interviews, drivers must go to the press room for interviews.

10. WATER + TOWELS

3 bottles of water must be put in the Parc Fermé (no identification).

3 bottles in the unilateral room (no identification).

3 towels must be available in the unilateral room.

No other drinks are permitted in the Parc Fermé or unilateral room.

11. PODIUM PROTOCOL

The winning crew's award may only be presented by a prominent person within the host country, or a celebrity of international status should be invited. Should neither of the former be available, the President of the ASN may be invited to present the winners' trophy.

The manufacturer's award must be presented by the official representative of the naming rights sponsor of the Event. In the absence of a naming rights sponsor, the master of ceremonies will select a suitable person.

The second and third crews' awards must be presented by the President of the ASN. Should he or she be unavailable or presenting the winning crew's trophy, the master of ceremonies will select a suitable replacement.

An invitation will be issued to each person attending the podium ceremony, with clear instructions as to the procedure to follow.

Modifications suite aux Conseils Mondiaux du Sport Automobile de l'année 2004 et pour application au 1^{er} janvier 2005.

Modifications further to the World Motor Sport Councils of year 2004 and for application on 1 January 2005.

Article 251

Classification et Définitions

Classification and Definitions

ARTICLE 1 : CLASSIFICATION

1.1 Catégories et groupes

Les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories et groupes suivants :

Catégorie I :

- Groupe N : Voitures de Production
- Groupe A : Voitures de Tourisme
- Groupe B : Voitures de Grand Tourisme
- Groupe SP : Voitures de Super Production
- Groupe T2 : Voitures Tout-Terrain de Série

Catégorie II :

- Groupe T1 : Voitures Tout-Terrain Modifiées
- Groupe GT2 : Voitures de Grand Tourisme de Série
- Groupe GT1 : Voitures de Grand Tourisme
- Groupe C : Voitures de Sport
- Groupe D : Voitures de Course de Formule Internationale
- Groupe E : Voitures de Course de Formule Libre

Catégorie III :

- Groupe F : Camions de Course
- Groupe T4 : Camions Tout-Terrain

1.2 Classes de cylindrée

Les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les classes suivantes :

- | | | |
|----------------|----------------------|------------------------|
| 1. jusqu'à | 500 cm ³ | |
| 2. de plus de | 500 cm ³ | à 600 cm ³ |
| 3. de plus de | 600 cm ³ | à 700 cm ³ |
| 4. de plus de | 700 cm ³ | à 850 cm ³ |
| 5. de plus de | 850 cm ³ | à 1000 cm ³ |
| 6. de plus de | 1000 cm ³ | à 1150 cm ³ |
| 7. de plus de | 1150 cm ³ | à 1400 cm ³ |
| 8. de plus de | 1400 cm ³ | à 1600 cm ³ |
| 9. de plus de | 1600 cm ³ | à 2000 cm ³ |
| 10. de plus de | 2000 cm ³ | à 2500 cm ³ |
| 11. de plus de | 2500 cm ³ | à 3000 cm ³ |
| 12. de plus de | 3000 cm ³ | à 3500 cm ³ |
| 13. de plus de | 3500 cm ³ | à 4000 cm ³ |
| 14. de plus de | 4000 cm ³ | à 4500 cm ³ |
| 15. de plus de | 4500 cm ³ | à 5000 cm ³ |
| 16. de plus de | 5000 cm ³ | à 5500 cm ³ |
| 17. de plus de | 5500 cm ³ | à 6000 cm ³ |
| 18. plus de | 6000 cm ³ | |

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie d'épreuves déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus, restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs épreuves.

Aucune classe ne pourra être subdivisée.

ARTICLE 2 : DEFINITIONS

2.1 Généralités

2.1.1) Voitures de production de série (Catégorie I) :

Voitures au sujet desquelles a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression).

Les voitures doivent être vendues conformes à la fiche d'homologation.

2.1.2) Voitures de compétition (Catégorie II) :

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3) Camions (Catégorie III)

2.1.4) Voitures identiques :

ARTICLE 1 : CLASSIFICATION

1.1 Categories and groups

The cars used in competition shall be divided up into the following categories and groups:

Category I:

- Group N: Production Cars
- Group A: Touring Cars
- Group B: Grand Touring Cars
- Group SP: Super Production Cars
- Group T2: Series Cross-Country Cars

Category II:

- Group T1: Modified Cross-Country Cars
- Group GT2: Series Grand Touring Cars
- Group GT1: Grand Touring Cars
- Group C: Sports Cars
- Group D: International Formula Racing Cars
- Group E: Free Formula Racing Cars

Category III:

- Group F: Racing Trucks
- Group T4: Cross-Country Trucks

1.2 Cubic capacity classes

The cars will be divided up into the following classes according to their cubic capacity:

- | | | |
|----------|----------------------|--------------------------------|
| 1. up to | 500 cm ³ | |
| 2. over | 500 cm ³ | and up to 600 cm ³ |
| 3. over | 600 cm ³ | and up to 700 cm ³ |
| 4. over | 700 cm ³ | and up to 850 cm ³ |
| 5. over | 850 cm ³ | and up to 1000 cm ³ |
| 6. over | 1000 cm ³ | and up to 1150 cm ³ |
| 7. over | 1150 cm ³ | and up to 1400 cm ³ |
| 8. over | 1400 cm ³ | and up to 1600 cm ³ |
| 9. over | 1600 cm ³ | and up to 2000 cm ³ |
| 10. over | 2000 cm ³ | and up to 2500 cm ³ |
| 11. over | 2500 cm ³ | and up to 3000 cm ³ |
| 12. over | 3000 cm ³ | and up to 3500 cm ³ |
| 13. over | 3500 cm ³ | and up to 4000 cm ³ |
| 14. over | 4000 cm ³ | and up to 4500 cm ³ |
| 15. over | 4500 cm ³ | and up to 5000 cm ³ |
| 16. over | 5000 cm ³ | and up to 5500 cm ³ |
| 17. over | 5500 cm ³ | and up to 6000 cm ³ |
| 18. over | 6000 cm ³ | |

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of events, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their events.

No Class can be subdivided.

ARTICLE 2 : DEFINITIONS

2.1 General conditions

2.1.1) Series Production cars (Category I):

Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression).

Cars must be sold in accordance with the homologation form.

2.1.2) Competition cars (Category II):

Cars built as single examples and destined solely for competition.

2.1.3) Trucks (Category III)

2.1.4) Identical cars:

Voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

2.1.5) Modèle de voiture :

Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

2.1.6) Vente normale :

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.7) Homologation :

C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B), Voitures Tout-Terrain de série (Groupe T2) du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "Règlement d'homologation" établi par la FIA.

Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 7 ans après l'abandon définitif de la construction en série du dit modèle (production annuelle inférieure à 10 % du minimum de production du groupe considéré).

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe, Voitures de Production (Groupe N) / Voitures de Tourisme (Groupe A) ou Voitures de Grand Tourisme (Groupe B). Le passage en Groupe Voitures de Production (Groupe N) / Voitures de Tourisme (Groupe A) / Voitures de Tout-Terrain de Série (Groupe T2) d'un modèle déjà homologué en Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) annule l'effet de la première homologation.

2.1.8) Fiches d'homologation :

Tout modèle de voiture homologué par la FIA fait l'objet d'une fiche descriptive dite "fiche d'homologation", sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier le dit modèle. Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur.

Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J.

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

De même, en cas d'utilisation d'une voiture de Groupe A équipée d'une variante-kit (voir ci-après) touchant le châssis/coque, le certificat original fourni lors du montage par un centre agréé par le constructeur devra être présenté.

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

En ce qui concerne le Groupe Voitures de Production (Groupe N), outre la fiche spécifique à ce groupe, on devra également présenter la fiche Groupe Voitures de Tourisme (Groupe A).

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

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

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès de son ASN.

Description : Une fiche se décompose de la façon suivante :

1) Une fiche de base décrivant le modèle de base.

2) Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des "évolutions".

a - Variantes (VF, VP, VO, VK)

Ce sont, soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs

Cars belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in case of a monocoque construction).

2.1.5) Model of car:

Car belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels.

2.1.6) Normal sale:

Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.

2.1.7) Homologation:

Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B), Series Cross-Country Cars (Group T1) of these regulations.

Application for homologation shall be submitted to the FIA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a homologation form (see below).

It must be established in accordance with the special regulations called "Regulations for homologation", laid down by the FIA. Homologation of a series-produced car will become null and void 7 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered).

The homologation of a model can only be valid in one group, Production Cars (Group N)/Touring Cars (Group A)/Series Cross-Country Cars (Group T1) or Grand Touring Cars (Group B). If a model already homologated in Grand Touring Cars (Group B) passes into Production Cars (Group N)/Touring Cars (Group A)/Series Cross-Country Cars (Group T1), the first homologation is cancelled.

2.1.8) Homologation forms:

All cars recognised by the FIA will be the subject of a descriptive form called homologation form on which shall be entered all data enabling identification of the said model.

This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer.

According to the group in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J.

The presentation of the forms at scrutineering and/or at the start may be required by the organisers who will be entitled to refuse the participation of the entrant in the event in case of non-presentation.

Likewise, if a Group A car fitted with a kit variant (see below) concerning the chassis/shell is used, the original certificate supplied at the time of mounting by a centre approved by the manufacturer must be presented.

Should the date for the coming into force of a homologation form fall during an event, this form will be valid for that event throughout the duration of the said event.

With regard to Production Cars (Group N), apart from the specific form for this group, the Touring Cars (Group A) form must also be submitted.

In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its homologation form, the scrutineers should refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In case of lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire.

It will be up to the competitor to obtain the homologation form concerning his car from his ASN.

Description: A form breaks down in the following way:

1) A basic form giving a description of the basic model.

2) At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

a - Variants (VF, VP, VO, VK)

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the

livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des variantes de production (VP) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires), soit des variantes options (VO) (livrables sur demande spécifique), soit des "kits" (VK) (livrables sur demande spécifique).

b - Erratum (ER)

Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

c - Evolution (ET-ES)

Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme pour l'évolution du type ET), ou une évolution sportive (ES) destinée à rendre plus compétitif un modèle.

Utilisation :

1) Variantes (VF, VO, VK) :

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J.

Le mélange de plusieurs VO sur les éléments suivants est interdit : turbocompresseur, freins et boîte de vitesse.

Par exemple, le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc. ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée (voir aussi art. 254.2 pour le Groupe Voitures de Production - Groupe N).

En ce qui concerne les variantes-kits (VK), elles ne sont utilisables que dans les conditions indiquées par le constructeur sur la fiche d'homologation.

Ceci concerne en particulier les groupes de pièces qui doivent obligatoirement être considérés dans leur ensemble par le concurrent, et éventuellement les spécifications devant être respectées.

2) Evolution du type (ET) :

(voir aussi art. 254.2 pour le Groupe Voitures de Production (Groupe N).

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout.

En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles. Par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

3) Evolution Sportive (ES) :

La fiche ES se référant à une extension préalable, ou à la fiche de base, la voiture doit correspondre au stade d'évolution correspondant à cette référence ; de plus, l'évolution sportive doit être appliquée intégralement.

2.1.9) Parties mécaniques :

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.1.10) Pièce d'origine ou de série :

Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le constructeur du véhicule considéré, et montée sur le véhicule à l'origine.

2.1.11) Composite :

Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

2.2 Dimensions

Périmètre de la voiture vue de dessus :

Il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour l'épreuve considérée.

2.3 Moteur

2.3.1) Cylinderée :

Volume V engendré dans le (les) cylindre(s) moteur par le déplacement ascendant ou descendant du (des) piston(s).

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

avec : d = alésage

same part for the manufacturer and the client does not have the possibility of choice), or production variants (VP) (supplied on request and available from dealers), or option variants (VO) (supplied on specific request), or "kits" (VK) (supplied on specific request).

b - Erratum (ER)

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

c - Evolution (ET, ES)

Characterises modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form in the case of the evolution of the type (ET), or sporting evolution (ES) intended to render a model more competitive.

Use:

1) Variants (VF, VO, VK)

The competitor may use any variant or any part of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

The combination of several VO's on the following parts is prohibited: Turbocharger, brakes and gearbox.

For example, the fitting of a brake caliper as defined on a variant form is only possible if the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question. (For Production Cars (Group N), see also Art. 254.2).

As far as kit-variants (VK) are concerned, they may not be used only under the conditions indicated by the manufacturer on the homologation form.

This concerns in particular those groups of parts which must be considered as a whole by the competitor, and the specifications which are to be respected, if applicable.

2) Evolution of the type (ET)

(For Production Cars - Group N, see also Art. 254.2)

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applied or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions should be applied, except where they are incompatible.

For example, if two brake evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car will be used.

3) Sporting evolution (ES)

Since the ES form refers to a previous extension, or to the basic form, the car must correspond to the stage of evolution corresponding to this reference ; moreover, the Sporting Evolution must be applied in full.

2.1.9) Mechanical components:

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.

2.1.10) Original or series parts:

A part which has undergone all the stages of production foreseen and carried out by the manufacturer of the vehicle concerned, and originally fitted on the vehicle.

2.1.11) Composite:

Material formed from several distinct components, the association of which provides the whole with properties which none of the components taken separately possesses.

2.2 Dimensions

Perimeter of the car seen from above:

The car as presented on the starting grid for the event in question.

2.3 Engine

2.3.1) Cylinder capacity:

Volume V generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward movement of the piston(s).

$$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$$

where: b = bore

l = course
n = nombre de cylindres

2.3.2) Suralimentation :

Augmentation de la pression de la charge de 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 (voir 252-3.1 des Prescriptions Générales).

2.3.3) Bloc-cylindres :

Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.4) Collecteur d'admission :

Dans le cas d'une alimentation par carburateurs :

- Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du(des) carburateur(s) et allant jusqu'au plan de joint de la culasse.

Dans le cas d'une alimentation par injection et mono papillon :

- Capacité s'étendant du corps de papillon inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.

Dans le cas d'une alimentation par injection et multi-papillon :

- Capacité s'étendant des papillons inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.

Dans le cas d'un moteur diesel :

- Système fixé sur la culasse distribuant l'air depuis une entrée d'air ou un conduit unique jusqu'aux orifices de la culasse.

2.3.5) Collecteur d'échappement :

Capacité regroupant à tout moment les gaz d'au moins deux cylindres à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

2.3.6) Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.

2.3.7) Carter d'huile :

Les éléments boulonnés en dessous et au bloc-cylindres qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur.

Ces éléments ne doivent comporter aucune fixation du vilebrequin.

2.3.8) Compartiment moteur :

Volume délimité par l'enveloppe structurale la plus proche entourant le moteur.

2.3.9) Lubrification par carter sec :

Tout système utilisant une pompe pour transférer de l'huile d'une chambre ou d'un compartiment à un autre, à l'exclusion de celle utilisée uniquement pour la lubrification normale des éléments du moteur.

2.3.10) Joint statique pour parties mécaniques:

La seule fonction d'un joint est d'assurer l'étanchéité entre deux pièces minimum, immobiles l'une par rapport à l'autre.

La distance entre les faces des pièces séparées par le joint doit être inférieure ou égale à 5 mm.

2.3.11) Echangeur :

Élément mécanique permettant l'échange de calories entre deux fluides.

Pour les échangeurs particuliers, on nommera le premier fluide comme le fluide à refroidir et le deuxième comme fluide permettant ce refroidissement.

Exemple : Echangeur Huile/Eau (l'huile est refroidie par l'eau).

2.3.12) Radiateur :

C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air.

Echangeur Liquide/Air.

2.3.13) Intercooler ou Echangeur de Suralimentation :

C'est un échangeur, situé entre le compresseur et le moteur, permettant de refroidir l'air comprimé par l'intermédiaire d'un fluide.

Echangeur Air/Fluide.

2.4 Train roulant

Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement non suspendues.

2.4.1) Roue :

Le voile et la jante.

Par roue complète, on entend le voile, la jante et le pneumatique.

2.4.2) Surface de frottement des freins :

Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un

s = stroke
n = number of cylinders

2.3.2) Supercharging:

Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (see article 252-3.1 of the General Prescriptions).

2.3.3) Cylinder block:

The crankcase and the cylinders.

2.3.4) Intake manifold:

In the case of a carburettor induction system :

- Part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the cylinder head gasket face.

In the case of a single-valve injection induction system :

- Part extending from the body of the butterfly valve inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.

In the case of a multi-valve injection induction system :

- Part extending from the butterfly valves inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.

In the case of a diesel engine :

- Unit mounted to the cylinder head, which distributes the air from one inlet or a sole duct to the cylinder head ports.

2.3.5) Exhaust manifold:

Part collecting together at any time the gases from at least two cylinders from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.

2.3.6) For cars with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.

2.3.7) Sump:

The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine.

These elements must not have any mounting part of the crankshaft.

2.3.8) Engine compartment:

Volume defined by the structural envelope closest to the engine.

2.3.9) Lubrication by dry sump:

Any system using a pump to transfer oil from one chamber or compartment to another, to the exclusion of the pump used for the normal lubrication of the engine parts.

2.3.10) Static gasket for mechanical parts

The only function of a gasket is to ensure the sealing of at least two parts, fixed in relation to each other.

The distance between the faces of the parts separated by the gasket must be less than or equal to 5 mm.

2.3.11) Exchanger:

Mechanical part allowing the exchange of calories between two fluids.

For specific exchangers, the first-named fluid is the fluid to be cooled and the second-named fluid is the fluid that allows this cooling.

e.g. Oil/Water Exchanger (the oil is cooled by the water).

2.3.12) Radiator:

This is a specific exchanger allowing liquid to be cooled by air.

Liquid / Air Exchanger.

2.3.13) Intercooler or Supercharging Exchanger:

This is an exchanger, situated between the compressor and the engine, allowing the compressed air to be cooled by a fluid.

Air / Fluid Exchanger.

2.4 Running gear

The running gear includes all parts totally or partially unsuspended.

2.4.1) Wheel:

Flange and rim.

By complete wheel is meant flange, rim and tyre.

2.4.2) Friction surface of the brakes:

Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.

tour complet.

2.4.3) Suspension Mac Pherson :

Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2.4.4) Essieu de torsion :

Essieu constitué de deux bras tirés longitudinaux reliés chacun à la caisse par une articulation, et reliés rigidement entre eux par un profil transversal dont la rigidité en torsion est faible comparée à sa rigidité en flexion.

2.5 Châssis - Carrosserie

2.5.1) Châssis :

Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de la dite structure.

2.5.2) Carrosserie :

- à l'extérieur : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air.

- à l'intérieur : l'habitacle et le coffre à bagages.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosserie :

- 1) carrosserie complètement fermée ;
- 2) carrosserie complètement ouverte ;
- 3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manœuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3) Siège :

Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

Dos de siège ou dossier :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

Coussin du siège :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4) Coffre à bagages :

Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.

Ce volume est limité en longueur par les structures fixes prévues par le constructeur et/ou par la face arrière des sièges les plus en arrière dans leur position la plus reculée, et/ou, le cas échéant, inclinée à 15° vers l'arrière au maximum.

Ce volume est limité en hauteur par les structures fixes et/ou les séparations amovibles prévues par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5) Habitacle :

Volume structural intérieur dans lequel se placent le pilote et les passagers.

2.5.6) Capot-moteur :

Partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.

2.5.7) Aile :

Une aile est la partie définie selon le dessin 251-1.

Aile avant : Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1), le bord avant de la porte avant (B1/B1), et située sous le plan parallèle aux seuils de porte et tangent aux coins inférieurs de la partie visible du pare-brise (A1/A1).

Aile arrière : Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2), le bord avant de la porte arrière (B2/B2), et située sous le bord inférieur de la partie visible de la glace de la porte latérale arrière, et sous la tangente au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière et au coin inférieur arrière de la partie visible de la glace latérale de porte arrière (A2/A2).

Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 seront définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

2.5.8) Persiennes :

Assemblage de lamelles inclinées permettant de dissimuler un objet situé derrière elles tout en laissant l'air circuler à travers.

2.6 Système électrique

Phare : Toute optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de

2.4.3) Mac Pherson suspension:

Any suspension system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through single attachment point at its top end, and pivots at its bottom end either on a transversal wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transversal link located longitudinally by an anti-roll bar, or by a tie rod.

2.4.4) Twist beam axle :

Axle made of two longitudinal trailing arms, each attached to the bodysell through a joint, and rigidly attached one to the other through a transversal structure, the torsion stiffness of which is low compared to its bending stiffness.

2.5 Chassis - Bodywork

2.5.1) Chassis:

The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.

2.5.2) Bodywork:

- externally: all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream.

- internally: cockpit and boot.

Bodywork is differentiated as follows:

- 1) completely closed bodywork
- 2) completely open bodywork
- 3) convertible bodywork with the hood in either supple (drop-head) or rigid (hardtop) material.

2.5.3) Seat:

The two surfaces making up the seat cushion and seatback or backrest.

Seatback or backrest:

Surface measured from the bottom of a normally seated person's spine.

Seat cushion:

Surface measured from the bottom of the same person's spine towards the front.

2.5.4) Luggage compartment:

Any volume distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle.

These volumes are limited in length by the fixed structures provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible, reclined at a maximum angle of 15° to the rear.

These volumes are limited in height by the fixed structures and/or by the detachable partitions provided for by the manufacturer, or in the absence of these, by the horizontal plane passing through the lowest point of the windscreen.

2.5.5) Cockpit:

Structural inner volume which accommodates the driver and the passengers.

2.5.6) Bonnet:

Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.

2.5.7) Mudguard:

A mudguard will be considered to be the area defined according to drawing 251-1.

Front mudguard: The area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C1/C1), the front edge of the front door (B1/B1), and situated below the plane parallel to the door sills and tangent to the lower corners of the visible part of the windscreen (A1/A1).

Rear Mudguard: the area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C2/C2), the front edge of the rear door (B2/B2), and situated below the lower edge of the visible part of the window of the rear side door, and below the tangent to the lower corner of the visible part of the rear windscreen and to the lower rear corner of the visible part of the side window of the rear door (A2/A2).

In the case of a two-door car, B1/B1 and B2/B2 will be defined by the front and rear of the same door.

2.5.8) Louvres:

Combination of inclined slats that conceal an object situated behind them while allowing air to pass through.

2.6 Electrical system

Headlight: Any signal the focus of which creates an in-depth

profondeur dirigé vers l'avant.

2.7 Réservoir de carburant

Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.

2.8 Boîte de vitesses automatique

- Elle est composée d'un convertisseur de couple hydrodynamique, d'une boîte à trains épicycloïdaux munis d'embrayages et de freins multidisques possédant un nombre de rapports de démultiplication déterminé, et d'une commande de changement de rapport.

Le changement de rapport de démultiplication peut s'effectuer automatiquement sans désaccoupler le moteur et la boîte de vitesses donc sans interruption de la transmission du couple moteur.

- Les boîtes de vitesses à variation de démultiplication continue sont considérées comme des boîtes de vitesses automatiques avec la particularité de comporter une infinité de rapports de démultiplication.

luminous beam directed towards the front.

2.7 Fuel tank

Any container holding fuel likely to flow by any means whatsoever towards the main tank or the engine.

2.8 Automatic Gearbox

- This is made up of a hydrodynamic torque converter, a box with epicyclic gears equipped with clutches and multi-disc brakes and having a fixed number of reduction gears, and a gear change control.

The gear change can be achieved automatically without disconnecting the engine and gearbox, and thus without interrupting the engine torque transmission.

- Gearboxes with continually variable transmission are considered as automatic gearboxes with the particularity of having an infinite number of reduction ratios.

Article 252

Prescriptions Générales pour les Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B)

General Prescriptions for Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B)

ARTICLE 1 : GENERALITES

1.1 Modifications

Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le règlement spécifique du groupe dans lequel la voiture est engagée, ou les prescriptions générales ci-dessous, ou imposée par le chapitre "Équipement de Sécurité". Les composants de la voiture doivent garder leur fonction d'origine.

1.2 Application des prescriptions générales

Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications des Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A) ou Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) ne prévoient pas de prescription plus stricte.

1.3 Matériau

L'utilisation de matériau dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdite ~~pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option~~, sauf pour les bougies, les revêtements d'échappement, le turbo joint de pompe à eau, les plaquettes de frein, les revêtements des pistons d'étriers de frein, les éléments roulants des roulements (billes, aiguilles, rouleaux), les composants et capteurs électroniques, **les pièces dont le poids est inférieur à 20 g** et tout revêtement d'épaisseur inférieure ou égale à **5 10** microns.

L'utilisation de matériau métallique dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 30 GPa/g/cm³ ou dont la limite maximum à la rupture spécifique (UTS) est supérieure à 0,24 Mpa/kg/m³ pour les matériaux non ferreux et à 0,30 Mpa/kg/m³ pour les matériaux ferreux (ie 80 % de fer) est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

L'alliage de titane de type Ti-6Al-4V ASTM degré 5 (5.5< Al <6.75, C max 0.10, 3.5 <V< 4.5, 87.6<ti<.91) est autorisé, sauf pour certaines pièces ou le titane est explicitement interdit.

Aucune pièce tournante de turbocompresseur ou de tout dispositif de suralimentation équivalent ne peut être constituée de céramique ni comporter de revêtement céramique. Ces restrictions ne concernent pas les pièces homologuées sur le modèle de série.

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

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

1.5 Les filets endommagés peuvent être réparés par un nouveau filet vissé, de même diamètre intérieur (type "helicoil").

1.6 Toute voiture de groupe A, homologuée après le 01.01.99 exceptées les variantes kit, courant en rallye ne devra pas avoir une largeur supérieure à 1770 mm.

Les voitures de groupe N pourront courir dans leur intégralité.

1.7 Pièce "libre"

Le terme "libre" signifie que la pièce d'origine, ainsi que sa (ses) fonction(s), peut être supprimée ou remplacée par une pièce nouvelle, à condition que la nouvelle pièce ne possède pas de fonction supplémentaire par rapport à la pièce d'origine.

ARTICLE 2 : DIMENSIONS ET POIDS

ARTICLE 1 : GENERAL REMARKS

1.1 Modifications

All modifications are forbidden unless expressly authorised by the regulations specific to the group in which the car is entered or by the general prescriptions below or imposed under the chapter "Safety Equipment".

The components of the car must retain their original function.

1.2 Application of the general prescriptions

The general prescriptions must be observed in the event that the specifications of Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B) do not lay down a more strict prescription.

1.3 Material

The use of a material which has a specific yield modulus greater than 40 GPa/g/cm³ is forbidden ~~for the making of all the parts that are free or homologated as a Variant Option~~, with the exception of plugs, exhaust coatings, water pump turbo joints, brake pads, brake calliper piston coatings, rolling elements of bearings (balls, needles, rollers), electronic components and sensors, **parts weighing less than 20 g** and all coatings with a thickness less than or equal to **5 10** microns.

The use of a metallic material which has a specific yield modulus greater than 30 GPa/g/cm³ or of which the maximum specific UTS is greater than 0.24 Mpa/kg/m³ for non-ferrous material and 0.30 Mpa/kg/m³ for ferrous materials (i.e. 80% iron) is forbidden for the making of all the parts that are free or homologated as an Option Variant.

Ti-6Al-4V ASTM grade 5 type titanium alloy (5.5< Al <6.75, C max 0.10, 3.5 <V< 4.5, 87.6<ti<.91) is authorised, except for certain parts for which titanium is expressly forbidden.

No turning part of a turbocharger or of any equivalent supercharging system may be made from ceramic material or have a ceramic coating.

These restrictions do not concern the parts homologated with the standard vehicle.

The use of magnesium alloy sheet metal with a thickness less than 3 mm is prohibited.

1.4 It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers and the Stewards of the meeting that his automobile complies with these regulations in their entirety at all times during the event.

1.5 Damaged threads can be repaired by screwing on a new thread with the same interior diameter ("helicoil" type).

1.6 Any Group A car, homologated after 01.01.99, with the exception of kit variants, and competing in rallies must not be wider than 1770 mm.

Group N cars may compete in their integral version.

1.7 "Free" part

"Free" means that the original part, as well as its function(s), may be removed or replaced with a new part, on condition that the new part has no additional function relative to the original part.

ARTICLE 2 : DIMENSIONS AND WEIGHT

2.1 Garde au sol

Aucune partie de la voiture ne doit toucher le sol quand tous les pneumatiques situés d'un même côté sont dégonflés. Ce test sera effectué sur une surface plane dans les conditions de course (occupants à bord).

2.2 Lest

Il est permis d'ajuster le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires.

Application : Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B). Aucune sorte de lest n'est permise dans les voitures de Production (Groupe N).

Toutefois, en rallye, il sera permis de transporter outillage et pièces de rechange adaptables à la voiture dans le cockpit et/ou dans le compartiment moteur et/ou à l'intérieur du coffre à bagages uniquement, dans les conditions prévues par l'Art. 253.

ARTICLE 3 : MOTEUR

3.1 Suralimentation

En cas de suralimentation, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,7 pour les moteurs à essence et du coefficient 1,5 pour les moteurs diesel, et la voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.

La voiture sera traitée en toutes circonstances comme si sa cylindrée-moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle.

Ceci est valable notamment pour son classement par classe de cylindrée, ses dimensions intérieures, son nombre minimum de places, son poids minimum, etc.

3.2 Formule d'équivalence entre moteur à pistons alternatifs et moteur à piston(s) rotatif(s) (du type couvert par les brevets NSU-Wankel)

La cylindrée équivalente est égale au volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

3.3 Formule d'équivalence entre moteurs à pistons alternatifs et moteurs à turbine

La formule est la suivante :

$$C = \frac{S(3,10 \times T) - 7,63}{0,09625}$$

S = Section de passage - exprimée en centimètres carrés - de l'air haute pression à la sortie des aubes du stator (ou à la sortie des aubes du premier étage si le stator comporte plusieurs étages).

Cette section est la surface mesurée entre les aubes fixes du premier étage de la turbine haute pression.

Dans le cas où l'angle d'ouverture de ces aubes serait variable, on prendra leur ouverture maximale.

La section de passage est égale au produit de la hauteur (exprimée en cm) par la largeur (exprimée en cm) et par le nombre d'aubes.

T = Taux de pression relatif au compresseur du moteur à turbine.

Il est obtenu en multipliant entre elles les valeurs correspondant à chaque étage du compresseur, comme indiqué ci-après :

Compresseur axial de vitesse subsonique : 1,15 par étage

Compresseur axial de vitesse transsonique : 1,5 par étage

Compresseur radial : 4,25 par étage

Exemple d'un compresseur à un étage radial et 6 étages axiaux subsoniques :

$4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15$ ou $4,25 \times (1,15)^6$.

C = Cylindrée équivalente de moteur à pistons alternatifs, exprimée en cm³.

3.4 Tout moteur dans lequel du carburant est injecté et brûlé après une lumière d'échappement est interdit.

3.5 Equivalences entre moteurs à pistons alternatifs et moteurs de types nouveaux

La FIA se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs de type nouveau en donnant un préavis de deux ans partant du premier janvier qui suivra la décision prise.

3.6 Tuyauterie d'échappement et silencieux

Même lorsque les prescriptions particulières à un groupe autorisent le remplacement du silencieux d'origine, les voitures participant à une épreuve sur route ouverte devront toujours

2.1 Ground clearance

No part of the car must touch the ground when all the tyres on one side are deflated.

This test shall be carried out on a flat surface under race conditions (occupants on board).

2.2 Ballast

It is permitted to complete the weight of the car by one or several ballasts provided that they are strong and unitary blocks, fixed by means of tools with the possibility to fix seals, placed on the floor of the cockpit, visible and sealed by the scrutineers.

Application: Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B); no kind of ballast is authorised in Production Cars (Group N).

In rallies, however, the carrying of tools and spare parts for the car in the cockpit and/or inside the engine bay and/or inside the boot only will be allowed under the conditions laid down in article 253.

ARTICLE 3 : ENGINE

3.1 Supercharging

In case of supercharging, the nominal cylinder-capacity will be multiplied by 1.7 for petrol engines and by 1.5 for diesel engine, and the car will pass into the class corresponding to the fictive volume thus obtained.

The car will be treated in all respects as if its cylinder-capacity thus increased were its real capacity.

This shall particularly be the case for assigning the car to its cylinder-capacity class, its interior dimensions, its minimum number of places, its minimum weight, etc.

3.2 Equivalence formula between reciprocating piston and rotary engines (of the type covered by the NSU Wankel patents)

The equivalent cubic capacity is equal to the volume determined by the difference between the maximum and minimum capacities of the combustion chamber.

3.3 Equivalence formula between reciprocating piston and turbine engines

The formula is the following:

$$C = \frac{S(3.10 \times R) - 7.63}{0.09625}$$

S = High pressure nozzle area - expressed in square centimetres by which is meant the area of the airflow at the exit from the stator blades (or at the exit from the first stage if the stator has several stages).

Measurement is done by taking the area between the fixed blades of the high-pressure turbine first stage.

In cases where the first stage turbine stator blades are adjustable, they must be opened to their greatest extent.

The area of the high-pressure nozzle is thus the product of the height (expressed in cm) by the width (expressed in cm) and by the number of blades.

R = The pressure ratio is the ratio of the compressor of the turbine engine.

It is obtained by multiplying together the value for each stage of the compressor, as indicated hereafter:

Subsonic axial compressor: 1.15 per stage

Trans-sonic axial compressor: 1.5 per stage

Radial compressor: 4.25 per stage.

Thus a compressor with one radial and six axial subsonic stages will be designated to have a pressure ratio of:

$4.25 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15$ or $4.25 \times (1.15)^6$.

C = Equivalent cubic capacity for reciprocating piston engines in cm³.

3.4 All engines into which fuel is injected and burned downstream of an exhaust port are prohibited.

3.5 Equivalencies between reciprocating piston engines and new types of engines

The FIA reserves the right to make modifications on the basis of comparisons established between classic engines and new types of engines, by giving a two-year notice from the 1st January following the decision taken.

3.6 Exhaust system and silencer

Even when the specific provisions for a group allow the replacement of the original silencer, the cars competing in an open-road event shall always be equipped with an exhaust

comporter un silencieux d'échappement conforme aux règlements de police du ou des pays parcourus au cours de l'épreuve.

Pour toutes les voitures utilisées en rallye et sauf si les limites imposées par les autorités locales sont inférieures, le bruit sur route ouverte ne devra pas excéder 103 dB (A) pour une vitesse de rotation du moteur de 3500 t/mn pour les moteurs à essence et de 2500 t/mn pour les moteurs diesel.

Les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 45 cm et minimale de 10 cm par rapport au sol.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement.

En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlures.

Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire.

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

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

Echappement catalytique :

Dans le cas où un modèle de voiture serait homologué en deux versions possibles (échappement catalytique et autre), les voitures devront être conformes, soit à une version, soit à l'autre, à l'exclusion de tout mélange entre les deux versions.

Toutes les voitures équipées d'un kit (VK) doivent être munies d'un échappement catalytique homologué.

Pour tous les groupes et dans les pays où cela est obligatoire, toutes les voitures immatriculées dans ce pays doivent être munies d'un échappement catalytique d'origine ou homologué.

Le pot catalytique d'un véhicule peut être retiré s'il n'est pas obligatoire dans le pays organisateur.

3.7 Mise en marche à bord du véhicule

Démarrateur avec source d'énergie à bord, électrique ou autre, pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.

3.8 Cylindres

Pour les moteurs non chemisés, il est possible de réparer les cylindres par apport de matériau, mais non de pièces.

ARTICLE 4 : 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 engagé par le pilote à son volant.

ARTICLE 5 : SUSPENSION

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

ARTICLE 6 : ROUES

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

Mesure de largeur des roues :

La roue étant montée sur la voiture et reposant sur le sol, le véhicule étant en état de course, pilote à bord, la mesure de la largeur de roue sera effectuée en n'importe quel point de la circonférence du pneu, sauf dans la zone en contact avec le sol.

Quand des pneus multiples sont montés comme partie d'une roue complète, celle-ci doit respecter les dimensions maximales prévues pour le groupe dans lequel ils sont utilisés (voir articles 255.5.4 et 256.5).

ARTICLE 7 : CARROSSERIE

7.1 Les véhicules à carrosserie transformable devront être conformes en tous points aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie ouverte.

De plus, les voitures à toit rigide escamotable doivent rouler exclusivement avec le toit fermé et verrouillé.

7.2 Dimensions intérieures minimales

Si une modification autorisée par l'Annexe J affecte une dimension portée à la fiche d'homologation, cette dimension ne pourra être retenue comme critère d'éligibilité de cette voiture.

7.3 Habitacle

L'inversion du côté de conduite est possible, à condition que la

silencer complying with the traffic regulations of the country(ies) through which the event is run.

For all cars used in Rallies and unless the limits imposed by the local authorities are lower, the noise level on the open road must not exceed 103 dB(A) for an engine rotation speed of 3500 rpm for petrol engines and 2500 rpm for diesel engines.

The orifices of the exhaust pipes shall be placed at a maximum of 45 cm and a minimum of 10 cm from the ground.

The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 10 cm from this perimeter, and aft of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase.

Moreover, adequate protection must be provided in order to prevent heated pipes from causing burns.

The exhaust system must not be provisional.

Exhaust gas may only exit at the end of the system.

Parts of the chassis must not be used to evacuate exhaust gasses.

Catalytic exhausts:

Should two possible versions of one car model be homologated (catalytic and other exhaust), the cars must comply with one or other version, any combination of the two versions being prohibited.

All cars equipped with a kit (VK) must be fitted with a homologated catalytic exhaust.

For all groups, all cars must be fitted with an original or homologated catalytic exhaust if this is obligatory in the country in which they are registered, unless the catalytic exhaust is not obligatory in the organising country, in which case it may be removed.

3.7 Starting on board the vehicle

Starter with electric or other source of energy on board operable by the driver when seated in the seat.

3.8 Cylinders

For non-sleeved engines, it will be possible to repair the cylinders by adding material, but not parts.

ARTICLE 4 : TRANSMISSION

All cars must be fitted with a gearbox including a reverse gear which must be in working order when the car starts the event, and be able to be operated by the driver when he is normally seated.

ARTICLE 5 : SUSPENSION

Suspension parts made partially or entirely from composite materials are prohibited.

ARTICLE 6 : WHEELS

Wheels made partially or entirely from composite materials are prohibited.

Masuring wheel width:

The width is to be measured with the wheel mounted on the car, on the ground, the vehicle in race condition, driver aboard, at any point along the circumference of the tyre, except in the area in contact with the ground.

When multiple tyres are fitted as part of a complete wheel, the latter must comply with the maximum dimensions for the Group in which these tyres are used (see article 255.5.4 and article 256.5).

ARTICLE 7 : COACHWORK

7.1 Convertible vehicles must comply in all respects with the specifications applying to open cars.

In addition, cars with a rigid retractable roof must be driven exclusively with the roof closed and locked up.

7.2 Minimum inside dimensions

If a modification authorised by Appendix J affects a dimension stated on the homologation form this dimension may not be retained as an eligibility criterion for the car.

7.3 Cockpit

Inversion of the driving side is possible, on condition that the

voiture d'origine et celle modifiée soient mécaniquement équivalentes, et que les pièces utilisées soient prévues pour cette conversion par le constructeur, pour la famille considérée.

En particulier, le passage de la colonne de direction à travers la coque doit s'effectuer uniquement par le trou prévu à cet effet par le constructeur pour la famille considérée.

Pour les voitures de type Super 1600, Super 2000 Rallye et WRC, l'inversion du côté de conduite sera obtenu par un système de direction complet homologué en variante option par le constructeur.

Le trou permettant le passage de la colonne de direction à travers la coque devra être homologué avec ce système.

Il ne sera pas permis d'installer quoi que ce soit dans l'habitacle, à l'exception de : roues, outillage, pièces de rechange, équipement de sécurité, équipement de communication, lest (si celui-ci est autorisé), réservoir de fluide de lave-glace (Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) seulement). L'espace et le siège du passager d'une voiture ouverte ne doivent en aucune façon être recouverts.

Les conteneurs pour les casques et outils situés dans l'habitacle doivent être constitués de matériaux non-inflammables et ils ne devront pas, en cas d'incendie, dégager des vapeurs toxiques.

Le montage d'origine des air-bags pourra être retiré, sans modification de l'aspect de l'habitacle.

7.4 Tous les panneaux de carrosserie du véhicule doivent être à tout moment du même matériau que ceux de la voiture d'origine homologuée, et doivent être de même épaisseur de matériau que celle de la voiture d'origine homologuée (tolérance $\pm 10\%$).

7.5 Fixation et protection des phares

Il est autorisé de percer des orifices dans la carrosserie avant pour les supports de phares, en se limitant aux fixations.

En rallye, des protections antireflet souples pourront être montées sur les phares ; elles ne devront pas dépasser vers l'avant de plus de 10 cm par rapport au verre du phare.

7.6 Tout objet présentant des dangers (produits inflammables, etc.) doit être transporté en dehors de l'habitacle.

7.7 Bavettes (En Rallye uniquement)

Il est possible de monter des bavettes transversales conformes à l'article ci-dessous.

Si les bavettes transversales sont obligatoires, cette obligation doit être mentionnée dans le règlement particulier de l'épreuve.

En tout cas, les bavettes transversales sont acceptées dans les conditions suivantes :

- Elles seront en matériau souple.
- Elles doivent couvrir au moins la largeur de chaque roue, mais au moins un tiers de la largeur de la voiture (voir dessin 252-6) doit être libre derrière les roues avant et les roues arrière.
- Au moins 20 cm d'écart entre la bavette droite et la bavette gauche en avant des roues arrière.
- Le bas de ces bavettes doit être à au plus 10 cm du sol lorsque la voiture est à l'arrêt, sans personne à bord.
- Au dessus et sur toute la hauteur du pneumatique, au moins les 3/4 de la largeur du pneumatique doivent être couverts (vue de l'arrière).
- Ces bavettes ne pourront dépasser en projection verticale la carrosserie.

Des bavettes contre les projections frontales, en matériau souple, pourront être installées à l'avant du véhicule, si le règlement particulier de l'épreuve les autorise ou les impose.

Elles ne pourront dépasser la largeur hors-tout de la voiture, ni dépasser de plus de 10 cm sa longueur hors-tout originale, et au moins un tiers de la largeur de la voiture doit être libre devant les roues avant.

ARTICLE 8 : SYSTEME ELECTRIQUE

8.1 Eclairage

Un feu anti-brouillard peut être changé pour un autre feu et réciproquement, dans la mesure où le montage d'origine est le même.

8.2 Alternateur

La fixation de l'alternateur est libre.

8.3 Klaxon

En rallye seulement, le niveau de bruit émis par le klaxon doit être supérieur ou égal à 97 dB pendant au moins 3 secondes, mesuré à 7m devant le véhicule.

ARTICLE 9 : CARBURANT-COMBURANT

original car and the modified car are mechanically equivalent and that the parts used are provided by the manufacturer for such a conversion for the family concerned.

In particular, the steering column must pass through the bodyshell only via the hole made for that purpose by the manufacturer for the family concerned.

For Super 1600, Super 2000 and WRC cars, the inversion of the driving side will be obtained by a complete steering system homologated in option variant by the manufacturer.

The hole allowing the passage of the steering column through the bodyshell must be homologated with this system.

Only the following accessories may be installed in the cockpit: spare wheels, tools, spare parts, safety equipment, communication equipment, ballast (if permitted), windscreen washer water container (Touring Cars (Group A) and Grand Touring Cars (Group B) only).

The passenger area and seat of an open car must in no way be covered.

Containers for helmets and tools situated in the cockpit must be made of non-inflammable material and they must not, in case of fire, give off toxic vapours.

The original fitting of the air bags may be removed, without modifying the appearance of the bodywork.

7.4 All body panels of the vehicle must be at all times of the same material as those of the original homologated car and must be of the same material thickness as that of the original homologated car (tolerance $\pm 10\%$).

7.5 Headlamp mounting and protection

The boring of holes in the front bodywork for light brackets is authorised, limited solely to mountings.

In rallies, non-reflecting protectors made from flexible material may be mounted on the headlamps ; they must not protrude forwards beyond the headlamp glass by more than 10 cm.

7.6 Any object of a dangerous nature (inflammable products, etc.) must be carried outside the cockpit.

7.7 Mud flaps (in Rallies only)

It is possible to fit transversal mud flaps in conformity with the article below.

If transversal mud flaps are mandatory, this requirement must be mentioned in the supplementary regulations of the event.

In any case, transversal mud flaps are accepted under the following conditions:

- They must be made from flexible material.
- They must cover at least the width of each wheel, but at least one third of the width of the car (see drawing 252-6) must be free behind the front wheels and the rear wheels.
- There must be a gap of at least 20 cm between the right and left mud flaps in front of the rear wheels.
- The bottom of these mud flaps must be no more than 10 cm from the ground when the car is stopped, with nobody on board.
- Above and over the entire height of the tyre, at least 3/4 of the width of the tyre must be covered (seen from behind).

- In vertical projection, these mud flaps must not protrude beyond the bodywork.

Mud flaps to prevent splashing towards the front, made from flexible material, may be installed at the front of the vehicle, if the supplementary regulations of the event authorise them or impose them.

They must not protrude beyond the overall width of the vehicle, or beyond the original overall length by more than 10 cm, and at least one third of the width of the car must be free in front of the front wheels.

ARTICLE 8 : ELECTRICAL SYSTEM

8.1 Lighting

A fog light may be changed for another light, and vice versa, provided that the original mounting remains the same.

8.2 Alternator

The mounting of the alternator is free.

8.3 Horn

In rallies only, the noise level produced by the horn must be greater than or equal to 97 dB during at least 3 seconds, measured 7m in front of the vehicle.

ARTICLE 9 : FUEL - COMBUSTIVE

9.1 Le carburant doit être de l'essence commerciale provenant d'une pompe de station-service, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle. Le carburant doit répondre aux spécifications suivantes :

- 102,0 RON et 90,0 MON maximum, 95,0 RON et 85,0 MON minimum pour le carburant sans plomb.

- 100,0 RON et 92,0 MON maximum, 97,0 RON et 86,0 MON minimum pour le carburant plombé.

Les mesures seront faites selon les standards ASTM D 2699-86 et D 2700-86.

- Masse volumique entre 720 et 785 kg/m³ à 15°C (mesurée selon ASTM D 4052).

- 2,8 % (ou 3,7 % si la teneur en plomb est inférieure à 0,013 g/l) d'oxygène et 0,5 % d'azote en poids comme pourcentages maxima, le reste de carburant étant constitué exclusivement d'hydrocarbures et ne contenant aucun additif pouvant augmenter la puissance.

La mesure de l'azote sera effectuée selon la norme ASTM D 3228 et celle de l'oxygène par analyse élémentaire avec une tolérance de 0,2 %.

- Quantité maximale de peroxydes et composés nitroxydés : 100 ppm (ASTM D 3703 ou en cas d'impossibilité UOP 33-82).

- Quantité maximale de plomb : 0,40 g/l ou norme du pays de l'épreuve si elle est inférieure (ASTM D 3341 ou D 3237).

- Quantité maximale de benzène : 5 % en volume (ASTM D 3606).

- Tension de vapeur Reid maximale : 900 hPa (ASTM D 323).

- Quantité totale vaporisée à 70°C : de 10 % à 47 % (ASTM D 86).

- Quantité totale vaporisée à 100°C : de 30 % à 70 % (ASTM D 86).

- Quantité totale vaporisée à 180°C : 85 % minimum (ASTM D 86).

- Fin d'ébullition maximale : 225°C (ASTM D 86).

- Résidu de distillation maximum : 2 % en volume (ASTM D 86).

L'acceptation ou le rejet du carburant sera effectué selon ASTM D3244 avec une certitude de 95 %.

Pour les véhicules avec pot catalytique, le carburant plombé est interdit.

Si le carburant disponible localement pour l'épreuve n'est pas d'une qualité suffisante pour utilisation par les concurrents, une dérogation devra être demandée à la FIA par l'ASN du pays organisateur, pour permettre l'utilisation d'un carburant ne répondant pas aux caractéristiques définies ci-dessus.

9.2 Diesel

Pour les moteurs Diesel, le carburant devra être du gazole correspondant aux spécifications suivantes :

- Taux d'hydrocarbures, % en poids 90,0 min

- Masse volumique, kg/m³ 860 max.

- Indice de cétane (ASTM D 613) 55 max.

- Indice de cétane calculé 55 max.

(ASTM D 976-80)

- Teneur en soufre 50 mg/kg max.

(pr-EN-ISO/DIS 14596), selon directive 98/70/CE

9.3 Comburant

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

9.4 Procédure de ravitaillement

Accoupleur standardisé :

- Dans le cas d'un système centralisé fourni par les circuits ou d'un système fourni par les concurrents, le tuyau de remplissage devra être muni d'un accoupleur étanche s'adaptant sur l'orifice standardisé monté sur la voiture (selon le dessin 252-5, le diamètre intérieur D devant être au maximum de 50 mm).

- Toutes les voitures doivent être munies d'un orifice de remplissage conforme à ce croquis.

Cet orifice de remplissage étanche obéit au principe de l'homme mort et ne doit donc incorporer aucun dispositif de retenue en position ouverte (billes, crabots, etc.).

- La (ou les) mise(s) à l'air libre doit (doivent) être équipée(s) de clapets anti-retour et de soupapes de fermetures conçues selon le même principe que les orifices de remplissage standards, et d'un diamètre identique.

Lors d'un ravitaillement, les sorties des mises à l'air libre doivent être raccordées à l'aide d'un accoupleur approprié, soit au réservoir d'approvisionnement principal, soit à un récipient transparent portable d'une capacité minimale de 20 litres, muni d'un système de fermeture le rendant totalement étanche.

Les bidons de dégazage doivent être vides au début de l'opération de ravitaillement.

Dans les cas où les circuits ne pourraient mettre un système

9.1 The fuel must be commercial petrol which comes from a service station pump, without any additive other than that of a lubricant on current sale. The fuel must comply with the following specifications:

- 102.0 RON and 90.0 MON maximum, 95.0 RON and 85.0 MON minimum for unleaded fuel.

- 100.0 RON and 92.0 MON maximum, 97.0 RON and 86.0 MON minimum for leaded fuel.

The measurements will be made according to the standards ASTM D 2699-86 and D 2700-86.

- Specific gravity between 720 and 785 kg/m³ at 15°C (measured according to ASTM D 4052).

- A maximum of 2.8 % oxygen (or 3.7 % if the lead content is less than 0.013 g/l) and 0.5 % nitrogen by weight, the remainder of the fuel consisting exclusively of hydrocarbons and not containing any power-boosting additives.

The measuring of the nitrogen content will be carried out according to the standard ASTM D 3228 and that of the oxygen content by elemental analysis with a tolerance of 0.2 %.

- Maximum content of peroxides and nitrooxide compounds: 100 ppm (ASTM D 3703 or in the case of impossibility UOP 33-82).

- Maximum lead content: 0.40 g/l or the standard of the country of the event if it is lower (ASTM D 3341 or D 3237).

- Maximum benzene content: 5 % in volume (ASTM D 3606).

- Maximum Reid vapour pressure: 900 hPa (ASTM D 323).

- Distillation at 70°C: 10 % to 47 % (ASTM D 86).

- Distillation at 100°C: 30 % to 70 % (ASTM D 86).

- Distillation at 180° C: 85 % minimum (ASTM D 86).

- Maximum final boiling point: 225°C (ASTM D 86).

- Maximum residue: 2 % volume (ASTM D 86).

The fuel being accepted or rejected according to the standard ASTM D 3244 with a confidence limit of 95 %.

For vehicles with a catalytic converter, leaded petrol is forbidden.

If the fuel available locally for the event is not of a sufficient quality for use by competitors, the ASN of the organising country must ask the FIA for a waiver in order to enable the use of fuel not corresponding to the characteristics defined above.

9.2 Diesel

For Diesel engines, the fuel must be gas oil corresponding to the following specifications:

- Hydrocarbon level, % by weight 90.0 min.

- Specific gravity, kg/m³ 860 max.

- Cetane number (ASTM D 613) 55 max.

- Calculated cetane number 55 max.

(ASTM D 976-80)

- Sulphur content 50 mg/kg max.

(pr-EN-ISO/DIS 14596), according to directive 98/70/CE

9.3 Oxydant

Only air may be mixed with the fuel as an oxidant.

9.4 Refuelling procedure

Standardised coupling :

- In case of a centralised system provided by the circuit or a system provided by the competitors, the refuelling hose shall be provided with a leak-proof coupling to fit the standardised filler mounted on the car (in accordance with drawing 252-5; the interior diameter D must not exceed 50 mm).

- All cars must be provided with a fuel filler complying with this diagram.

This leak-proof fitting must comply with the dead man principle and must not therefore incorporate any retaining device when in an open position (spring-loaded, bayonet, etc.).

- The air vent(s) must be equipped with non return and closing valves having the same closing system as that of the standard filler and having the same diameter.

During refuelling the outlets of the air-vents must be connected with the appropriate coupling either to the main supply-tank or to a transparent portable container with a minimum capacity of 20 litres provided with a closing system rendering it completely leak-proof.

The venting catch tanks must be empty at the beginning of the refuelling operation.

In the cases where the circuits are unable to provide the entrants

centralisé à disposition des concurrents, ceux-ci ravitailleraient selon la procédure ci-dessus.

En aucun cas, le niveau de la réserve de carburant qu'ils utiliseront ne pourra se situer à plus de 3 mètres au-dessus du niveau de la piste à l'endroit du ravitaillement, et ce pendant toute la durée de l'épreuve.

Les bidons de dégazage doivent être conformes à l'un des dessins 252-1 ou 252-2.

La réserve de carburant, ainsi que toutes les parties métalliques du système de ravitaillement à partir de l'accouplement au-dessus du débitmètre jusqu'au réservoir et son support doivent être connectés électriquement à la terre.

Il est conseillé d'appliquer ce qui suit :

1. Chaque stand serait équipé de deux mises à la terre de type aviation.
2. Le système de ravitaillement (incluant la tour, le réservoir, le tuyau, l'embout, les soupapes et le bidon de dégazage) devrait être connecté à l'une de ces terres pendant toute la durée de l'épreuve.
3. La voiture devrait être connectée, au moins momentanément, à l'autre terre aussitôt qu'elle s'arrête au stand.
4. Aucune connexion avec un tuyau d'essence (remplissage ou dégazage) avant que les conditions 2 et 3 aient été remplies.
5. Tout le personnel de stand chargé du carburant devrait porter des vêtements anti-statiques de protection.

Le réservoir de ravitaillement peut être :

- une outre en caoutchouc de type FT3 1999, FT3.5 ou FT5 provenant d'un constructeur agréé, ou
- un réservoir répondant à l'un des dessins 252-3 ou 252-4.

Application : Pour les Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B), se référer aux prescriptions générales des Championnats FIA.

9.5 Ventilation de réservoirs

Il est autorisé d'équiper un réservoir d'une ventilation sortant par le toit de la voiture.

9.6 Installation de réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5

Le réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5 peut être placé soit à l'emplacement d'origine du réservoir, soit dans le coffre à bagages.

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

L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage, ainsi que du 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 du cockpit par une protection étanche.

ARTICLE 10 : FREINS

Les disques de freins en carbone sont interdits.

ARTICLE 11 : STOCKAGE D'ENERGIE

La quantité totale d'énergie récupérable stockée à bord de la voiture ne doit pas dépasser 200kJ ; cette énergie pourra être réutilisée sans dépasser 10kJ à raison de 1kW maximum.

with a centralised system, they will have to refuel according to the above procedure.

The level of the reserve tank may in no case be more than 3 metres above the level of the track where the refuelling is effected.

This applies to the whole duration of the event.

The overflow bottles must conform to one of the drawings 252-1 or 252-2.

The reserve tank and all metal parts of the refuelling system from the coupling over the flow meter up to the tank and its rack must be connected electrically to the earth.

The application of the following is recommended:

1. Each pit should be equipped with two aircraft type grounding connections.
2. The refuelling system (including tower, tank, hose, nozzle, valves and vent bottle) should be connected to one of the above grounding connections for the entire duration of the race.
3. The car should be connected, at least momentarily, to the other grounding connection as soon as it stops in the pit.
4. No fuel hose connection (fill or vent) unless and until conditions 2 and 3 have been fulfilled.
5. All fuel-handling pit crew members should wear non-static protective clothing.

The refuelling tank may be one of the following:

- models made of rubber, of the type FT3 1999, FT3.5 or FT5, built by an approved manufacturer, or
- tanks conforming to one of the drawings 252-3 or 252-4.

Application: For Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B), refer to the general prescriptions of the FIA Championships.

9.5 Tank ventilation

It is authorised to equip a tank with ventilation exiting through the car roof.

9.6 Installation of the FT3 1999, FT3.5 or FT5 tank

The FT3 1999, FT3.5 or FT5 tank may be placed either in the original location of the tank or in the luggage compartment.

There must be an orifice to evacuate any fuel which may have spread into the tank compartment.

The position and the dimension of the filler hole as well as that of the cap may be changed as long as the new installation does not protrude beyond the bodywork and guarantees that no fuel shall leak into one of the interior compartments of the car.

If the filler hole is situated inside the car, it must be separated from the cockpit by a liquid-tight protection.

ARTICLE 10 : BRAKES

Carbon brake discs are forbidden.

ARTICLE 11 : ENERGY STORAGE

The total quantity of recuperated energy stocked in the car must not exceed 200 kJ; this energy may be re-used without exceeding 10 kJ by means of 1kW maximum.

Article 253

Equipements de Sécurité / Safety Equipment (Groupes N, A, B, SP / Groups N, A, B, SP)

ARTICLE 1 :

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

ARTICLE 2 :

Si un dispositif est facultatif, il doit être monté de façon conforme aux règlements.

ARTICLE 3 : CANALISATIONS ET POMPES**3.1 Protection**

Une protection des tuyauteries d'essence, d'huile et des canalisations du système de freinage devra être prévue à l'extérieur contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris mécanique, etc.), et à l'intérieur contre tout risque d'incendie et de détérioration.

Application : Facultatif pour le Groupe N si le montage est conservé.

Obligatoire pour tous les Groupes si le montage de série n'est pas conservé ou si les canalisations passent à l'intérieur du véhicule et que les garnitures qui les protègent ont été retirées.

Dans le cas des canalisations d'essence, les parties métalliques qui seraient isolées de la coque de la voiture par des pièces/parties non conductrices, doivent lui être électriquement reliées.

3.2 Spécifications et installation

Application obligatoire si le montage de série n'est pas conservé.

Les canalisations d'eau de refroidissement ou d'huile de lubrification doivent être extérieures à l'habitacle.

Les montages des canalisations de carburant, d'huile de lubrification et de celles contenant du fluide hydraulique sous pression doivent être fabriqués conformément aux spécifications ci-dessous :

- si elles sont flexibles, ces canalisations doivent avoir des raccords vissés ou auto-obturants et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme (n'entretient pas la combustion) ;

- pression d'éclatement minimum mesurée à une température opératoire minimum de :

- Canalisations de carburant :
70 bar (1000 psi) 135°C (250°F).

- Canalisations d'huile de lubrification :

- 70 bar (1000 psi) 232°C (450°F).

- Canalisations contenant du fluide hydraulique sous pression :
280 bar (4000 psi) 232°C (450°F).

Si la pression de fonctionnement d'un système hydraulique est supérieure à 140 bar (2000 psi), la pression d'éclatement doit lui être au moins deux fois supérieure.

Les canalisations de carburant et de fluide hydraulique pourront passer par l'habitacle, mais sans présenter de raccords ou connexions sauf sur les parties avant et arrière selon les dessins 253-1 et 253-2, et sauf sur le circuit de freinage et le circuit de liquide d'embrayage.

3.3 Coupure automatique de carburant**Recommandé pour tous les groupes :**

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

Obligatoire :

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

Application : ~~Recommandé pour tous les groupes.~~

ARTICLE 1 :

A car, the construction of which is deemed to be dangerous, may be excluded by the Stewards of the meeting.

ARTICLE 2 :

If a device is optional, it must be fitted in a way that complies with regulations.

ARTICLE 3 : LINES AND PUMPS**3.1 Protection**

Fuel, oil and brake lines must be protected externally against any risk of deterioration (stones, corrosion, mechanical breakage, etc.) and internally against all risks of fire and deterioration.

Application: Optional for Group N if the series production fitting is retained.

Obligatory for all the Groups if the series production fitting is not retained or if the lines pass inside the vehicle and their protective covering has been removed.

In the case of fuel lines, the metal parts which are isolated from the shell of the car by non-conducting parts must be connected to it electrically.

3.2 Specifications and installation

Obligatory application if the series fitting is not retained.

Lines containing cooling water or lubricating oil must be outside the cockpit.

The fittings of fuel lines, lubricating oil lines and of those containing hydraulic fluid under pressure must be manufactured according to the specifications below:

- when flexible, these lines must have threaded or self-sealing connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (will not sustain combustion) ;

- minimum burst pressure measured at a minimum operating temperature of:

- Fuel lines:

- 70 bar (1000 psi) 135°C (250°F).

- Lubricating oil lines :

- 70 bar (1000 psi) 232°C (450°F).

- Lines containing hydraulic fluid under pressure:

- 280 bar (4000 psi) 232°C (450°F).

If the operating pressure of the hydraulic system is greater than 140 bar (2000 psi), the burst pressure must be at least double the operating pressure.

Lines containing fuel or hydraulic fluid may pass through the cockpit, but without any connectors inside except on the front and rear bulkheads according to drawings 253-1 and 253-2, and on the braking circuit and the clutch fluid circuit.

3.3 Automatic fuel cut-off**Recommended for all groups:**

All fuel feed pipes going to the engine must be provided with automatic cut-off valves located directly on the fuel tank which automatically close all the fuel lines under pressure if one of these lines in the fuel system is fractured or leaks.

Compulsory:

All the fuel pumps must only operate when the engine is running, except during the starting process.

Application: ~~Recommended for all the groups.~~

3.4 Mise à l'air libre du réservoir de carburant

Le tuyau de mise à l'air du réservoir de carburant jusqu'aux soupapes décrites ci-dessous doit avoir les mêmes spécifications que celles des canalisations de carburant (article 3.2) et doit être équipé d'un système comportant les éléments suivants :

- Soupape anti-tonneau activée par gravité
- Soupape de mise à l'air libre à flotteur
- Soupape de surpression tarée à une pression maximale de 200 mbar, fonctionnant quand la soupape à flotteur est fermée.

ARTICLE 4 : SECURITE DE FREINAGE

Double circuit commandé par la même pédale : 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.

Application : Si ce système est monté en série, aucune modification n'est nécessaire.

ARTICLE 5 : FIXATIONS SUPPLEMENTAIRES

Au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être installées pour chacun des capots.

Les verrouillages d'origine seront rendus inopérants ou supprimés.

Les objets importants transportés à bord du véhicule (tels que roue de secours, trousse à outils, etc.) doivent être solidement fixés.

Application : Facultatif pour le Groupe N, obligatoire pour les autres Groupes.

ARTICLE 6 : CEINTURES DE SECURITE

6.1 Harnais

Port de deux sangles d'épaules et d'une sangle abdominale ; points de fixation à la coque : deux pour la sangle abdominale, deux ou bien un symétrique par rapport au siège pour les sangles d'épaule.

Ces harnais doivent être homologués par la FIA et répondre aux normes FIA 8853/98 ou 8854/98.

De plus les harnais utilisés pour des courses sur circuit doivent être équipés d'un système d'ouverture par boucle tournante.

Par contre, il est recommandé que, pour les compétitions comprenant des parcours sur route ouverte, ces systèmes d'ouverture se fassent par bouton poussoir.

Les ASN pourront homologuer des points d'attache situés sur la cage lors de l'homologation de cette cage (voir art. 253.8.4), à condition qu'ils soient testés.

6.2 Installation

Il est interdit de fixer les ceintures 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 localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le dessin n° 253-42.

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 maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent.

Si possible, le point d'ancrage monté d'origine par le constructeur de la voiture sur le montant C devra être utilisé.

Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne devront pas être utilisés, sauf si le siège satisfait aux exigences du standard FIA.

Dans ce cas, les sangles d'épaules des harnais 4 points peuvent être installées sur les points d'ancrage des sangles abdominales des sièges arrière montés d'origine par le constructeur de la voiture.

Pour un harnais 4 points, les sangles d'épaules seront montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant.

Un harnais de sécurité ne doit pas être installé sur un siège sans appui-tête ou un dossier avec appui-tête intégré (sans orifice entre dossier et appui-tête).

3.4 Fuel cell ventilation

The ventilation line of the fuel cell as far as the valves described below must have the same specifications as those of the fuel lines (article 3.2) and must be fitted with a system complying with the following conditions :

- Gravity activated roll-over valve
- Float chamber ventilation valve
- Blow-off valve with a maximum over pressure of 200 mbar, working when the float chamber ventilation valve is closed.

ARTICLE 4 : BRAKING SAFETY SYSTEM

Double circuit operated by the same pedal: the pedal shall normally control all the wheels ; in case of a leakage at any point of the brake system pipes or of any kind of failure in the brake transmission system, the pedal shall still control at least two wheels.

Application: If this system is fitted in series production, no modifications are necessary.

ARTICLE 5 : ADDITIONAL FASTENERS

At least two additional safety fasteners must be fitted for each of the bonnet and boot lids.

The original locking mechanisms will be rendered inoperative or removed.

Large objects carried on board the vehicle (such as the spare wheel, tool-kit, etc.) must be firmly fixed.

Application: Optional for Group N, obligatory for the other Groups.

ARTICLE 6 : SAFETY BELTS

6.1 Belts

Wearing of two shoulder straps and one lap strap ; anchorage points on the shell: two for the lap strap, two or possibly one symmetrical about the seat for the shoulder straps.

These belts must be homologated by the FIA and comply with FIA standard n°8853/98 or 8854/98.

Furthermore, the belts used in circuit competitions must be equipped with turnbuckle release systems.

On the other hand, it is recommended that for competitions which include public road sections, the belts be equipped with push button release systems.

The ASNs may homologate mounting points on the rollcage when this cage is being homologated (see art 253.8.4), on condition that they are tested.

6.2 Installation

It is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.

- A safety harness may be installed on the anchorage points of the series car.

The recommended geometrical locations of the anchorage points are shown in drawing n° 253-42.

In the downwards direction, the shoulder straps must be directed towards the rear and must be installed in such a way that they do not make an angle of more than 45° to the horizontal from the upper rim of the backrest, although it is recommended that this angle should not exceed 10°.

The maximum angles in relation to the centre-line of the seat are 20° divergent or convergent.

If possible, the anchorage point originally mounted by the car manufacturer on the C-pillar should be used.

Anchorage points creating a higher angle to the horizontal must not be used unless the seat meets the requirements of the FIA standard.

In that case, the shoulder straps of 4-point safety harnesses may be installed on the rear seat lap strap anchorage points originally mounted by the car manufacturer.

For a 4-point harness, the shoulder straps must be installed crosswise symmetrically about the centre-line of the front seat.

A safety harness must not be installed on a seat having no head restraint or having a backrest with integrated head restraint (no opening between backrest and head restraint).

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.

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.

Pour ce faire, le siège de série pourra être percé. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives.

- 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 seront installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules.

Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti-rapprochement par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrages supérieurs des ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé aux jambes de force arrière de l'arceau.

Dans ce cas l'utilisation d'un renfort transversal est soumise aux conditions suivantes :

- Le renfort transversal sera un tube d'au moins 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm².

- La hauteur de ce renfort doit être telle que les sangles d'épaules soient, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.

- La fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir dessins 253-17C et 253-53 pour les dimensions).

Ces inserts seront disposés dans le renfort et les sangles y seront fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF.

- Chaque point d'ancrage devra pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambes.

Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles, la charge considérée sera égale à la somme des deux charges requises.

- Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur.

- Principes de fixation sur le châssis/monocoque :

1) Système de fixation général : voir dessin 253-43.

2) Système de fixation pour les sangles d'épaules : voir dessin 253-44.

3) Système de fixation de sangle d'entrejambe : voir dessin 253-45.

6.3 Utilisation

Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant.

L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues.

Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques.

Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées.

Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement doit être remplacé.

ARTICLE 7 : EXTINCTEURS - SYSTEMES D'EXTINCTION

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

7.1

En rallye :

Les articles 7.2 et 7.3 s'appliquent.

En circuit, slalom, course de côte :

Extincteurs à main obligatoires.

Il est permis, en remplacement d'un des extincteurs à main, de monter un système extincteur automatique conforme aux spécifications de l'article 259-14.1.

7.2 Systèmes installés

7.2.1) Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction figurant dans la liste technique n°16 : "Systèmes d'extinction homologués par la FIA".

The lap and crotch straps should pass not over the sides of the seat but through the seat, in order to wrap and hold the pelvic region over the greatest possible surface.

The lap straps must fit tightly in the bend between the pelvic crest and the upper thigh. Under no conditions must they be worn over the region of the abdomen.

Holes may be made in the series seat. Care must be taken that the straps cannot be damaged through chafing against sharp edges.

- If installation on the series anchorage points is impossible for the shoulder and/or crotch straps, new anchorage points must be installed on the shell or the chassis, as near as possible to the centre-line of the rear wheels for the shoulder straps.

The shoulder straps may also be fixed to the safety rollcage or to a reinforcement bar by means of a loop, and may also be fixed to the top anchorage points of the rear belts, or be fixed or leaning on a transversal reinforcement welded to the backstays of the rollbar.

In this case, the use of a transversal reinforcement is subject to the following conditions:

- The transversal reinforcement shall be a tube measuring at least 38 mm x 2.5 mm or 40 mm x 2 mm, made from cold drawn seamless carbon steel, with a minimum yield strength of 350 N/mm².

- The height of this reinforcement must be such that the shoulder straps, towards the rear, are directed downward with an angle of between 10° and 45° to the horizontal from the rim of the backrest, an angle of 10° being recommended.

- The straps may be attached by looping or by screws, but in the latter case an insert must be welded for each mounting point (see drawings 253-17C and 253-53 for the dimensions).

These inserts will be positioned in the reinforcement tube and the straps will be attached to them using bolts of M12 8.8 or 7/16UNF specification.

- Each anchorage point must be able to withstand a load of 1470 daN, or 720 daN for the crotch straps.

In the case of one anchorage point for two straps, the load considered will be equal to the sum of the required loads.

- For each new anchorage point created, a steel reinforcement plate with a surface area of at least 40 cm² and a thickness of at least 3 mm must be used.

- Principles of mounting to the chassis / monocoque:

1) General mounting system: see drawing 253-43.

2) Shoulder strap mounting: see drawing 253-44.

3) Crotch strap mounting: see drawing 253-45.

6.3 Use

A safety harness must be used in its homologation configuration without any modifications or removal of parts, and in conformity with the manufacturer's instructions.

The effectiveness and longevity of safety belts are directly related to the manner in which they are installed, used and maintained.

The belts must be replaced after every severe collision, and whenever the webbing is cut, frayed or weakened due to the actions of chemicals or sunlight.

They must also be replaced if metal parts or buckles are bent, deformed or rusted.

Any harness which does not function perfectly must be replaced.

ARTICLE 7 : EXTINGUISHERS – EXTINGUISHING SYSTEMS

The use of the following products is prohibited: BCF, NAF.

7.1

In rallies :

Articles 7.2 and 7.3 apply.

In circuit events, slaloms, hillclimbs :

Hand-operated extinguishers are compulsory.

In place of one of the extinguishers mentioned above, it is permitted to fit an automatic extinguisher system which conforms to the specifications of article 259.14.1.

7.2 Systems mounted

7.2.1) All cars must be equipped with an extinguishing system from technical list n°16 : "Extinguisher systems homologated by the FIA".

7.2.2) Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate et doit être située dans l'habitacle. Dans tous les cas ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. Tout le système d'extinction doit résister au feu. Les canalisations en plastique sont interdites et les canalisations en métal obligatoires.

7.2.3) Le pilote assis normalement, ses ceintures de sécurité étant attachées et le volant en place, doit pouvoir déclencher tous les extincteurs manuellement.

Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur doit être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit. Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 10 cm.

Pour les voitures de type WRC, l'activation de l'extincteur à l'intérieur ou à l'extérieur doit obligatoirement entraîner la coupure du moteur et de la batterie.

7.2.4) Le système doit fonctionner dans toutes les positions.

7.2.5) Les ajutages des extincteurs doivent être adaptés à l'agent extincteur et doivent être installés de façon à ne pas être pointés directement dans la direction de la tête des occupants.

7.3 Extincteurs manuels

7.3.1) Chaque voiture doit être équipée d'un ou de deux extincteurs.

7.3.2) Agents extincteurs autorisés : AFFF, FX G-TEC, Viro3, poudre ou tout autre agent homologué par la FIA.

7.3.3) Quantité minimale d'agent extincteur :

AFFF :	2,4 litres
FX G-TEC:	2.0 kg
Viro3	2,0 kg
Poudre :	2,0 kg

7.3.4) Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :

AFFF : conformément aux instructions du fabricant

FX G-TEC et Viro3 : conformément aux instructions du fabricant

Poudre : 8 bar minimum, 13,5 bar maximum

De plus, dans le cas de l'AFFF, les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.

7.3.5) 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 de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification.

7.3.6) Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g

De plus seules les fermetures métalliques à dégagement rapide, et avec des sangles métalliques, seront acceptées.

7.3.7) Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote.

ARTICLE 8 : STRUCTURES ANTI-TONNEAU

8.1 Définitions

8.1.1) Armature de sécurité :

Armature structurale conçue afin d'éviter une déformation importante de la coque en cas d'accrochage ou de tonneau.

8.1.2) Arceau de sécurité :

Cadre ou couple structural et pieds d'ancrage.

8.1.3) Cage de sécurité :

Armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant (ou de deux arceaux latéraux ou d'un arceau principal et de deux demi-arceaux latéraux), d'entretoises, d'une diagonale, de jambes de force arrière et de pieds d'ancrage (voir dessins 253-3 et 253-4 pour exemples).

8.1.4) Arceau principal :

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical situé en travers du véhicule immédiatement derrière les sièges avant.

8.1.5) Arceau avant :

Identique à l'arceau principal, mais dont la forme épouse les montants du pare-brise et le bord supérieur du pare-brise.

7.2.2) All extinguishers must be adequately protected and must be situated within the cockpit.

In all cases their mountings must be able to withstand a deceleration of 25 g.

All extinguishing equipment must withstand fire.

Plastic pipes are prohibited and metal pipes are obligatory.

7.2.3) The driver must be able to trigger all extinguishers manually when seated normally with his safety belts fastened and the steering wheel in place.

Furthermore, a means of triggering from the outside must be combined with the circuit-breaker switch, or situated close to it. It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 10 cm diameter with a red edge.

For WRC type cars, the triggering of an external or internal extinguisher must compulsorily bring about engine and battery cut-off.

7.2.4) The system must work in all positions.

7.2.5) Extinguisher nozzles must be suitable for the extinguishant and be installed in such a way that they are not directly pointed at the occupants' heads.

7.3 Manual extinguishers

7.3.1) All cars must be fitted with one or two fire extinguishers.

7.3.2) Permitted extinguishants: AFFF, FX G-TEC, Viro3, powder or any other extinguishant homologated by the FIA.

7.3.3) Minimum quantity of extinguishant:

AFFF:	2.4 litres
FX G-TEC:	2.0 kg
Viro3:	2.0 kg
Powder:	2.0 kg

7.3.4) All extinguishers must be pressurised according to the contents:

AFFF: in accordance with the manufacturer's instructions

FX G-TEC and Viro3: in accordance with the manufacturer's instructions

Powder: 8 bar minimum, 13.5 bar maximum

Furthermore, each extinguisher when filled with AFFF must be equipped with a means of checking the pressure of the contents.

7.3.5) The following information must be visible on each extinguisher:

- capacity
- type of extinguishant
- weight or volume of the extinguishant
- date the extinguisher must be checked, which must be no more than two years after either the date of filling or the date of the last check.

7.3.6) All extinguishers must be adequately protected. Their mountings must be able to withstand a deceleration of 25 g.

Furthermore, only quick-release metal fastenings, with metal straps, will be accepted.

7.3.7) The extinguishers must be easily accessible for the driver and the co-driver.

ARTICLE 8 : ROLLOVER STRUCTURES

8.1 Definitions

8.1.1) Safety cage:

A structural framework designed to prevent serious bodysell deformation in the case of a collision or of a car turning over.

8.1.2) Rollbar:

Structural frame or hoop and mounting points.

8.1.3) Rollcage:

Structural framework made up of a main rollbar and a front rollbar (or of two lateral rollbars, or of a main rollbar and two lateral half-rollbars), their connecting members, one diagonal member, backstays and mounting points. (For example, see drawings 253-3 and 253-4).

8.1.4) Main rollbar:

Structure consisting of a near-vertical frame or hoop located across the vehicle just behind the front seats.

8.1.5) Front rollbar:

Similar to main rollbar but its shape follows the windscreen pillars and top screen edge.

8.1.6) Arceau latéral :

Structure constituée d'un cadre ou d'un couple sensiblement vertical situé le long de la partie droite ou gauche du véhicule. Les montants arrière d'un arceau latéral doivent se trouver immédiatement derrière les sièges avant.

Les montants avant doivent se trouver le long des montants du pare-brise et des montants de porte, de telle sorte que cela ne gêne pas l'entrée ou la sortie du pilote et du co-pilote.

Un demi-arceau latéral est un arceau latéral connecté à un arceau principal qui en constitue le montant arrière (dessin 253-4).

8.1.7) Entretoise longitudinale :

Tube longitudinal ne faisant pas partie de l'arceau principal, ni des arceaux avant ou latéraux et les reliant, ainsi que les jambes de force arrière.

8.1.8) Entretoise diagonale :

Tube transversal reliant l'un des coins supérieurs de l'arceau principal ou l'extrémité supérieure d'une jambe de force arrière au pied d'ancrage inférieur opposé de l'arceau ou de la jambe de force arrière.

8.1.9) Renfort d'armature :

Entretoise de renforcement fixée à la cage de sécurité afin d'en améliorer l'efficacité structurale.

8.1.10) Plaque de renfort :

Plaque métallique fixée 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.

8.1.11) Pied d'ancrage :

Plaque soudée à un tube d'arceau permettant son boulonnage ou sa soudure sur la coque ou sur la structure du châssis, généralement sur une plaque de renfort.

8.1.12) Entretoises amovibles :

Entretoise structurale d'une armature de sécurité devant pouvoir être enlevée.

8.2 Spécifications**8.2.1) Remarques générales :**

8.2.1.1 Les armatures de sécurité doivent être conçues et réalisées de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la coque de se déformer, ce qui réduit considérablement le risque de blessures pour les personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité sont une construction soignée conçue pour s'adapter au véhicule particulier, des fixations adéquates et un montage bien adapté à la coque.

Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer des fluides.

Les armatures de sécurité ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du co-pilote.

Les entretoises pourront empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord et les garnitures des portières avant, et en traversant les garnitures et sièges arrière. Le siège arrière pourra être rabattu.

Les cages de sécurité complètes doivent être entièrement comprises, longitudinalement, entre les fixations des éléments de suspension avant et arrière portant les charges verticales (ressorts et amortisseurs).

Des renforts supplémentaires dépassant ces limites sont autorisés entre la cage de sécurité et les points d'ancrage à la coque de la barre antiroulis arrière.

Chacun de ces points d'ancrage peut être relié à la cage de sécurité par un tube unique de dimensions 30 x 1.5 mm.

Toute modification des armatures de sécurité homologuées est interdite.

8.2.1.2 Armature de sécurité de base :

Seules des cages de sécurité doivent être utilisées.

8.2.1.3 Entretoise diagonale obligatoire :

Différentes façons de monter l'entretoise diagonale obligatoire : voir dessins 253-3 à 253-5.

La combinaison de plusieurs entretoises est autorisée selon les dessins 253-3 et 253-5.

Le montage d'une deuxième entretoise diagonale (selon le dessin 253-4) est recommandé, et obligatoire pour toutes les nouvelles voitures homologuées à partir du 1^{er} janvier 2002.

La connexion des deux entretoises entre-elles doit être renforcée par un gousset.

8.2.1.4 Entretoises de portières obligatoires (pour la protection latérale) :

Une ou des entretoises longitudinales doivent être montées de chaque côté du véhicule (voir dessins 253-7, 253-8, 253-12, 253-

8.1.6) Lateral rollbar:

Structure consisting of a near-vertical frame or hoop located along the right or left side of the vehicle.

The rear legs of a lateral rollbar must be just behind the front seats.

The front leg must be against the screen pillar and the door pillar such that it does not unduly impede the entry or exit of driver and co-driver.

A lateral half-rollbar is a lateral rollbar connected to a main rollbar which constitutes its rear leg (drawing 253-4).

8.1.7) Longitudinal member:

Longitudinal tube which is not a part of the main, front or lateral rollbar and linking them, together with the backstays.

8.1.8) Diagonal member:

Transverse tube between a top corner of the main rollbar or upper end of a backstay and a lower mounting point on the other side of the rollbar or backstay.

8.1.9) Framework reinforcement:

Reinforcing member fixed to the rollcage to improve its structural efficiency.

8.1.10) Reinforcement plate:

Metal plate fixed to the bodysell or chassis structure under a rollbar mounting foot to spread load into the structure.

8.1.11) Mounting foot:

Plate welded to a rollbar tube to permit its bolting or welding to the bodysell or chassis structure, usually onto a reinforcement plate.

8.1.12) Removable members:

Structural members of a safety cage which must be able to be removed.

8.2 Specifications**8.2.1) General comments:**

8.2.1.1 Safety cage must be designed and made so that, when correctly installed, they substantially reduce bodysell deformation and so reduce the risk of injury to occupants.

The essential features of safety cages are sound construction, designed to suit the particular vehicle, adequate mountings and a close fit to the bodysell.

Tubes must not carry fluids.

The safety cage must not unduly impede the entry or exit of the driver and co-driver.

Members may intrude into the occupant's space in passing through the dashboard and front side-trim, as well as through the rear side-trim and rear seats. The rear seat may be folded down.

Longitudinally, the safety cage must be entirely contained between the mounting points of the front and rear suspension elements carrying the vertical loads (springs and shock absorbers).

Supplementary reinforcements exceeding these limits are authorised between the safety cage and the anchorage points of the rear anti-roll bars on the bodysell.

Each of these anchorage points may be connected to the safety cage by a single tube with dimensions of 30 x 1.5 mm.

Any modification to a homologated safety cage is forbidden.

8.2.1.2 Basic safety cage:

Only rollcages must be used.

8.2.1.3 Compulsory diagonal member:

Different ways of fitting the compulsory diagonal member: see drawings 253-3 to 253-5.

The combination of several members is permitted according to drawings 253-3 and 253-5.

The fitting of a second diagonal member, according to drawing 253-4, is recommended, and mandatory for all new cars homologated as from 1 January 2002.

The connection between the two members must be reinforced by a gusset.

8.2.1.4 Compulsory doorbars (for side protection):

One or more longitudinal members must be fitted at each side of the vehicle (see drawings 253-7, 253-8, 253-12 and 253-17). They

17). Elles pourront être amovibles.

Pour les compétitions sans copilote, les entretoises peuvent être montées uniquement du côté pilote.

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.

Si ces points d'attache supérieurs sont situés en avant ou en arrière de l'ouverture de porte, cette limitation de hauteur demeure valable pour l'intersection correspondante de l'entretoise et de l'ouverture de porte.

Dans le cas d'une protection en "X", il est conseillé que les points d'attache inférieurs des entretoises soient fixés directement sur le longeron longitudinal et qu'au moins une des branches du "X" soit monobloc.

8.2.1.5 Renfort de toit obligatoire :

Pour les voitures homologuées à partir du 01/01/2005, il est obligatoire de renforcer la partie supérieure de la cage de sécurité en ajoutant des entretoises telles que représentées sur les dessins 253-9A à 253-9C.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale (selon dessin 253-9A) peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

8.2.1.6 Entretoises de renfort facultatives :

Les entretoises de renforts représentées sur les dessins 253-6, 253-9D, 253-9E, 253-10, 253-11, 253-13 à 253-16, 253-17A et 253-17C sont facultatives.

Les entretoises de renforts représentées sur les dessins 253-9A à 253-9C sont uniquement facultatives pour les voitures homologuées avant le 01/01/2005.

Elles peuvent être utilisées séparément ou combinées entre-elles.

8.2.2 Spécifications techniques :

8.2.2.1 Arceau principal, avant et latéraux :

Ces cadres ou couples doivent être réalisés en une seule pièce sans connexions.

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 si cela n'est pas possible, doit suivre les montants du pare-brise et ne comporter qu'un seul coude avec la partie verticale inférieure.

Si un arceau principal constitue les montants arrière d'un arceau latéral (dessin 253-4), la connexion à l'arceau principal doit se situer au niveau du toit.

Pour parvenir à une fixation efficace sur la coque, la garniture intérieure d'origine pourra être modifiée autour des cages de sécurité et de leurs ancrages par découpage ou par déformation. Cette modification ne permet pas d'enlever des parties complètes de garniture ou de revêtement.

Si nécessaire, la boîte à fusibles pourra être déplacée pour permettre le montage d'une cage de sécurité.

8.2.2.2 Ancrage des cages de sécurité à la coque :

Au minimum :

- un pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral ;
- un pour chaque montant de l'arceau avant ;
- un pour chaque jambe de force arrière (voir 8.2.2.3).

Chaque pied d'ancrage des arceaux avant, principal et latéraux doit inclure une plaque de renfort d'une épaisseur d'au moins 3 mm qui ne sera pas inférieure à celle du tube sur lequel elle est soudée.

Chaque pied d'ancrage doit être fixé par au moins 3 boulons sur une plaque de renfort en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'une surface au moins égale à 120 cm², soudée à la coque.

Des exemples figurent aux Dessins 253-18 à 253-24 (pour les dessins 253-18 et 253-20, la plaque de renfort ne doit pas nécessairement être soudée à la coque).

Ceci ne s'applique pas forcément aux jambes de force arrière (voir ci-dessous).

Les boulons doivent avoir au moins la taille M8 et correspondre au moins à la norme 8.8 ISO.

Les fixations doivent être auto-bloquantes ou équipées de rondelles-freins.

Ces exigences sont des minima ; en complément, des fixations supplémentaires pourront être utilisées, les pieds d'arceaux pourront être soudés aux plaques de renfort, les cages être soudées à la coque.

Les pieds d'ancrage des arceaux ne doivent pas être soudés directement à la coque sans une plaque de renfort.

may be removable.

For competitions without co-driver, members may be fitted on the driver's side only.

The side protection must be as high as possible, but its upper attachment point must not be higher than half the height of the door opening measured from its base.

If these upper attachment points are located in front of or behind the door opening, this height limitation is also valid for the corresponding intersection of the strut and the door opening.

In the case of doorbars in the form of an "X" (cross-struts), it is recommended that the lower attachment points of the cross-struts be fixed directly onto the longitudinal member and that at least one part of the "X" be a single-piece bar.

8.2.1.5 Compulsory roof reinforcement :

For cars homologated as from 01/01/2005, reinforcing the upper part of the rollcage by adding members as shown in drawings 253-9A to 253-9C is compulsory.

For competitions without co-drivers, only one diagonal member (according to drawing 253-9A) may be fitted but its front connection must be on the driver's side.

8.2.1.6 Optional reinforcing members:

Reinforcing members shown in drawings 253-6, 253-9D, 253-9E, 253-10, 253-11, 253-13 to 253-16, 253-17A and 253-17C are optional.

Reinforcing members shown in drawings 253-9A to 253-9C are optional only for cars homologated before 01/01/2005.

They may be used separately or combined with one another.

8.2.2 Technical specifications:

8.2.2.1 Main, front and lateral rollbars:

These frames or hoops must be made in one piece without joints.

Their construction must be smooth and even, without ripples or cracks.

The vertical part of the main rollbar must be as straight as possible and as close as possible to the interior contour of the bodyshell.

The front leg of a front rollbar or of a lateral rollbar must be straight, or if it is not possible, must follow the windscreen pillars and have only one bend with its lower vertical part.

Where a main rollbar forms the rear legs of a lateral rollbar (drawing 253-4), the connection to the lateral rollbar must be at roof level.

To achieve an efficient mounting to the bodyshell, the original interior trim may be modified around the safety cages and their mountings by cutting it away or by distorting it.

However, this modification does not permit the removal of complete parts of upholstery or trim.

Where necessary, the fuse box may be moved to enable a rollcage to be fitted.

8.2.2.2 Mounting of rollcages to the bodyshell:

Minimum mountings are:

- 1 for each leg of the main or lateral rollbar ;
- 1 for each of the front rollbar ;
- 1 for each backstay (see 8.2.2.3).

Each mounting foot of the front, main and lateral rollbars must include a reinforcement plate, of a thickness of at least 3 mm which must not be less than that of the tube onto which it is welded.

Each mounting foot must be attached by at least three bolts on a steel reinforcement plate at least 3 mm thick and of at least 120 cm² area which is welded to the bodyshell.

Examples are shown in Drawings 253-18 to 253-24 (for drawings 253-18 and 253-20, the reinforcement plate does not necessarily have to be welded to the bodyshell).

This does not necessarily apply to backstays (see below).

Bolts must be of at least M8 size of ISO standard 8.8 or better.

Fasteners must be self-locking or fitted with lock washers.

These are minimum requirements. In addition to these requirements, more fasteners may be used, the rollbar legs may be welded to reinforcement plates, the rollcage may be welded to the bodyshell.

Rollbar mounting feet must not be welded directly to the bodyshell without a reinforcement plate.

Pour les coques (ou châssis) en aluminium, toute soudure entre la cage et la coque est interdite, seul le collage de la plaque de renfort est autorisé.

8.2.2.3 Jambes de force arrière :

Elles sont obligatoires et doivent être fixées près du pavillon et près des angles supérieurs extérieurs de l'arceau principal des deux côtés de la voiture.

Elles doivent former un angle d'au moins 30° avec la verticale, être dirigées vers l'arrière, être droites et aussi près que possible des panneaux intérieurs latéraux de la coque.

Les spécifications pour le matériau, le diamètre et l'épaisseur sont définies au point 8.3.

Leurs ancrages doivent être renforcés par des plaques.

Chaque jambe de force arrière doit être fixée au moyen de boulons ayant une section cumulée d'au moins les deux tiers de celle recommandée pour chaque pied d'arceau (voir 8.2.2.2 ci-dessus) et avec des plaques de renfort identiques, mais d'une surface minimum de 60 cm² (voir dessin 253-25).

Un seul boulon en double cisaillement est autorisé, sous réserve qu'il soit de section et de résistance adéquates (voir dessin 253-26) et à condition qu'un manchon soit soudé dans la jambe de force.

8.2.2.4 Entretoises diagonales :

Au moins une entretoise diagonale doit être montée.

Leurs emplacements doivent être conformes aux dessins 253-3 à 253-5, et elles doivent être droites, et non courbées.

Les points de fixation des entretoises diagonales doivent être disposés de façon à ne pas pouvoir causer de blessures.

Elles pourront être rendues amovibles, mais doivent être en place pendant les épreuves.

L'extrémité inférieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm du pied d'ancrage.

L'extrémité supérieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm de la jonction de la jambe de force arrière, ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm de sa jonction avec l'arceau principal.

Elles doivent être conformes aux spécifications minimales énoncées au point 8.3.

Les entretoises diagonales fixées à la coque doivent comporter des plaques de renfort telles que définies au point 8.2.2.3 ci-dessus.

8.2.2.5 Renforts facultatifs de la cage de sécurité :

Le matériau, le diamètre, l'épaisseur des renforts doivent être conformes au point 8.3.

Ils devront être soit soudés en place ou installés au moyen de connexions démontables.

8.2.2.5.1 Entretoises de renfort transversales :

Le montage de deux entretoises transversales tel qu'indiqué au dessin 253-7 est autorisé.

L'entretoise transversale fixée à l'arceau avant ne doit pas empiéter sur l'espace réservé aux occupants.

Elle doit être placée aussi haut que possible mais son bord inférieur ne doit pas dépasser la partie supérieure du tableau de bord.

8.2.2.5.2 Renfort de toit :

Pour les voitures homologuées avant le 01/01/2005, il est autorisé de renforcer la partie supérieure de la cage de sécurité en ajoutant des entretoises telles que représentées sur les dessins 253-9A à 253-9E.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale (selon dessin 253-9A) peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

8.2.2.5.3 Renfort d'angles et de jonctions :

Il est autorisé de renforcer la jonction de l'arceau principal ou de l'arceau avant avec les entretoises longitudinales (dessins 253-10 et 253-16), ainsi que les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux et la jonction entre l'arceau principal et les jambes de force arrière.

Les renforts doivent être constitués soit de tubes soit de tôles pliées en forme de U (voir dessin 253-16A).

Les extrémités de ces renforts :

- ne doivent pas être situées plus bas ou plus loin que le milieu des entretoises sur lesquelles ils sont fixés, sauf en ce qui concerne ceux de la jonction de l'arceau avant qui pourront rejoindre la jonction de l'entretoise de portière/arceau avant ;
- doivent être situées à une distance comprise entre deux et trois fois le diamètre des tubes joints, par rapport au sommet de l'angle.

For bodysells (or chassis) in aluminium, any welding between the cage and the bodysell is prohibited, only the bonding of the reinforcement plate is permitted.

8.2.2.3 Backstays:

These are compulsory and must be attached near the roofline and near the top outer bends of the main rollbar on both sides of the car.

They must make an angle of at least 30° with the vertical, must run rearwards and be straight and as close as possible to the interior side panels of the bodysell.

Their materials specification, diameter and thickness must be as defined in 8.3.

Their mountings must be reinforced by plates.

Each backstay should be secured by bolts having a cumulative section area at least two thirds of that recommended for each rollbar leg mounting in 8.2.2.2 above, and with identical reinforcement plates of at least 60 cm² area (see drawing 253-25).

A single bolt in double shear is permitted, provided it is of adequate section and strength (see drawing 253-26) and provided that a bush is welded into the backstay.

8.2.2.4 Diagonal members:

At least one diagonal member must be fitted.

Their location must be in accordance with drawings 253-3 to 253-5 and they must be straight, not curved.

The attachment points of the diagonal members must be so located that they cannot cause injuries.

They may be made removable but must be in place during events.

The lower end of the diagonal must join the main rollbar of backstay not further than 100 mm from the mounting foot.

The upper end must join the main rollbar not further than 100 mm from the junction of the backstay joint, or the backstay not more than 100 mm from its junction with the main rollbar.

They must comply with the minimum specification set out in 8.3.

Diagonal members fixed to the bodysell must have reinforcement plates as defined in 8.2.2.3 above.

8.2.2.5 Optional reinforcement of the rollcage:

The diameter, thickness and material of reinforcements must be as defined in 8.3.

They shall be either welded in position or installed by means of dismantable joints.

8.2.2.5.1 Transverse reinforcing members:

The fitting of two transverse members as shown in drawing 253-7 is permitted.

The transverse member fixed to the front rollbar must not encroach upon the space reserved for the occupants.

It must be placed as high as possible but its lower edge must not be higher than the top of the dashboard.

8.2.2.5.2 Roof reinforcement:

For cars homologated before 01/01/2005, reinforcing the upper part of the rollcage by adding members as shown in drawings 253-9A to 253-9E is permitted.

For competitions without co-drivers, only one diagonal member (according to drawing 253-9A) may be fitted but its front connection must be on the driver's side.

8.2.2.5.3 Reinforcement of bends and junctions:

It is permitted to reinforce the junction of the main rollbar or the front rollbar with the longitudinal struts (drawings 253-10 and 253-16), as well as the top rear bends of the lateral rollbars and the junction between the main rollbar and the backstays.

Reinforcements must be made of tubes or bent-sheet metal with U shape (see drawing 253-16A).

The ends of these reinforcements :

- must not be more than half way down or along the members to which they are attached, except for those of the junction of the front rollbar, which may join the junction of the door strut/front rollbar;
- must be situated at a distance from the top of the angle of between two to three times the diameter of the tubes joined.

L'épaisseur des composants constituant un renfort ne doit pas être inférieure à 1.0 mm.

Un renfort réalisé selon le dessin 253-17B pourra être ajouté de chaque côté de l'arceau avant entre l'angle supérieur du pare-brise et le pied de cet arceau.

Pour les voitures homologuées à partir du 1^{er} janvier 2002 :

En projection frontale, les renforts d'angle et de jonction des angles supérieurs de l'arceau avant doivent être uniquement visibles à travers la surface du pare-brise décrite par le dessin 253-17E.

Pour tous les arceaux de sécurité des voitures de Super Production homologués à partir du 1^{er} janvier 2000 et pour tous les arceaux de sécurité des voitures de rallye homologués à partir du 1^{er} janvier 2001, l'emprise des renforts d'arceau dans l'ouverture de porte devra respecter les critères suivants (voir dessin 253-17D) :

- La dimension A devra être de 300 mm minimum
- La dimension B devra être de 250 mm maximum
- La dimension C devra être de 300 mm maximum
- La dimension D (mesurée à partir du coin supérieur du pare-brise, sans le joint) devra être de 100 mm maximum
- La dimension E ne doit pas être supérieure à la moitié de la hauteur de l'ouverture de porte (H).

8.2.2.6 Garniture de protection :

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

Aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec l'armature de sécurité, la garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (vivement recommandé), ou à la norme FIA 8857-2001 type B, ou aux spécifications SFI 45.1 (minima) (voir liste technique n°23 "Garniture d'arceau de sécurité homologué par la FIA").

Application : Pour toutes les catégories.

8.2.2.7 Entretoises amovibles :

Au cas où des entretoises amovibles seraient utilisées dans la construction de l'armature de sécurité, les connexions démontables utilisées devront être conformes à un type approuvé par la FIA (voir dessins 253-27 à 253-37). Elles ne pourront être soudées.

Les boulons et les écrous doivent correspondre au moins à la qualité 8.8 d'après la norme ISO.

Il faut remarquer que les connexions démontables ne doivent pas faire partie d'un arceau principal, avant ou latéral, car elles se comportent comme des charnières dans la structure principale et permettent une déformation.

Leur utilisation doit être réservée à la fixation d'entretoises aux arceaux et à celle d'un arceau latéral à un arceau principal (dessin 253-4).

Dans ce dernier cas, les connexions illustrées aux dessins 253-30, 253-33 et 253-37 ne peuvent être utilisées.

8.2.2.8 Indications pour la soudure :

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

Elles devront être faites sur tout le périmètre du tube.

Bien qu'une belle apparence extérieure 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).

Il faut souligner que l'utilisation d'aciers traités thermiquement ou d'un contenu élevé en carbone peut occasionner des problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut résulter en une diminution de la résistance (causée par les zones affectées par la chaleur), une flexibilité inadéquate et des contraintes internes.

The thickness of the components forming a reinforcement must not be less than 1.0 mm.

A reinforcement as in drawing 253-17B may be added on each side of the front rollbar between the upper corner of the windscreen and the base of this rollbar.

For cars homologated as from 01/01/2002 :

In frontal projection, reinforcements of bends and junctions of the upper corners of the front roll-cage must be only visible through the area of the windscreen described by drawing 253-17E.

For all the safety rollcages for Super Production Cars, homologated as from 1 January 2000 and for all the safety rollcages for rally cars homologated as from 1 January 2001, the presence of the rollcage in the door aperture must comply with the following criteria (see drawing 253-17D) :

- Dimension A must be a minimum of 300 mm
- Dimension B must be a maximum of 250 mm
- Dimension C must be a maximum of 300 mm
- Dimension D (measured from the upper corner of the windscreen, without the seal) must be a maximum of 100 mm
- Dimension E must not be more than half the height of the door aperture (H).

8.2.2.6 Protective padding:

Where the occupants' bodies could come into contact with the safety cage, non-flammable padding must be provided for protection.

Where the occupants' crash helmets could come into contact with the safety cage, the padding must comply with FIA standard 8857-2001, type A (strongly recommended), or with FIA standard 8857-2001 type B or SFI specification 45.1. (minima) (see technical list n°23 "Roll Cage Padding Homologated by the FIA").

Application : For all categories.

8.2.2.7 Removable members:

Should removable members be used in the construction of a rollcage, the dismountable joints used must comply with a type approved by the FIA (see drawings 253-27 to 253-37). They must not be welded.

The screws and bolts must be of ISO standard 8.8 or better.

It should be noted that dismountable joints must not be used as part of a main, front or lateral rollbar because they act as hinges in the principal structure and allow deformation.

Their use is solely for attaching members to the rollbars and for attaching a lateral rollbar to a main rollbar (drawing 253-4).

In this last case, hinged joints illustrated in drawings 253-30, 253-33 and 253-37 must not be used.

8.2.2.8 Guidance on welding:

All welding must be of the highest possible quality with full penetration and preferably using a gas-shielded arc.

They must be carried out along the whole perimeter of the tube.

Although good external appearance of a weld does not necessarily guarantee its quality, poor looking welds are never a sign of good workmanship.

When using heat-treated steel the special instructions of the manufacturers must be followed (special electrodes, gas protected welding).

It must be emphasised that the use of heat-treated or high carbon steels may cause problems and that bad fabrication may result in a decrease in strength (caused by brittle heat-affected zones), inadequate ductility and internal stress.

8.3 Spécifications des matériaux

Spécifications des tubes utilisés :

Matériau	Résistance minimale à la traction	Dimensions minimales (mm)	Utilisation
Acier au carbone non allié (voir ci-dessous) étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0.3 % de carbone	350 N/mm ²	45(1.75")x2.5 ou 50(2.0") x 2.0	Arceau principal (dessin 253-39) Arceaux latéraux et leur(s) connexion(s) arrière (dessin 253-40) selon la construction.
		38(1.5") x 2.5 ou 40(1.6") x 2.0	Demi-arceaux latéraux et autres parties de l'armature de sécurité

Note : Pour un acier non allié, la teneur maximum en manganèse doit être de 1 % et de 0,5 % pour les autres éléments d'addition.

En choisissant l'acier, il faudra faire attention à obtenir de bonnes qualités d'élongation et une aptitude correcte à la soudure.

Le cintrage doit être effectué à froid avec un rayon de courbure de l'axe du tube d'au moins trois fois le diamètre du tube.

Si le tube est ovalisé pendant cette opération, le rapport entre le petit et le grand diamètre doit être d'au moins 0,9.

Les articles 8.1 à 8.3 inclus concernent les arceaux fabriqués sans certificat d'une ASN (article 8.4) ou de la FIA (article 8.5).

8.4 Homologation par une ASN

Non valable pour les armatures de sécurité pour Super 1600, Super 2000 et World Rally Car qui doivent être obligatoirement homologuées par la FIA selon l'article 8.5.

Les constructeurs d'armatures de sécurité peuvent présenter une armature de sécurité de leur conception à une ASN pour approbation.

L'armature de sécurité doit respecter les points suivants :

- Toute l'armature de sécurité doit être en acier.
- Les extensions longitudinales de la cage de sécurité sont autorisées jusqu'au niveau des points de fixation d'origine des suspensions à la coque.
- Il ne doit pas y avoir de connexion directe entre l'extension supérieure et l'extension inférieure.

Un certificat d'homologation, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présenté aux commissaires techniques de l'épreuve.

Ce certificat doit contenir des dessins ou photographies de l'armature de sécurité considérée, et il doit y être déclaré que l'armature de sécurité est conforme au règlement suivant.

Toute nouvelle cage homologuée par une ASN et vendue, à partir du 01/01/2003, doit être identifiée individuellement par l'apposition par le constructeur d'une plaque d'identification, ne pouvant être copiée ni déplacée (exemple : encastrement, gravage, autocollant auto destructible).

La plaque d'identification doit porter le nom du constructeur, le numéro d'homologation de l'ASN et le numéro de série unique du constructeur.

Un certificat portant les mêmes numéros doit être à bord et être présenté aux commissaires techniques de l'épreuve.

Ces armatures de sécurité ne doivent en aucune façon être modifiées.

Pour obtenir l'approbation de l'ASN, un constructeur doit avoir démontré sans le moindre doute sa constante capacité à concevoir et construire des armatures de sécurité conformes aux spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs reconnus par l'ASN doivent uniquement fournir à leurs clients des produits conçus et construits conformément aux normes approuvées.

Chaque constructeur approuvé par l'ASN doit prouver à celle-ci :

- qu'il existe un certificat d'origine du matériau qu'il utilise, ou qu'il est possible de remonter à son origine ;
- que les méthodes de soudures utilisées produisent des soudures uniformes et solides et qu'elles sont régulièrement contrôlées par des tests en laboratoire ;
- qu'il utilise et maintient des normes de qualité et des procédures internes contrôlables, régulièrement mises à jour.

Toutes les armatures de sécurité faisant l'objet de demandes d'homologation à des ASN doivent être conformes aux prescriptions des articles 8.4.1 et 8.4.2 ou 8.4.1 et 8.4.3 ci-

8.3 Material specifications

Specifications of the tubes used:

Material	Minimum tensile strength	Minimum Dimensions (mm)	Use
Cold drawn seamless unalloyed carbon steel (see below) containing a maximum of 0.3 % of carbon	350 N/mm ²	45(1.75") x 2.5 or 50(2.0") x 2.0	Main rollbar (drawing 253-39) Lateral rollbar and their connection (drawing 253-40) according to construction.
		38(1.5") x 2.5 or 40(1.6") x 2.0	Lateral half-rollbars and others parts of the safety cage

Note : For an unalloyed steel, the maximum content of additives is 1% for manganese and 0.5% for other elements.

In selecting the steel, attention must be paid to obtaining good elongation properties and adequate weld ability.

The tubing must be bent by a cold working process and the centreline bend radius must be at least 3 times the tube diameter.

If the tubing is ovalised during bending, the ratio of minor to major diameter must be 0.9 or greater.

Articles 8.1 to 8.3 inclusive concern rollbars manufactured without a certificate from an ASN (article 8.4) or from the FIA (article 8.5).

8.4 Homologation by an ASN

Not valid for the safety cages for Super 1600, Super 2000 and World Rally Cars that must be mandatorily homologated by the FIA according to Article 8.5.

Safety cage manufacturers may submit a safety cage of their own design to an ASN for approval.

The safety cage must comply with the following:

- the complete safety cage must be made of steel.
- longitudinal rollcage extensions are allowed up to the level of the original suspension mounting points on the shell.

- there must not be direct connection between the top extension and the bottom extension.

A homologation certificate, approved by the ASN and signed by qualified technicians representing the manufacturer, must be presented to the event's scrutineers.

It must contain drawings or photos of the safety cage in question complies with the following regulations.

Any new cage which is homologated by an ASN and is on sale, as from 01/01/2003, must be identified by means of an identification plate affixed to it by the manufacturer; this identification plate must be neither copied nor moved (i.e. embedded, engraved or self-destructing sticker).

The identification plate must bear the name of the manufacturer, the homologation number of the ASN and the individual series number of the manufacturer.

A certificate bearing the same numbers must be carried on board and be presented to the event's scrutineers.

These safety cages must not be modified in any way.

To obtain the ASN's approval, a manufacturer must have undoubtedly demonstrated his consistent ability to design and manufacture rollcages which comply with the specifications approved by the FIA.

Manufacturers approved by the ASN shall supply customers only with products designed and manufactured to the approved standards.

Each ASN-approved manufacturer shall demonstrate to the ASN:

- that the material he uses has a certificate of origin or of traceability;
- that the welding methods he uses produce consistent and sound welds and are regularly checked by laboratory tests;
- that he operates and maintains auditable in-house quality standards and procedures, updated regularly.

All rollcages for which a homologation application is submitted to the ASNs must be in conformity with the prescriptions of articles 8.4.1 and 8.4.2 or 8.4.1 and 8.4.3 below.

dessous.

L'ASN se réserve le droit d'accepter ou de refuser l'homologation d'une armature conformément aux prescriptions de conception établies par l'ASN et par la FIA.

Les armatures constituées d'une structure du même constructeur déjà testée et homologuée par l'ASN concernée, sur laquelle les seules modifications effectuées auront été des additions d'éléments, peuvent être homologuées directement par l'ASN concernée, après calcul de résistance et fourniture par le constructeur d'un certificat.

8.4.1) Prescriptions de conception :

La construction de base de toute armature soumise à une ASN pour homologation doit respecter les exigences du dessin 253-3 et les exigences de conception minimales supplémentaires suivantes:

- Le montage de deux entretoises diagonales sur l'arceau principal est obligatoire (voir dessin 253-4).

La connexion des deux entretoises entre elles doit être renforcée par un gousset.

- La partie supérieure de l'armature doit être équipée d'entretoises conformément à l'un des dessins 253-9A, 253-9B et 253-9C.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

- Une ou des entretoises longitudinales doivent être montées de chaque côté du véhicule (voir dessins 253-8, 253-12, 253-17).

- Si la cote "A" (voir dessin 253-4) est supérieure à 200 mm, une entretoise de renfort conforme au dessin 253-17B doit être ajoutée de chaque côté de l'arceau avant, entre l'angle supérieur du pare-brise et la base de l'arceau.

- L'angle "alpha" (voir dessin 253-4) ne doit pas être supérieur à 90°.

8.4.2) Structures dont les matériaux respectent l'Art. 8.3 :

Si l'armature de sécurité de base, telle qu'indiquée au dessin 253-4, est fabriquée à partir de matériaux conformes aux exigences de l'article 8.3, l'ASN peut l'homologuer sans exiger d'essai de charge statique.

8.4.3) Essais de charge statique :

Les armatures ne respectant pas toutes les prescriptions de dimension de l'article 8.4.2 doivent être soumises aux essais de charge statique décrits par les articles 8.4.3.1 et 8.4.3.2, ou 8.4.3.3.

Ces essais doivent être effectués par un institut approuvé par la FIA.

a) Armature à considérer :

Etant donné qu'une cage ne doit être considérée que dans son ensemble, l'essai doit être réalisé sur le dispositif complet.

b) Dispositif de test :

Il doit être construit de façon qu'aucune charge n'ait d'effet sur sa structure.

c) Fixations :

La cage doit être adaptée directement ou au moyen d'un montage additionnel au dispositif de test par ses fixations d'origine principales (voir dessin 253-4) sur un maximum de 8 points.

8.4.3.1 Essai sur l'arceau principal (voir dessin 253-38) :

L'arceau complet doit résister à une charge verticale de 7.5p daN (p étant le poids de la voiture +150 kg) appliquée au sommet de l'arceau principal par un tampon rigide.

Le tampon doit être en acier, avoir un rayon de 20 mm +/- 5 mm sur les bords situés du côté de l'arceau et avoir les dimensions suivantes :

- Longueur = largeur de l'arceau principal + 100 mm minimum
- Largeur = 250 mm +/- 50 mm
- Epaisseur = 40 mm minimum.

Le tampon peut épouser le profil transversal de l'arceau principal.

La charge doit être appliquée en moins de 15 secondes.

Sur l'ensemble de la structure de sécurité, l'essai ne doit produire ni rupture ni déformation plastique supérieure à 50 mm, mesurée suivant l'axe d'application de la charge.

8.4.3.2 Essai sur l'arceau avant (voir dessin 253-38B) :

L'arceau complet doit résister à une charge de 3.5p daN (p étant le poids de la voiture +150 kg) appliquée au sommet de l'arceau avant par un tampon rigide, du côté du pilote et à l'intersection avec l'entretoise transversale avant.

Le tampon doit être en acier, avoir un rayon de 20 mm +/- 5 mm sur les bords situés du côté de l'arceau et avoir les dimensions suivantes :

- Longueur = 450 mm +/- 50 mm
- Largeur = 250 mm +/- 50 mm
- Epaisseur = 40 mm minimum.

The ASN reserves the right to accept or refuse the homologation of a rollcage, in accordance with the design prescriptions established by the ASN and by the FIA.

Rollcages made up of a structure already tested and homologated by the ASN concerned and coming from the same manufacturer, and on which the only modifications carried out will have been the addition of parts, may be homologated directly by the ASN concerned, once the resistance has been tested and the manufacturer has supplied a certificate.

8.4.1) Design prescriptions :

The basic construction of any safety cage submitted to an ASN for approval must comply with the requirements of drawing 253-3 and the following minimum additional design requirements:

- The fitting of two diagonal members on the main rollbar is mandatory (see drawing 253-4).

The connection between the two members must be reinforced by a gusset.

- The upper part of the rollcage must be fitted with members according to one of the drawings 253-9A, 253-9B and 253-9C.

For competitions without co-drivers, only one diagonal member may be fitted but its front connection must be on the driver's side.

- One or more longitudinal members must be fitted at each side of the vehicle (see drawings 253-8, 253-12, 253-17).

- If dimension "A" (see drawing 253-4) is greater than 200 mm, a reinforcement member according to drawing 253-17B must be added on each side of the front rollbar between the upper corner of the windscreen and the base of this rollbar.

- Angle "alpha" (see drawing 253-4) must not be more than 90°.

8.4.2) Structures the material of which comply with Art. 8.3:

If the basic safety cage, as shown in drawing 253-4, is manufactured from materials in compliance with the requirements of article 8.3, the ASN may homologate it without requiring any static load test.

8.4.3) Static load tests:

Rollcages not complying with all the dimension prescriptions of article 8.4.2 must be subjected to the static load tests described in articles 8.4.3.1 and 8.4.3.2, or 8.4.3.3.

The tests must be carried out by an institute approved by the FIA.

a) Rollcage to be considered:

As the total function of a rollcage must be considered only in its entirety, the test must be carried out on the complete rollcage.

b) Testing device:

This must be constructed in such a way that none of the loads has any influence on its structure.

c) Mountings:

The rollcage must be fitted directly or by means of an additional frame to the testing device by its original main mountings (see drawing 253-4) and on a maximum of 8 points.

8.4.3.1 Test on the main rollbar (see drawing 253-38) :

The complete rollcage must withstand a vertical load of 7.5w daN (w being the weight of the car +150 kg) applied on the top of the main rollbar through a rigid stamp.

The stamp must be made of steel, have a radius of 20 mm +/- 5 mm at the edges directed towards the rollcage and have the following dimensions:

- Length = main rollbar width + min 100 mm
- Width = 250 mm +/- 50 mm
- Thickness = min 40 mm.

The stamp may follow the transversal profile of the main rollbar.

The load must be applied in less than 15 sec.

In the total safety structure, this test must not produce any breakage or any plastic distortion of more than 50 mm measured along the axis of load application.

8.4.3.2 Test on the front rollbar (see drawing 253-38B) :

The complete rollcage must withstand a load of 3.5w daN (w being the weight of the car +150 kg) applied on the top of the front rollbar through a rigid stamp, on the driver's side and at the intersection with the front transverse member.

The stamp must be made of steel, have a radius of 20 mm +/- 5 mm at the edges directed towards the rollcage and have the following dimensions:

- Length = 450 mm +/- 50 mm
- Width = 250 mm +/- 50 mm
- Thickness = min 40 mm.

Il doit être conçu de façon à ce qu'il se maintienne dans la zone de l'intersection avec l'entretoise transversale avant quand la charge est appliqué.

L'axe longitudinal du tampon doit être orienté vers l'avant et vers le bas avec un angle de $5^\circ \pm 1^\circ$ par rapport à l'horizontale et son axe transversal doit être orienté vers l'extérieur et vers le bas avec un angle de $25^\circ \pm 1^\circ$ par rapport à l'horizontale.

La charge doit être appliquée en moins de 15 secondes.

Sur l'ensemble de la structure de sécurité, l'essai ne doit produire ni rupture ni déformation plastique supérieure à 100 mm, mesurée suivant l'axe d'application de la charge.

8.4.3.3 Preuve arithmétique :

En alternative aux essais de charge statique décrits à l'article 8.4.3.1 et 8.4.3.2, le constructeur peut soumettre à l'ASN un rapport complet de calcul effectué par une société approuvée par une ASN et par la FIA.

Ce rapport doit clairement démontrer que l'arceau résiste aux charges statiques spécifiées aux articles 8.4.3.1 et 8.4.3.2, que la déformation plastique reste dans les limites prescrites et qu'il n'y a pas de rupture.

La société doit apporter la preuve que la méthode de calcul qu'il utilise est corrélée par des essais.

8.5 Homologation FIA

Tout constructeur de voitures a la possibilité d'homologuer des armatures de sécurité en acier auprès de la FIA.

Ces armatures sont de conception libre mais le montage d'une deuxième entretoise diagonale est obligatoire (selon le dessin 253-4) et la partie supérieure de l'armature doit être équipée d'entretoises conformément à l'un des dessins 253-9A, 253-9B et 253-9C.

Pour les compétitions sans copilote, une seule entretoise diagonale peut être montée mais sa connexion avant doit être du côté du pilote.

Elles doivent être soumises aux essais de charge statique décrits à l'Article 8.4.3 ou faire l'objet d'un rapport complet de calcul effectué soit par une société approuvée par une ASN et par la FIA, soit par le constructeur.

Ce rapport doit clairement démontrer que l'arceau résiste aux charges statiques spécifiées aux articles 8.4.3.1 et 8.4.3.2, que la déformation plastique reste dans les limites prescrites et qu'il n'y a pas de rupture.

La société ou le constructeur, doit apporter la preuve que la méthode de calcul qu'il utilise est corrélée par des essais.

La FIA se réserve le droit d'exiger la réalisation des essais statiques en compléments des calculs.

Cette armature de sécurité doit être décrite sur une fiche d'extension d'homologation présentée à la FIA pour approbation et ne doit être en aucune façon modifiée (voir 8.2.1.1).

Toutes les armatures de sécurité pour Super 1600, Super 2000 et World Rally Car, homologuées à partir du 1^{er} janvier 2001, devront être homologuées par la FIA.

8.6 Modification et réparation d'une armature de sécurité homologuée conformément aux Articles 8.4 et 8.5

Toute modification d'une armature de sécurité homologuée est interdite et rend l'armature non conforme.

Toute réparation d'une armature endommagée à la suite d'un accident doit être effectuée par le constructeur de l'armature ou avec l'approbation de celui-ci.

ARTICLE 9 : RETRO-VISION

La vision vers l'arrière doit être assurée au moyen de deux rétroviseurs extérieurs (un côté droit et un côté gauche). Ces rétroviseurs peuvent être ceux de série.

Chaque rétroviseur doit avoir une surface réfléchissante d'au moins 90 cm².

Le rétroviseur intérieur est facultatif.

Application : Groupes N, A, B. Pour Super Production voir règlement spécifique.

Une découpe sur le corps du rétroviseur (surface de 25 cm² maximum par rétroviseur) est cependant autorisée pour la ventilation de l'habitacle.

Application : en rallye seulement, Groupes N et A.

ARTICLE 10 : ANNEAU DE PRISE EN REMORQUE

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

It must be designed so that it remains in the area of the intersection with the front transverse member when the load is applied.

The longitudinal axis of the stamp must be directed to the front and downwards with an angle of $5^\circ \pm 1^\circ$ relative to the horizontal, and its transversal axis must be directed to the exterior and downwards with an angle of $25^\circ \pm 1^\circ$ relative to the horizontal.

The load must be applied in less than 15 sec.

In the total safety structure, this test must not produce any breakage or any plastic distortion of more than 100 mm measured along the axis of load application.

8.4.3.3 Arithmetical proof :

As an alternative to the static load tests described in article 8.4.3.1 and 8.4.3.2, the manufacturer may submit to the ASN a complete calculation report carried out by a company approved by an ASN and by the FIA.

This report must clearly demonstrate that the rollcage withstands the static loads specified in articles 8.4.3.1 and 8.4.3.2, that the plastic deformation remains within the limits prescribed and that there is no breakage.

The company must supply proof that the calculation method it uses is correlated by testing.

8.5 FIA homologation

Any car manufacturer has the possibility of having steel safety rollcages homologated with the FIA.

The design of these rollcages is free but the fitting of a second diagonal member is mandatory (according to drawing 253-4) and the upper part of the rollcage must be fitted with members according to one of the drawings 253-9A, 253-9B and 253-9C.

For competitions without co-drivers, only one diagonal member may be fitted but its front connection must be on the driver's side.

They must be subjected to the static load tests described in Article 8.4.3, or be the subject of a complete calculation report carried out either by a company approved by an ASN and by the FIA, or by the manufacturer.

This report must clearly demonstrate that the rollcage withstands the static loads specified in articles 8.4.3.1 and 8.4.3.2, that the plastic deformation remains within the limits prescribed and that there is no breakage.

The company, or the manufacturer, must supply proof that the calculation method it uses is correlated by testing.

The FIA reserves the right to require that static load tests be carried out in addition to calculation.

This safety cage must be described on a homologation extension form presented to FIA for approval and the safety cage must not be modified (see 8.2.1.1) in any way.

All Super 1600, Super 2000 and World Rally Car safety cages homologated as from 1 January 2001 must be homologated by the FIA.

8.6 Modification and repairs to a safety cage homologated in accordance with Articles 8.4 and 8.5

Any modification to a homologated safety cage is forbidden and renders the cage invalid.

All repairs to a rollcage damaged after an accident must be carried out by the manufacturer of the rollcage or with his approval.

ARTICLE 9 : REAR VIEW

Rearward visibility must be ensured by two external rear-view mirrors (one on the right and one on the left). These rear-view mirrors may be as standard.

Each rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 90 cm².

An inside rear-view mirror is optional.

Application: Groups N, A, B. For Super Production see specific regulations.

A cut-out (maximum surface 25 cm² per mirror) is authorised in the rear view mirror housing for cockpit ventilation.

Application: only in rallies, Groups N and A.

ARTICLE 10 : TOWING-EYE

All cars will be equipped with a rear and front towing-eye for all events.

Cet anneau ne sera utilisé que dans le cas d'une voiture roulant librement.

Cet anneau sera clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.

ARTICLE 11 : VITRES / FILETS

Vitres.

Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi.

Le pare-brise devra être constitué de verre feuilleté.

Une bande pare-soleil est autorisée pour le pare-brise, à condition qu'elle permette aux occupants de voir la signalisation routière (feux, panneaux...).

L'utilisation de vitres teintées et/ou de films de sécurité est autorisée pour les vitres latérales et arrière. Dans ce cas, une personne située à une distance de 5 m de la voiture doit pouvoir voir le pilote et ce qui est à l'intérieur de la voiture.

En rallye seulement :

Si les films argentés ou fumés ne sont pas utilisés ou si les vitres latérales et la vitre du toit ouvrant ne sont pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants transparents et incolores sur les vitres latérales et la vitre du toit ouvrant est obligatoire.

Leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns.

L'utilisation de films argentés ou fumés est autorisée, sur les vitres latérales, la vitre arrière et la vitre du toit ouvrant, et aux conditions suivantes :

- Des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir de l'extérieur le pilote, ainsi que le contenu de la voiture.

- Mention de l'autorisation doit être faite dans le règlement particulier de l'épreuve.

Application : Groupes N, A, B. Pour Super Production voir règlement spécifique.

Filets.

Pour les épreuves sur circuit, l'utilisation de filets fixés sur la structure anti-tonneau est obligatoire.

Ces filets doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- Largeur minimum de bande : 19 mm.

- Dimension minimum des ouvertures : 25 x 25 mm.

- Dimension maximum des ouvertures : 60 x 60 mm.

et recouvrir l'ouverture de la vitre jusqu'au centre du volant.

ARTICLE 12 : FIXATIONS DE SECURITE POUR PARE-BRISE

De telles fixations pourront être utilisées librement.

Application : Groupes N, A, B.

ARTICLE 13 : COUPE-CIRCUIT

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

Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.

En ce qui concerne l'extérieur, la commande se situera obligatoirement au bas d'un des montants du pare-brise pour les voitures fermées. Elle sera clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base.

Cette commande extérieure ne concerne que les voitures fermées.

Application : Montage obligatoire pour toutes les voitures prenant part à des courses de vitesse sur circuit ou à des courses de côte. Montage recommandé pour les autres épreuves.

ARTICLE 14 : RESERVOIRS DE SECURITE APPROUVES PAR LA FIA

Lorsqu'un concurrent utilise un réservoir de sécurité, celui-ci doit provenir d'un constructeur agréé par la FIA.

Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit avoir fait la preuve de la qualité constante de son produit et de sa conformité avec les spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs de réservoirs agréés par la FIA s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées.

This towing-eye will only be used if the car can move freely.

It will be clearly visible and painted in yellow, red or orange.

ARTICLE 11 : WINDOWS / NETS

Windows.

The windows must be certified for road use, their marking standing as proof.

The windshield must be made of laminated glass.

A sun strip for the windscreen is authorised, on condition that it allows the occupants to see the road signs (traffic lights, traffic signs...).

The use of tinted glass and/or safety film is permitted in side and rear windows. In such cases it must be possible for a person situated 5 m from the car to see the driver as well as the contents of the car.

In rallies only :

If silvered or tinted films are not used or if the side windows and the glass sunroof are not made from laminated glass, the use of transparent and colourless anti-shatter films on the side windows and the glass sunroof is mandatory.

The thickness of these films must not be greater than 100 microns.

The use of silvered or tinted films is authorised, on the side and rear windows and on the glass sunroof, and on the following conditions:

- Openings in these films must allow a person outside the car to see the driver as well as the contents of the car.

- This authorisation must be mentioned in the supplementary regulations of the event.

Application: Groups N, A, B. For Super Production see specific regulations.

Nets.

For events on circuits, the use of nets affixed to the safety roll-cage is mandatory.

These nets must have the following characteristics :

- Minimum width of the strips : 19 mm

- Minimum size of the meshes : 25 x 25 mm.

- Maximum size of the meshes : 60 x 60 mm.

and must close up the window opening to the centre of the steering wheel.

ARTICLE 12 : SAFETY FIXING DEVICES FOR WINDSHIELD

Such devices may be used freely.

Application: Groups N, A, B.

ARTICLE 13 : GENERAL CIRCUIT BREAKER

The general circuit breaker must cut all electrical circuits, battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc.) and must also stop the engine.

It must be a spark-proof model, and will be accessible from inside and outside the car.

As for the outside, the triggering system of the circuit breaker will compulsorily be situated at the lower part of the windscreen mountings for closed cars. It will be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 12 cm.

This outside triggering system only concerns closed cars.

Application: Compulsory fitting for all cars taking part in speed events on circuits or hill-climbs. The fitting is recommended for other events.

ARTICLE 14 : FIA APPROVED SAFETY FUEL TANKS

Whenever a competitor uses a safety fuel tank, it must come from a manufacturer approved by the FIA.

In order to obtain the FIA's agreement, a manufacturer must have proved the constant quality of its product and its compliance with the specifications approved by the FIA.

Safety tank manufacturers recognised by the FIA must undertake to deliver to their customers exclusively tanks complying with the norms approved.

A cette fin, sur chaque réservoir livré doit être imprimé le nom du constructeur, les spécifications précises selon lesquelles ce réservoir a été construit, la date de fabrication et le numéro de série.

14.1 Spécifications techniques

La FIA se réserve le droit d'approuver tout autre ensemble de spécifications techniques après étude du dossier fourni par les fabricants intéressés.

14.2 Spécifications FT3 1999, FT3.5 ou FT5

Les spécifications techniques de ces réservoirs sont disponibles au Secrétariat de la FIA sur simple demande.

14.3 Vieillesse des réservoirs

Le vieillissement des réservoirs souples entraîne au-delà de cinq ans une diminution notable de leurs propriétés physiques.

Aucun réservoir ne devra être utilisé plus de cinq ans après sa date de fabrication, à moins qu'il n'ait été vérifié et re-certifié par le constructeur pour une période supplémentaire d'au plus deux années.

14.4 Application de ces spécifications

Les voitures de Groupe N, de Groupe A et de Groupe B peuvent être équipées d'un réservoir de sécurité FT3 1999, FT3.5 ou FT5 si les modifications nécessaires de la voiture ne dépassent pas celles permises par le règlement.

En ce qui concerne les voitures de Groupe N, la capacité maximale des réservoirs FT3 1999, FT3.5 ou FT5 doit être celle du réservoir homologué, sauf pour le rallye (voir Article 254.6.8).

L'utilisation de mousse de sécurité dans les réservoirs FT3 1999, FT3.5 ou FT5 est recommandée.

14.5 Réservoirs avec goulotte de remplissage, Groupes A et N

Toutes les voitures munies d'un réservoir avec une goulotte de remplissage traversant l'habitacle doivent être équipées d'un clapet anti retour homologué par la FIA. Ce clapet de type "clapet à un ou deux battants" doit être installé dans la goulotte de remplissage côté réservoir.

La goulotte est définie comme étant le moyen utilisé pour relier l'orifice de remplissage de carburant du véhicule au réservoir de carburant lui-même.

ARTICLE 15 : PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

Un écran de protection efficace doit être placé entre le moteur et le siège des occupants pour éviter la projection directe des flammes en cas d'incendie.

Dans le cas où cet écran serait constitué par les sièges arrière, il est conseillé de les garnir d'un revêtement ignifugé.

ARTICLE 16 : SIEGES, FIXATIONS ET SUPPORTS DE SIEGES

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, les nouvelles pièces doivent soit être approuvées pour cette application par le constructeur de sièges, soit être conformes aux spécifications suivantes (voir dessin 253-52).

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 minimales entre support, coque/châssis et contreplaque sont de 40 cm² pour chaque point de fixation.

Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces horizontale et verticale de 18000 N, non appliquées simultanément.

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

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 aux sièges.

Chaque attache doit pouvoir résister à une charge de 15000 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.

To this end, on each tank delivered the name of the manufacturer, the model, the exact specifications according to which this tank has been manufactured, the date of the manufacturing, and the series number, shall be printed.

14.1 Technical specifications

The FIA reserves the right to approve any other set of technical specifications after study of the dossier submitted by the manufacturers concerned.

14.2 Specifications FT3 1999, FT3.5 or FT5

The technical specifications for these tanks are available, on request, from the FIA Secretariat.

14.3 Ageing of tanks

The ageing of safety tanks entails a considerable reduction in the strength characteristics after approximately five years.

No bladder shall be used more than 5 years after the date of manufacture, unless inspected and recertified by the manufacturer for a period of up to another two years.

14.4 Applications of these specifications

Group N, Group A and Group B cars may be equipped with an FT3 1999, FT3.5 or FT5 safety fuel tank if the modifications necessary do not exceed those allowed by the regulations.

As far as Group N cars are concerned, the maximum capacity of the FT3 1999, FT3.5 or FT5 tanks must be that of the homologated tank, except for rallies (see article 254.6.8.).

The use of safety foam in FT3 1999, FT3.5 or FT5 tanks is recommended.

14.5 Fuel tanks with filler necks, Groups A and N

All cars fitted with a fuel tank with filler neck passing through the cockpit must be equipped with a non-return valve homologated by the FIA. This valve, of the type "with one or two flaps", must be installed in the filler neck on the tank side."

The filler neck is defined as being the means used to connect the fuel filler hole of the vehicle to the fuel tank itself.

ARTICLE 15 : PROTECTION AGAINST FIRE

An efficient protective screen must be placed between the engine and the occupant's seat, in order to prevent the direct passage of flames in case of fire.

Should this screen be formed by the rear seats, it is advisable to cover them with a flameproof coating.

ARTICLE 16 : SEATS, ATTACHMENTS AND SUPPORTS

If the original seat attachments or supports are changed, the new parts must either be approved for that application by the seat manufacturer or must comply with the following specifications (see drawing 253-52):

1) Supports must be attached to the shell/chassis via at least 4 mounting points per seat using bolts with a minimum diameter of 8 mm and counterplates, according to the drawing.

The minimum area of contact between support, shell/chassis and counterplate is 40 cm² for each mounting point.

If quick release systems are used, they must be capable of withstanding vertical and horizontal forces of 18000 N, applied non-simultaneously.

If rails for adjusting the seat are used, they must be those originally supplied with the homologated car or with the seat.

2) The seat must be attached to the supports via 4 mounting points, 2 at the front and 2 at the rear of the seat, using bolts with a minimum diameter of 8 mm and reinforcements integrated into the seat.

Each mounting point must be capable of withstanding a force of 15000 N applied in any direction.

3) The minimum thickness of the supports and counterplates is 3 mm for steel and 5 mm for light alloy materials.

The minimum longitudinal dimension of each support is 6 cm.

Tous les sièges des occupants doivent être, soit d'origine, modifiés uniquement par ajout d'accessoires de marque déposée, soit homologués par la CEE, la FMVSS ou la FIA (norme 8855/1999), et non modifiés.

Pour les sièges conformes à la norme FIA 8855/1999, la limite d'utilisation est de 5 ans à partir de la date de fabrication mentionnée sur l'étiquette obligatoire.

Une extension supplémentaire de 2 ans peut être accordée par le fabricant et doit être mentionnée par une étiquette supplémentaire. Dans tous ces cas un appui-tête devra être présent pour chaque occupant.

ARTICLE 17 : SOUPAPES DE SURPRESSION

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

All the occupants' seats must be either original, modified only through the addition of accessories with a registered trademark, or homologated by the EEC, the FMVSS or the FIA (8855/1999 standard), and not modified.

For seats in compliance with 8855/1999 FIA standard, the limit for use is 5 years from the date of manufacture indicated on the mandatory label.

An extension of 2 further years may be authorised by the manufacturer and must be indicated by an additional label.

In all these cases, a headrest must be present for each occupant.

ARTICLE 17 : PRESSURE CONTROL VALVES

Pressure control valves on the wheels are forbidden.

Article 257

Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme de Série

Technical Regulations for Series Grand Touring Cars

(Groupe GT2 / Group GT2)

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1.1 Voiture de Grand Tourisme de Série (GT2)

Automobile ouverte ou fermée ayant au maximum une portière de chaque côté et au minimum deux places situées d'un côté et de l'autre de l'axe longitudinal de la voiture, les deux sièges doivent être traversés par le même plan transversal.

Elle doit être susceptible d'être utilisée sur route en toute légalité, et adaptée pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé.

1.2 Automobile

Véhicule terrestre roulant sur au moins quatre roues complètes non alignées, dont au moins deux assurent la direction et deux au moins la propulsion.

1.3 Véhicule Terrestre

Appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre, et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.

1.4 Structure principale

Partie entièrement suspendue de la structure du véhicule, à laquelle les charges de suspension et / ou des ressorts sont transmises, s'étendant longitudinalement de la fixation de suspension sur le châssis la plus en avant à la fixation de suspension sur le châssis la plus en arrière.

1.5 Carrosserie

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

1.6 D'origine

Tel que monté sur la voiture homologuée par la FIA.

1.7 Epreuve

Une épreuve est constituée par les essais officiels et par la course.

1.8 Poids

C'est le poids de la voiture sans le pilote à tout moment de l'épreuve.

1.9 Poids de course

C'est le poids de la voiture en état de marche, le pilote étant à bord et le réservoir de carburant plein.

1.10 Roue

Roue : Voile et jante.

Roue complète : Voile, jante et pneumatique.

1.11 Portière

Partie de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès aux compartiments du pilote et du passager.

1.12 Habitacle

Volume intérieur de la structure principale réservé aux occupants. Il est délimité par le pavillon, le plancher, les portes, les parties latérales, les parties vitrées et les cloisons avant et arrière.

1.13 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.

1.14 Suspension

Moyen par lequel toutes les roues complètes sont suspendues par rapport à l'ensemble carrosserie / châssis par des ressorts de suspension.

1.15 Suspension active

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1.1 Series Grand Touring Car (GT2)

An open or closed automobile which has no more than one door on each side and a minimum of two seats situated one on each side of the longitudinal centre line of the car; these two seats must be crossed by the same transversal plane.

This car must be able to be used perfectly legally on the open road, and adapted for racing on circuits or closed courses.

1.2 Automobile

A land vehicle running on at least four non-aligned complete wheels, of which at least two are used for steering and at least two for propulsion.

1.3 Land vehicle

A locomotive device, propelled by its own means, moving by constantly taking real support on the earth's surface, and of which the propulsion and steering are under the control of a driver aboard the vehicle.

1.4 Main structure

Entirely sprung part of the structure of the vehicle, to which all the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the foremost suspension mounting point on the chassis to the rearmost suspension mounting point on the chassis.

1.5 Bodywork

All entirely sprung parts of the car in contact with the external air stream, except the parts definitely associated with the mechanical functioning of the engine, transmission and running gear. Any air intake shall be considered to be part of the bodywork.

1.6 Original

As fitted to the FIA-homologated car.

1.7 Event

An event shall consist of official practice and the race.

1.8 Weight

Is the weight of the car without the driver at any time during the event.

1.9 Racing weight

Is the weight of the car in running order with the driver aboard and the fuel tank full.

1.10 Wheel

Wheel: Flange and rim.

Complete wheel: Flange, rim and tyre.

1.11 Door

That part of the bodywork that opens to give access to the driver and passenger compartments.

1.12 Cockpit

The volume of the main structure which is reserved for the occupants. Its limits are defined by the roof, the floor, the doors, the lateral parts, the glazed parts and the front and rear bulkheads.

1.13 Supercharging

Increasing the weight of the charge of the fuel/air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust system) by any means whatsoever. The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging.

1.14 Sprung suspension

The means whereby all complete wheels are suspended from the body/chassis unit by a spring medium.

1.15 Active suspension

Tout système permettant de contrôler la flexibilité de toute partie de la suspension ou la hauteur d'assiette lorsque la voiture est en mouvement.

1.16 Éléments mécaniques

Tous les éléments nécessaires à la propulsion, à la suspension, à la direction et au freinage, ainsi que tous les accessoires, mobiles ou non, qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

1.17 Télémétrie

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

1.18 Boîte de vitesses semi-automatique

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

1.19 Etriers de freins

Toutes les parties du système de freinage en dehors de la cellule de survie, à l'exception des disques de frein, plaquettes de freins, pistons d'étriers, flexibles, maître cylindre et accessoires de freinage qui sont sollicités lorsqu'ils sont soumis à la pression du freinage.

1.20 Emplacement

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

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

1.21 Position

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

1.22 Orientation

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

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

2.1 Rôle de la FIA

La réglementation technique suivante, relative aux Voitures de Grand Tourisme de Série, est émise par la FIA.

2.2 Modifications autorisées

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

2.3 Type de véhicules admissibles

Les véhicules seront admissibles dans la classe Grand Tourisme de Série (GT2) ou dans la classe Grand Tourisme de Série 2 litres (GT2 2 litres).

Pour être admissible dans la classe Grand Tourisme de Série ou dans la classe Grand Tourisme de Série 2 litres, la voiture doit être homologuée par la FIA ou faire partie de la liste des voitures admissibles établie par la FIA.

2.4 Voitures admissibles

Les listes des voitures homologuées et des voitures admissibles seront publiées par la FIA.

2.5 Modifications du règlement et de l'admissibilité

La FIA publiera au plus tard en octobre de chaque année tout changement apporté à la présente réglementation. Tous ces changements entreront en vigueur à partir du deuxième premier janvier suivant leur publication.

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

Les changements couverts par les Articles 4.1.2, 5.3.4, 5.4.5 et 6.5.2 seront faits avec la période de préavis spécifiée dans les Règlements Sportifs correspondants, sauf en cas de circonstances déclarées exceptionnelles par l'organisme dirigeant le Championnat concerné.

2.6 Conformité au règlement

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec ce règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve. Une voiture dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les Commissaires Sportifs.

2.7 Mesures

Toutes les mesures doivent être effectuées lorsque la voiture est immobilisée sur une surface plane horizontale ou selon le Règlement Sportif du Championnat concerné.

Any system which allows control of the flexibility of any part of the suspension or of the trim height when the car is moving.

1.16 Mechanical components

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking, as well as all accessories, whether moving or not, which are necessary for their normal working.

1.17 Telemetry

The transmission of data between a moving car and anyone connected with the entry of that car.

1.18 Semi-automatic gearbox

One which, when the driver calls for a gear change, takes over the control of one or more of the engine, clutch and gear selectors momentarily to enable the gear to be engaged.

1.19 Brake calipers

All parts of the braking system outside the survival cell, other than brake discs, brake pads, caliper pistons, brake hoses, master cylinder and fittings, which are stressed when subjected to the braking pressure.

1.20 Location

A site defined relative to the original : centre line of the car, axles centre (middle of the wheelbase on the centre line), cockpit, luggage compartment and engine compartment.

Location within the engine compartment is a site defined relative to the crank case and cylinder head(s).

1.21 Position

The site defined by dimensions from the original vehicle data, e.g. axles centre and centre line of the car.

1.22 Orientation

Is the relationship of the component to the longitudinal and transversal axes of the vehicle. If the component is turned 180°, this will be regarded as a change in orientation.

ARTICLE 2 : REGULATIONS

2.1 Role of the FIA

The following technical regulations for Series Grand Touring Cars are issued by the FIA.

2.2 Permitted modifications

All modifications not allowed by these regulations are expressly forbidden.

2.3 Vehicle type eligibility

Vehicles will be eligible in the Series Grand Touring class (GT2) or in the 2-litre Series Grand Touring class (GT2 2 litres).

For a vehicle to be eligible in the Series Grand Touring class or in the 2-litre Series Grand Touring class, it must be a car homologated by the FIA or a car from the list of acceptable cars drawn up by the FIA.

2.4 Eligible cars

The lists of homologated cars and acceptable cars will be published by the FIA.

2.5 Regulation and eligibility amendments

Each year in October at the latest the FIA will publish changes made to these regulations. All such changes will take effect on the second 1st of January following their publication.

Changes for safety reasons may be made without notice.

Changes covered by Articles 4.1.2, 5.3.4, 5.4.5 and 6.5.2 will be made in accordance with the period of notice specified in the relevant Sporting Regulations, save in circumstances deemed to be exceptional by the governing body of the relevant Championship.

2.6 Compliance with the regulations

It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers and the Stewards of the Meeting that his car complies with these regulations in their entirety at all times during an event.

A car, the construction of which is deemed to be dangerous, may be excluded by the Stewards of the meeting.

2.7 Measurements

All measurements must be made while the car is stationary on a flat horizontal surface or as provided in the Sporting Regulations of the relevant Championship.

2.8 Système électronique

Toute fonction ou tout système automatique ou électronique de contrôle du châssis est interdit même s'il est monté sur la voiture d'origine.

Cela comprend l'anti-blocage de freins, contrôle de la traction, réglage d'amortisseurs, de suspensions ou de niveau du véhicule, freinage assisté, direction à quatre roues, lest mobile.

Les boîtes de vitesses semi-automatiques et automatiques, les embrayages sous contrôle électronique ou pneumatique, sont interdits sauf s'ils sont montés sur le véhicule de série homologué par la FIA ou figurant sur la liste des véhicules admissibles établie par la FIA.

Dans ce cas, le constructeur doit fournir à la FIA le système de contrôle du système de pilotage de la boîte de vitesses et / ou de l'embrayage de série.

Tous les capteurs au niveau des roues et du système de transmission sont interdits, mais il est permis d'utiliser un seul capteur sur une roue non motrice afin de mesurer la vitesse de la voiture et à condition qu'il n'ait aucune liaison avec le système de contrôle du moteur.

Cette restriction ne s'applique pas aux voitures disposant d'origine d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique et/ou d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, et utilisant ces systèmes dans les conditions de l'article 257-9.

Les différentiels sous contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdits.

Les systèmes électroniques automatiques sont interdits.

Un contacteur électrique simple non automatique actionné par le pilote qui agit sur un système n'est pas considéré comme un contrôle électronique.

La direction assistée peut être utilisée tant qu'il s'agit d'un système simple, dépourvu de contrôle programmable.

2.9 Matériau

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

L'utilisation de matériau dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

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

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

2.10 Châssis composite

Les châssis en matériau composite sont interdits.

ARTICLE 3 : CARROSSERIE ET DIMENSIONS EXTERIEURES

3.1 Dimensions

Toutes les dimensions et la forme de la carrosserie doivent se conformer à celles d'origine, à l'exception des altérations permises par l'Article 3.6.

3.2 Porte-à-faux et empattement

Les porte-à-faux avant et arrière ainsi que l'empattement doivent se conformer à ceux d'origine à l'exception des altérations permises par l'Article 3.6.

3.3 Portières

Les dimensions et fonctions des portières doivent se conformer à celles d'origine.

Il est autorisé de remplacer les charnières de portières dans le seul but de permettre une évacuation plus rapide du pilote en cas d'accident.

3.4 Pare-brise et fenêtres

Un pare-brise constitué d'une seule pièce de verre feuilleté (verre/plastique/verre) homologué pour un usage routier est obligatoire. Son épaisseur ne doit pas être inférieure à 4.5 mm.

Il est permis d'ajouter un film translucide sur la face extérieure du pare-brise afin de le protéger.

Les fenêtres latérales et arrière peuvent être remplacées par du polycarbonate.

Des attaches supplémentaires peuvent être utilisées.

Ventilation de l'habitacle :

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

Une voiture ne disposant pas de vitre arrière peut utiliser la sortie d'air sur le toit homologuée en VO.

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

2.8 Electronic system

Any automatic or electronic chassis control system or function is forbidden even if it is fitted on the original car.

This includes anti-lock braking, traction control, damper, suspension or ride height adjustment, power braking, four-wheel steering, movable ballast.

Semi-automatic or automatic gearboxes, power-driven clutches with electronic or pneumatic control are forbidden unless they are fitted on the series vehicle homologated by the FIA or from the list of acceptable cars drawn up by the FIA.

In this case, the manufacturer must provide the FIA with the system for checking the whole control system of the series gearbox and/or the series clutch.

All sensors on the wheels and transmission system are prohibited, but the use of only one sensor on a non-driven wheel is permitted for measuring the speed of the car and provided that this sensor has no connection with the engine control unit.

This restriction does not apply to cars having a semi-automatic or automatic gearbox and/or a power-driven clutch with electronic or pneumatic control fitted as standard and using these systems under the conditions of article 257-9.

Differentials with electronic, pneumatic or hydraulic slip control are forbidden.

Closed-loop electronically controlled systems are prohibited.

A simple open-loop electrical switch activated by the driver acting on a system is not considered to be an electronic control.

Power steering may be employed as long as it is a simple system, without programmable control.

2.9 Material

Titanium is not permitted unless used in the original part or with explicit authorisation by the current regulations.

The use of a material which has a specific yield modulus greater than 40 GPa/g/cm³ is forbidden for the making of all parts that are free or homologated as an Option Variant.

This restriction does not concern the parts homologated with the standard vehicle.

The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.

2.10 Composite chassis

Composite chassis are forbidden.

ARTICLE 3 : BODYWORK AND EXTERIOR DIMENSIONS

3.1 Dimensions

All bodywork dimensions and shape must remain original with the exception of alterations permitted under Article 3.6.

3.2 Overhangs and wheelbase

The front and rear overhangs as well as the wheelbase must remain original except for the alterations allowed by Article 3.6.

3.3 Doors

The dimensions and functions of the doors must remain original.

The door hinges may be replaced for the sole purpose of allowing faster evacuation of the driver in the event of an accident.

3.4 Windscreen and windows

A windscreen made of one piece of laminated glass (glass/plastic/glass) homologated for road use is compulsory. Its thickness must not be less than 4.5 mm.

In order to protect the windscreen, the addition of a translucent film on its external face is permitted.

The side and rear windows may be replaced with polycarbonate.

Additional fastenings may be used.

Cockpit ventilation :

In order to extract air from the cockpit, the rear window may have a maximum of 5 circular holes with a maximum diameter of 50 mm each.

Cars having no rear window may use the air exit on the roof homologated as a VO.

A cut-out of a maximum surface of 25 cm² is authorised in each rear view mirror.

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

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

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

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

Filets :

Il est possible de remplacer les fenêtres des portières par des filets dont les caractéristiques doivent se conformer à l'article 253-11.

La fixation des filets à la structure anti-tonneau n'est toutefois pas obligatoire.

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

3.5 Carrosserie

3.5.1) La partie inférieure de la voiture ne doit subir aucune modification et doit rester identique à celle de la voiture d'origine (y compris les tunnels si la voiture d'origine en comporte), à l'exception d'ouvertures dont la seule fonction doit être le refroidissement des éléments mécaniques et dont la surface totale ne doit pas dépasser 360 cm².

3.5.2) Sauf en ce qui concerne la moitié inférieure des roues complètes, la carrosserie doit recouvrir tous les éléments mécaniques en projection verticale vue de dessus.

3.5.3) Toutes les parties de la carrosserie, y compris toute partie exerçant une influence aérodynamique, doivent être rigidement et solidement fixées à la partie entièrement suspendue de la voiture (ensemble châssis / carrosserie), ne disposer d'aucun degré de liberté, et rester immobiles par rapport à cette partie lorsque la voiture se déplace.

3.5.4) Tout dispositif ou construction conçu pour combler l'espace compris entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

3.5.5) Le matériau utilisé pour les capots de coffre et de compartiment moteur, des pare-chocs, des portières et des ailes démontables est libre, mais lorsqu'un élément est remplacé, il doit être fixé d'une manière au moins aussi solide que par la méthode d'origine et tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

Capots de coffre et de moteur :

- Ils doivent comporter au minimum deux fixations de sécurité clairement indiquées par des flèches rouges (ou de couleur contrastée). Elles peuvent être encastrées.
- Leurs charnières sont libres ou peuvent être supprimées.
- Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans utiliser d'outils.

3.5.6) L'ouverture de l'habitacle d'une voiture ouverte doit être symétrique, vue en plan ou en élévation droite / gauche. La zone du passager ne doit pas être recouverte.

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

3.5.8) Aucune partie de la voiture ne doit se trouver à moins de 60 mm du sol.

Le contrôle sera effectué sur une zone définie au début de chaque épreuve par le Délégué Technique de la FIA, la voiture étant en condition de course et le pilote à bord.

3.5.9) Plaques d'immatriculation :

La suppression des supports des plaques d'immatriculation est autorisée, mais ne doit pas engendrer de suppression des parties de carrosserie et d'entrées ou sorties d'air supplémentaires, exceptées celles permises par les articles 257.3.6.3, 257.3.6.6 et 257.3.6.7.

3.6 Modifications du châssis et de la carrosserie

3.6.1) Le renforcement du châssis et de la carrosserie est permis à condition que le matériau utilisé suive la forme d'origine et soit en contact direct avec le matériau d'origine.

Les supports d'accessoires qui ne sont plus utilisés peuvent être supprimés à condition qu'ils n'aient pas de fonction structurelle.

De plus, pour chaque essieu, une seule barre anti-rapprochement peut être montée sur les points d'attache de la suspension à la

A scoop may be fitted to each door window provided it complies with the following points :

- it must not exceed the perimeter of the window, must have a maximum height of 150 mm and must not protrude more than 50 mm over the window's surface.
- it must be made from the same material as the window or with translucent polycarbonate if the window is made from glass, and must have the possibility of being closed by a shutter made from the same material as the window.
- it must not obstruct the driver's rearward view.

Air ducts fed by the scoops are authorised inside the cockpit on condition that they alter neither the driver's visibility nor the driver's safety.

Nets :

Door windows may be replaced with nets with characteristics in accordance with article 253-11.

However, the fixing of the nets to the safety rollage is not mandatory.

Each rear side window may be partly opened to a maximum of 30 mm at its rear extremity, or may have a circular opening with a maximum diameter of 50 mm.

3.5 Bodywork

3.5.1) The bottom part of the car cannot be modified and must remain identical to that of the original car (including the tunnels if fitted on the original car), with the exception of openings the sole function of which is the cooling of mechanical parts and the total area of which must not exceed 360 cm².

3.5.2) With the exception of the lower half of the complete wheels, the bodywork must cover all mechanical components in vertical projection seen from above.

3.5.3) All parts of the bodywork, including any part having an aerodynamic influence, must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (chassis/body unit), must not have any degree of freedom, must be securely fixed and remain immobile in relation to this part while the car is in motion.

3.5.4) Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

3.5.5) Material used for the bonnet and boot lids, bumpers, doors and detachable wings is free, but where an element is replaced, it must be attached in a way which is at least as strong as the original method and any non-movable element shall be attached with the use of tools.

Bonnet and boot lids :

- They must have at least two safety fasteners, both of which are clearly indicated by red (or contrasting colour) arrows. These fasteners may be recessed.
- Their hinges are free and may be removed.
- It must be possible to remove or open them without the use of tools.

3.5.6) The cockpit opening of open cars must be symmetrical when viewed in plan or left/right elevation. The passenger area must not be covered.

3.5.7) All bodywork joints in the vicinity of the refuelling connections must be designed in such a way as to prevent any leakage of fuel into the engine compartment and/or cockpit during refuelling.

3.5.8) No part of the car must be less than 60 mm from the ground.

The checking will be carried out on an area defined by the FIA Technical Delegate at the beginning of each event, with the car in race trim and with the driver on board.

3.5.9) Registration plates :

Registration plate mountings may be dismantled, but this must not lead to the removal of parts of the bodywork or give rise to additional air intakes or outlets, except for those permitted by articles 257.3.6.3, 257.3.6.6 and 257.3.6.7.

3.6 Bodywork and chassis modifications

3.6.1) Strengthening of the chassis and bodywork is allowed provided that the material used follows the original shape and is in direct contact with it.

Accessory supports that are no longer used may be removed on condition that they have no structural function.

Furthermore, for each axle, only one reinforcement bar may be fitted on the suspension mounting points to the bodyside, on each

coque, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

3.6.2) La largeur de la carrosserie peut être augmentée de 100 mm maximum au niveau des passages de roues avant et arrière.

Dans tous les cas, la largeur totale de la voiture ainsi modifiée ne doit pas dépasser 2000 mm.

A la suite de ces modifications, la carrosserie doit recouvrir les demi roues supérieures en conservant sensiblement les mêmes formes que la carrosserie d'origine et ne doit pas générer d'appui aérodynamique.

Toute augmentation de largeur est interdite pour une voiture dont la largeur d'origine est supérieure ou égale à 2000 mm.

3.6.3) Aileron arrière :

Il est permis de monter un aileron arrière.

Il peut remplacer un aileron existant mais non lui être ajouté.

L'aileron est constitué des éléments suivants :

Aile, plaques latérales, supports verticaux, et doit respecter les points suivants :

- sa largeur totale ne doit pas dépasser 90 % de la largeur totale de la voiture avec une tolérance de 16 mm.
- il doit être en retrait de 50 mm par rapport au point le plus reculé de la carrosserie.
- son point le plus haut doit être situé 100 mm plus bas que le point le plus haut du toit de la voiture.

Si la voiture d'origine comporte une prise d'air sur le toit, celle-ci ne sera pas prise en compte pour déterminer le point le plus haut du toit.

• Aile :

- elle est composée de deux éléments maximum (aile principale et équerre).
- une équerre (section en "L" de dimensions maximales 10 x 20 mm) peut être ajoutée sur le bord de fuite de l'aile principale sur tout ou partie de sa longueur mais ne doit pas dépasser la surface de l'aile principale de plus de 10 mm. Elle doit être fixée par un assemblage mécanique (vis/écrou ou rivet).
- elle doit être comprise dans un parallélogramme de 450 x 150 mm avec une corde maximum de la section d'aile de 300 mm.

• Plaques latérales et supports verticaux :

- les plaques latérales doivent avoir une épaisseur minimale de 10 mm et doivent s'inscrire dans un rectangle de 150 x 450 mm.
- les supports verticaux ne peuvent avoir une longueur supérieure à 520 mm, mesurée horizontalement.
- les surfaces des supports verticaux et des plaques latérales doivent être planes et parallèles à l'axe longitudinal de la voiture.
- les bords des plaques latérales doivent comporter un arrondi de rayon minimum 5 mm constant.
- les bords d'attaque des supports verticaux doivent comporter un arrondi de rayon constant et les bords de fuite peuvent être biseautés sur une longueur maximum de 20 mm.

Si l'aileron d'origine est monté, il doit respecter les points ci-dessus.

Dans le cas d'une voiture ouverte, tous les points ci-dessus doivent être respectés, la hauteur de l'aileron étant mesurée par rapport au point le plus haut de l'encadrement du pare-brise.

3.6.4) Pare-chocs :

Les formes des pare-chocs d'origine doivent être conservées.

La partie de la carrosserie située en dessous du plan horizontal passant par l'axe des roues avant et en avant des roues avant complètes, peut être modifiée par découpage ou perçage afin d'améliorer le refroidissement des organes mécaniques. Les prises d'air ainsi obtenues doivent comporter un grillage.

Il est possible d'ajouter un dispositif aérodynamique dont les caractéristiques sont les suivantes :

- sa hauteur maximum doit être de 20 mm par rapport au point le plus bas de la carrosserie d'origine, située dans la zone décrite ci-dessus
- il ne doit pas augmenter le porte à faux et le périmètre de plus de 80 mm par rapport à ceux d'origine
- sa largeur respecte l'article 3.6.4 ci-dessous

Il est possible d'utiliser le pare-chocs avant homologué en VO.

Dans ce cas, le dispositif aérodynamique ajouté doit être celui homologué en VO.

Les passages de roues internes structurels ou non peuvent être seulement modifiés pour accueillir des roues plus grandes, mais ils doivent avoir une fonction et une résistance au moins égales à celles des passages de roues d'origine et préserver l'intégrité structurelle de la voiture.

3.6.5) Tout élément d'une hauteur inférieure à 25 mm épousant le contour extérieur de la carrosserie sera considéré

side of the car's longitudinal axis.

3.6.2) The width of the bodywork across the front and rear wheel arches may be increased by a maximum of 100 mm.

In all cases, the total width of the car modified in this way must not exceed 2000 mm.

Following these modifications, the bodywork must cover the upper halves of the wheels, keeping apparently the same shapes as the original bodywork, and must not generate any downforce.

Any increasing of the width is forbidden for a car whose original width is over or equal to 2000 mm.

3.6.3) rear wing :

A rear wing may be mounted.

It may replace an existing wing but not be added to it.

The rear wing is made up of the following elements :

Wing, end plates, vertical supports, and must comply with the following criteria :

- its overall width must not exceed 90 % of the overall width of the car with a tolerance of 16 mm.
- it must be 50 mm forward of the rearmost point of the bodywork.

- its highest point must be situated 100 mm lower than the highest point of the roof of the car.

If the original car has an air inlet on the roof, this inlet will not be considered for determining the highest point of the roof.

• Wing :

- it is made from a maximum of two elements (main wing and angle bracket).
- an angle bracket ("L" shaped section of 10 x 20 mm maximum dimensions) may be added on the trailing edge of the main wing over all or part of its length, but must not protrude more than 10 mm beyond the surface of the main wing. It must be secured through a mechanical assembly (screw/nut or rivet).
- it must be contained within a parallelogram of 450 x 150 mm with a wing section chord of a maximum of 300 mm.

• End plates and vertical supports :

- the end plates must have a minimum thickness of 10 mm and must be contained within a 150 x 450 mm rectangle.
- vertical supports must not exceed 520 mm in length, measured horizontally.
- the surfaces of vertical supports and end plates must be flat and parallel to the longitudinal axis of the car.
- the edges of the end plates must be rounded with a constant radius of 5 mm minimum.
- the leading edges of the vertical supports must be rounded with a constant radius and the trailing edges may be bevelled along a 20 mm maximum length.

If the original rear wing is fitted, it must comply with the above points.

In the case of an open car, all the above points must be complied with, the height of the rear wing being measured relative to the highest point of the windscreen surround.

3.6.4) Bumpers :

The shapes of the original bumpers must be retained.

The part of the bodywork situated below the horizontal plane of the front wheel axis and forward of the complete front wheels, may be modified through cutting and drilling in order to improve the cooling of mechanical parts. The air inlets obtained in this way must have a wire mesh.

It is possible to add an aerodynamic device, the characteristics of which are as follows :

- its maximum height must be 20 mm relative to the lowest point of the original bodywork, situated in the area described above

- it must not increase the overhang and the perimeter by more than 80 mm relative to the original ones

- its width complies with article 3.6.4 below

It is possible to use the front bumper homologated as a VO.

In this case, the additional aerodynamic device must be the one homologated as a VO.

Structural or non-structural internal wheel arches may be modified only to accommodate larger wheels, but must have a function and a strength at least equal to the original and must preserve the structural integrity of the car.

3.6.5) Any parts following the external contour of the bodywork and less than 25 mm high will be considered as

comme une bande décorative et pourra être enlevé.

3.6.6) Prises d'air :

Elles doivent

- avoir une seule fonction précise : refroidissement, ventilation.
- ne pas dépasser le contour de la voiture vue de dessus.

- ne pas faire saillie sur la surface de la carrosserie.

La modification d'une prise d'air d'origine est autorisée à condition que le contour d'origine soit inclus dans celui de la nouvelle prise d'air ainsi obtenue.

Quelles que soient les prises d'air, les seuls éléments mécaniques visibles à travers celles-ci sont ceux visibles sur le véhicule de série.

3.6.7) Sorties d'air :

La carrosserie peut être modifiée pour y placer éventuellement des persiennes au-dessus ou sur les côtés des compartiments du moteur et des refroidisseurs, dans le seul but d'extraire la chaleur. Elles ne doivent pas faire saillie sur la surface de la carrosserie d'origine, ni modifier l'apparence extérieure originale, ni permettre qu'un élément mécanique soit visible du dessus, latéralement ou de l'arrière.

3.6.8) Les modifications nécessaires au montage de supports d'éclairage supplémentaires et de raccords de ravitaillement sont autorisées.

ARTICLE 4 : POIDS

4.1 Poids minimal

4.1.1) Le poids de la voiture ne doit pas être inférieur à 1100 kg en GT2 (voir Annexes 1 et 2) et 850 kg en GT2 2 litres.

4.1.2) Le droit de modifier le poids de toute voiture pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

4.2 Lest

Le lest doit être fixé dans l'habitacle à l'emplacement du passager et conformément aux prescriptions de l'article 253-16 pour ce qui concerne les dimensions et les caractéristiques des fixations.

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

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

Le lest handicap (si applicable au championnat concerné) doit en plus respecter les points suivants :

- Il doit être constitué de plaques métalliques superposables conformes au dessin n°258-2,
- Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement par l'intermédiaire de 5 vis M12.

4.3 Adjonctions pendant la course

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

4.4 Liquides

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

ARTICLE 5 : MOTEUR

5.1 Type et position du moteur

La marque et le type du moteur utilisé doivent rester d'origine.

Son emplacement et son orientation doivent rester d'origine.

Sa position doit rester d'origine ou être homologuée.

Si la position du moteur est d'origine, ses supports sont libres.

Si la position du moteur est différente de celle d'origine, ses supports et/ou le berceau avant doivent être homologués.

Pour les GT2 2 litres, le moteur doit être atmosphérique, sans brides et sa cylindrée est limitée à 2000 cm³.

5.2 Modifications du moteur

5.2.1)

Les éléments suivants doivent rester d'origine :

- bloc cylindre
- angles de soupapes
- nombre et emplacement des arbres à cames
- fixations du vilebrequin au bloc cylindres
- ordre d'allumage

L'adjonction de matériau au bloc cylindre n'est pas autorisée.

decorative strips and may be removed.

3.6.6) Air inlets :

They must

- have a single, precise function: cooling, ventilation.
- not protrude beyond the outline of the car when viewed from above.

- not extend beyond the surface of the bodywork.

The modification of an original air inlet is permitted on condition that its original perimeter is included in that of the new air inlet thus obtained.

Whatever the air inlets, the only mechanical parts visible through them are those that are visible on the series vehicle.

3.6.7) Air outlets :

Bodywork may be modified to incorporate louvres above or on the sides of the engine and coolers compartments, for the sole purpose of extracting heat.

They must neither protrude over the original bodywork, nor alter the original external appearance, nor permit a mechanical part to be visible from above, from the side or from the rear.

3.6.8) Modifications required to fit additional lighting supports and refuelling connectors are permitted.

ARTICLE 4 : WEIGHT

4.1 Minimum weight

4.1.1) The weight of the car must not be less than 1100 kg in GT2 (see Appendices 1 and 2) and 850 kg in GT2 2 litres.

4.1.2) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the weight of any car to maximise equality of performance.

4.2 Ballast

Ballast must be secured in the cockpit in the passenger's location and according to the specifications of article 253-16 concerning dimensions and characteristics of the fixations.

The securing system must allow the fixing of seals by the scrutineers and must be designed such that tools are required for its removal.

Any movable ballast system when the car is in motion is forbidden.

The handicap ballast (if applicable to the championship concerned) must in addition comply with the following points :

- It must be made from stacking metallic plates according to drawing n°258-2,
- The plates must be firmly attached inside a housing with 5 M12 screws.

4.3 Adding during the race

The adding to the car during the race of any solid material whatsoever or the replacement during the race of any part of the car with another which is materially heavier is forbidden.

4.4 Liquids

The weight may be checked at any time during the event with the quantity of liquids remaining in the tanks except after the race where the car may be emptied of all the fuel before weighing.

ARTICLE 5 : ENGINE

5.1 Type and position of engine

The make and type of engine used must remain original.

Its location and orientation must remain original.

Its position must remain original or be homologated.

If the position of the engine is original, its supports are free.

If the position of the engine is different from the original, its supports and/or front subframe must be homologated.

For the GT2 2 litres, the engine must be normally aspirated, without restrictors, and its cylinder capacity is limited to 2000 cm³.

5.2 Engine modifications

5.2.1)

The following elements must remain original :

- cylinder block
- valve angles
- number and location of camshafts
- fixations of the crankshaft to the cylinder block
- firing order

The addition of material to the cylinder block is not permitted.

Cependant, il est permis de re-chemiser un bloc qui n'était pas équipé de chemises à l'origine, par soudure si nécessaire.
Dans ce cas, l'alésage d'origine doit être conservé.

Les éléments suivants peuvent être modifiés par usinage mais la pièce de série doit toujours être identifiable :

- vilebrequin (sauf en GT2 2 litres)
- bielles (sauf en GT2 2 litres)
- culasse(s)

L'adjonction de matériau aux culasses n'est pas autorisée mais il est permis de modifier ou de boucher les orifices de lubrification de celles-ci et d'utiliser des "helicoids".

Les éléments suivants sont libres :

- vilebrequin (uniquement en GT2 2 litres)
- bielles (uniquement en GT2 2 litres)
- bagues et coussinets de bielles
- courroies et poulies, chaînes et pignons, engrenages, dans le respect du système d'origine
- arbres à cames
- soupapes et leur système de commande
- piston
- chemises mais l'alésage d'origine doit être conservé
- joint de culasse
- volant moteur, mais il doit être en acier et mono-pièce
- systèmes d'injection et d'allumage
- collecteur d'admission

5.2.2) La distribution variable n'est autorisée que si elle est montée d'origine.

Elle peut être neutralisée mais pas modifiée.

5.2.3) Le système d'admission variable n'est autorisé que s'il est monté d'origine.

Il peut être intégralement neutralisé mais pas modifié.

5.2.4) Toute pièce en magnésium est interdite sauf si elle est utilisée dans la pièce d'origine.

5.2.5) Toute pièce en céramique ou à revêtement en céramique est interdite sauf si elle est utilisée dans la pièce d'origine.

5.2.6) L'emploi de matériaux en carbone ou en composite est limité aux embrayages et aux revêtements ou canalisations non sollicités.

5.2.7) Seul un lien mécanique direct entre la pédale d'accélérateur et le moteur est autorisé.

Si la voiture d'origine est équipée d'un système sans lien mécanique, ce système peut être conservé mais pas modifié.

Si un constructeur compte utiliser l'un des systèmes énumérés ci-dessus (5.2.2 à 5.2.7), cela doit apparaître sur la fiche d'homologation.

5.3 Moteurs atmosphériques

5.3.1) Le système d'admission d'air du moteur doit être monté avec une ou deux brides d'une longueur de 3 mm, présentant les diamètres maximaux indiqués à l'Annexe 1 (Brides pour moteurs atmosphériques).

Elles doivent être faites de métal ou d'un alliage de métal et doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle.

5.3.2) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides.

Aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir de la (des) boîte(s) à air.

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

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 tr/mn.

Les capteurs de pression présents dans le système d'admission doivent être déconnectés.

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

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

Il doit respecter les points suivants :

- La distance transversale entre les axes des diamètres de contrôle des brides ne doit pas être supérieure à 1000 mm,
- Son volume interne total, mesuré entre le diamètre de contrôle de la (des) bride(s) et les orifices d'admission sur la (les) culasse(s), ne doit pas être supérieur à 50 dm³.

However, it is permitted to sleeve a block that originally is not fitted with sleeves, by welding if necessary.

In this case, the original bore must be retained.

The following elements may be modified by machining but the original part must always be identified :

- crankshaft (except in GT2 2 litres)
- connecting rods (except in GT2 2 litres)
- cylinder head(s)

The addition of material to the cylinder heads is not permitted but it is permitted to modify or close the lubrication holes in these and use "helicoids".

The following elements are free :

- crankshaft (only in GT2 2 litres)
- connecting rods (only in GT2 2 litres)
- connecting rod bushings and bearings
- belts and pulleys, chains and pinions, gears, while respecting the original system
- camshafts
- valves and their control system
- piston
- sleeves, but the original bore must be retained
- cylinder head gasket
- flywheel, but it must be a single piece flywheel made from steel
- injection and firing systems
- intake manifold

5.2.2) Variable valve timing is permitted only if it is originally fitted.

It may be neutralised but not modified.

5.2.3) Variable intake system is permitted only if originally fitted.

It may be completely neutralised but not modified.

5.2.4) The use of magnesium part is forbidden unless it is used in the original part.

5.2.5) The use of any ceramic or ceramic-coated component is forbidden unless used in the original part.

5.2.6) The use of carbon or composite materials is restricted to clutches and non-stressed covers or ducts.

5.2.7) Only a direct mechanical linkage between the throttle pedal and the engine is permitted.

If the original car is fitted with a system without a mechanical linkage, this system may be retained but not modified.

If a manufacturer intends to use any of the systems listed above in 5.2.2 - 5.2.7, they must appear on the homologation form.

5.3 Normally aspirated engines

5.3.1) The engine air intake system must be fitted with one or two air restrictors 3 mm long with maximum diameters set out in Appendix 1 (Restrictors for normally aspirated engines).

They must be made of metal or metal alloy and must be entirely visible once the bonnet is open and without dismounting any element or cover.

5.3.2) All the air feeding the engine must pass through these restrictors.

No pipe containing air is permitted to enter or to exit from the air box(es).

Sealing the restrictors must lead to the immediate stopping of the engine.

This check must be made at an engine speed of 2500 rpm.

Pressure sensors present inside the intake system must be disconnected.

The depression measured in the intake system when the engine stops must be at least equal to the atmospheric pressure at the place where the check is carried out minus 150 millibar, maintained during at least 0.5 seconds.

5.3.3) The intake system is defined by the assembly including the restrictor(s) and the manifold up to the intake ports on the cylinder head(s).

It must comply with the following points :

- The transversal distance between the axes of the control diameters of the restrictors must not be greater than 1000 mm.
- Its internal total volume, measured from the control diameter of the restrictor(s) to the intake ports on the cylinder head(s), must not be greater than 50 dm³.

- La distance longitudinale entre le diamètre de contrôle de la (des) bride(s) et l'axe du premier cylindre ne doit pas être supérieure à 600 mm.

5.3.4) Le droit de modifier la taille de ces brides pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

5.4 Moteurs suralimentés

La cylindrée maximale d'un moteur suralimenté est de 4000 cm³.

5.4.1) Un compresseur et/ou turbo ne peuvent être utilisés que si ces systèmes sont montés sur la voiture routière homologuée par la FIA ou faisant partie de la liste des véhicules admissibles établie par la FIA.

A l'exception des échangeurs et des conduites entre le dispositif de suralimentation, l'échangeur et le collecteur, tout le système de suralimentation d'origine doit être conservé et non modifié.

5.4.2) Le système d'admission d'air du moteur doit être équipé d'une ou deux brides d'une longueur de 3 mm, présentant les diamètres maximaux indiqués à l'Annexe 2.

Elles doivent être faites de métal ou d'un alliage de métal et doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle.

5.4.3) Aucune bride ne doit être placée à plus de 50 mm de la face avant des aubages de la roue du compresseur.

5.4.4) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides.

Aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir de la (des) boîte(s) à air.

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

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 tr/mn.

Les capteurs de pression présents dans le système d'admission doivent être déconnectés.

5.4.5) Le droit de modifier la taille de la (des) bride(s) pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

5.4.6) Les voitures à moteur suralimenté ne doivent être équipées d'aucun dispositif permettant au pilote de régler ou de modifier en roulant la pression de suralimentation ou le système de gestion électronique contrôlant la pression de suralimentation.

5.4.7) Les entrées à diamètre variable et les pales intérieures ajustables sont interdites sur les turbocompresseurs. Si la voiture d'origine est équipée d'un tel système, il doit être neutralisé ou démonté.

5.5 Température de la charge

5.5.1) Les échangeurs peuvent être remplacés mais leur nombre, leurs types, leurs emplacements et leurs positions doivent rester d'origine.

Cependant, aucune modification effectuée pour accueillir un échangeur différent ne doit altérer l'intégrité structurale de la voiture et de la carrosserie.

A part les échangeurs, tout dispositif, système, procédure, construction ou conception dont le but et/ou l'effet est une réduction quelconque de la température de l'air d'admission et/ou de la charge (air et/ou carburant) du moteur est interdit.

Les conduites entre le dispositif de suralimentation, l'échangeur et le collecteur sont libres, mais leur seule fonction doit être de canaliser l'air d'admission.

Les conduites pour amener l'air aux échangeurs sont libres mais elles doivent être réalisées en matériau composite à base de fibre de verre résistant au feu.

5.5.2) La pulvérisation ou l'injection interne et/ou externe d'eau ou de quelque substance que ce soit est interdite (sauf celle du carburant dans le but normal de combustion dans le moteur).

5.6 Refroidissement

La méthode de refroidissement doit être conservée.

Les radiateurs d'eau peuvent être remplacés mais leur nombre et leurs emplacements doivent rester d'origine.

De plus, leurs positions peuvent être modifiées à l'intérieur des volumes des radiateurs d'origine, définis par la fiche d'homologation de la voiture.

Cependant, aucune modification effectuée pour accueillir un radiateur différent ne doit altérer l'intégrité structurale de la voiture et de la carrosserie.

Les conduites pour amener l'air aux radiateurs sont libres mais elles doivent être réalisées en matériau composite à base de fibre de verre résistant au feu.

5.7 Echappement

A condition que les règles des Articles 5.7.1, 5.7.2, 5.7.3 et 5.7.4

- The longitudinal distance from the control diameter of the restrictor(s) to the centreline of the first cylinder must not be greater than 600 mm.

5.3.4) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of these air restrictors to maximise equality of performance.

5.4 Supercharged engines

The maximum capacity of supercharged engines is 4000 cm³.

5.4.1) A compressor and/or turbocharger may only be used if such systems are fitted to the road car homologated by the FIA or from the list of acceptable cars drawn up by the FIA.

With the exception of exchangers and pipes between the supercharging device, the intercooler and the manifold, the whole original supercharging system must be retained and not modified.

5.4.2) The engine air intake system must be fitted with one or two air restrictors 3 mm long with maximum diameters set out in Appendix 2.

They must be made of metal or metal alloy and must be entirely visible once the bonnet is open and without dismounting any element or cover.

5.4.3) All restrictors must be placed no further than 50 mm from the forward face of the compressor wheel blades.

5.4.4) All the air feeding the engine must pass through these restrictors.

No pipe containing air is permitted to come into or to exit from the air box(es).

Sealing the restrictors must lead to the immediate stopping of the engine.

This check must be made at an engine speed of 2500 rpm.

Pressure sensors present inside the intake system must be disconnected.

5.4.5) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of these air restrictors to maximise equality of performance.

5.4.6) Supercharged cars must not be equipped with any device which allows the boost pressure, or the electronic management system controlling the boost pressure, to be adjusted while the car is in motion.

5.4.7) Variable diameter inlets and adjustable internal vanes on turbochargers are forbidden.

If the original car is fitted with such a system, this system must be neutralised or dismantled.

5.5 Temperature of the charge

5.5.1) Intercoolers may be replaced but their number, their types, their locations and their positions must remain original.

However, any modifications carried out to accommodate a different intercooler must not alter the structural integrity of the car and the bodywork.

Apart from intercoolers, any device, system, procedure, construction or design the purpose and/or effect of which is any decrease whatsoever of the temperature of the intake air and/or of the charge (air and/or fuel) of the engine is forbidden.

The pipes between the supercharging device, the intercooler and the manifold are free, but their only function must be to channel the intake air.

The pipes for channelling air to the exchangers are free, but they must be made from fire-resistant, fibreglass based composite material.

5.5.2) Internal and/or external spraying or injection of water or any substance whatsoever is forbidden (other than fuel for the normal purpose of combustion in the engine).

5.6 Cooling

The method of cooling must be retained.

Water radiators may be replaced but their number and location must remain original.

In addition, their positions may be modified inside the volumes of the original radiators, defined by the homologation form of the car.

However, any modifications carried out to accommodate a different radiator must not alter the structural integrity of the car and the bodywork.

The pipes for channelling air to the radiators are free but must be made from fire-resistant, fibreglass based composite material.

5.7 Exhaust

Provided the regulations in Articles 5.7.1, 5.7.2, 5.7.3 and 5.7.4

soient respectées, le système d'échappement est libre.

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

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

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

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

5.7.3) Les orifices des tuyaux d'échappement doivent être situés à une hauteur maximale de 450 mm et minimale de 100 mm par rapport au sol.

La partie terminale de l'échappement doit se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 100 mm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement.

En outre, une protection efficace doit être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlures.

Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire

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

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

5.7.4) Le dessous de caisse et les cloisons ne doivent pas être modifiés pour l'installation du système d'échappement.

Le système d'échappement doit être adéquatement isolé de l'habitacle du pilote.

5.8 Télémétrie

L'emploi de la télémétrie est interdit.

ARTICLE 6 : CANALISATIONS, POMPES ET RESERVOIRS DE CARBURANT

A condition que les règles des Articles 6.1, 6.2 et 6.3 soient respectées, le système de carburant est libre.

6.1 Réservoirs de carburant

6.1.1) Tous les réservoirs de carburant doivent être placés dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine, et doivent être séparés du pilote et du compartiment moteur par une cloison pare-feu.

Le réservoir doit être entouré d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur minimum.

6.1.2) Tous les réservoirs de carburant doivent être des autres en caoutchouc conformes ou supérieures aux spécifications FIA/FT3 1999.

6.1.3) Toutes les autres en caoutchouc doivent provenir de fabricants homologués par la FIA.

6.1.4) Sur toute autre en caoutchouc doit être imprimé un code indiquant le nom du fabricant, les spécifications selon lesquelles le réservoir a été fabriqué, et la date de fabrication.

6.1.5) Aucune autre en caoutchouc ne sera utilisée plus de 5 ans après la date de fabrication, à moins d'avoir été inspectée et recertifiée par le fabricant pour une période maximale de 2 nouvelles années.

6.2 Accessoires et canalisations

6.2.1) Tout accessoire constitutif des parois du réservoir (y compris les reniflards, les entrées, les sorties, les orifices de remplissage, les raccords entre les réservoirs, et les ouvertures d'accès) doit être métallique ou en composite et vulcanisé dans le réservoir.

6.2.2) Toutes les canalisations de carburant entre le réservoir de carburant et le moteur doivent comporter un raccord auto-obturant de sécurité. Les parties de cette connexion doivent se séparer sous une charge inférieure à la moitié de celle requise pour briser le raccord de canalisation ou pour arracher celui-ci du réservoir.

Si un radiateur de carburant est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la structure principale de la voiture.

6.2.3) Aucune canalisation contenant du carburant, de l'eau de refroidissement ou de l'huile de lubrification ne peut traverser l'habitacle.

Dans une voiture à 2 volumes la (les) mise(s) à l'air libre et leurs

are complied with, the exhaust system is free.

5.7.1) The exhaust system should incorporate one or more homologated catalytic converters, which should be functioning at all times and through which all exhaust gases should pass.

5.7.2) The noise generated by the car is not to exceed 110 dB (A) at 3800 rpm, or at three quarter maximum revs if less.

This will be measured at a distance of 0.5 m and at a 45 degree angle to the point of exit of the exhaust.

All measures which are taken to ensure that the maximum noise limits are not exceeded must be permanent in nature, and must not be removed by the exhaust gas pressure.

5.7.3) The orifices of the exhaust pipes must be placed at a maximum of 450 mm and a minimum of 100 mm from the ground.

The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 100 mm from this perimeter, and aft of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase. Moreover, adequate protection must be provided in order to prevent heated pipes from causing burns.

The exhaust system must not be provisional.

Exhaust gas may only exit at the end of the system.

Parts of the chassis must not be used to evacuate exhaust gases.

5.7.4) The underbody and bulkheads must not be modified for the installation of the exhaust system.

The exhaust system must be adequately isolated from the driver compartment.

5.8 Telemetry

The use of telemetry is forbidden.

ARTICLE 6 : FUEL PIPING, PUMPS AND TANKS

Provided the regulations in Articles 6.1, 6.2 and 6.3 are complied with, the fuel system is free.

6.1 Fuel tanks

6.1.1) All fuel tanks must be placed in the luggage compartment or in the original location and must be separated from the driver and the engine compartment by a firewall.

The tank must be surrounded by a crushable structure at least 10 mm thick.

6.1.2) All fuel tanks must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/FT3 1999.

6.1.3) All rubber bladders must be made by manufacturers homologated by the FIA.

6.1.4) All rubber bladders shall have a printed code indicating the name of the manufacturer, the specifications to which the tank has been manufactured and the date of manufacture.

6.1.5) No rubber bladder shall be used more than 5 years after the date of manufacture, unless inspected and recertified by the manufacturer for a period of up to another 2 years.

6.2 Fittings and piping

6.2.1) All fittings which constitute the walls of the tank (including air vents, inlets, outlets, tank fillers, inter-tank connectors and access openings) must be metal or composite fittings bonded into the fuel tank.

6.2.2) All fuel lines between the fuel tank and the engine must have a self-sealing breakaway valve. This valve must separate at less than 50 % of the load required to break the fuel line fitting or to pull it out of the fuel tank.

If a fuel radiator is used, it must be situated inside the main structure of the car.

6.2.3) No lines containing fuel, cooling water or lubricating oil may pass through the cockpit.

In a 2-volume car, the air vent(s) and their valves may pass

clapets peuvent transiter dans l'habitacle à condition d'être en matériau type aviation et sans raccord, si ce n'est sur les cloisons (du réservoir / du toit).

Les goulottes de remplissage et d'évent peuvent transiter par l'habitacle au plus près des parois, leurs conduites doivent être métalliques et les raccords en matériau identique aux parois du réservoir.

Une protection étanche doit les isoler de l'habitacle.

6.2.4) Toutes les canalisations doivent être montées de telle façon qu'une fuite ne puisse entraîner l'accumulation de fluide dans l'habitacle.

6.2.5) Si elles sont flexibles, toutes les canalisations doivent avoir des raccords vissés et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme.

6.2.6) Toutes les canalisations de carburant et d'huile de lubrification doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 41 bar à la température opératoire maximale de 135°C.

6.2.7) Toutes les canalisations de fluide hydraulique qui ne sont pas soumises à des changements brutaux de pression, à l'exception des canalisations sous charge gravitaire seule, doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 41 bar à la température opératoire maximale de 204°C en cas d'utilisation avec des raccords en acier et de 135°C avec des raccords en aluminium.

6.2.8) Toutes les canalisations de fluide hydraulique soumises à des changements brutaux de pression doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 70 bar à la température opératoire maximale de 204°C.

6.2.9) Aucune canalisation de fluide hydraulique ne peut avoir de connexion démontable dans l'habitacle, à l'exception des canalisations des circuits de freinage et d'embrayage qui peuvent avoir des raccords vissés et arrêtés au moyen d'un fil métallique.

6.2.10) Les canalisations d'évent doivent être équipées d'une soupape anti-tonneau activée par gravité. Toutes les pompes à carburant doivent fonctionner uniquement lorsque le moteur tourne, sauf durant la mise en route.

6.2.11) Les canalisations d'air doivent être constituées d'un matériau ininflammable.

6.3 Orifices de remplissage

6.3.1) Toutes les voitures doivent être équipées d'orifices de remplissage de carburant et d'évents qui doivent être des éléments uniques ou combinés, installés ou non de chaque côté de la voiture (selon le dessin 252-5, le diamètre intérieur D devant être au maximum de 50.8 mm).

Les orifices de remplissage et d'évent doivent être équipés d'accoupleurs étanches obéissant au principe de l'homme mort et ne comprenant par conséquent pas de dispositif de retenue en position ouverte.

6.3.2) Les orifices de remplissage et d'évents ne doivent pas saillir de la carrosserie. Ces orifices peuvent être placés dans les vitres latérales arrière, auquel cas ils doivent être séparés des compartiments du pilote et du moteur par une cloison pare-feu.

6.3.3) Les orifices de remplissage d'évents, reniflards et mise à l'air libre doivent être placés dans des endroits où ils ne sont pas vulnérables en cas d'accident.

6.3.4) Le système de mise à l'air libre du réservoir doit comporter les éléments suivants :

- une soupape anti-tonneau activée par gravité
- une soupape de mise à l'air libre à flotteur
- une soupape de surpression tarée à une pression maximale de 200 mbar, fonctionnant quand la soupape à flotteur est fermée.

6.3.5) Toutes les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant pouvant être utilisé par les commissaires techniques pour prélever de l'essence alimentant le moteur.

Ce raccord doit être du type approuvé par la FIA et doit être monté immédiatement en amont des injecteurs.

6.3.6) Des systèmes auto obturants permettant de faire les compléments d'huile et/ou d'eau depuis l'extérieur de la voiture sont autorisés s'ils ne font pas saillie sur la carrosserie et s'ils sont placés dans des endroits non vulnérables en cas d'accident.

6.4 Ravitaillement pendant la course

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

6.4.2) Pendant la course, un seul réservoir

through the cockpit provided that they are made from aviation type material and do not have any connections, other than to the (tank/roof) bulkheads.

The vent and filler spouts may pass through the cockpit as close to the walls as possible. Their pipes must be made from metal and their connectors from material identical to that used for the walls of the tank.

They must be isolated from the cockpit by means of a leakproof protection.

6.2.4) All lines must be fitted in such a way that any leakage cannot result in accumulation of fluid in the cockpit.

6.2.5) When flexible, all lines must have threaded connectors and an outer braid which is resistant to abrasion and flame.

6.2.6) All fuel and lubricating oil lines must have a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 135°C.

6.2.7) All hydraulic fluid lines which are not subjected to abrupt changes in pressure, with the exception of lines under gravity head, must have a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 204°C when used with steel connectors and 135°C when used with aluminium connectors.

6.2.8) All hydraulic fluid lines subjected to abrupt changes in pressure must have a minimum burst pressure of 70 bar at the maximum operating temperature of 204°C.

6.2.9) No hydraulic fluid lines may have removable connectors inside the cockpit, except for the lines of the brake and clutch circuits that may have screwed connectors secured by means of a metallic wire.

6.2.10) The vent lines must be fitted with a gravity-activated roll-over valve. All the fuel pumps must operate only when the engine is running, except during the starting process.

6.2.11) The air ducts must be made from a non-flammable material.

6.3 Fuel tank fillers

6.3.1) All cars must be fitted with fuel tank fillers and vents which must be combined or single units, installed or not on both sides of the car (in accordance with drawing 252-5; the interior diameter D must not exceed 50.8 mm).

Both fillers and air vents must be equipped with leakproof dry break couplings complying with the dead man principle and therefore not incorporating any retaining device when in an open position.

6.3.2) The tank fillers and vent holes must not protrude beyond the bodywork. They may be situated in the rear windows; if so they must be separated from the driver and engine compartments by a firewall.

6.3.3) The tank fillers, vent holes, vents and breathers must be placed where they would not be vulnerable in the event of an accident.

6.3.4) The fuel cell ventilation system must include the following elements :

- a gravity activated rollo-ver valve
- a float chamber ventilation valve
- a blow-off valve with a maximum over pressure of 200 mbar, working when the float chamber ventilation valve is closed.

6.3.5) All cars must be fitted with a self-sealing connector which can be used by the scrutineers to obtain samples of the fuel feeding the engine.

This connector must be of the type approved by the FIA and must be fitted immediately before the injectors.

6.3.6) Self-sealing systems, the purpose of which is to allow the addition of oil and/or water from outside the car, are allowed if they do not protrude beyond the surface of the bodywork and if they are placed where they would not be vulnerable in the event of an accident.

6.4 Refuelling during the race

6.4.1) Refuelling the car by any other means than gravity, with a maximum height of 2 metres above the track where the refuelling takes place, is forbidden throughout the event.

6.4.2) During the race, only one autonomous supply tank

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

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

- tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans degré de liberté par rapport au chariot.
- l'embase du chariot doit avoir une surface au sol minimum de 2 m² et doit être constituée d'un caisson monté sur 4 roulettes auto-freinées, lesté d'un poids supérieur à celui du réservoir plein de carburant.

Un système de pesée de carburant peut être réalisé en introduisant un plateau bascule sous le réservoir, à condition que les caractéristiques ci-dessus soient respectées.

Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot :

- il doit être indépendant du réservoir et de la tour.
- il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical).
- sa longueur ne doit pas dépasser 4 m et il doit permettre un passage libre d'une hauteur de 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris.

- une plaque d'identification portant le numéro de course de la voiture concurrente doit être fixée à son extrémité.

Un orifice de réduction du débit ayant les dimensions suivantes :

- épaisseur : 2mm
- diamètre intérieur maximum : 33mm

doit être placé à la sortie du réservoir d'approvisionnement en carburant (voir dessin 258-3).

6.4.3) Au-dessus du réservoir doit se situer un système de mise à l'air libre agréé par la FIA.

6.4.4) La conduite de remplissage, d'une longueur minimale de 250 cm, doit être munie d'un accoupleur étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur la voiture ; lors du ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre au réservoir d'approvisionnement principal.

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

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

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

6.4.7) Tous les flexibles et raccords utilisés doivent avoir un diamètre intérieur maximum de 1,5 pouce.

6.4.8) Lors des essais, le réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 25 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le reliant à l'orifice de remplissage de la voiture, peuvent être utilisés.

6.4.9) Si on a monté un niveau visible sur le réservoir d'approvisionnement, il doit être équipé de vannes d'isolement montées au plus près du réservoir.

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

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

6.5 Capacité de carburant

6.5.1) La quantité maximale de carburant pouvant être transportée à bord est de 100 litres. Sont interdits tous dispositifs, systèmes, procédures, constructions ou conceptions ayant pour but et/ou effet d'augmenter au-delà de 100 litres de quelque façon que ce soit, même temporairement, le volume total de carburant stocké.

6.5.2) Le droit d'ajuster le volume du réservoir d'essence afin d'égaliser les performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

ARTICLE 7 : SYSTEME DE LUBRIFICATION

complying with drawing 252-7 must be used per car. This tank must have a simple cylindrical internal shape and must not have any additional internal parts.

For safety reasons, this tank must be fixed, through a tower, onto a trolley with the following characteristics :

- all the tower components must be mechanically assembled without any degree of freedom in relation to the trolley.
- the base of the trolley must have a surface area of at least 2 m² and must be made with a case fitted on 4 self-braking castors, ballasted with a weight greater than that of the tank filled with fuel.

A system for weighing the fuel may be applied through placing a weighing plate underneath the tank, provided that the characteristics set out above are respected.

A member for supporting the refuelling lines and air hoses may be attached to the trolley :

- it must be independent of the tank and of the tower.
- it is recommended that this member be allowed a degree of freedom in relation to the trolley (rotation following a vertical axis).
- it must not exceed 4 m in length and must allow a free passage of a height of 2 m over its entire length, including the accessories.

- an identification plate bearing the race number of the competing car must be fixed to its end.

A flow restrictor with the following dimensions:

- thickness: 2 mm
- maximum internal diameter: 33 mm

must be placed at the exit of the refuelling tank (see drawing 258-3).

6.4.3) Above the tank there must be an air vent system approved by the FIA.

6.4.4) The refuelling pipe, minimum length 250 cm, must be provided with a leakproof coupling to fit the filler mounted on the car, and during refuelling the outlet of the air vent must be connected with an appropriate coupling of the same diameter to the supply tank.

6.4.5) Before refuelling commences, the car and all metal parts of the refuelling system from the coupling to the supply tank and its rack must be connected electrically to earth by a manual contactor having no other function.

6.4.6) A 90° cut-off valve, situated on the outlet of the supply tank and controlling the fuel flow, must be manned at all times during refuelling.

A self-closing valve with an internal diameter of 38 mm must be fixed under the supply tank according to drawing 252-7.

6.4.7) All hoses and fittings from the supply tank to the car and back must have a maximum inside diameter of 1.5".

6.4.8) During practice, the standard supply tank or an unpressurised container not exceeding 25 litres capacity which is vented to air and has a leakproof coupling connecting it to the tank filler on the car can be used.

6.4.9) If a visible level is fitted to the tank, it must be fitted with isolating valves as close as possible to the tank.

6.4.10) The storing of fuel on board the car at a temperature less than 10°C below the ambient temperature is forbidden.

The use of a specific device, whether on board the car or not, to reduce the temperature of the fuel below the ambient temperature is forbidden.

6.5 Fuel capacity

6.5.1) The maximum amount of fuel which may be carried on board is 100 litres. Any device, system, procedure, construction or design, the purpose and/or effect of which is to increase in any way whatsoever, even temporarily, the total fuel storage capacity beyond the maximum of 100 litres, is forbidden.

6.5.2) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of the fuel tank to maximise equality of performance.

ARTICLE 7 : LUBRICATION SYSTEM

A condition que les règles du présent Article soient respectées, le système de lubrification est libre.

7.1 Réservoirs d'huile

7.1.1) Si les réservoirs d'huile ne sont pas maintenus dans la position d'origine, ils doivent être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur.

7.1.2) Le réservoir d'huile ne doit pas être situé dans l'habitacle.

7.2 Récupérateur d'huile

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

ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

A condition que les règles de cet article soient respectées, le système électrique est libre.

8.1 Batterie

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

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

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

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

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

8.2 Essuie-glace

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

Seuls les balais et les bras peuvent être remplacés.

La capacité du réservoir de lave-glace peut être modifiée et il est permis de démonter le dispositif lave phares.

8.3 Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en état de fonctionnement à tout moment pendant une épreuve ; ce démarreur doit aussi pouvoir être commandé par le pilote normalement assis dans son siège.

8.4 Equipements lumineux

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

8.4.2) ~~A l'exception d'un éclairage de plaque d'immatriculation, la fonction d'origine de tout équipement lumineux externe doit être conservée, mais un éclairage supplémentaire est autorisé.~~

L'équipement lumineux extérieur doit assurer au minimum les fonctions suivantes :

Feux de route, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir 8.4.4) et feux de position arrière.

Pour des raisons de sécurité, les projecteurs doivent obligatoirement émettre une lumière jaune.

Pour les courses se déroulant le jour, les GT2 doivent être munies de caches phares jaunes.

Pour les courses se déroulant la nuit, le pare-chocs avant homologué en VO peut être modifié pour recevoir un éclairage supplémentaire. Cet éclairage peut être encastré mais les ouvertures pratiquées doivent être complètement obturées par les projecteurs. Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique.

8.4.3) Feux de recul :

Les ampoules des feux de recul doivent être enlevées.

8.4.4) Feux de pluie :

Toutes les voitures doivent être équipées d'un feu rouge d'au moins 21 watts, en état de fonctionnement pendant toute l'épreuve, et qui :

- soit du modèle spécifié par la FIA ;
- soit tourné vers l'arrière à 90° de l'axe longitudinal de la voiture ;
- soit clairement visible de l'arrière ;
- ne soit pas monté à plus de 10 cm de l'axe longitudinal de la voiture ;

Provided the regulations in this Article are complied with, the lubrication system is free.

7.1 Oil tanks

7.1.1) If the oil tanks are not retained in the original position, they must be surrounded by a 10 mm thick crushable structure.

7.1.2) The oil tank must not be located in the cockpit.

7.2 Catch tank

When a car's lubrication system includes an open type sump breather, it must vent into a catch tank of at least 3 litres capacity fitted with a visible level gauge.

ARTICLE 8 : ELECTRICAL EQUIPMENT

Provided the regulations in this Article are complied with, the electrical system is free.

8.1 Battery

Batteries must be situated in the cockpit but without obstructing the exit of the driver.

Batteries must be securely fixed to the body shell and completely surrounded by a box made of insulating material that includes an air vent which exits outside the cockpit.

If the battery situated in the cockpit is a dry battery, it must be protected electrically by a cover which covers it completely.

The attachment to the body shell must consist of a metal seat and two metal clamps, with an insulating covering, fixed to the floor by bolts and nuts.

For attaching these clamps, bolts with a diameter of at least 10 mm must be used, and under each bolt, a counterplate at least 3 mm thick and with a surface of at least 20 cm² beneath the metal of the bodywork (see drawings 255-10 and 255-11).

8.2 Windscreen wiper

The car must be fitted with the original windscreen wiper system which must be in working order throughout the event.

Only the blades and arms may be replaced.

The capacity of the windscreen washer tank may be modified.

The headlamp washer device may be dismantled.

8.3 Starting

A starter must be fitted and be in working order at all times during an event. The driver must also be able to operate the starter when seated normally.

8.4 Lighting equipment

8.4.1) All lighting equipment must be in working order throughout the event.

8.4.2) ~~With the exception of the numberplate light, the original function of all exterior lighting equipment must be retained, but supplementary lighting may be added.~~

The exterior lighting equipment must at least ensure the following functions :

Headlights, direction indicators, stop lights, rain light (see 8.4.4) and rear sidelights.

For safety reasons, it is obligatory for headlights to produce a yellow beam.

For races run in the daytime, GT2 cars must be equipped with yellow headlight covers.

For races run at night, the homologated front bumper may be modified to accommodate supplementary lighting. This lighting may be embedded, but such openings must be completely filled by the headlights. These modifications must not create any aerodynamic downforce.

8.4.3) Reverse lights :

The bulbs of the reverse lights must be removed.

8.4.4) Light for rain :

All cars must have a red light of at least 21 watts, in working order throughout the event, which:

- is a model approved by the FIA.
- faces rearwards at 90° to the car centre line.
- is clearly visible from the rear.
- is mounted not more than 10cm from the car centre line.

- se trouve au moins à 35 cm au-dessus du plan de référence ;
- se trouve au moins à 45 cm derrière l'axe des roues arrière mesurées par rapport à la face de la lentille, parallèlement au plan de référence ;
- puisse être allumé par le pilote assis normalement dans la voiture.

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

8.4.5) Phares escamotables :

Les phares escamotables peuvent être remplacés par des phares fixes à condition de garder l'emplacement d'origine. L'emplacement d'origine peut être agrandi mais la forme du capot doit être conservée.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

A condition que les règles de cet article soient respectées, le système de transmission est libre.

9.1 Transmission aux roues

9.1.1) La transmission à quatre roues motrices est interdite.

9.1.2) L'emplacement, la position et l'orientation de la boîte de vitesses doivent rester d'origine.

La boîte de vitesse doit comporter au maximum 6 rapports et une marche arrière.

La commande de boîte de vitesses (liaison entre le levier de changement de vitesses actionné par le pilote et la boîte de vitesses) doit être intégralement mécanique.

Le châssis et la carrosserie ne doivent pas être modifiés pour installer une boîte de vitesses différente de celle d'origine.

Si le véhicule d'origine est équipé d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique, elle peut être conservée mais la boîte de vitesses et ses synchroniseurs, ainsi que l'ensemble de son système de pilotage doivent rester d'origine (voir article 2.8).

Seuls les rapports peuvent dans ce cas être modifiés, ainsi que les valeurs des rapports et de la course d'embrayage dans le programme du système de pilotage de la boîte de vitesses et de l'embrayage.

Le constructeur doit alors déposer le ou les boîtiers électroniques de contrôle au début de l'épreuve, auprès du Délégué Technique de la FIA.

Celui-ci peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation d'un des boîtiers déposés.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, le mécanisme peut être remplacé mais l'ensemble du système de pilotage d'origine doit être conservé (voir article 2.8).

9.1.3) Un différentiel à glissement limité mécanique est autorisé mais il doit se monter dans le carter du différentiel d'origine.

Par différentiel à glissement limité mécanique, on entend tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.

Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un visco-coupleur, il peut être conservé, mais il n'est pas possible d'ajouter un autre différentiel.

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

9.2 Marche arrière

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

ARTICLE 10 : SUSPENSION ET DIRECTION

10.1 Suspension

Les voitures doivent être équipées d'une suspension.

L'intermédiaire de suspension ne doit pas être constitué uniquement de boulons passant dans des manchons ou des montures flexibles.

Le mouvement des roues doit entraîner un débattement de suspension supérieur à la flexibilité des attaches.

10.2 Type et montage de la suspension

10.2.1) L'intégralité du principe des suspensions d'origine doit être conservé.

10.2.2) Tous les éléments de suspension, à l'exception de pièces mentionnées spécifiquement ci-dessous, doivent faire

- is at least 35 cm above the reference plane.

- is no less than 45 cm behind the rear wheel centre line, measured to the face of the lens and parallel to the reference plane.

- can be switched on by the driver when seated normally in the car.

The three measurements being taken to the centre of area of the lens.

8.4.5) Retractable headlights :

Retractable headlights may be replaced with fixed headlights, on condition that the original location is retained. The original location may be made larger, but the shape of the bonnet must be retained.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

Provided the regulations in this Article are complied with, the transmission system is free.

9.1 Transmission to the wheels

9.1.1) Four-wheel drive is forbidden.

9.1.2) The location, position and orientation of the gearbox must remain original.

The gearbox must comprise a maximum of 6 ratios and a reverse gear.

The gear shift (linkage between the gear shift lever operated by the driver and the gearbox) must be fully mechanical.

The chassis and the bodywork must not be modified for the fitting of a gearbox different to the original one.

If the original vehicle is fitted with a semi-automatic or automatic gearbox, it may be retained but the gearbox and its synchronisers, as well as its whole control system, must remain original (see article 2.8).

In this case, only the ratios may be modified as well as the ratio and clutch travel values in the software of the control system of the gearbox and clutch.

The manufacturer must therefore register the electronic unit(s) with the FIA Technical Delegate at the beginning of the event.

The latter may impose the use at all times by the competitor of one of the registered units.

If the original vehicle is fitted with a power-driven clutch with electronic or pneumatic control, the mechanism may be replaced but the whole original control system must be retained (see article 2.8).

9.1.3) A mechanical limited slip differential is permitted provided it fits in the original differential housing.

"Mechanical limited slip differential" means any system which works purely mechanically, i.e. without the help of a hydraulic or electric system.

A viscous clutch is not considered to be a mechanical system.

If the original vehicle is fitted with a viscous clutch, it may be retained but it is not possible to add another differential.

9.1.4) For safety reasons, the transmission must be designed in such a way that should the car be stopped and the engine stalled, it is possible to push or tow it.

9.2 Reverse gear

All cars must have a reverse gear which, at any time during the event, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.

ARTICLE 10 : SUSPENSION AND STEERING

10.1 Sprung suspension

Cars must be fitted with sprung suspension.

The springing medium must not consist solely of bolts located through flexible bushes or mountings.

There must be movement of the wheels to give suspension travel in excess of any flexibility in the attachments.

10.2 Suspension type and mounting

10.2.1) The whole principle of the original suspensions must be retained.

10.2.2) All suspension components, with the exception of parts specifically mentioned below, must be original equipment

partie de l'équipement d'origine fourni par le constructeur, être conformes à la fiche d'homologation FIA ou à la fiche d'identification de la voiture de course.

Ces pièces peuvent être renforcées à condition que les pièces d'origine puissent encore être identifiées.

Les renforts de suspension ne doivent pas permettre de solidariser deux pièces distinctes entre-elles.

10.2.3) Les roulements et moyeux de roues peuvent être remplacés.

10.2.4) La position des points d'ancrage des suspensions sur le châssis peut être modifiée conformément à la fiche d'homologation ou bien de la façon suivante :

Le centre du nouveau point d'ancrage doit être contenu dans une sphère de 5 mm de rayon dont le centre est le centre du point d'ancrage d'origine.

Les fixations de ces points d'ancrage sur le châssis (chapes...) peuvent être modifiées mais pas déplacées.

Il est possible d'augmenter le diamètre des vis de fixation des points d'ancrage au châssis.

10.2.5) Les joints de caoutchouc peuvent être remplacés par des joints à rotule.

10.2.6) Les barres anti-roulis et leurs supports sont libres mais elles doivent conserver l'emplacement des barres anti-roulis d'origine.

L'ajout d'une barre anti-roulis est autorisé si l'essieu d'origine concerné n'en comporte pas, mais les supports de cette barre doivent être boulonnés ou soudés au châssis et ne peuvent avoir d'autres fonctions.

10.2.7) Le matériau et les dimensions des ressorts sont libres. Un maximum de deux ressorts par roue est autorisé.

10.2.8) Les amortisseurs sont libres, à condition que leur principe de fonctionnement demeure celui d'origine et que leur nombre par essieu ne soit pas supérieur à celui d'origine.

Si les ressorts et amortisseurs sont séparés sur le véhicule d'origine, ils peuvent être remplacés par des combinés ressort / amortisseur, sans autre modification.

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

10.3 Chromage

Le chromage des bras de suspension en acier est interdit.

10.4 Bras de suspension

Tous les bras de suspension seront faits d'un matériau métallique homogène.

10.5 Direction

Tous les éléments de direction (y compris les biellettes de direction) doivent faire partie de l'équipement d'origine fourni par le constructeur mais peuvent être renforcés, à condition que les pièces d'origine puissent encore être identifiées.

Le blocage de direction doit être démonté et le système de réglage de la colonne doit être bloqué.

Le volant peut être remplacé et il peut être équipé d'un système de démontage rapide.

Pour le montage d'un tel système, une modification locale de la colonne de direction est autorisée.

10.6 Direction assistée

L'assistance de direction peut être débranchée ou supprimée.

Il est possible de remplacer une pompe d'assistance mécanique par une pompe d'assistance électrique et réciproquement.

10.7 Direction à quatre roues

L'utilisation de la direction à quatre roues est interdite.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un tel système, il doit être rendu inopérant.

ARTICLE 11 : FREINS

11.1 Double circuit

A part les restrictions du paragraphe 2) ci-dessous, tout le système de freinage est libre à condition d'incorporer au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale.

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

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

La répartition des efforts de freinage entre les trains avant et arrière peut être réglée seulement par le pilote par :

- l'intervention directe et manuelle sur un système mécanique permettant de modifier la position du centre de l'articulation sur le

supplied by the manufacturer and comply with the FIA homologation form or the identification form of the racing car.

These parts may be strengthened provided the original part can still be identified.

The suspension reinforcements must not allow two separate parts to be joined together to form one.

10.2.3) Wheel bearings and wheel hubs may be replaced.

10.2.4) The position of the suspensions anchorage points on the chassis may be changed according to the homologation form or as follows :

The centre of the new anchorage point must be included in a 5 mm radius sphere, the centre of which is the centre of the original anchorage point.

The mountings of these anchorage points on the chassis (brackets...) may be modified but not moved.

Increasing the diameter of the fixing screws of the anchorage points on the chassis is permitted.

10.2.5) Rubber joints may be replaced by ball joints.

10.2.6) Anti-roll bars and their mountings are free, but they must keep the location of the original anti-roll bars.

The addition of an anti-roll bar if the original axle does not have one is permitted, but the mountings of this bar must be bolted or welded to the chassis and must not have any other function.

10.2.7) The material and dimensions of the springs are free.

A maximum of 2 springs per wheel is allowed.

10.2.8) Shock absorbers are free provided that their working principle remains original and their number per axle is no greater than the original.

If, on the original vehicle, springs and shock absorbers are separated, they may be replaced by combined spring/shock absorber elements, without any other modification.

The modification of spring, shock absorber and anti-roll bars adjustments from the cockpit is prohibited.

10.3 Chromium plating

Chromium plating of steel suspension members is forbidden.

10.4 Suspension members

All suspension members must be made from a homogeneous metallic material.

10.5 Steering

All steering components (including the steering rods) must be original equipment supplied by the manufacturer but they may be strengthened provided the original parts can still be identified.

The steering lock must be dismantled and the column adjusting system must be locked.

The steering wheel may be replaced and it may be fitted with a quick release system.

For the fitting of such a system, a local modification of the steering column is allowed.

10.6 Power steering

Power steering may be disconnected or removed.

It is possible to replace a mechanical power steering pump with an electrical power steering pump and vice versa.

10.7 Four-wheel steering

The use of four-wheel steering is forbidden.

If the original vehicle is fitted with such a system, it must be rendered inoperative.

ARTICLE 11 : BRAKES

11.1 Separate circuits

With the exception of paragraph 2) below, the complete braking system is free provided it incorporates at least two separate circuits operated by the same pedal.

This system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate the brakes on at least two wheels.

The brake fluid tanks may be fixed inside the cockpit, on condition that they are securely fastened and protected.

The balance of the braking forces between the front and rear axles may only be adjusted by the driver through :

- direct and manual intervention on a mechanical system allowing the modification of the position of the centre of the joint, on the

levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière.

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

Un seul de ces deux systèmes de réglage est admis.

Si un limiteur de pression, sans possibilité de réglage, est monté sur le circuit arrière, il peut être associé au premier des deux systèmes de réglage décrits ci-dessus.

Tous les autres systèmes sont interdits, y compris les systèmes mécaniques à inertie.

11.2 Disques de frein

Les disques de frein doivent être faits d'un matériau ferreux.

L'emploi de titane est autorisé pour les pistons de freins et pour les fixations des disques de freins.

11.3 Anti blocage et Assistance

Toute fonction d'antiblocage de freins ainsi que toute fonction d'assistance de freinage sont interdites.

11.4 Etriers de freins

Tous les étriers de freins doivent être faits de matériaux d'aluminium d'un indice d'élasticité non supérieur à 80Gpa.

Les éléments internes des étriers de frein peuvent être en titane.

Un seul étrier, avec 6 pistons au maximum, est autorisé sur chaque roue.

La section de chaque piston d'étrier doit être circulaire.

ARTICLE 12 : ROUES ET PNEUMATIQUES

12.1 Dimensions

12.1.1) Roues complètes

Largeur maximale : 9 pouces pour les GT2 2 litres
12 pouces pour un poids inférieur à 1300 kg
14 pouces pour un poids supérieur ou égal à 1300 kg

Diamètre maximal : 28 pouces.

Le diamètre maximal des jantes autorisé est de 18 pouces (17 pouces pour les GT2 2 litres).

Les diamètres mesurés au niveau des bords de jante intérieur et extérieur d'une roue doivent être identiques.

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

12.2 Visibilité des roues

La roue complète au-dessus de la ligne médiane du moyeu ne doit pas être visible vue de dessus et vue de face, les roues étant alignées et telle que la voiture soit positionnée pour aller en ligne droite.

12.3 Matériau des roues

Les roues doivent être faites de matériaux métalliques homogènes.

La roue avant doit avoir une masse minimale de 7.5 kg.

La roue arrière doit avoir une masse minimale de 8 kg.

Le magnésium forgé est interdit.

12.4 Nombre de roues

Le nombre maximal de roues est fixé à quatre.

12.5 Fixation des roues

La fixation des roues est libre mais si un seul écrou de fixation est utilisé, une goupille de sécurité équipée d'un ressort doit être en place sur cet écrou ou sur la fusée à tout moment lorsque la voiture est en marche, et doit être replacée après tout changement de roue.

Ces goupilles doivent être peintes en rouge ou orange "dayglo".

Une autre méthode de maintien du système de fixation des roues pourra éventuellement être utilisée, sous réserve d'avoir été approuvée par la FIA.

12.6 Crics pneumatiques

Des crics pneumatiques peuvent être montés sur la voiture, mais il est interdit de transporter des bouteilles d'air comprimé à bord.

12.7 Soupapes de surpression

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

12.8 Capteurs

Des capteurs pour mesurer la pression et la température des pneumatiques lorsque la voiture se déplace sont fortement recommandés.

Si ces capteurs sont utilisés, il doit y avoir au moins un témoin d'alerte pour avertir le pilote d'une probable défaillance.

linkage lever of the hydraulic pumps of the front and rear circuits.

- direct intervention on a proportional valve, in which the intake pressure of the rear circuit is adjusted through a pre-loaded spring, variable according to the position of the manual linkage system (see the drawing of the principle 263-9).

Only one of these two systems is permitted.

If a pressure-limiting valve without any adjustment possibility is fitted on the rear circuit, it may be combined with the first of the two adjustment systems described above.

All other systems are prohibited, including inertial mechanical systems.

11.2 Brake discs

The brake discs must be made from ferrous material.

The use of titanium is authorised for the brake pistons and for the brake disc attachments.

11.3 Anti-lock braking and power braking

Any anti-lock braking function and any power braking function are forbidden.

11.4 Brake calipers

All the brake calipers must be made from aluminium materials with a modulus of elasticity no greater than 80Gpa.

The internal parts of the brake callipers may be made from titanium.

A single caliper, with a maximum of 6 pistons, is permitted on each wheel.

The section of each caliper piston must be circular.

ARTICLE 12 : WHEELS AND TYRES

12.1 Dimensions

12.1.1) Complete wheels

Maximum width: 9" for GT2 2 litres
12" for a weight lower than 1300 kg
14" for a weight greater than or equal to 1300 kg

Maximum diameter: 28".

The maximum authorised diameter of the rims is 18" (17" for GT2 2 litres).

The diameters measured at the level of the inner and outer rim edges of a wheel must be identical.

12.1.2) Measurements will be taken horizontally at axle centreline's height.

12.2 Wheel visibility

The complete wheel above the hub centre line must not be visible in plan view and viewed from the front, with the wheels aligned for the car to proceed straight ahead.

12.3 Wheel material

Wheels must be made from homogeneous metallic materials.

The front wheel must weigh a minimum of 7.5 kg.

The rear wheel must weigh a minimum of 8 kg.

Forged magnesium is forbidden.

12.4 Number of wheels

The maximum number of wheels is four.

12.5 Wheel attachment

Wheel attachment is free but if a single wheel nut is used, a safety pin fitted with a spring must be in place on the nut or the stub axle whenever the car is running and must be replaced after each wheel change.

These pins must be painted dayglo red or orange.

Alternatively, another method of retaining the wheels attachment system may be used, provided it has been approved by the FIA.

12.6 Pneumatic jacks

Pneumatic jacks may be fitted to the car, but compressed air bottles are not to be carried on board.

12.7 Pressure control valves

Pressure control valves on the wheels are forbidden.

12.8 Sensors

Sensors for measuring the pressure and the temperature of the tyres when the car is in motion are strongly recommended.

If these sensors are used, there must be at least one warning light to notify the driver of a possible failure.

ARTICLE 13 : HABITACLE**13.1 Equipement dans l'habitacle**

Le tableau de bord d'origine doit être conservé mais pas son instrumentation.

13.1.1) Ce qui suit doit être enlevé de l'habitacle :

- Le capitonnage et le garnissage du toit
- Les tapis et le matériau isolant

13.1.2) Ce qui suit peut également être enlevé de l'habitacle :

- Les sièges
 - Toutes les garnitures
 - Les dispositifs de lève-glaces, les systèmes de verrouillage centralisé et tout autre système monté sur la voiture à l'origine, uniquement pour le confort du pilote ou des passagers.
- Les systèmes de chauffage, de ventilation et de dégivrage d'origine peuvent être enlevés mais une ventilation et un système de dégivrage adéquats doivent être conservés.

13.2 Equipement autorisé dans l'habitacle

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

- Equipements et structures de sécurité
- Trousse d'outillage
- Siège, instruments et toutes autres commandes nécessaires à la conduite y compris la molette de répartition de freinage
- Equipements électriques et électroniques
- Système de réfrigération du pilote
- Lest
- Crics pneumatiques et leurs conduites
- Batterie
- Equipement de ventilation du pilote
- Les garnitures de portières peuvent être remplacées par un matériau différent.

- Panneaux d'embellissement pour recouvrir les parties visibles à l'intérieur de l'habitacle, à condition qu'il soient démontables facilement et rapidement.

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

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

13.3 Temps d'évacuation de l'habitacle

13.3.1) L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le pilote assis en position de conduite normale puisse en sortir en 7 secondes par la portière côté pilote, et en 9 secondes par la portière côté passager.

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

13.4 Essai concernant le retrait du casque

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

ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS DE SECURITE**14.1 Extincteurs**

L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF
Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction homologué par la FIA conformément à l'article 253-7.2, sauf pour ce qui concerne le dispositif de déclenchement extérieur.

Le dispositif de déclenchement extérieur, éventuellement combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit, et commandé par une seule manette, doit être présent à la base du pare-brise du côté gauche. Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 100 mm.

14.2 Ceintures de sécurité

Le port de deux sangles d'épaule, d'une sangle abdominale et de deux sangles d'entrejambe est obligatoire.

Ces sangles doivent être conformes à la norme FIA N°8853/98.

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

14.3 Rétroviseurs**ARTICLE 13 : COCKPIT****13.1 Equipment in the cockpit**

The original dashboard must be retained, but not its instrumentation.

13.1.1) The following must be removed from the cockpit:

- Roof padding and lining
- Carpets and insulating material

13.1.2) The following may also be removed from the cockpit:

- Seats
- All trim
- Window winding mechanisms, central locking systems and any other systems fitted to the original car solely for the comfort of the driver or passengers.

Original heating, ventilation and demisting systems may be dismantled, but an adequate ventilation and demisting system must be retained.

13.2 Equipment permitted in the cockpit

13.2.1) The only components which can be added in the cockpit are:

- Safety equipment and structures
- Tool kit
- Seat, instruments and any other controls necessary for driving including the brake power distributor switch
- Electronic and electric equipment
- Driver cooling system
- Ballast
- Pneumatic jacks and their pipes
- Battery
- Driver ventilation equipment
- Door trims may be replaced with different material.

- Embellishing panels for covering visible areas in the cockpit, provided they may be easily and quickly removed.

13.2.2) None of the above items may hinder cockpit exit or driver's visibility.

13.2.3) The above components must be covered where necessary by a rigid protective material to minimise injury and their mountings must be able to withstand 25 g deceleration.

13.3 Cockpit exit time

13.3.1) The cockpit must be designed so as to allow the driver to get out from his normal driving position in 7 seconds through the driver's door and in 9 seconds through the passenger's door.

13.3.2) For the purposes of the above tests, the driver must be wearing all normal driving equipment, the seat belts must be fastened, the steering wheel must be in place in the most inconvenient position, and the doors must be closed.

13.4 Test for helmet removal

With the driver seated in his normal driving position in the car which he is entered to race, wearing a cervical collar appropriate to his size and with the seat harness tightened, a member of the medical service must demonstrate that the helmet which the driver will wear in the race can be removed from his head without bending the neck or spinal column.

ARTICLE 14 : SAFETY EQUIPMENT**14.1 Fire extinguishers**

The use of the following products is prohibited: BCF, NAF
All cars must be equipped with an extinguishing system homologated by the FIA in accordance with article 253-7.2, with the exception of the means of triggering.

A means of triggering from the outside, eventually combined with the circuit breaker and operated by a single lever, must be present at the bottom of the windscreen on the left side.

It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 100 mm diameter with a red edge.

14.2 Safety belts

The wearing of two shoulder straps, one abdominal strap and two straps between the legs is compulsory.

These straps must comply with FIA standard N°8853/98.

It is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.

14.3 Rear view mirrors

Position libre.

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un de chaque côté de la voiture, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière. Chaque rétroviseur doit avoir une surface minimale de 100 cm².

Les commissaires techniques doivent être assurés par une démonstration pratique que le pilote, assis normalement, aperçoit clairement les véhicules qui le suivent. A cet effet, le pilote sera prié d'identifier des lettres ou chiffres, de 15 cm de haut et de 10 cm de large, disposés au hasard sur des panneaux placés derrière la voiture selon les instructions suivantes :

- Hauteur : Entre 40 cm et 100 cm du sol.
- Largeur : 2 m d'un côté ou de l'autre de l'axe de la voiture.
- Position : 10 mètres derrière l'axe de l'essieu arrière de la voiture.

14.4 Sièges et repose-tête

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

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

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, ceux ci doivent se conformer aux prescriptions de l'article 253.16.

Il est recommandé que les attaches du siège soient homologuées sur la fiche d'homologation de la voiture.

14.4.2) Toutes les voitures doivent être équipées d'un repose-tête qui ne puisse pas se déplacer de plus de 50 mm lorsqu'une force de 85 daN dirigée vers l'arrière lui est appliquée.

La surface du repose-tête ne doit pas être inférieure à 400 cm² ; elle doit être continue et sans parties saillantes.

Il doit être positionné de manière à être le premier point de contact pour le casque du pilote en cas de choc projetant sa tête en arrière lorsqu'il est assis normalement.

14.5 Coupe-circuit

14.5.1) Le pilote assis normalement, sa ceinture de sécurité étant attachée et le volant étant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant. Cet interrupteur doit être clairement signalé par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche et accessible par le pilote, ceinture attachée.

14.5.2) Il doit également y avoir un interrupteur extérieur avec poignée, pouvant être manœuvré à distance par un crochet. Cet interrupteur doit être situé dans la partie inférieure du montant du pare-brise, du côté gauche.

14.6 Anneau de prise en remorque

Les anneaux de prise en remorque avant et arrière doivent :

- être rigides, en acier, sans possibilité de rupture, mesurer entre 80 et 100 mm de diamètre intérieur et 5 mm d'épaisseur (section arrondie de façon qu'ils ne coupent pas ou ne détériorent pas les sangles utilisées par les commissaires) ;
- être solidement fixés au châssis/structure au moyen d'une pièce rigide en métal (câbles formant boucle interdits) ;
- se trouver dans le contour de la carrosserie vue de dessus ;
- être facilement identifiables et peints en jaune, rouge ou orange ;
- Permettre de tirer une voiture enlisée dans un bac à graviers.

ARTICLE 15 : STRUCTURES DE SECURITE**15.1 Structure anti-tonneau**

La voiture doit être équipée d'une cage de sécurité conforme aux spécifications de l'Annexe J, Article 253.8.

Des entretoises longitudinales (ou un équivalent agréé par la FIA), offrant une protection latérale, doivent être incluses.

Il est possible d'ajouter trois barres de protection latérale sur un arceau homologué par la FIA conformément au dessin 258-4.

Les tubes proches du pilote doivent être garnis par de la mousse ininflammable approuvée par la FIA.

15.2 Cloison pare-feu et plancher

Les voitures doivent être équipées de cloisons pare-feu étanches aux liquides, flammes, gaz, placées entre le pilote et le moteur d'une part et entre le pilote et le réservoir d'autre part, pour empêcher le passage de flammes vers l'habitacle. Toute ouverture pratiquée dans les parois anti-feu doit être aussi réduite que possible, en permettant juste le passage des commandes et des câbles, et doit être rendue complètement étanche.

ARTICLE 16 : CARBURANT**16.1 Spécification du carburant**

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

16.2 Air**Position free.**

The car must be fitted with two rear view mirrors, one fitted on each side of the car, in order to give an efficient view to the rear. Each mirror must have a minimum area of 100 cm².

The scrutineers must be assured through a practical demonstration that the driver, seated normally, can clearly see the vehicles following him. To this end, the driver will be asked to identify letters or figures, 15 cm high and 10 cm wide, displayed at random on boards placed behind the car according to the following instructions :

- Height : Between 40 cm and 100 cm from the ground.
- Width : 2 m one side or the other of the centre line of the car.
- Position : 10 metres behind the centre line of the rear axle of the car.

14.4 Seat and headrest

14.4.1) The driver's seat must be homologated by the FIA and not modified.

Energy-absorbing and non-flammable material must be situated around the driver's head.

If the original attachments or supports are changed, they must comply with the provisions of article 253.16.

It is recommended that the seat attachments be homologated on the car's homologation form.

14.4.2) All cars must be equipped with a headrest which cannot deflect more than 50 mm when a rearward force of 85 daN is applied.

The headrest surface must not be less than 400 cm² and must be continuous and without protruding parts.

It must be positioned so that it is the first point of contact for the driver's helmet in the event of an impact projecting his head backwards when he is seated normally.

14.5 Master switch

14.5.1) The driver, when seated normally with the safety belt fastened and the steering wheel in place, must be able to cut off all the electrical circuits by means of a sparkproof circuit breaker switch. This switch must be clearly marked by a symbol showing a red spark in a white edged blue triangle and be accessible by the driver with his safety belt fastened.

14.5.2) There must also be an exterior switch, with a handle which is capable of being operated from a distance by a hook. This switch must be located at the lower part of the windscreen pillar on the left-hand side.

14.6 Towing eye

Front and rear towing eyes must:

- be rigid, made from steel, with no chance of breaking, have an inner diameter between 80 and 100 mm and be 5 mm thick (round section so as not to cut or damage the straps used by the marshals);
- be securely fitted to the structures of the chassis by means of a rigid part made from metal (cable hoops are not permitted);
- be within the perimeter of the bodywork as viewed from above;
- be easily identifiable and painted in yellow, red or orange;
- allow the towing of a car stuck in a gravel bed.

ARTICLE 15 : SAFETY STRUCTURES**15.1 Rollover structure**

The car must be fitted with a rollcage complying with Appendix J Article 253.8.

Longitudinal struts, or an alternative acceptable to the FIA, providing lateral protection, must be included.

It is possible to add three lateral protection bars onto a rollbar homologated by the FIA in accordance with drawing 258-4.

The tubes close to the driver must be padded with non-flammable foam approved by the FIA.

15.2 Firewall and floor

The cars must be equipped with a firewall which is liquid-proof, flame-proof and gas-proof between the driver and engine on the one hand and between the driver and the fuel tank on the other hand, to prevent the passage of flames from the engine compartment to the cockpit. Any holes in the firewall must be of the minimum size for the passage of controls and wires and must be completely sealed.

ARTICLE 16 : FUEL**16.1 Fuel specification**

The fuel must comply with article 252-9.1.

16.2 Air

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

Only air may be mixed with the fuel as an oxidant.

ARTICLE 17 : TEXTE FINAL

ARTICLE 17 : FINAL TEXT

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

The final text of these regulations is the English version which shall be used should any dispute arise over their interpretation.

Article 257 Annexe 1 / Appendix 1

Brides pour Moteurs Atmosphériques (Voitures de Grand Tourisme de Série) Restrictors for Normally Aspirated Engines (Series Grand Touring Cars)

Moteurs atmosphériques à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Cylindrée / Poids Cylinder Capacity / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
jusqu'à / up to 3200 cm ³	43,8	31,3	44,8	32	45,8	32,7	46,7	33,4	47,7	34,1
plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3600 cm ³	43,1	30,8	44,1	31,5	45,1	32,2	46	32,9	46,9	33,5
plus de / over 3600 cm ³ à / up to 4000 cm ³	42,5	30,4	43,5	31,1	44,4	31,7	45,4	32,4	46,3	33,1
plus de / over 4000 cm ³ à / up to 5000 cm ³	41,7	29,8	42,7	30,5	43,6	31,2	44,5	31,8	45,4	32,4
plus de / over 5000 cm ³ à / up to 6000 cm ³	41	29,3	42	30	42,9	30,7	43,8	31,3	44,6	31,9
plus de / over 6000 cm ³ à / up to 7000 cm ³	40,4	28,9	41,4	29,6	42,2	30,2	43,1	30,8	44	31,5
plus de / over 7000 cm ³ à 8000 cm ³	39,5	28,3	40,4	28,9	41,3	29,5	42,2	30,2	43	30,7

Moteurs atmosphériques à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Cylindrée / Poids Cylinder Capacity / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
jusqu'à / up to 3200 cm ³	45,3	32,3	46,3	33,1	47,3	33,8	48,3	34,5	49,3	35,2
plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3600 cm ³	44,5	31,8	45,6	32,5	46,6	33,3	47,5	34	48,5	34,6
plus de / over 3600 cm ³ à / up to 4000 cm ³	43,9	31,4	44,9	32,1	45,9	32,8	46,9	33,5	47,8	34,2
plus de / over 4000 cm ³ à / up to 5000 cm ³	43,1	30,8	44,1	31,5	45	32,2	46	32,8	46,9	33,5
plus de / over 5000 cm ³ à / up to 6000 cm ³	42,4	30,3	43,4	31	44,3	31,7	45,3	32,3	46,1	32,9
plus de / over 6000 cm ³ à / up to 7000 cm ³	41,7	29,8	42,8	30,6	43,6	31,1	44,5	31,8	45,5	32,5
plus de / over 7000 cm ³ à 8000 cm ³	40,8	29,1	41,7	29,8	42,7	30,5	43,6	31,1	44,4	31,7

Article 257
Annexe 2 / Appendix 2

Brides pour Moteurs Suralimentés (Voitures de Grand Tourisme de Série)
Restrictors for Supercharged Engines (Series Grand Touring Cars)

Moteurs suralimentés à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Supercharged engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Poids / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	41	29,3	42	30	42,9	30,7	43,8	31,3	44,6	31,9

Moteurs suralimentés à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Supercharged engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Poids / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	42,4	30,3	43,4	31	44,3	31,7	45,3	32,3	46,1	32,9

Article 258

Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme

Technical Regulations for Grand Touring Cars

(Groupe GT1 / Group GT1)

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1.1 Voiture de Grand Tourisme (GT1)

Automobile ouverte ou fermée ayant au maximum une portière de chaque côté et au minimum deux places situées d'un côté et de l'autre de l'axe longitudinal de la voiture, les deux sièges devront être traversés par le même plan transversal.

Cette voiture doit être susceptible d'être utilisée sur route en toute légalité, et adaptée pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé.

1.2 Automobile

Véhicule terrestre roulant sur au moins quatre roues complètes non alignées, dont au moins deux assurent la direction et deux au moins la propulsion.

1.3 Véhicule Terrestre

Appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre, et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.

1.4 Structure principale

Partie entièrement suspendue de la structure du véhicule, à laquelle les charges de suspension et / ou des ressorts sont transmises, s'étendant longitudinalement des fixations du pare-choc avant jusqu'aux fixations du pare-choc arrière.

1.5 Carrosserie

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

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

1.6 D'origine

Tel que monté sur la voiture homologuée par la FIA.

1.7 Epreuve

Une épreuve sera constituée par les essais officiels et par la course.

1.8 Poids

C'est le poids de la voiture sans le pilote à tout moment de l'épreuve.

1.9 Poids de course

C'est le poids de la voiture en état de marche, le pilote étant à bord et le réservoir de carburant plein.

1.10 Roue

Roue : Voile et jante.

Roue complète : Voile, jante et pneumatique.

1.11 Portière

Partie de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès aux compartiments du pilote et du passager.

1.12 Habitacle

Volume intérieur de la structure principale réservé aux occupants.

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

1.13 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.

1.14 Suspension

Moyen par lequel toutes les roues complètes sont suspendues par rapport à l'ensemble carrosserie/châssis par des ressorts de suspension.

1.15 Suspension active

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1.1 Grand Touring Car (GT1)

An open or closed automobile which has no more than one door on each side and a minimum of two seats situated one on each side of the longitudinal centre line of the car; these two seats must be crossed by the same transversal plane.

This car must be able to be used perfectly legally on the open road, and adapted for racing on circuits or closed courses.

1.2 Automobile

A land vehicle running on at least four non-aligned complete wheels, of which at least two are used for steering and at least two for propulsion.

1.3 Land vehicle

A locomotive device, propelled by its own means, moving by constantly taking real support on the earth's surface, and of which the propulsion and steering are under the control of a driver aboard the vehicle.

1.4 Main structure

Entirely sprung part of the structure of the vehicle, to which all the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the mounting of the front bumper to the mounting of the rear bumper.

1.5 Bodywork

All entirely sprung parts of the car in contact with the external air stream, except the parts definitely associated with the mechanical functioning of the engine, transmission and running gear.

Any air intake shall be considered to be part of the bodywork.

1.6 Original

As fitted to the FIA-homologated car.

1.7 Event

An event shall consist of official practice and the race.

1.8 Weight

Is the weight of the car without the driver at any time during the event.

1.9 Racing weight

Is the weight of the car in running order with the driver aboard and the fuel tank full.

1.10 Wheel

Wheel: Flange and rim.

Complete wheel: Flange, rim and tyre.

1.11 Door

That part of the bodywork that opens to give access to the driver and passenger compartments.

1.12 Cockpit

The volume of the main structure which is reserved for the occupants.

Its limits are defined by the roof, the floor, the doors, the lateral parts, the glazed parts and the front and rear bulkheads.

1.13 Supercharging

Increasing the weight of the charge of the fuel/air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust system) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging.

1.14 Sprung suspension

The means whereby all complete wheels are suspended from the body/chassis unit by a spring medium.

1.15 Active suspension

Tout système permettant de contrôler la flexibilité de toute partie de la suspension ou la hauteur d'assiette lorsque la voiture est en mouvement.

1.16 Éléments mécaniques

Tous les éléments nécessaires à la propulsion, à la suspension, à la direction et au freinage, ainsi que tous les accessoires, mobiles ou non, qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

1.17 Télémétrie

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

1.18 Boîte de vitesses semi-automatique

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

1.19 Etriers de freins

Toutes les parties du système de freinage en dehors de la cellule de survie, à l'exception des disques de frein, plaquettes de freins, pistons d'étriers, flexibles, maître cylindre et accessoires de freinage qui sont sollicités lorsqu'ils sont soumis à la pression du freinage.

1.20 Emplacement

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

L'emplacement dans le compartiment moteur est un lieu défini relativement au carter de vilebrequin et aux culasses.

1.21 Position

Lieu défini par des dimensions à partir des données du véhicule d'origine.

Exemple : centre des essieux, axe central de la voiture.

1.22 Orientation

L'orientation est la relation de l'élément par rapport à l'axe longitudinal et transversal du véhicule.

Si un élément est tourné de 180°, ceci est considéré comme un changement d'orientation.

1.23 Profil d'aile

Section engendrée par deux arcs de courbure différente réunis à l'avant par un bord d'attaque et, à l'arrière, par un bord de fuite, et destinée à obtenir une portance aérodynamique positive ou négative.

1.24 Châssis en matériau composite non métallique

Un châssis en matériau composite est un châssis comportant des éléments en matériau composite structurels.

Un matériau composite est un matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

Un matériau composite non métallique est un matériau formé d'une matrice agglomérant une armature non métallique (verre, carbone, aramide...).

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

2.1 Rôle de la FIA

La réglementation technique suivante, relative aux voitures de Grand Tourisme, est émise par la FIA.

2.2 Modifications autorisées

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

2.3 Type de véhicules admissibles

Les véhicules seront admissibles dans la classe Grand Tourisme (GT1).

Pour être admissible dans la classe Grand Tourisme, un véhicule doit être une voiture homologuée par la FIA en Groupe GT1 ou GT2 ou faire partie de la liste des voitures admissibles établie par la FIA.

Pour toute voiture de course produite, le constructeur doit justifier de la production d'au moins 3 voitures routières.

2.4 Voitures admissibles

Les listes des voitures homologuées et des voitures admissibles sera publiée par la FIA.

2.5 Modifications du règlement et de l'admissibilité

La FIA publiera au plus tard en octobre de chaque année tout changement apporté à la présente réglementation.

Tous ces changements entreront en vigueur à partir du deuxième premier janvier suivant leur publication.

Les changements effectués pour raisons de sécurité pourront être

Any system which allows control of the flexibility of any part of the suspension or of the trim height when the car is moving.

1.16 Mechanical components

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking, as well as all accessories, whether moving or not, which are necessary for their normal working.

1.17 Telemetry

The transmission of data between a moving car and anyone connected with the entry of that car.

1.18 Semi-automatic gearbox

One which, when the driver calls for a gear change, takes over the control of one or more of the engine, clutch and gear selectors momentarily to enable the gear to be engaged.

1.19 Brake callipers

All parts of the braking system outside the survival cell, other than brake discs, brake pads, calliper pistons, brake hoses, master cylinder and fittings, which are stressed when subjected to the braking pressure.

1.20 Location

A site defined relative to the original : centre line of the car, axles centre (middle of the wheelbase on the centre line), cockpit, luggage compartment and engine compartment.

Location within an engine compartment is a site relative to the crankcase and cylinder heads.

1.21 Position

The site defined by dimensions from the original vehicle data.

e.g. axles centre and centre line of the car.

1.22 Orientation

Is the relationship of the component to the longitudinal and transversal axes of the vehicle.

If the component is turned 180°, this will be regarded as a change in orientation.

1.23 Wing profile

Section generated by two arcs with different curves joining a leading edge at the front to a trailing edge at the rear, the purpose being to exert aerodynamic lift or downforce.

1.24 Chassis made from non-metallic composite material

A chassis made from composite material is a chassis having structural elements made from composite material.

A composite material is a material made from several separate components, the association of which gives properties to the whole that none of the components possesses separately.

A non-metallic composite material is a material made from a matrix binding a non-metallic framework (glass, carbon, aramid...).

ARTICLE 2 : REGULATIONS

2.1 Role of the FIA

The following technical regulations for Grand Touring cars are issued by the FIA.

2.2 Permitted modifications

All modifications not allowed by these regulations are expressly forbidden.

2.3 Vehicle type eligibility

Vehicles will be eligible in the Grand Touring class (GT1).

For a vehicle to be eligible in the Grand Touring class, it must be a car homologated by the FIA in Group GT1 or GT2, or a car from the list of acceptable cars drawn up by the FIA.

For any racing car produced, the manufacturer must prove the production of at least 3 road cars.

2.4 Eligible cars

The lists of homologated cars and acceptable cars will be published by the FIA.

2.5 Regulation and eligibility amendments

Each year in October at the latest the FIA will publish changes made to these regulations.

All such changes will take effect on the second 1st of January following their publication.

Changes for safety reasons may be made without notice.

effectués sans préavis.

Les changements couverts par les Articles 4.1.2, 5.3.4, 5.4.5 et 6.5.2 seront faits avec la période de préavis spécifiée dans les Règlements Sportifs correspondants, sauf en cas de circonstances déclarées exceptionnelles par l'organisme dirigeant le Championnat concerné.

2.6 Conformité au règlement

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

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

2.7 Mesures

Toutes les mesures doivent être effectuées lorsque la voiture est immobilisée sur une surface plane horizontale ou selon le Règlement Sportif du Championnat concerné.

2.8 Système électronique

Un système de contrôle de motricité agissant exclusivement sur le moteur à partir d'informations fournies par les capteurs de vitesse de rotation des roues est autorisé.

Toute autre fonction ou tout système automatique ou électronique de contrôle de châssis est interdit même s'il est monté sur la voiture d'origine.

Cela comprend l'anti-blocage de freins, réglage d'amortisseurs, de suspensions ou de niveau du véhicule, freinage assisté, direction à quatre roues, lest mobile.

Les boîtes de vitesses semi-automatiques et automatiques, les embrayages sous contrôle électronique ou pneumatique, sont interdits sauf s'ils sont montés sur le véhicule de série homologué par la FIA ou figurant sur la liste des véhicules admissibles établie par la FIA.

Dans ce cas, le constructeur doit fournir à la FIA le système de contrôle du système de pilotage de la boîte de vitesses et / ou de l'embrayage de série.

Les différentiels sous contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdits.

~~A l'exception des capteurs de température et de pression, tous les capteurs au niveau du système de transmission sont interdits.~~

Tout capteur de couple est interdit sur le système de transmission et sur les roues (y compris l'utilisation de deux capteurs de vitesse de rotation sur chaque transmission transversale).

Cette restriction ne s'applique pas aux voitures disposant d'origine d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique et/ou d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, et utilisant ces systèmes dans les conditions de l'article 258-9.

Les systèmes électroniques automatiques sont interdits.

Un contacteur électrique simple non automatique actionné par le pilote qui agit sur un système n'est pas considéré comme un contrôle électronique.

La direction assistée pourra être utilisée tant qu'il s'agit d'un système simple, dépourvu de contrôle programmable.

2.9 Matériau

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

L'utilisation de matériau dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

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

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

ARTICLE 3 : CARROSSERIE ET DIMENSIONS EXTERIEURES

3.1 Dimensions

Toutes les dimensions et la forme de la carrosserie doivent se conformer à celles d'origine, à l'exception des altérations exigées par l'Article 3.5.1 et de celles permises par l'Article 3.6.

La longueur maximale est de 5000 mm.

La largeur maximale (hors rétroviseurs) est de 2000 mm.

Les voitures dont la largeur est conforme à l'article 258 de l'Annexe J 2004 et supérieure à 2000 mm, se verront appliquer un handicap de performances par le bureau GT de la FIA.

3.2 Porte-à-faux et empattement

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

Changes covered by Articles 4.1.2, 5.3.4, 5.4.5 and 6.5.2 will be made in accordance with the period of notice specified in the relevant Sporting Regulations, save in circumstances deemed to be exceptional by the governing body of the relevant Championship.

2.6 Compliance with the regulations

It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers and the Stewards of the Meeting that his car complies with these regulations in their entirety at all times during an event.

A car, the construction of which is deemed to be dangerous, may be excluded by the Stewards of the meeting.

2.7 Measurements

All measurements must be made while the car is stationary on a flat horizontal surface or as provided in the Sporting Regulations of the relevant Championship.

2.8 Electronic system

A traction control system operating exclusively on the engine from data provided by wheel rotation speed sensors is authorised.

Any other automatic or electronic chassis control system or function is forbidden even if it is fitted on the original car.

This includes anti-lock braking, damper, suspension or ride height adjustment, power braking, four-wheel steering, moveable ballast.

Semi-automatic or automatic gearboxes, power-driven clutches with electronic or pneumatic control are forbidden unless they are fitted on the series vehicle homologated by the FIA or from the list of acceptable cars drawn up by the FIA.

In this case, the manufacturer must provide the FIA with the system for checking the whole control system of the series gearbox and/or the series clutch.

Differentials with electronic, pneumatic or hydraulic slip control are forbidden.

~~With the exception of temperature and pressure sensors, all sensors on the transmission system are prohibited.~~

All torque sensors are forbidden on transmission system and wheels (including the use of two rotation speed sensors on each transversal transmission).

This restriction does not apply to cars having a semi-automatic or automatic gearbox and/or a power-driven clutch with electronic or pneumatic control fitted as standard and using these systems under the conditions of article 258-9.

Closed-loop electronically controlled systems are prohibited.

A simple open-loop electrical switch activated by the driver acting on a system is not considered to be an electronic control.

Power steering may be employed as long as it is a simple system, without programmable control.

2.9 Material

Titanium is not permitted unless used in the original part or with explicit authorisation by the current regulations.

The use of a material which has a specific yield modulus greater than 40 GPa/g/cm³ is forbidden for the making of all parts that are free or homologated as an Option Variant.

This restriction does not concern the parts homologated with the standard vehicle.

The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.

ARTICLE 3 : BODYWORK AND EXTERIOR DIMENSIONS

3.1 Dimensions

All bodywork dimensions and shape must remain original with the exception of alterations required by Article 3.5.1 and those permitted under Article 3.6.

The maximum length is 5000 mm.

The maximum width (excluding rear view mirrors) is 2000 mm.

Cars whose width complies with article 258 of the 2004 Appendix J and is greater than 2000 mm will be given a performance handicap by the GT bureau of the FIA.

3.2 Overhangs and wheelbase

The front and rear overhangs must remain original.

3.3 Portières

Les dimensions et fonctions des portières doivent se conformer à celles d'origine.

Il est autorisé de remplacer les charnières de portières dans le seul but de permettre une évacuation plus rapide du pilote en cas d'accident.

3.4 Pare-brise et fenêtres

Un pare-brise constitué d'une seule pièce de verre feuilleté, ou de polycarbonate, est obligatoire.

Son épaisseur ne doit pas être inférieure à 6 mm.

Il est permis d'ajouter un film translucide sur la face extérieure du pare-brise afin de le protéger.

Il est permis d'ajouter des barres anti-intrusion sur la face intérieure du pare-brise à condition qu'elles soient fixées solidement et qu'elles ne gênent pas la visibilité du pilote.

Les fenêtres latérales et arrière peuvent être remplacées par du polycarbonate.

Des attaches supplémentaires peuvent être utilisées.

Ventilation de l'habitacle :

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

Les voitures ne disposant pas de vitre arrière peuvent utiliser le dispositif d'extraction d'air homologué en VO.

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

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

- elle ne doit pas dépasser du périmètre de la vitre, avoir une hauteur maximum de 150 mm et ne doit pas faire saillie de plus de 50 mm par rapport à la surface de la vitre.

- elle doit être réalisée dans le même matériau que la vitre ou en polycarbonate translucide si celle-ci est en verre, et doit pouvoir être obturée par un volet réalisé dans le même matériau.

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

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

Filets :

Il est possible de remplacer les fenêtres des portières par des filets dont les caractéristiques doivent se conformer à l'article 253-11.

La fixation des filets à la structure anti-tonneau n'est toutefois pas obligatoire.

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

3.5 Carrosserie

3.5.1) Entre l'axe des roues avant et au minimum l'axe des roues arrière, toutes les parties de la carrosserie directement visibles du dessous de la voiture, à l'exception des passages de roues et des tunnels pour échappement devront s'inscrire dans un plan.

Ce plan, dénommé Fond plat ou Surface de Référence doit être une surface uniforme, solide, dure, rigide (aucun degré de liberté par rapport à l'unité châssis/carrosserie), et impénétrable en toutes circonstances.

La périphérie de la surface engendrée par ces parties pourra être arrondie vers le haut avec un rayon maximal de 25 mm.

Pour aider à surmonter d'éventuelles difficultés de fabrication, une tolérance de +/- 5 mm est permise sur cette surface.

Aucune partie suspendue de la voiture n'est permise en dessous du Fond plat, et aucun filet d'air ne pourra passer au-dessus.

Aucun flux d'air ayant un effet aérodynamique n'est autorisé entre la carrosserie et le fond plat.

Les flux d'air canalisés vers les entrées d'air ou évacués par les sorties d'air et circulant au-dessus d'une partie quelconque du fond plat ne doivent pas permettre d'obtenir une portance positive ou négative.

Il est permis d'ajouter les éléments suivants :

- Un panneau plan en avant du fond plat :

Dans le plan du fond plat, entre l'extrémité avant du fond plat et le plan vertical et transversal tangent à l'avant des roues avant complètes et entre les passages de roues avant.

Il peut être intégré au fond plat.

Des prises d'air de type "Naca" ou persiennes peuvent être pratiquées sur sa surface.

La partie de carrosserie située en avant des roues avant

3.3 Doors

The dimensions and functions of the doors must remain original.

The door hinges may be replaced for the sole purpose of allowing faster evacuation of the driver in the event of an accident.

3.4 Windscreen and windows

A windscreen made of one piece of laminated glass, or polycarbonate, is compulsory.

Its thickness must not be less than 6 mm.

In order to protect the windscreen, the addition of a translucent film on its external face is permitted.

Anti-intrusion bars may be added on the internal face of the windscreen, provided that they are firmly fixed and do not hinder the driver's vision.

The side and rear windows may be replaced with polycarbonate.

Additional fastenings may be used.

Cockpit ventilation:

In order to extract air from the cockpit, the rear window may have a maximum of 5 circular holes with a maximum diameter of 50 mm each.

Cars having no rear window may use the air exit on the roof homologated as a VO.

A cut-out of a maximum surface of 25 cm² is authorised in each rear view mirror.

A scoop may be fitted to each door window provided it complies with the following points:

- it must not exceed the perimeter of the window, must have a maximum height of 150 mm and must not protrude more than 50 mm over the window's surface.

- it must be made from the same material as the window or with translucent polycarbonate if the window is made from glass, and must have the possibility of being closed by a shutter made from the same material as the window.

- it must not obstruct the driver's rearward view.

Air ducts fed by the scoops are authorised inside the cockpit on condition that they alter neither the driver's visibility nor the driver's safety.

Nets:

Door windows may be replaced with nets with characteristics in accordance with article 253-11.

However, the fixing of the nets to the safety rollage is not mandatory.

Each rear side window may be partly opened to a maximum of 30 mm at its rear extremity, or may have a circular opening with a maximum diameter of 50 mm.

3.5 Bodywork

3.5.1) Between the front and at least the rear wheel centre lines all bodywork visible from directly beneath the car, with the exception of wheel arches and exhaust tunnels, must lie on one plane.

This plane, called Flat Bottom or Reference Surface, must be a uniform, solid, hard, rigid (no degree of freedom in relation to the body/chassis unit), impervious surface, under all circumstances.

The periphery of the surface formed by these parts may be curved upwards with a maximum radius of 25 mm.

To help overcome any possible manufacturing problems, a tolerance of +/- 5 mm is permissible across this surface.

No sprung part of the car is permitted below the flat bottom.

No air may pass above this surface.

No airflow with an aerodynamic effect is permitted between the bodywork and the flat bottom.

Air streams channelled into the air intakes or out through the air extractors and moving above any part of the flat bottom whatsoever must not provide any lift or downforce.

It is permitted to add the following elements:

- A flat panel to the front of the flat bottom:

On the flat bottom plane, between the front end of the flat bottom and the vertical and transversal plane tangent to the front of the complete front wheels and between the front wheel arches.

It may be included in the flat bottom.

"Naca" or louvre type air inlets may be made on its surface.

The part of the bodywork situated forward of the complete front

complètes doit être indépendante de ce panneau, ou du fond plat s'il lui est intégré.

Pour aider à surmonter d'éventuelles difficultés de fabrication, une tolérance de +/- 5 mm est permise sur la surface de ce panneau.

- Un panneau incliné plan en arrière du fond plat :
 - entre les plans verticaux formés par les faces intérieures des roues arrière.

- entre l'extrémité arrière du fond plat et le plan vertical formé par le panneau vertical le plus en arrière de la carrosserie.

Ce panneau vertical peut être découpé pour adapter ce panneau incliné.

Aucun point de ce panneau incliné n'est permis à plus de 150 mm au-dessus du Fond plat.

Des ailettes verticales sont permises si elles sont parallèles à l'axe longitudinal de la voiture et si elles n'ont pas d'influence aérodynamique.

Une ouverture minimale permettant l'utilisation d'un cric pneumatique est autorisée.

Pour aider à surmonter d'éventuelles difficultés de fabrication, une tolérance de +/- 5 mm est permise sur la surface de ce panneau.

Les seules ouvertures autorisées dans le fond plat, le panneau en avant du fond plat ou le diffuseur arrière sont :

- Les découpes correspondant aux mouvements des roues ;
- Les trappes de visite pour les opérations d'entretien ;
- Le passage des crics pneumatiques ;
- La sortie du trop-plein de remplissage du réservoir de carburant ;
- 4 prises d'air "Naca" maximum pour le refroidissement, dont la surface totale sur le plan horizontal ne doit pas être supérieure à 360 cm²;
- Des ouvertures ou découpes pour l'évacuation de la chaleur des tubulures d'échappement (moteur avant seulement).

Elles ne sont autorisées que pour le refroidissement de l'échappement, sur une largeur maximum n'excédant pas le diamètre des tubes d'échappement, et elles doivent suivre la forme du (des) tube(s) d'échappement sur sa (leur) longueur.

Pour raisons de sécurité, la FIA se réserve le droit d'imposer le montage d'un patin identique à celui défini pour les Voitures de Sport (Article 258A de l'Annexe J).

3.5.2) Sauf en ce qui concerne la moitié inférieure des roues complètes, la carrosserie doit recouvrir tous les éléments mécaniques en projection verticale vue de dessus.

3.5.3) Toute prise d'air dépassant en hauteur le point le plus haut du pare-brise ne doit pas se trouver en avant de ce même point.

3.5.4) Toutes les parties de la carrosserie, y compris toute partie exerçant une influence aérodynamique, doivent être rigidement et solidement fixées à la partie entièrement suspendue de la voiture (ensemble châssis/carrosserie), ne disposer d'aucun degré de liberté, et rester immobiles par rapport à cette partie lorsque la voiture se déplace.

3.5.5) Tout dispositif ou construction conçu pour combler l'espace compris entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

3.5.6) Le matériau utilisé pour les capots de coffre et de compartiment moteur, les pare-chocs, les portières et les ailes est libre, mais lorsqu'un élément est remplacé, il devra être fixé d'une manière au moins aussi solide que par la méthode d'origine et tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

Capots de coffre et de moteur :

- Ils doivent comporter au minimum deux fixations de sécurité clairement indiquées par des flèches rouges (ou de couleur contrastée). Elles peuvent être encastrées.

- Leurs charnières sont libres ou peuvent être supprimées.

- Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans utiliser d'outils.

3.5.7) L'ouverture de l'habitacle d'une voiture ouverte doit être symétrique, vue en plan ou en élévation droite/gauche.

La zone du passager ne doit pas être recouverte.

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

3.5.9) Plaques d'immatriculation :

La suppression des supports des plaques d'immatriculation est autorisée, mais ne doit pas engendrer de suppression des parties de carrosserie et d'entrées ou sorties d'air supplémentaires, exceptées celles permises par les articles 258.3.6.4, 258.3.6.8 et

wheels must be independent of this panel or of the flat bottom if the panel is included in it.

To help overcome any possible manufacturing problems, a tolerance of +/- 5 mm is permissible across the surface of this panel.

- An inclined, flat panel to the rear of the flat bottom:

- between the vertical planes formed by the inside faces of the rear wheels.

- between the rear end of the flat bottom and the vertical plane formed by the rearmost vertical panel of the bodywork.

This panel may be cut to adapt this extractor.

No point of this inclined panel is permitted more than 150 mm above the flat bottom.

Vertical fins are allowed, provided that they remain parallel to the longitudinal centre line of the car and that they exert no aerodynamic influence.

A minimum opening allowing the use of one pneumatic jack is authorised.

To help overcome any possible manufacturing problems, a tolerance of +/- 5 mm is permissible across the surface of this panel.

The only openings authorised in the flat bottom, the flat panel at the front of the flat bottom or the rear diffuser are:

- Cut-outs relating to wheel movements;
- Inspection hatches for maintenance operations;
- The passage of pneumatic jacks;
- The exit of the overflow pipe filler of the fuel tank;
- Maximum 4 "Naca" air inlets for cooling, the total area of which must not exceed 360 cm² measured horizontally;

- Openings or cut-outs for extracting the heat from the exhaust pipes (front engine only).

They are permitted only for cooling the exhaust over a maximum width not exceeding the diameter of the exhaust pipe(s), and they must follow the shape of the exhaust pipe(s) along its (their) length.

For safety reasons, the FIA reserves the right to impose the fitting of a skid block identical to that defined for Sports Cars (Article 258A of Appendix J).

3.5.2) With the exception of the lower half of the complete wheels, the bodywork must cover all mechanical components in vertical projection seen from above.

3.5.3) Any air intake higher than the highest point of the windscreen must not be forward of that point.

3.5.4) All parts of the bodywork, including any part having an aerodynamic influence, must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (chassis/body unit), must not have any degree of freedom, must be securely fixed and remain immobile in relation to this part while the car is in motion.

3.5.5) Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

3.5.6) Material used for the bonnet and boot lids, bumpers, doors and wings is free, but where an element is replaced, it must be attached in a way which is at least as strong as the original method and any non moveable element shall be attached with the use of tools.

Bonnet and boot lids:

- They must have at least two safety fasteners, both of which are clearly indicated by red (or contrasting colour) arrows. These fasteners may be recessed.

- Their hinges are free and may be removed.

- It must be possible to remove or open them without the use of tools.

3.5.7) The cockpit opening of open cars must be symmetrical when viewed in plan or left/right elevation.

The passenger area must not be covered.

3.5.8) All bodywork joints in the vicinity of the refuelling connections must be designed in such a way as to prevent any leakage of fuel into the engine compartment and/or cockpit during refuelling.

3.5.9) Registration plates :

Registration plate mountings may be dismantled, but this must not lead to the removal of parts of the bodywork or give rise to additional air intakes or outlets, except for those permitted by articles 258.3.6.4, 258.3.6.8 and 258.3.6.9.

258.3.6.9.

3.6 Modifications de la carrosserie et du châssis

3.6.1) Le renforcement du châssis et de la carrosserie est permis à condition que le matériau utilisé suive la forme d'origine et soit en contact direct avec le matériau d'origine.

Les supports d'accessoires qui ne sont plus utilisés peuvent être supprimés à condition qu'ils n'aient pas de fonction structurelle.

De plus des barres anti-rapprochement peuvent être montées sur les points d'attache de la suspension à la coque d'un même train, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

3.6.2) La largeur de la carrosserie au niveau des passages de roues avant et arrière peut être augmentée de 100 mm au maximum.

Dans tous les cas, la largeur totale de la voiture ainsi modifiée ne devra pas dépasser 2000 mm.

A la suite de ces modifications ou de celles pour admettre des roues différentes, la carrosserie modifiée doit recouvrir les demi-roues supérieures en conservant sensiblement les mêmes formes que la carrosserie d'origine.

3.6.3) Aileron arrière :

Le montage d'un aileron arrière est permis, il peut remplacer l'aileron d'origine mais ne peut lui être ajouté.

- L'aileron complet ne doit pas constituer le point le plus élevé de la carrosserie ;

- Il ne doit pas être en arrière du point le plus reculé de la voiture. Toute modification ou extension de carrosserie dont l'objet est de déplacer l'aileron vers l'arrière est interdite ;

- L'aileron ne peut avoir plus d'une section.

Une équerre de bord de fuite (gurney) rigide est obligatoire, mais aucun flux d'air ne doit passer entre la surface de l'aileron et l'équerre de bord de fuite ;

L'équerre doit :

- * avoir une hauteur de 15 mm minimum au-dessus du plan de l'aileron ;

- * être perpendiculaire au plan défini par le dessus de l'aileron ;

- * être fixée solidement au moyen d'outils sur toute la longueur de l'aileron arrière si elle n'est pas partie intégrante de l'aile. Un système de blocage à chaque extrémité n'est pas suffisant.

- L'aileron (plaques de garde comprises) doit s'inscrire dans un volume dont les dimensions maximales sont de 520 mm (sens longitudinal et horizontal) x 150 mm (hauteur) x largeur (sens transversal).

La largeur de l'aileron est égale à la largeur du pare-brise mesurée à mi-hauteur + 300 mm.

Toutefois, elle ne doit pas dépasser 1900 mm, ni la largeur de la voiture de route au niveau de l'axe des roues arrière.

- La longueur de la corde de la section d'aile doit être de 400 mm maximum ;

- Les supports d'aileron verticaux doivent :

- * avoir une longueur maximale de 520 mm ;

- * avoir des surfaces planes et parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal de la voiture ;

- * être distants d'au moins 100 mm des plaques de garde ;

- * être en matériau métallique (fixations incluses).

Les bords d'attaque peuvent être arrondis (rayon constant) et les bords de fuite (partie arrière) peuvent être biseautés sur 20 mm maximum ;

- Les plaques de garde doivent :

- * avoir des surfaces planes et parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal de la voiture ;

- * avoir une épaisseur de 10 mm minimum ;

- * comporter des bords arrondis de rayon minimum 5 mm constant.

3.6.4) Pare-chocs avant :

A l'avant de la voiture, sous le plan horizontal passant par l'axe des roues et en avant du plan vertical tangent aux roues avant complètes, les éléments de carrosserie ne doivent pas :

- Dépasser le contour de la carrosserie vue de dessus ;

- Se trouver plus bas que le fond plat ;

- Modifier le porte-à-faux avant ;

- Avoir un profil d'aile (cf. art. 1.23).

Déflecteur avant (spoiler / splitter) :

- Le réglage du spoiler avant est autorisé à tout moment des essais et de la course à condition qu'il ne modifie pas le porte-à-faux avant d'origine ;

- Pour les voitures ayant obtenues l'approbation complète de la CEE ou équivalent au Japon ou aux Etats-Unis et fabriquées au

3.6 Bodywork and chassis modifications

3.6.1) Strengthening of the chassis and bodywork is allowed provided that the material used follows the original shape and is in direct contact with it.

Accessory supports that are no longer used may be removed on condition that they have no structural function.

Furthermore, reinforcement bars may be fitted on the suspension mounting points to the bodyshell of the same axle, on each side of the car's longitudinal axis.

3.6.2) The width of the bodywork across the front and rear wheel arches may be increased by a maximum of 100 mm.

In all cases, the total width of the car modified in this way must not exceed 2000 mm.

Following these modifications, together with any modifications carried out to accommodate different wheels, the bodywork must cover the upper halves of the wheels, keeping apparently the same shapes as the original bodywork.

3.6.3) Rear wing:

A rear wing may be fitted; it may replace the original wing but not be added to it.

- The complete wing assembly must not form the highest point of the bodywork;

- It must not protrude beyond the rearmost point of the car.

Any bodywork modification or extension the purpose of which is to increase the dimensions of the wing or to move it backward is prohibited;

- The wing must have no more than one aerofoil section.

A rigid trim tab (gurney) is mandatory, but no airflow may pass between the wing surface and the trim tab;

The trim tab must:

- * have a minimum height of 15 mm above the wing plane;

- * be at right angles to the plane defined by the top of the wing;

- * be solidly fixed all along the wing by means of tools if it is not an integral part of the wing. A locking system at each end is not enough.

- The wing (including end plates) must fit into a volume the maximum dimensions of which are 520 mm (longitudinally and horizontally) x 150 mm (height) x width (transversally).

The width of the wing is equivalent to the width of the windscreen measured halfway up the screen + 300 mm.

However, it must not exceed 1900 mm or the width of the road car across the rear wheel centreline.

- The length of the wing section chord must be 400 mm maximum;

- The vertical wing supports must:

- * have a maximum length of 520 mm;

- * have flat surfaces, parallel to the vertical plane passing through the longitudinal centre line of the car;

- * be separated from the end plates by at least 100 mm;

- * be made from metallic material (including fixings).

The leading edges may be rounded (constant radius) and the trailing edges (rear part) may be bevelled over 20 mm maximum;

- End plates must:

- * have flat surfaces, parallel to the vertical plane passing through the longitudinal centre line of the car;

- * have a minimum thickness of 10 mm;

- * have rounded edges with a constant radius of 5 mm minimum.

3.6.4) Front bumper :

At the front of the car, below the horizontal plane passing through wheel centre line and forward of the vertical plane tangent to the complete front wheels, the bodywork elements must not:

- Extend beyond the perimeter of the bodywork as viewed from above;

- Be lower than the flat bottom;

- Modify the front overhang;

- Have a wing profile (cf. art. 1.23).

Front spoiler / splitter:

- Adjustment of the frontal blade (spoiler/splitter) is permitted at any time during the practice sessions and the race, provided it does not modify the original front overhang;

- For cars with "Full type CEE" homologation or the equivalent for the United States or Japan and produced in at least 200

minimum à 200 exemplaires par an, le porte-à-faux avant d'origine peut être augmenté (*) par l'ajout d'un spoiler de 30 mm d'épaisseur maximum qui doit s'inscrire à l'intérieur du gabarit défini dans le dessin 258-1 ;

- Vue de face, le spoiler ne doit pas dépasser la largeur de la voiture de course au niveau de l'axe des roues avant.

(*)

- de 80 mm maximum si le porte-à-faux d'origine est inférieur à 1000 mm ;

- de 60 mm maximum si le porte-à-faux d'origine est égal ou supérieur à 1000 mm et inférieur à 1100 mm.

- 2 éléments aérodynamiques maximum (flaps) peuvent être ajoutés au dessus du spoiler.

Ils doivent être :

* de chaque côté de la voiture, en avant du plan vertical tangent aux roues complètes avant ;

* dans le contour du spoiler vue de dessus ;

* à l'extérieur de la voie avant d'origine de la voiture ;

* à 180 mm maximum au dessus du fond plat.

Ils ne doivent pas :

* masquer les projecteurs ;

* être plus large que 200 mm.

3.6.5) De la carrosserie pourra être ajoutée entre les passages de roues avant et arrière, à condition de rester au-dessous de l'axe de roue le plus bas, de ne pas être visible du dessus de la voiture, et de respecter les exigences de l'Article 3.5.9.

3.6.6) L'intérieur des passages de roues peut être modifié.

3.6.7) Tout élément d'une hauteur inférieure à 25 mm épousant le contour extérieur de la carrosserie sera considéré comme une bande décorative et pourra être enlevé.

3.6.8) Prises d'air :

Elles doivent

- avoir une seule fonction précise : refroidissement, ventilation, admission d'air moteur.

- ne pas dépasser le contour de la voiture vue de dessus.

- ne pas faire saillie sur la surface de la carrosserie,

Sur le toit (surface délimitée par le sommet du pare-brise, des vitres latérales, de la lunette arrière), les prises d'air peuvent faire saillie à condition :

- ne pas se trouver en avant du point le plus élevé du pare-brise.

- ne pas dépasser le point le plus élevé du toit de la voiture.

La modification d'une prise d'air d'origine est autorisée à condition que son contour d'origine soit inclus dans celui de la nouvelle prise d'air ainsi obtenue.

Quelles que soient les prises d'air, les seuls éléments mécaniques visibles à travers celles-ci sont ceux visibles sur le véhicule de série.

3.6.9) Sorties d'air :

Des sorties d'air sont autorisées à condition qu'elles interdisent de voir les parties mécaniques et les roues, qu'elles ne fassent pas saillie de plus de 20 mm sur la surface de la carrosserie et qu'elles ne modifient pas l'apparence extérieure originale.

Afin d'éviter que les parties mécaniques et les roues ne soient visibles, des persiennes ou un grillage à mailles fines (10 mm maximum) sont obligatoires.

Derrière les roues avant et arrière, les ouvertures aménagées dans la carrosserie (portes exclues) pour extraire l'air :

- ne doivent pas avoir d'effet aérodynamique en dessous du plan passant par l'axe des roues,

- doivent avoir des persiennes pour empêcher de voir les pneumatiques de l'arrière.

Ces ouvertures sont limitées :

- par un plan parallèle au fond plat, passant par le point le plus haut de l'arche de roue concernée,

Derrière les roues avant, un grillage peut remplacer les persiennes à condition que les mailles ne fassent pas plus de 5 mm de côté.

Pour vérifier les ailes avant, on se placera au niveau de chaque portière.

Quelles que soient les sorties d'air, les seuls éléments mécaniques visibles à travers celles-ci sont ceux visibles sur le véhicule de série.

Aucune partie d'une sortie d'air ne doit être située à moins de 100 mm au dessus du fond plat.

3.6.10) Les modifications nécessaires au montage de supports d'éclairage supplémentaires et de raccords de ravitaillement sont autorisées.

examples per year, the original front overhang may be increased (*) by adding a spoiler (thickness: 30 mm maximum) which must fit inside the template defined in drawing 258-1;

- Seen from the front, the spoiler must not exceed the width of the racing car across the front wheel axle.

(*)

- by 80 mm maximum if the original overhang is less than 1000 mm;

- by 60 mm maximum if the original overhang is between 1000 mm and 1100 mm.

- A maximum of 2 aerodynamic elements (flaps) may be added above the spoiler.

They must be:

* on each side of the car, forward of the vertical plane tangent to the complete front wheels;

* within the contour of the spoiler seen from above;

* outside the original front track of the car;

* 180 mm maximum above the flat bottom;

They must not:

* mask the headlights;

* be wider than 200 mm.

3.6.5) Bodywork may be added between the front and rear wheel arches provided that it is below the lowest wheel centre line, that it is not visible from above the car and that Article 3.5.9 may be satisfied.

3.6.6) The inside of the wheel arches may be modified.

3.6.7) Any parts following the external contour of the bodywork and less than 25 mm high will be considered as decorative strips and may be removed.

3.6.8) Air inlets :

They must

- have a single, precise function: cooling, ventilation, engine air intake.

- not protrude beyond the outline of the car when viewed from above.

- not extend beyond the surface of the bodywork.

However, air inlets may protrude beyond the roof (the surface limited by the top of the windscreen, the side windows and the rear window) provided that:

- they do not protrude forward of the highest point of the windscreen.

- they do not exceed the highest point of the roof of the car.

The modification of an original air inlet is permitted on condition that its original perimeter is included in that of the new air inlet thus obtained.

Whatever the air inlets, the only mechanical parts visible through them are those that are visible on the series vehicle.

3.6.9) Air outlets :

Air outlets are authorised provided that they do not allow the mechanical parts and the wheels to be seen, that they do not extend more than 20 mm beyond the surface of the bodywork and that they do not alter the original external appearance.

In order to prevent the mechanical parts and the wheels from being visible, louvres or a thin wire mesh (10 mm maximum) are mandatory.

Aft of the front and rear wheels, the openings made in the bodywork (excluding doors) in order to extract air :

- must not exert an aerodynamic effect below the plane passing through the wheel centre line,

- must be fitted with louvres to prevent the tyres from being seen from the rear.

These openings are limited :

- by a plane parallel to the flat bottom, passing through the highest point of the wheel arch concerned,

Aft of the front wheels, louvres may be replaced with a wire mesh provided that the meshes are no longer than 5 mm on the side.

For checking the front wings, the person doing the checking should be positioned beside each door.

Whatever the air outlets, the only mechanical parts visible through them are those that are visible on the series vehicle.

No part of an air outlet may be situated less than 100 mm above the flat bottom.

3.6.10) Modifications required to fit additional lighting supports and refuelling connectors are permitted.

ARTICLE 4 : POIDS**4.1 Poids minimal**

4.1.1) Le poids de la voiture ne doit pas être inférieur à 1100 kg (voir annexes 1 et 2).

4.1.2) Le droit de modifier le poids de toute voiture pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

4.2 Lest

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

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

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

Le lest handicap (si applicable au championnat concerné) doit en plus respecter les points suivants :

- il doit être fixé dans l'habitacle à l'emplacement du passager,
- Il doit être constitué de plaques métalliques superposables conformes au dessin n°258-2,
- Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement par l'intermédiaire de 5 vis M12.

4.3 Adjonctions pendant la course

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

4.4 Liquides

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

ARTICLE 5 : MOTEUR

A condition que les règles des Articles 5.1 à 5.8 soient respectées, le moteur et les servitudes sont libres.

5.1 Type et position du moteur

La marque et le type de moteur utilisés doivent rester d'origine.

Sa position est libre à condition que son emplacement et son orientation restent d'origine.

Les dimensions intérieures de l'habitacle doivent rester d'origine si la position du moteur est modifiée mais seules les modifications du châssis ou de la coque homologuées en Variante Option (VO) sont autorisées.

Pour les voitures à châssis en matériau composite non métallique, le moteur doit conserver sa position d'origine.

5.2 Modifications du moteur

5.2.1) Le moteur doit conserver le bloc cylindre, les culasses, les angles de soupapes, le nombre et l'emplacement des arbres à cames et l'ordre d'allumage d'origine.

L'adjonction de matériau au bloc cylindre et aux culasses n'est pas autorisée. Cependant, il est permis de rechemiser un bloc qui n'était pas équipé de chemises à l'origine, par soudure si nécessaire, et d'ajouter des pièces par vissage ou boulonnage.

Il est également permis de modifier ou de boucher les orifices de lubrification de la culasse, de boucher les orifices d'injection standard ou d'utiliser des "helicoids".

Les systèmes d'injection et d'allumage sont libres.

5.2.2) La distribution variable n'est autorisée que si elle est montée d'origine.

Elle peut être neutralisée mais pas modifiée.

5.2.3) Le système d'admission variable n'est autorisé que s'il est monté d'origine.

Il peut être intégralement neutralisé mais pas modifié.

5.2.4) L'emploi de magnésium est interdit sauf s'il est utilisé dans la pièce d'origine.

Le titane est autorisé pour les bielles, les soupapes, le système de retenue des soupapes et les écrans thermiques.

5.2.5) Toute pièce en céramique ou à revêtement en céramique est interdite sauf si elle est utilisée dans la pièce d'origine.

5.2.6) L'emploi de matériaux en carbone ou en composite est limité aux embrayages et aux revêtements ou canalisations non sollicités.

5.2.7) Seul un lien mécanique direct entre la pédale

ARTICLE 4 : WEIGHT**4.1 Minimum weight**

4.1.1) The weight of the car must not be less than 1100 kg (see appendices 1 and 2).

4.1.2) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the weight of any car to maximise equality of performance.

4.2 Ballast

Ballast must be secured according to the specifications of article 253-16 concerning dimensions and characteristics of the fixations.

The securing system must allow the fixing of seals by the scrutineers and must be designed such that tools are required for its removal.

Any movable ballast system when the car is in motion is forbidden.

The handicap ballast (if applicable to the championship concerned) must in addition comply with the following points :

- it must be secured in the cockpit, in the passenger's location,
- It must be made from stacking metallic plates according to drawing n°258-2,
- The plates must be firmly attached inside a housing with 5 M12 screws.

4.3 Adding during the race

The adding to the car during the race of any solid material whatsoever or the replacement during the race of any part of the car with another which is materially heavier is forbidden.

4.4 Liquids

The weight may be checked at any time during the event with the quantity of liquids remaining in the tanks except after the race where the car may be emptied of all the fuel before weighing.

ARTICLE 5 : ENGINE

Provided the regulations in Articles 5.1 to 5.8 are complied with, the engine and ancillaries are free.

5.1 Type and position of engine

The make and type of engine used must remain original.

The position of the engine is free provided the location and orientation remain original.

The interior dimensions of the cockpit must remain original if the engine is re-positioned but only modifications to the chassis or the bodysell homologated in Option Variant (VO) are allowed.

For cars having a chassis in non-metallic composite material, the engine must remain in its original position.

5.2 Engine modifications

5.2.1) The engine must retain the original cylinder block, cylinder heads, valve angles, number and location of camshafts and firing order.

The addition of material to the block or heads is not permitted.

However, it is permitted to sleeve a block that originally is not fitted with sleeves, by welding if necessary, and to add parts through screwing or bolting.

It is also permitted to modify or close the lubrication holes in the cylinder head, close standard injector holes or use helicoils.

Injection and firing systems are free.

5.2.2) Variable valve timing is permitted only if it is originally fitted.

It may be neutralised but not modified.

5.2.3) Variable intake system is permitted only if originally fitted.

It may be completely neutralised but not modified.

5.2.4) The use of magnesium is forbidden unless it is used in the original part.

Titanium is allowed for connecting rods, valves, valve retaining systems and heat shields.

5.2.5) The use of any ceramic or ceramic-coated component is forbidden unless used in the original part.

5.2.6) The use of carbon or composite materials is restricted to clutches and non-stressed covers or ducts.

5.2.7) Only a direct mechanical linkage between the throttle

d'accélérateur et le moteur est autorisé.

Si la voiture d'origine est équipée d'un système sans lien mécanique, ce système peut être conservé mais pas modifié.

Si un constructeur compte utiliser l'un des systèmes énumérés ci-dessus (5.2.2 à 5.2.6), cela doit apparaître sur la fiche d'homologation.

5.3 Moteurs atmosphériques

5.3.1) Si le moteur d'origine est suralimenté, il est autorisé de supprimer le système de suralimentation.

Le système d'admission d'air du moteur doit être monté avec une ou deux brides d'une longueur de 3 mm, présentant les diamètres maximaux indiqués à l'Annexe 1 (Brides pour moteurs atmosphériques).

Elles doivent être faites de métal ou d'un alliage de métal et doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle.

5.3.2) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides.

Aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir de la (des) boîte(s) à air.

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

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 tr/mn.

Les capteurs de pression présents dans le système d'admission doivent être déconnectés.

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

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

Il doit respecter les points suivants :

- La distance transversale entre les axes des diamètres de contrôle des brides ne doit pas être supérieure à 1000 mm,
- Son volume interne total, mesuré entre le diamètre de contrôle de la (des) bride(s) et les orifices d'admission sur la (les) culasse(s), ne doit pas être supérieur à 70 dm³.
- La distance longitudinale entre le diamètre de contrôle de la (des) bride(s) et l'axe du premier cylindre ne doit pas être supérieure à 600 mm.

5.3.4) Le droit de modifier la taille de ces brides pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

5.4 Moteurs suralimentés

La cylindrée maximale d'un moteur suralimenté est de 4000 cm³.

5.4.1) Un compresseur et/ou turbo ne peuvent être utilisés que si ces systèmes sont montés sur la voiture routière homologuée par la FIA ou faisant partie de la liste des véhicules admissibles établie par la FIA ou si la voiture est homologuée en GT2 et possède d'origine un moteur atmosphérique.

Si la voiture est homologuée en GT2 et possède d'origine un moteur atmosphérique, le système de suralimentation doit être homologué en VO par le constructeur.

5.4.2) Le système d'admission d'air du moteur doit être équipé d'une ou deux brides d'une longueur de 3 mm, présentant les diamètres maximaux indiqués à l'Annexe 2.

Elles doivent être faites de métal ou d'un alliage de métal et doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle.

5.4.3) Aucune bride ne doit être placée à plus de 50 mm de la face avant des aubages de la roue du compresseur.

5.4.4) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides.

Aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir de la (des) boîte(s) à air.

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

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 tr/mn.

Les capteurs de pression présents dans le système d'admission doivent être déconnectés.

5.4.5) Le droit de modifier la taille de la (des) bride(s) pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

5.4.6) Les voitures à moteur suralimenté ne devront être équipées d'aucun dispositif permettant au pilote de régler ou de modifier en roulant la pression de suralimentation ou le système

pedal and the engine is permitted.

If the original car is fitted with a system without a mechanical linkage, this system may be retained but not modified.

If a manufacturer intends to use any of the systems listed above (5.2.2 to 5.2.6), they must appear on the homologation form.

5.3 Normally aspirated engines

5.3.1) If the original engine is supercharged, it is authorised to remove the supercharging system.

The engine air intake system must be fitted with one or two air restrictors 3 mm long with maximum diameters set out in Appendix 1 (Restrictors for normally aspirated engines).

They must be made of metal or metal alloy and must be entirely visible once the bonnet is open and without dismantling any element or cover.

5.3.2) All the air feeding the engine must pass through these restrictors.

No pipe containing air is permitted to enter or to exit from the air box(es).

Sealing the restrictors must lead to the immediate stopping of the engine.

This check must be made at an engine speed of 2500 rpm.

Pressure sensors present inside the intake system must be disconnected.

The depression measured in the intake system when the engine stops must be at least equal to the atmospheric pressure at the place where the check is carried out minus 150 mbar, maintained during at least 0.5 seconds.

5.3.3) The intake system is defined by the assembly including the restrictor(s) and the manifold up to the intake ports on the cylinder head(s).

It must comply with the following points:

- The transversal distance between the axes of the control diameters of the restrictors must not be greater than 1000 mm.
- Its internal total volume, measured from the control diameter of the restrictor(s) to the intake ports on the cylinder head(s), must not be greater than 70 dm³.
- The longitudinal distance from the control diameter of the restrictor(s) to the centreline of the first cylinder must not be greater than 600 mm.

5.3.4) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of these air restrictors to maximise equality of performance.

5.4 Supercharged engines

The maximum capacity of supercharged engines is 4000 cm³.

5.4.1) A compressor and/or turbocharger may only be used if such systems are fitted to the road car homologated by the FIA or from the list of acceptable cars drawn up by the FIA or if the car is homologated in GT2 and has a normally aspirated engine as standard.

If the car is homologated in GT2 and has a normally aspirated engine as standard, the supercharging system must be homologated in VO by the manufacturer.

5.4.2) The engine air intake system must be fitted with one or two air restrictors 3 mm long with maximum diameters set out in Appendix 2.

They must be made of metal or metal alloy and must be entirely visible once the bonnet is open and without dismantling any element or cover.

5.4.3) All restrictors must be placed no further than 50 mm from the forward face of the compressor wheel blades.

5.4.4) All the air feeding the engine must pass through these restrictors.

No pipe containing air is permitted to enter or to exit from the air box(es).

Sealing the restrictors must lead to the immediate stopping of the engine.

This check must be made at an engine speed of 2500 rpm.

Pressure sensors present inside the intake system must be disconnected.

5.4.5) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of these air restrictors to maximise equality of performance.

5.4.6) Supercharged cars must not be equipped with any device which allows the boost pressure, or the electronic management system controlling the boost pressure, to be adjusted

de gestion électronique contrôlant la pression de suralimentation.

5.4.7) Les entrées à diamètre variable et les pales intérieures ajustables sont interdites sur les turbocompresseurs. Si la voiture d'origine est équipée d'un tel système, il doit être neutralisé ou démonté.

5.5 Température de la charge

5.5.1) Sauf en ce qui concerne leur emplacement, les échangeurs sont libres et peuvent être utilisés pour le refroidissement de l'air d'admission.

Cependant, aucune modification effectuée pour accueillir un échangeur différent ne doit altérer l'intégrité structurale de la voiture et de la carrosserie.

A part les échangeurs, tout dispositif, système, procédure, construction ou conception dont le but et/ou l'effet est une réduction quelconque de la température de l'air d'admission et/ou de la charge (air et/ou carburant) du moteur est interdit.

Les conduites entre le dispositif de suralimentation, l'échangeur et le collecteur sont libres, mais leur seule fonction doit être de canaliser l'air d'admission.

5.5.2) La pulvérisation ou l'injection interne et/ou externe d'eau ou de quelque substance que ce soit est interdite (sauf celle du carburant dans le but normal de combustion dans le moteur).

5.6 Refroidissement

A condition que la méthode de refroidissement soit conservée, le système de refroidissement est libre, mais le radiateur d'eau doit garder son emplacement d'origine.

5.7 Echappement

A condition que les règles des Articles 5.7.1, 5.7.2, 5.7.3 et 5.7.4 soient respectées, le système d'échappement est libre.

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

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

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

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

5.7.3) Les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 450 mm et minimale de 100 mm par rapport au sol.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 100 mm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement. En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlures.

Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire.

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

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

5.7.4) Le dessous de caisse et les cloisons peuvent être modifiés pour l'installation du système d'échappement, mais ces modifications ne peuvent servir qu'à accueillir le système d'échappement, ou à faciliter son passage.

Le système d'échappement doit être adéquatement isolé de l'habitacle du pilote.

5.8 Télémétrie

L'emploi de la télémétrie est interdit.

ARTICLE 6 : CANALISATIONS, POMPES ET RESERVOIRS DE CARBURANT

A condition que les règles des Articles 6.1, 6.2 et 6.3 soient respectées, le système de carburant est libre.

6.1 Réservoirs de carburant

6.1.1) Tous les réservoirs de carburant doivent être placés :

- à l'emplacement d'origine,
- ou
- dans le compartiment à bagages,
- ou
- dans l'habitacle derrière les sièges avant.

while the car is in motion.

5.4.7) Variable diameter inlets and adjustable internal vanes on turbochargers are forbidden.

If the original car is fitted with such a system, this system must be neutralised or dismantled.

5.5 Temperature of the charge

5.5.1) With the exception of location, intercoolers are free and may be used for cooling intake air.

However, any modifications carried out to accommodate a different intercooler must not alter the structural integrity of the car and the bodywork.

Apart from intercoolers, any device, system, procedure, construction or design the purpose and/or effect of which is any decrease whatsoever of the temperature of the intake air and/or of the charge (air and/or fuel) of the engine is forbidden.

The pipes between the supercharging device, the intercooler and the manifold are free, but their only function must be to channel the intake air.

5.5.2) Internal and/or external spraying or injection of water or any substance whatsoever is forbidden (other than fuel for the normal purpose of combustion in the engine).

5.6 Cooling

Provided the method of cooling is retained, the cooling system is free but the water radiator must remain in the original location.

5.7 Exhaust

Provided the regulations in Articles 5.7.1, 5.7.2, 5.7.3 and 5.7.4 are complied with, the exhaust system is free.

5.7.1) The exhaust system should incorporate one or more homologated catalytic converters, which should be functioning at all times and through which all exhaust gases should pass.

5.7.2) The noise generated by the car is not to exceed 110 dB (A) at 3800 rpm, or at three quarter maximum revs if less.

This will be measured at a distance of 0.5 m and at a 45 degree angle to the point of exit of the exhaust.

All measures which are taken to ensure that the maximum noise limits are not exceeded must be permanent in nature, and must not be removed by the exhaust gas pressure.

5.7.3) The orifices of the exhaust pipes must be placed at a maximum of 450 mm and a minimum of 100 mm from the ground.

The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 100 mm from this perimeter, and aft of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase. Moreover, adequate protection must be provided in order to prevent heated pipes from causing burns.

The exhaust system must not be provisional.

Exhaust gas may only exit at the end of the system.

Parts of the chassis must not be used to evacuate exhaust gases.

5.7.4) The underbody and bulkheads may be modified for the installation of the exhaust system, but these modifications may only serve to accommodate or provide clearance for the exhaust system.

The exhaust system must be adequately isolated from the driver compartment.

5.8 Telemetry

The use of telemetry is forbidden.

ARTICLE 6 : FUEL PIPING, PUMPS AND TANKS

Provided the regulations in Articles 6.1, 6.2 and 6.3 are complied with, the fuel system is free.

6.1 Fuel tanks

6.1.1) All fuel tanks must be placed:

- in the original location,
- or
- in the luggage compartment,
- or
- in the cockpit behind the front seats.

Ils doivent être séparés du pilote et du compartiment moteur par une cloison pare-feu étanche et être entourés d'une structure absorbant l'énergie de 10 mm d'épaisseur minimum.

6.1.2) Tous les réservoirs de carburant doivent être des outres en caoutchouc conformes ou supérieures aux spécifications FIA/FT3 1999.

6.1.3) Toutes les outres en caoutchouc doivent provenir de fabricants homologués par la FIA.

6.1.4) Sur toute outre en caoutchouc doit être imprimé un code indiquant le nom du fabricant, les spécifications selon lesquelles le réservoir a été fabriqué, et la date de fabrication.

6.1.5) Aucune outre en caoutchouc ne sera utilisée plus de 5 ans après la date de fabrication, à moins d'avoir été inspectée et recertifiée par le fabricant pour une période maximale de 2 nouvelles années.

6.2 Accessoires et canalisations

6.2.1) Tout accessoire constitutif des parois du réservoir (y compris les reniflards, les entrées, les sorties, les orifices de remplissage, les raccords entre les réservoirs, et les ouvertures d'accès) doit être métallique ou en composite et vulcanisé dans le réservoir.

6.2.2) Toutes les canalisations de carburant entre le réservoir de carburant et le moteur doivent comporter un raccord auto-obturant de sécurité.

Les parties de cette connexion doivent se séparer sous une charge inférieure à la moitié de celle requise pour briser le raccord de canalisation ou pour arracher celui-ci du réservoir.

Si un radiateur de carburant est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la structure principale de la voiture.

6.2.3) Aucune canalisation contenant de l'eau de refroidissement ne peut traverser l'habitacle.

Les canalisations de carburant et d'huile de lubrification peuvent traverser l'habitacle à condition de ne comporter aucun raccord, si ce n'est sur les cloisons, et d'être recouvertes d'une protection étanche.

Dans une voiture à 2 volumes la (les) mise(s) à l'air libre et leur clapets peuvent transiter dans l'habitacle à condition d'être en matériau type aviation et sans raccord, si ce n'est sur les cloisons (du réservoir/du toit).

Les goulottes de remplissage et d'évent pourront transiter par l'habitacle au plus près des parois, leurs conduites devront être métalliques et les raccords en matériau identique aux parois du réservoir.

Une protection étanche devra isoler de l'habitacle.

6.2.4) Toutes les canalisations doivent être montées de telle façon qu'une fuite ne puisse entraîner l'accumulation de fluide dans l'habitacle.

6.2.5) Si elles sont flexibles, toutes les canalisations doivent avoir des raccords vissés et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme.

6.2.6) Toutes les canalisations de carburant et d'huile de lubrification doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 41 bar à la température opératoire maximale de 135°C.

6.2.7) Toutes les canalisations de fluide hydraulique qui ne sont pas soumises à des changements brutaux de pression, à l'exception des canalisations sous charge gravitaire seule, doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 41 bar à la température opératoire maximale de 204°C en cas d'utilisation avec des raccords en acier et de 135°C avec des raccords en aluminium.

6.2.8) Toutes les canalisations de fluide hydraulique soumises à des changements brutaux de pression doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 70 bar à la température opératoire maximale de 204°C.

6.2.9) Aucune canalisation de fluide hydraulique ne peut avoir de connexion démontable dans l'habitacle, à l'exception des canalisations des circuits de freinage et d'embrayage qui peuvent avoir des raccords vissés et arrêtés au moyen d'un fil électrique.

6.2.10) Les canalisations d'évent doivent être équipées d'une soupape anti-tonneau activée par gravité.

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

6.2.11) Les canalisations d'air doivent être constituées d'un matériau ininflammable.

6.3 Orifices de remplissage

6.3.1) Toutes les voitures doivent être équipées d'orifices de

They must be separated from the driver and the engine compartment by a leak-proof firewall and must be surrounded by an energy-absorbing structure at least 10 mm thick.

6.1.2) All fuel tanks must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/FT3 1999.

6.1.3) All rubber bladders must be made by manufacturers homologated by the FIA.

6.1.4) All rubber bladders shall have a printed code indicating the name of the manufacturer, the specifications to which the tank has been manufactured and the date of manufacture.

6.1.5) No rubber bladders shall be used more than 5 years after the date of manufacture, unless inspected and recertified by the manufacturer for a period of up to another 2 years.

6.2 Fittings and piping

6.2.1) All fittings which constitute the walls of the tank (including air vents, inlets, outlets, tank fillers, inter-tank connectors and access openings) must be metal or composite fittings bonded into the fuel tank.

6.2.2) All fuel lines between the fuel tank and the engine must have a self-sealing breakaway valve.

This valve must separate at less than 50 % of the load required to break the fuel line fitting or to pull it out of the fuel tank.

If a fuel radiator is used, it must be situated inside the main structure of the car.

6.2.3) No lines containing cooling water may pass through the cockpit.

Fuel and oil lines may pass through the cockpit provided that they have no connections other than to the bulkheads and that they are covered by a leak-proof protection.

In a 2-volume car, the air vent(s) and their valves may pass through the cockpit provided that they are made from aviation type material and do not have any connections, other than to the (tank/roof) bulkheads.

The vent and filler spouts may pass through the cockpit as close to the walls as possible. Their pipes must be made from metal and their connectors from material identical to that used for the walls of the tank.

They must be isolated from the cockpit by means of a leak-proof protection.

6.2.4) All lines must be fitted in such a way that any leakage cannot result in accumulation of fluid in the cockpit.

6.2.5) When flexible, all lines must have threaded connectors and an outer braid which is resistant to abrasion and flame.

6.2.6) All fuel and lubricating oil lines must have a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 135°C.

6.2.7) All hydraulic fluid lines which are not subjected to abrupt changes in pressure, with the exception of lines under gravity head, must have a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 204°C when used with steel connectors and 135°C when used with aluminium connectors.

6.2.8) All hydraulic fluid lines subjected to abrupt changes in pressure must have a minimum burst pressure of 70 bar at the maximum operating temperature of 204°C.

6.2.9) No hydraulic fluid lines may have removable connectors inside the cockpit, except for the lines of the brake and clutch circuits that may have screwed connectors secured by means of a metallic wire.

6.2.10) The vent lines must be fitted with a gravity-activated roll-over valve.

All the fuel pumps must operate only when the engine is running, except during the starting process.

6.2.11) The air ducts must be made from a non-flammable material.

6.3 Fuel tank fillers

6.3.1) All cars must be fitted with fuel tank fillers and vents

remplissage de carburant et d'évents qui doivent être des éléments uniques ou combinés, installés ou non de chaque côté de la voiture (selon le dessin 252-5, le diamètre intérieur D devant être au maximum de 50.8 mm).

Les orifices de remplissage et d'évent doivent être équipés d'accoupleurs étanches obéissant au principe de l'homme mort et ne comprenant par conséquent pas de dispositif de retenue en position ouverte.

6.3.2) Les orifices de remplissage et d'évents ne doivent pas saillir de la carrosserie.

Ces orifices pourront être placés dans les vitres latérales arrière, auquel cas ils devront être séparés des compartiments du pilote et du moteur par une cloison pare-feu.

6.3.3) Les orifices de remplissage d'évents, reniflards et mise à l'air libre doivent être placés dans des endroits où ils ne seraient pas vulnérables en cas d'accident.

6.3.4) Le système de mise à l'air libre du réservoir doit comporter les éléments suivants :

- une soupape anti-tonneau activée par gravité
- une soupape de mise à l'air libre à flotteur
- une soupape de surpression tarée à une pression maximale de 200 mbar, fonctionnant quand la soupape à flotteur est fermée.

6.3.5) Toutes les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant pouvant être utilisé par les commissaires techniques pour prélever de l'essence alimentant le moteur.

Ce raccord doit être du type approuvé par la FIA et doit être monté immédiatement en amont des injecteurs.

6.3.6) Des systèmes auto obturants permettant de faire les compléments d'huile et d'eau depuis l'extérieur de la voiture sont autorisés s'ils ne font pas saillie sur la carrosserie et s'ils sont placés dans des endroits non vulnérables en cas d'accident.

6.4 Ravitaillement pendant la course

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

6.4.2) Pendant la course, un seul réservoir d'approvisionnement autonome, conforme au dessin 252-7, devra être utilisé par voiture.

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

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

- tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans degré de liberté par rapport au chariot.
- l'embase du chariot doit avoir une surface au sol minimum de 2 m² et doit être constituée d'un caisson monté sur 4 roulettes auto-freinées, lesté d'un poids supérieur à celui du réservoir plein de carburant.

Un système de pesée de carburant peut être réalisé en introduisant un plateau bascule sous le réservoir, à condition que les caractéristiques ci-dessus soient respectées.

Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot :

- il doit être indépendant du réservoir et de la tour.
- il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical).
- sa longueur ne doit pas dépasser 4 m et il doit permettre un passage libre d'une hauteur de 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris.

Une plaque d'identification portant le numéro de course de la voiture concurrente devra être fixée à son extrémité.

Un orifice de réduction du débit ayant les dimensions suivantes :

- épaisseur : 2mm
- diamètre intérieur maximum : 33mm

doit être placé à la sortie du réservoir d'approvisionnement en carburant (voir dessin 258-3).

6.4.3) Au-dessus du réservoir doit se situer un système de mise à l'air libre agréé par la FIA.

6.4.4) La conduite de remplissage, d'une longueur minimale de 250 cm, devra être munie d'un accoupleur étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur la voiture ; lors du ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre au réservoir d'approvisionnement principal.

6.4.5) Avant que le ravitaillement ne commence, la voiture et toutes les parties métalliques du système de ravitaillement, depuis

which must be combined or single units, installed or not on both sides of the car (in accordance with drawing 252-5; the interior diameter D must not exceed 50.8 mm).

Both fillers and air vents must be equipped with leak-proof dry break couplings complying with the dead man principle and therefore not incorporating any retaining device when in an open position.

6.3.2) The tank fillers and vent holes must not protrude beyond the bodywork.

They may be situated in the rear windows; if so they must be separated from the driver and engine compartments by a firewall.

6.3.3) The tank fillers, vent holes, vents and breathers must be placed where they would not be vulnerable in the event of an accident.

6.3.4) The fuel cell ventilation system must include the following elements:

- a gravity activated roll-over valve
- a float chamber ventilation valve
- a blow-off valve with a maximum over pressure of 200 mbar, working when the float chamber ventilation valve is closed.

6.3.5) All cars must be fitted with a self-sealing connector which can be used by the scrutineers to obtain samples of the fuel feeding the engine.

This connector must be of the type approved by the FIA and must be fitted immediately before the injectors.

6.3.6) Self-sealing systems, the purpose of which is to allow the addition of oil and/or water from outside the car, are allowed if they do not protrude beyond the surface of the bodywork and if they are placed where they would not be vulnerable in the event of an accident.

6.4 Refuelling during the race

6.4.1) Refuelling the car by any other means than gravity, with a maximum height of 2 metres above the track where the refuelling takes place, is forbidden throughout the event.

6.4.2) During the race, only one autonomous supply tank complying with the drawing 252-7 must be used per car.

This tank must have a simple cylindrical internal shape and must not have any additional internal parts.

For safety reasons, this tank must be fixed, through a tower, onto a trolley with the following characteristics:

- all the tower components must be mechanically assembled without any degree of freedom in relation to the trolley.
- the base of the trolley must have a surface area of at least 2 m² and must be made with a case fitted on 4 self-braking castors, ballasted with a weight greater than that of the tank filled with fuel.

A system for weighing the fuel may be applied through placing a weighing plate underneath the tank, provided that the characteristics set out above are respected.

A member for supporting the refuelling lines and air hoses may be attached to the trolley:

- it must be independent of the tank and of the tower.
- it is recommended that this member be allowed a degree of freedom in relation to the trolley (rotation following a vertical axis).
- it must not exceed 4 m in length and must allow a free passage of a height of 2 m over its entire length, including the accessories.

- an identification plate bearing the race number of the competing car must be fixed to its end.

A flow restrictor with the following dimensions:

- thickness: 2 mm
- maximum internal diameter: 33 mm

must be placed at the exit of the refuelling tank (see drawing 258-3).

6.4.3) Above the tank there must be an air vent system approved by the FIA.

6.4.4) The refuelling pipe, minimum length 250 cm, must be provided with a leak-proof coupling to fit the filler mounted on the car, and during refuelling the outlet of the air vent must be connected with an appropriate coupling of the same diameter to the supply tank.

6.4.5) Before refuelling commences, the car and all metal parts of the refuelling system, from the coupling to the supply tank

l'accoupleur jusqu'au réservoir d'approvisionnement et son support, doivent être connectées électriquement à la terre par un contacteur manuel n'ayant que cette seule fonction.

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

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

6.4.7) Tous les flexibles et raccords utilisés doivent avoir un diamètre intérieur maximum de 1,5 pouce.

6.4.8) Lors des essais, le réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 25 litres, non pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le reliant à l'orifice de remplissage de la voiture, peuvent être utilisés.

6.4.9) Si on a monté un niveau visible sur le réservoir d'approvisionnement, il doit être équipé de vannes d'isolement montées au plus près du réservoir.

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

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

6.5 Capacité de carburant

6.5.1) La quantité maximale de carburant pouvant être transportée à bord est de 100 litres.

Sont interdits tous dispositifs, systèmes, procédures, constructions ou conceptions ayant pour but et/ou effet d'augmenter au-delà de 100 litres de quelque façon que ce soit, même temporairement, le volume total de carburant stocké.

6.5.2) Le droit d'ajuster le volume du réservoir d'essence afin d'égaliser les performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

ARTICLE 7 : SYSTEME DE LUBRIFICATION

A condition que les règles du présent Article soient respectées, le système de lubrification est libre.

7.1 Réservoirs d'huile

7.1.1) Si les réservoirs d'huile ne sont pas maintenus dans la position d'origine, ils doivent être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur.

7.1.2) Le réservoir d'huile ne doit pas être situé dans l'habitacle.

7.2 Récupérateur d'huile

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

ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

A condition que les règles de cet article soient respectées, le système électrique est libre.

8.1 Batterie

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

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

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

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

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

8.2 Essuie-glaces

Motor, emplacement, balais et mécanisme sont libres, mais au moins un essuie-glace doit être prévu sur le pare-brise et doit être en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve.

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

and its rack, must be connected electrically to earth by a manual contactor having no other function.

6.4.6) A 90° cut-off valve, situated on the outlet of the supply tank and controlling the fuel flow, must be manned at all times during refuelling.

A self-closing valve with an internal diameter of 38 mm must be fixed under the supply tank according to drawing 252-7.

6.4.7) All hoses and fittings from the supply tank to the car and back must have a maximum inside diameter of 1.5 inch.

6.4.8) During practice, the standard supply tank or an unpressurised container not exceeding 25 litres capacity which is vented to air and has a leak-proof coupling connecting it to the tank filler on the car can be used.

6.4.9) If a visible level is fitted to the tank, it must be fitted with isolating valves as close as possible to the tank.

6.4.10) The storing of fuel on board the car at a temperature less than 10°C below the ambient temperature is forbidden.

The use of a specific device, whether on board the car or not, to reduce the temperature of the fuel below the ambient temperature is forbidden.

6.5 Fuel capacity

6.5.1) The maximum amount of fuel which may be carried on board is 100 litres.

Any device, system, procedure, construction or design, the purpose and/or effect of which is to increase in any way whatsoever, even temporarily, the total fuel storage capacity beyond the maximum of 100 litres, is forbidden.

6.5.2) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of the fuel tank to maximise equality of performance.

ARTICLE 7 : LUBRICATION SYSTEM

Provided the regulations in this Article are complied with, the lubrication system is free.

7.1 Oil tanks

7.1.1) If the oil tanks are not retained in the original position, they must be surrounded by a 10 mm thick crushable structure.

7.1.2) The oil tank must not be located in the cockpit.

7.2 Catch tank

When a car's lubrication system includes an open type sump breather, it must vent into a catch tank of at least 3 litres capacity fitted with a visible level gauge.

ARTICLE 8 : ELECTRICAL EQUIPMENT

Provided the regulations in this Article are complied with, the electrical system is free.

8.1 Battery

Batteries must be situated in the cockpit but without obstructing the exit of the driver.

Batteries must be securely fixed to the body shell and completely surrounded by a box made of insulating material that includes an air vent which exits outside the cockpit.

If the battery situated in the cockpit is a dry battery, it must be protected electrically by a cover which covers it completely.

The attachment to the body shell must consist of a metal seat and two metal clamps, with an insulating covering, fixed to the floor by bolts and nuts.

For attaching these clamps, bolts with a diameter of at least 10 mm must be used, and under each bolt, a counterplate at least 3 mm thick and with a surface of at least 20 cm² beneath the metal of the bodywork (see drawings 255-10 and 255-11).

8.2 Windscreen wiper

Motor, position, blades and mechanism are free but there should be at least one windscreen wiper provided for the windscreen which must be in working order throughout the event.

The capacity of the washer tank may be increased.

Il est permis de démonter le dispositif lave phares.

8.3 Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en état de fonctionnement à tout moment pendant une épreuve ; ce démarreur doit aussi pouvoir être commandé par le pilote normalement assis dans son siège.

8.4 Equipements lumineux

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

~~**8.4.2)** A l'exception d'un éclairage de plaque d'immatriculation, la fonction d'origine de tout équipement lumineux externe doit être conservée, mais un éclairage supplémentaire est autorisé.~~

L'équipement lumineux extérieur doit assurer au minimum les fonctions suivantes :

Feux de route, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir 8.4.4) et feux de position arrière.

Pour des raisons de sécurité, les projecteurs doivent obligatoirement émettre une lumière blanche.

Pour les courses se déroulant le jour, les GT1 doivent être munies de caches phares blancs.

8.4.3) Feux de recul :

Les ampoules des feux de recul doivent être enlevées.

8.4.4) Feux de pluie :

Toutes les voitures doivent être équipées d'un feu rouge d'au moins 21 watts, en état de fonctionnement pendant toute l'épreuve, et qui :

- soit du modèle spécifié par la FIA ;
- soit tourné vers l'arrière à 90° de l'axe longitudinal de la voiture ;
- soit clairement visible de l'arrière ;
- ne soit pas monté à plus de 10 cm de l'axe longitudinal de la voiture ;
- se trouve au moins à 35 cm au-dessus du plan de référence ;
- se trouve au moins à 45 cm derrière l'axe des roues arrière mesurées par rapport à la face de la lentille, parallèlement au plan de référence ;
- puisse être allumé par le pilote assis normalement dans la voiture.

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

8.4.5) Phares escamotables :

Les phares escamotables peuvent être remplacés par des phares fixes à condition de garder l'emplacement d'origine.

L'emplacement d'origine pourra être agrandi mais la forme du capot devra être conservée.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

A condition que les règles de cet Article soient respectées, le système de transmission est libre.

9.1 Transmission aux roues

9.1.1) La transmission à quatre roues motrices est interdite.

9.1.2) La position de la boîte de vitesses est libre à condition que son emplacement reste d'origine.

La boîte de vitesse devra comporter au maximum 6 rapports et une marche arrière.

La commande de boîte de vitesses (liaison entre le levier de changement de vitesses actionné par le pilote et la boîte de vitesses) doit être intégralement mécanique.

Les dimensions intérieures de l'habitacle doivent rester d'origine si la position de la boîte de vitesses est modifiée mais seules les modifications du châssis ou de la coque homologuées en Variante Option (VO) sont autorisées.

Si le véhicule d'origine est équipé d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique, elle peut être conservée mais la boîte de vitesses et ses synchroniseurs, ainsi que l'ensemble de son système de pilotage doivent rester d'origine (voir article 2.8). Seuls les rapports peuvent dans ce cas être modifiés, ainsi que les valeurs des rapports et de la course d'embrayage dans le programme du système de pilotage de la boîte de vitesses et de l'embrayage.

Le constructeur doit alors déposer le ou les boîtiers électroniques de contrôle au début de l'épreuve auprès du Délégué Technique de la FIA.

Celui-ci peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation d'un des boîtiers déposés.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, le mécanisme peut être remplacé

The headlamp washer device may be dismantled.

8.3 Starting

A starter must be fitted and be in working order at all times during an event. The driver must also be able to operate the starter when seated normally.

8.4 Lighting equipment

8.4.1) All lighting equipment must be in working order throughout the event.

~~**8.4.2)** With the exception of the number plate light, the original function of all exterior lighting equipment must be retained, but supplementary lighting may be added.~~

The exterior lighting equipment must at least ensure the following functions :

Headlights, direction indicators, stop lights, rain light (see 8.4.4) and rear sidelights.

For safety reasons, it is obligatory for headlights to produce a white beam.

For races run in the daytime, GT1 cars must be equipped with white headlight covers.

8.4.3) Reverse lights :

The bulbs of the reverse lights must be removed.

8.4.4) Light for rain :

All cars must have a red light of at least 21 watts, in working order throughout the event, which:

- is a model approved by the FIA;
- faces rearwards at 90° to the car centre line;
- is clearly visible from the rear;
- is mounted not more than 10cm from the car centre line;
- is at least 35 cm above the reference plane;
- is no less than 45 cm behind the rear wheel centre line, measured to the face of the lens and parallel to the reference plane;
- can be switched on by the driver when seated normally in the car,

The three measurements being taken to the centre of area of the lens.

8.4.5) Retractable headlights :

Retractable headlights may be replaced with fixed headlights, on condition that the original location is retained.

The original location may be made larger, but the shape of the bonnet must be retained.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

Provided the regulations in this Article are complied with, the transmission system is free.

9.1 Transmission to the wheels

9.1.1) Four wheel drive is forbidden.

9.1.2) The position of the gearbox is free provided the location remains original.

The gearbox must comprise a maximum of 6 ratios and a reverse gear.

The gear shift (linkage between the gear shift lever operated by the driver and the gearbox) must be fully mechanical.

The interior dimensions of the cockpit must remain original if the gearbox is re-positioned but only modifications to the chassis or the bodysell homologated in Option Variant (VO) are allowed.

If the original vehicle is fitted with a semi-automatic or automatic gearbox, it may be retained but the gearbox and its synchronisers, as well as its whole control system, must remain original (see article 2.8).

In this case, only the ratios may be modified as well as the ratio and clutch travel values in the software of the control system of the gearbox and clutch.

The manufacturer must therefore register the electronic unit(s) with the FIA Technical Delegate at the beginning of the event.

The latter may impose the use at all times by the competitor of one of the registered units.

If the original vehicle is fitted with a power-driven clutch with electronic or pneumatic control, the mechanism may be replaced

mais l'ensemble du système de pilotage d'origine doit être conservé (voir article 2.8).

9.1.3) Les différentiels à phase visqueuse ne sont pas considérés comme ayant un contrôle hydraulique du patinage, à condition qu'un contrôle externe ne soit pas possible lorsque la voiture est en mouvement.

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

9.2 Marche arrière

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

ARTICLE 10 : SUSPENSION ET DIRECTION

10.1 Suspension

Les voitures doivent être équipées d'une suspension.

L'intermédiaire de suspension ne doit pas être constitué uniquement de boulons passant dans des manchons ou des montures flexibles.

Le mouvement des roues doit entraîner un débattement de suspension supérieur à la flexibilité des attaches.

10.2 Type et montage de la suspension

10.2.1) Tous les éléments de suspension, à l'exception de pièces mentionnées spécifiquement ci-dessous, doivent faire partie de l'équipement d'origine fourni par le constructeur et être conformes à la fiche d'homologation FIA ou à la fiche d'identification de la voiture de course.

Ces pièces peuvent être renforcées à condition que les pièces d'origine puissent encore être identifiées.

Les renforts de suspension ne doivent pas permettre de solidariser deux pièces distinctes entre-elles.

10.2.2) Les roulements et moyeux de roues peuvent être remplacés.

10.2.3) La position des points d'ancrage de la suspension et du boîtier de direction (crémaillère ou autre) sur le châssis peut être modifiée conformément à la fiche d'homologation.

10.2.4) Les joints de caoutchouc peuvent être remplacés par des joints à rotule.

10.2.5) L'adjonction d'une barre anti-roulis est autorisée.

10.2.6) Le matériau, le nombre et les dimensions des ressorts sont libres.

Un ressort à lame(s) peut être remplacé par un ressort hélicoïdal à condition que le ressort à lame(s) n'ait pas de fonction de guidage de l'essieu.

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

10.2.7) Les amortisseurs sont libres, à condition que leur nombre par essieu ne soit pas supérieur à celui d'origine.

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

10.3 Chromage

Le chromage des bras de suspension en acier est interdit.

10.4 Bras de suspension

Tous les bras de suspension seront faits d'un matériau métallique homogène.

10.5 Direction

Tous les éléments de direction (y compris les biellettes de direction) doivent faire partie de l'équipement d'origine fourni par le constructeur ou être homologués.

A l'exception de la colonne de direction homologuée, ces pièces peuvent être renforcées, à condition que les pièces d'origine puissent encore être identifiées.

Le blocage de direction doit être démonté et le système de réglage de la colonne doit être bloqué.

Le volant peut être remplacé à condition d'avoir une jante fermée et de ne recevoir que de simples interrupteurs.

Il doit être équipé d'un système de démontage rapide.

Pour le montage d'un tel système, une modification locale de la colonne de direction est autorisée.

10.6 Assistance de direction

L'assistance de direction peut être débranchée ou supprimée.

L'assistance peut être hydraulique, électro-hydraulique ou électrique et doit être homologuée.

10.7 Direction à quatre roues

L'utilisation de la direction à quatre roues est interdite.

but the whole original control system must be retained (see article 2.8).

9.1.3) Viscous differentials are not considered to have hydraulic slip control, provided outside control is not possible when the car is in motion.

9.1.4) For safety reasons, the transmission must be designed in such a way that should the car be stopped and the engine stalled, it is possible to push or tow it.

9.2 Reverse gear

All cars must have a reverse gear which, at any time during the event, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.

ARTICLE 10 : SUSPENSION AND STEERING

10.1 Sprung suspension

Cars must be fitted with sprung suspension.

The springing medium must not consist solely of bolts located through flexible bushes or mountings.

There must be movement of the wheels to give suspension travel in excess of any flexibility in the attachments.

10.2 Suspension type and mounting

10.2.1) All suspension components, with the exception of parts specifically mentioned below, must be original equipment supplied by the manufacturer and comply with the FIA homologation form or the identification form of the racing car.

These parts may be strengthened provided the original part can still be identified.

The suspension reinforcements must not allow two separate parts to be joined together to form one.

10.2.2) Wheel bearings and wheel hubs may be replaced.

10.2.3) The position of the suspension and the steering box (rack or other) anchorage points on the chassis may be changed according to the homologation form.

10.2.4) Rubber joints may be replaced by ball joints.

10.2.5) The addition of an anti-roll bar is permitted.

10.2.6) The material, number and dimensions of the springs are free.

A leaf spring may be replaced with a coil spring, provided that the leaf spring does not have an axle guidance function.

The modification of spring, shock absorber and anti-roll bar settings from the cockpit is prohibited.

10.2.7) Shock absorbers are free provided their number per axle is no greater than the original.

The modification of spring, shock absorber and anti-roll bars adjustments from the cockpit is prohibited.

10.3 Chromium plating

Chromium plating of steel suspension members is forbidden.

10.4 Suspension members

All suspension members must be made from a homogeneous metallic material.

10.5 Steering

All steering components (including the steering rods) must be original equipment supplied by the manufacturer or homologated.

With the exception of the homologated steering column, these parts may be strengthened provided the original part can still be identified.

The steering lock must be dismantled and the column adjusting system must be locked.

The steering wheel may be replaced on condition that it has a closed rim and that it only has simple switches.

It must be fitted with a quick release system.

For the fitting of such a system, a local modification of the steering column is allowed.

10.6 Power steering

Power steering may be disconnected or removed.

Power steering may be hydraulic, electro-hydraulic or electric and must be homologated.

10.7 Four wheel steering

The use of four wheel steering is forbidden.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un tel système, il doit être rendu inopérant.

ARTICLE 11 : FREINS

11.1 Double circuit

A part les restrictions du paragraphe 2), ci-dessous, tout le système de freinage est libre à condition d'incorporer au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale.

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

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

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

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

- l'intervention directe et manuelle sur un régulateur dans lequel la pression d'alimentation du circuit arrière est réglée par l'action sur un seul ressort avec précharge, variable en fonction de la position du système de commande manuel (voir dessin de principe 263-9). Un seul de ces deux systèmes de réglage est admis.

11.2 Disques de frein

Le matériau des disques et des plaquettes est libre.

L'emploi de titane est autorisé pour les pistons de freins et pour les fixations des disques de freins.

11.3 Anti blocage et Assistance

Toute fonction d'anti blocage de freins ainsi que toute fonction d'assistance de freinage sont interdits.

11.4 Etriers de freins

Tous les étriers de freins doivent être faits de matériaux d'aluminium d'un indice d'élasticité non supérieur à 80Gpa.

Les éléments internes des étriers de frein peuvent être en titane.

Un seul étrier, avec 6 pistons au maximum, est autorisé sur chaque roue.

La section de chaque piston d'étrier doit être circulaire.

ARTICLE 12 : ROUES ET PNEUMATIQUES

12.1 Dimensions

12.1.1) Roues complètes :

Largeur maximale : 14 pouces

Diamètre maximal : 28 pouces

Le diamètre maximal des jantes autorisé est de 18 pouces.

Les diamètres mesurés au niveau des bords de jante intérieur et extérieur d'une roue doivent être identiques.

12.1.2) Les mesures seront prises horizontalement à la hauteur de l'essieu.

12.2 Visibilité des roues

La roue complète au-dessus de la ligne médiane du moyeu ne doit pas être visible vue de dessus, les roues étant alignées et telle que la voiture soit positionnée pour aller en ligne droite.

12.3 Matériau des roues

Le matériau des roues est libre mais elles doivent être faites de matériaux métalliques homogènes.

La roue avant doit avoir une masse minimale de 7.5 kg.

La roue arrière doit avoir une masse minimale de 8.5 kg.

12.4 Nombre de roues

Le nombre maximal de roues est fixé à quatre.

12.5 Fixation des roues

La fixation des roues est libre mais si un seul écrou de fixation est utilisé, une goupille de sécurité équipée d'un ressort doit être en place sur cet écrou ou sur la fusée à tout moment lorsque la voiture est en marche, et doit être remplacée après tout changement de roue.

Ces goupilles doivent être peintes en rouge ou orange "dayglo".

Une autre méthode de maintien du système de fixation des roues pourra éventuellement être utilisée, sous réserve d'avoir été approuvée par la FIA.

12.6 Crics pneumatiques

Des crics pneumatiques peuvent être montés sur la voiture, mais il est interdit de transporter des bouteilles d'air comprimé à bord.

12.7 Soupapes de surpression

If the original vehicle is fitted with such a system, it must be rendered inoperative.

ARTICLE 11 : BRAKES

11.1 Separate circuits

With the exception of paragraph 2) below, the complete braking system is free provided it incorporates at least two separate circuits operated by the same pedal.

This system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate the brakes on at least two wheels.

The brake fluid tanks may be fixed inside the cockpit, on condition that they are securely fastened and protected.

The balance of the braking forces between the front and rear axles may only be adjusted by the driver, through:

- direct and manual intervention on a mechanical system allowing the modification of the position of the centre of the joint, on the linkage lever of the hydraulic pumps of the front and rear circuits.

- direct and manual intervention on a proportional valve, in which the intake pressure of the rear circuit is adjusted through a pre-loaded spring, variable according to the position of the manual linkage system (see the drawing of the principle 263-9). Only one of these two systems is permitted.

11.2 Brake discs

The material of discs and pads is free.

The use of titanium is authorised for the brake pistons and for the brake disc attachments.

11.3 Anti-lock braking and power braking

Any anti-lock braking function and any power braking function are forbidden.

11.4 Brake callipers

All the brake callipers must be made from aluminium materials with a modulus of elasticity no greater than 80Gpa.

The internal parts of the brake callipers may be made from titanium.

A single calliper, with a maximum of 6 pistons, is permitted on each wheel.

The section of each calliper piston must be circular.

ARTICLE 12 : WHEELS AND TYRES

12.1 Dimensions

12.1.1) Complete wheels :

Maximum width: 14 inches

Maximum diameter: 28 inches

The maximum authorised diameter of the rims is 18 inches.

The diameters measured at the level of the inner and outer rim edges of a wheel must be identical.

12.1.2) Measurements will be taken horizontally at axle height.

12.2 Wheel visibility

The complete wheel above the hub centre line must not be visible in plan view, with the wheels aligned for the car to proceed straight ahead.

12.3 Wheel material

Wheel material is free but they must be made from homogeneous metallic materials.

The front wheel must weigh a minimum of 7.5 kg.

The rear wheel must weigh a minimum of 8.5 kg.

12.4 Number of wheels

The maximum number of wheels is four.

12.5 Wheel attachment

Wheel attachment is free but if a single wheel nut is used, a safety pin fitted with a spring must be in place on the nut or the stub axle whenever the car is running and must be replaced after each wheel change.

These pins must be painted dayglo red or orange. Alternatively, another method of retaining the wheels attachment system may be used, provided it has been approved by the FIA.

12.6 Pneumatic jacks

Pneumatic jacks may be fitted to the car, but compressed air bottles are not to be carried on board.

12.7 Pressure control valves

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

12.8 Capteurs

Des capteurs pour mesurer la pression et la température des pneumatiques lorsque la voiture se déplace sont fortement recommandés.

Si ces capteurs sont utilisés, il doit y avoir au moins un témoin d'alerte pour avertir le pilote d'une probable défaillance.

ARTICLE 13 : HABITACLE

13.1 Equipement dans l'habitacle

13.1.1) Le matériau du tableau de bord est libre, mais sa forme, ses dimensions et son aspect doivent rester conformes au tableau de bord d'origine.

13.1.2) Ce qui suit doit être enlevé de l'habitacle :

- Le capitonnage et le garnissage du toit
- Les tapis et le matériau isolant

13.1.3) Ce qui suit peut également être enlevé de l'habitacle :

- Les sièges
- Toutes les garnitures sauf le tableau de bord
- Les dispositifs de lève-glaces, les systèmes de verrouillage centralisé et tout autre système monté sur la voiture à l'origine, uniquement pour le confort du pilote ou des passagers.

Les systèmes de chauffage, de ventilation et de dégivrage d'origine peuvent être enlevés mais une ventilation et un système de dégivrage adéquats doivent être conservés.

13.2 Equipement autorisé dans l'habitacle

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

- Equipements et structures de sécurité
- Trousse d'outillage
- Siège, instruments et toutes autres commandes nécessaires à la conduite y compris la molette de répartition de freinage
- Equipements électriques et électroniques
- Système de réfrigération du pilote
- Lest
- Crics pneumatiques et leurs conduites
- Batterie
- Equipement de ventilation du pilote
- Les garnitures de portières peuvent être remplacées par un matériau différent.

- Panneaux d'embellissement pour recouvrir les parties visibles à l'intérieur de l'habitacle, à condition qu'ils soient démontables facilement et rapidement.

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

13.2.3) Ces équipements doivent être couverts par une protection rigide s'ils comportent des angles vifs pouvant provoquer des blessures.

Ils peuvent être fixés sur un faux plancher sans fonction structurelle additionnelle dont les dimensions sont limitées à celles des équipements.

Les attaches des équipements et du faux plancher au châssis/coque doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g.

13.3 Temps d'évacuation de l'habitacle

13.3.1) L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le pilote assis en position de conduite normale puisse en sortir en 7 secondes par la portière côté pilote, et en 9 secondes par la portière côté passager.

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

13.4 Essai concernant le retrait du casque

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

ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS DE SECURITE

14.1 Extincteurs

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

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

Pressure control valves on the wheels are forbidden.

12.8 Sensors

Sensors for measuring the pressure and the temperature of the tyres when the car is in motion are strongly recommended.

If these sensors are used, there must be at least one warning light to notify the driver of a possible failure.

ARTICLE 13 : COCKPIT

13.1 Equipment in the cockpit

13.1.1) The material of the dashboard is free, but its shape, dimensions and appearance must remain as those of the original dashboard.

13.1.2) The following must be removed from the cockpit:

- Roof padding and lining
- Carpets and insulating material

13.1.3) The following may also be removed from the cockpit:

- Seats
- All trim except the dashboard
- Window winding mechanisms, central locking systems and any other systems fitted to the original car solely for the comfort of the driver or passengers.

Original heating, ventilation and demisting systems may be dismantled, but an adequate ventilation and demisting system must be retained.

13.2 Equipment permitted in the cockpit

13.2.1) The only components which can be added in the cockpit are:

- Safety equipment and structures
- Tool kit
- Seat, instruments and any other controls necessary for driving including the brake power distributor switch
- Electronic and electric equipment
- Driver cooling system
- Ballast
- Pneumatic jacks and their pipes
- Battery
- Driver ventilation equipment
- Door trims may be replaced with different material.

- Embellishing panels for covering visible areas in the cockpit, provided they may be easily and quickly removed.

13.2.2) None of the above items may hinder cockpit exit or driver's visibility.

13.2.3) The above components must be covered where necessary by a rigid protective material to minimise injury.

They may be attached to a dummy floor having no additional structural function, the dimensions of which are limited to those of the components.

The attachments of the components and the dummy floor to the chassis/bodyshell must be able to withstand 25 g deceleration.

13.3 Cockpit exit time

13.3.1) The cockpit must be designed so as to allow the driver to get out from his normal driving position in 7 seconds through the driver's door and in 9 seconds through the passenger's door.

13.3.2) For the purposes of the above tests, the driver must be wearing all normal driving equipment, the seat belts must be fastened, the steering wheel must be in place in the most inconvenient position, and the doors must be closed.

13.4 Test for helmet removal

With the driver seated in his normal driving position in the car which he is entered to race, wearing a cervical collar appropriate to his size and with the seat harness tightened, a member of the medical service must demonstrate that the helmet which the driver will wear in the race can be removed from his head without bending the neck or spinal column.

ARTICLE 14 : SAFETY EQUIPMENT

14.1 Fire extinguishers

The use of the following products is prohibited: BCF, NAF.

All cars must be equipped with an extinguishing system homologated by the FIA in accordance with article 253-7.2, with the exception of the means of triggering.

Le dispositif de déclenchement extérieur doit être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit et être commandé par une seule manette.

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

14.2 Ceintures de sécurité

Le port de deux sangles d'épaule, d'une sangle abdominale et de deux sangles d'entrejambe est obligatoire.

Ces sangles doivent être conformes à la norme FIA N°8853/98.

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

14.3 Rétroviseurs

Position libre.

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

Chaque rétroviseur doit avoir une surface minimale de 100 cm².

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

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

- Hauteur : Entre 40 cm et 100 cm du sol.
- Largeur : 2 m d'un côté ou de l'autre de l'axe de la voiture.
- Position : 10 mètres derrière l'axe de l'essieu arrière de la voiture.

14.4 Sièges et repose-tête

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

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

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, ceux ci doivent se conformer aux prescriptions de l'article 253.16.

Il est recommandé que les attaches du siège soient homologuées sur la fiche d'homologation de la voiture.

14.4.2) Toutes les voitures doivent être équipées d'un repose-tête qui ne puisse pas se déplacer de plus de 50 mm lorsqu'une force de 85 daN dirigée vers l'arrière lui est appliquée.

La surface du repose-tête ne doit pas être inférieure à 400 cm² ; elle doit être continue et sans parties saillantes.

Il doit être positionné de manière à être le premier point de contact pour le casque du pilote en cas de choc projetant sa tête en arrière lorsqu'il est assis normalement.

14.5 Coupe-circuit

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

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

14.5.2) Il doit également y avoir un interrupteur extérieur avec poignée, pouvant être manœuvré à distance par un crochet.

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

14.6 Anneau de prise en remorque

Les anneaux de prise en remorque avant et arrière doivent :

- être rigides, en acier, sans possibilité de rupture, mesurer entre 80 et 100 mm de diamètre intérieur et 5 mm d'épaisseur (section arrondie de façon qu'ils ne coupent pas ou ne détériorent pas les sangles utilisées par les commissaires) ;
- être solidement fixés au châssis/structure au moyen d'une pièce rigide en métal (câbles formant boucle interdits) ;
- se trouver dans le contour de la carrosserie vue de dessus ;
- être facilement identifiables et peints en jaune, rouge ou orange ;
- Permettre de tirer une voiture enlisée dans un bac à graviers.

ARTICLE 15 : STRUCTURES DE SECURITE

15.1 Structure anti-tonneau

La voiture doit être équipée d'une cage de sécurité conforme aux spécifications de l'Annexe J, Article 253.8.

Des entretoises longitudinales (ou un équivalent agréé par la FIA), offrant une protection latérale, doivent être incluses.

Il est possible d'ajouter trois barres de protection latérale sur un arceau homologué par la FIA conformément au dessin 258-4.

Les tubes proches du pilote doivent être garnis par de la mousse ininflammable approuvée par la FIA.

A means of triggering from the outside must be combined with the circuit breaker switch and be operated by a single lever.

It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 100 mm diameter with a red edge.

14.2 Safety belts

The wearing of two shoulder straps, one abdominal strap and two straps between the legs is compulsory.

These straps must comply with FIA standard N°8853/98.

It is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.

14.3 Rear view mirrors

Position free.

The car must be fitted with two rear view mirrors, one fitted on each side of the car, in order to give an efficient view to the rear.

Each mirror must have a minimum area of 100 cm².

The scrutineers must be assured through a practical demonstration that the driver, seated normally, can clearly see the vehicles following him.

To this end, the driver will be asked to identify letters or figures, 15 cm high and 10 cm wide, displayed at random on boards placed behind the car according to the following instructions:

- Height: Between 40 cm and 100 cm from the ground.
- Width: 2 m one side or the other of the centre line of the car.
- Position: 10 metres behind the centre line of the rear axle of the car.

14.4 Seat and headrest

14.4.1) The driver's seat must be homologated by the FIA and not modified.

Energy-absorbing and non-flammable material must be situated around the driver's head.

If the original attachments or supports are changed, they must comply with the provisions of article 253.16.

It is recommended that the seat attachments be homologated on the car's homologation form.

14.4.2) All cars must be equipped with a headrest which cannot deflect more than 50 mm when a rearward force of 85 daN is applied.

The headrest surface must not be less than 400 cm² and must be continuous and without protruding parts.

It must be positioned so that it is the first point of contact for the driver's helmet in the event of an impact projecting his head backwards when he is seated normally.

14.5 Master switch

14.5.1) The driver, when seated normally with the safety belt fastened and the steering wheel in place, must be able to cut off all the electrical circuits by means of a spark-proof circuit breaker switch.

This switch must be clearly marked by a symbol showing a red spark in a white edged blue triangle and be accessible by the driver with his safety belt fastened.

14.5.2) There must also be an exterior switch, with a handle which is capable of being operated from a distance by a hook.

This switch must be located at the lower part of the windscreen pillar on the left-hand side.

14.6 Towing eye

Front and rear towing eyes must:

- be rigid, made from steel, with no chance of breaking, have an inner diameter between 80 and 100 mm and be 5 mm thick (round section so as not to cut or damage the straps used by the marshals);
- be securely fitted to the structures of the chassis by means of a rigid part made from metal (cable hoops are not permitted);
- be within the perimeter of the bodywork as viewed from above;
- be easily identifiable and painted in yellow, red or orange;
- allow the towing of a car stuck in a gravel bed.

ARTICLE 15 : SAFETY STRUCTURES

15.1 Rollover structure

The car must be fitted with a rollcage complying with Appendix J Article 253.8.

Longitudinal struts, or an alternative acceptable to the FIA, providing lateral protection, must be included.

It is possible to add three lateral protection bars onto a rollbar homologated by the FIA in accordance with drawing 258-4.

The tubes close to the driver must be padded with non-flammable foam approved by the FIA.

Voitures à châssis en matériau composite non métallique :

Elles doivent être équipées d'une cage de sécurité homologuée par la FIA conformément à l'article 253-8.5 de l'Annexe J.

Les essais de charge statique nécessaires à l'homologation doivent être effectués sur un ensemble cage / châssis afin de vérifier la tenue des points d'ancrage.

15.2 Cloison pare-feu et plancher

Les voitures doivent être équipées d'une cloison pare-feu étanche aux liquides, flammes, gaz, placée entre le pilote et le moteur d'une part et entre le pilote et le réservoir d'autre part, pour empêcher le passage de flammes du compartiment moteur vers l'habitacle.

Toute ouverture pratiquée dans la paroi anti-feu doit être aussi réduite que possible, en permettant juste le passage des commandes et des câbles, et doit être rendue complètement étanche.

Une cloison réalisée en matériau sandwich ininflammable et recouverte d'une feuille métallique adhésive est acceptée.

15.3 Châssis composite

Pour tout véhicule muni d'un châssis composite, toute réparation de la cellule de survie ou de la protection frontale doit être effectuée en accord avec les spécifications du constructeur, dans un centre de réparations approuvé par celui-ci.

Tout dommage conséquent devra être mentionné dans le passeport technique.

ARTICLE 16 : CARBURANT**16.1 Spécification du carburant**

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

16.2 Air

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

ARTICLE 17 : TEXTE FINAL

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

Cars having a chassis made from non-metallic composite material:

They must be fitted with a rollcage homologated with the FIA in accordance with Article 253-8.5 of Appendix J.

The static load tests required for the homologation must be carried out on a cage / chassis assembly in order to verify the resistance of the mounting points.

15.2 Firewall and floor

Cars must be equipped with a firewall which is liquid-proof, flame-proof and gas-proof between the driver and engine on the one hand and between the driver and the fuel tank on the other hand, to prevent the passage of flames from the engine compartment to the cockpit.

Any holes in the firewall must be of the minimum size for the passage of controls and wires and must be completely sealed.

A bulkhead made from a fireproof sandwich material and covered with a metallic adhesive sheet is acceptable.

15.3 Composite chassis

For any vehicle equipped with a composite chassis, any repairs to the survival cell or to the frontal protection must be carried out according to the manufacturer's specifications, in a repair centre approved by the manufacturer.

Any important damage must be entered on the technical passport.

ARTICLE 16 : FUEL**16.1 Fuel specification**

The fuel must comply with article 252-9.1.

16.2 Air

Only air may be mixed with the fuel as an oxidant.

ARTICLE 17 : FINAL TEXT

The final text of these regulations is the English version, which will be used should any dispute arise over their interpretation.

Article 258 Annexe 1 / Appendix 1

Brides pour Moteurs Atmosphériques Restrictors for Normally Aspirated Engines

Moteurs atmosphériques à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Cylindrée / Poids Cylinder Capacity / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
jusqu'à / up to 3500 cm ³	45,9	32,8	46,9	33,4	47,9	34,2	48,9	34,8	49,9	35,6
plus de / over 3500 cm ³ à / up to 4000 cm ³	45,2	32,2	46,2	33	47,2	33,7	48,2	34,4	49,1	35
plus de / over 4000 cm ³ à / up to 5000 cm ³	44,3	31,6	45,3	32,4	46,3	33	47,2	33,7	48,2	34,4
plus de / over 5000 cm ³ à / up to 6000 cm ³	43,6	31,2	44,6	31,8	45,6	32,6	46,5	33,2	47,4	33,8
plus de / over 6000 cm ³ à / up to 7000 cm ³	43	30,7	43,9	31,4	44,9	32,0	45,8	32,7	46,7	33,3
plus de / over 7000 cm ³ à / up to 8000 cm ³			43,2	30,8	44	31,4	45	32,1	45,8	32,7

Moteurs atmosphériques à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)
Pour les moteurs 2 soupapes par cylindre, les diamètres des brides ci-dessus doivent être corrigés à l'aide de la formule : For engines with two valves per cylinder, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula : $D = ((D-1) \times 1,034) + 1$ Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal

Moteurs rotatifs / (Ø en mm) Rotary engines / (Ø in mm)
Pour les moteurs rotatifs, le diamètre des brides ci-dessus doit être corrigé à l'aide de la formule : For rotary engines, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula : $D = ((D-1) \times 1,10) + 1$ Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal

Article 258 Annexe 2 / Appendix 2

Brides pour Moteurs Suralimentés Restrictors for Supercharged Engines

Moteurs suralimentés à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Supercharged engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Poids / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	43,4	30,9	44,4	31,7	45,3	32,4	46,3	33	47,1	33,6

Moteurs suralimentés à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Supercharged engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)	
Pour les moteurs 2 soupapes par cylindre, les diamètres des brides ci-dessus doivent être corrigés à l'aide de la formule : For engines with two valves per cylinder, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula : $D = ((D-1) \times 1,034) + 1$ Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal	

Moteurs rotatifs suralimentés / (Ø en mm) Supercharged rotary engines / (Ø in mm)	
Pour les moteurs rotatifs, le diamètre des brides ci-dessus doit être corrigé à l'aide de la formule: For rotary engines, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula : $D = ((D-1) \times 1,10) + 1$ Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal	

Pression absolue de suralimentation pour Moteurs Suralimentés Absolute supercharging pressure for Supercharged Engines

Moteurs suralimentés à plus de 2 soupapes par cylindre / (pression en mbar) Supercharged engines with more than 2 valves per cylinder / pressure in mbar						
Cylindrée (cm ³) Cylinder Capacity (cm ³)	jusqu'à / up to 2000	plus de / over 2000 cm ³ à / up to 2400 cm ³	plus de / over 2400 cm ³ à / up to 2800 cm ³	plus de / over 2800 cm ³ à / up to 3200 cm ³	plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3600 cm ³	plus de / over 3600 cm ³ à / up to 4000 cm ³
Pression maximale (mbar) Maximum pressure (mbar)	3360	2800	2400	2100	1870	1680

Moteurs suralimentés à 2 soupapes par cylindre / (pression en mbar) Supercharged engines with 2 valves per cylinder / pressure in mbar						
Cylindrée (cm ³) Cylinder Capacity (cm ³)	jusqu'à / up to 2000	plus de / over 2000 cm ³ à / up to 2400 cm ³	plus de / over 2400 cm ³ à / up to 2800 cm ³	plus de / over 2800 cm ³ à / up to 3200 cm ³	plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3600 cm ³	plus de / over 3600 cm ³ à / up to 4000 cm ³
Pression maximale (mbar) Maximum pressure (mbar)	3820	3180	2730	2390	2130	1910