

**2006 and 2007 FIA GT CHAMPIONSHIP –**  
**GT3 CATEGORY**

**CONDITIONS APPLICABLE TO THE TYRES**  
**SUPPLY CONTRACT**

**PREAMBLE**

The FIA's objective is to select an exclusive supplier of tyres for the GT3 category of the GT Championship (***provided that the FIA World Motor Sport Council of 26 October 2005 approves the creation of the GT3 category***) whose task it will be to ensure the production and delivery of the tyres while respecting the conditions set out below:

19 October 2005	issuing of the invitation to tender
<b>30 November 2005</b>	<b>deadline for submitting tenders</b>
30 November 2005	opening of the tenders
2 December 2005	decision as to the selection

Only tenderers who have sufficient financial resources, an adequate level of experience within the context of GT Events, and the appropriate personnel for this kind of activity are invited to submit a tender.

The FIA reserves the right to make amendments to this document at any time and to issue a new invitation to tender.

Each tenderer guarantees that all the information given in his tender is correct and that he will notify the FIA of any change that may have an effect on his tender.

## GENERAL PART

### 1. DEFINITIONS

In the contract as defined hereunder, the following terms must be understood as follows:

#### **1.1 CHAMPIONSHIPS:**

The events in the 2006 and 2007 FIA GT CHAMPIONSHIP – Category GT3 comprise what shall hereunder and in the ensuing CONTRACT be referred to as the CHAMPIONSHIP.

The official name of the CHAMPIONSHIP is: 2006 and 2007 FIA GT CHAMPIONSHIP – Category GT3.

The CHAMPIONSHIP is governed by:

- the International Sporting Code and the Appendices thereto,
- the General Prescriptions applicable to all FIA Championships, Challenges, Trophies and Cups and their qualifying events,
- special sporting regulations (**Appendix I, provided that the FIA World Motor Sport Council of 26 October 2005 approves the creation of the GT3 category**)
- special technical and homologation regulations appended hereto (see draft, **Appendix II (provided that the FIA World Motor Sport Council of 26 October 2005 approves the creation of the GT3 category)**).

This combined set of texts constitutes the legal, administrative and technical framework of the CHAMPIONSHIP and the conditions set forth therein shall have binding force and prevail among the parties to the contract.

**1.2** The **COORDINATOR** shall mean the FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA) which organises the CHAMPIONSHIP.

**1.3** The **COMPETITORS** shall mean all the COMPETITORS taking part in the CHAMPIONSHIP who are required by regulation to compete using only the TYRES defined by the technical regulations and which are the subject of the present invitation to tender.

**1.4** The **MANUFACTURER** shall mean the TYRE manufacturer, having experience within the context of GT Events, which tenders and enters into the contract to supply TYRES for the 2006 and 2007 seasons of the CHAMPIONSHIP, and does not cover any subcontractor or affiliated company which is not a direct subsidiary.

No "regulatory advantage" will be afforded by the COORDINATOR to the MANUFACTURER, i.e. the COORDINATOR, in the performance of its role as sports authority, will not offer any special treatment or concession to the MANUFACTURER.

**1.5** The **PRODUCTION SITE** shall mean the factory which will produce all the TYRES sold over the duration of the CONTRACT that will result from this tendering procedure, in order to guarantee a strictly uniform quality of manufacture.

**1.6** The **TYRES** shall mean the subject of this invitation to tender. They must be in conformity with the technical and homologation regulations (see draft, **Appendix II (provided that the FIA World Motor Sport Council of 26 October 2005 approves the creation of the GT3 category)**) and with the technical specifications (**Appendix III**).

**1.7 SUPPLY CONDITIONS:** This term shall mean the conditions under which the MANUFACTURER shall supply the TYRES to the COMPETITORS.

Each MANUFACTURER wishing to tender must describe in an appendix the specific SUPPLY CONDITIONS, as well as the TYRE sizes, it is proposing.

The SUPPLY CONDITIONS must respect the absolute equality of all COMPETITORS and must define the price for supplying the TYRES for the two seasons, possibly together with a price index formula to allow the price to be updated for the following year.

A single price scale in Euros, including all the relevant taxes that are applicable for all the destinations, MUST be proposed.

The proposed price (as well as the financing referred to in article 3.2) must be calculated according to the following different hypotheses (see submission form, **Appendix IV**):

- 36 cars will be entered in the CHAMPIONSHIP
- 42 cars will be entered in the CHAMPIONSHIP
- 48 cars will be entered in the CHAMPIONSHIP
- 54 cars will be entered in the CHAMPIONSHIP

These rates will be proposed to the COMPETITORS throughout the 2006 and 2007 seasons and may on no account be increased, in the course of the two seasons, by any other tax, delivery charge, exceptional charge, etc. **VAT (value added tax) cannot be charged to those COMPETITORS who are exempt from VAT and who have supplied proof of that fact to the MANUFACTURER.**

Notwithstanding compliance with all the conditions set out in the present invitation to tender, each tenderer must obligatorily fill in the form given in **Appendix IV** and enclose it with the tender.

The entire production of TYRES to be used in the CHAMPIONSHIP must be of a strictly uniform quality to ensure their distribution to all the competitors by drawing lots, in order to guarantee all COMPETITORS a perfectly equal chance in sporting terms.

The TYRES must be made available for each event in the CHAMPIONSHIP and for all the official test days.

**1.8** The **FIA ENGINEER** shall mean the technician appointed by the COORDINATOR to carry out all technical checks and controls.

**1.9** The **CONTRACT** shall mean the TYRE supply CONTRACT to be signed between the selected MANUFACTURER and the COORDINATOR upon completion of this tendering procedure.

The selected MANUFACTURER has four weeks counting from the notification of the draft CONTRACT in which to send any comments and to supply the documents necessary for the finalisation of the contract. If this time limit is not respected, the COORDINATOR reserves the right to revise its position on the awarding of the CONTRACT resulting from the invitation to tender, without it being possible for any legal action to be taken against it.

The CONTRACT may not be assigned or transferred under any circumstances whatsoever without the express agreement of the COORDINATOR.

## **2. RELATIONS BETWEEN THE MANUFACTURER AND THE COMPETITORS**

This invitation to tender does not govern the private relationship between the COMPETITORS and the MANUFACTURER.

However, this invitation to tender does require that the MANUFACTURER sells the COMPETITORS the TYRES necessary for their private testing at the same price as the TYRES for the CHAMPIONSHIP events, minus the logistics costs (personnel and transport) for delivery to the site of the events.

The solvency of the COMPETITORS is not in any way guaranteed by the CONTRACT which shall result from this invitation to tender.

## **3. ADVERTISING**

**3.1** ADVERTISING shall mean any and all use of the TYRE supply contract by the MANUFACTURER for direct or indirect commercial advertising purposes, emphasising the fact that the MANUFACTURER was selected for this CONTRACT and that it supplies the COMPETITORS with TYRES for the CHAMPIONSHIP, as well as any use of symbols or logos which the products of the MANUFACTURER may bear and which refer to the fact that the MANUFACTURER is the exclusive supplier of TYRES for the CHAMPIONSHIP.

It is hereby agreed that all ADVERTISING is prohibited and that the MANUFACTURER shall be limited to supplying TYRES for due consideration.

The MANUFACTURER is strictly prohibited from making use of the fact that it has been awarded the supply CONTRACT to conduct commercial advertising in any form

whatsoever, including either direct or indirect advertising, via any media, and in any country.

For this reason, all phases of TYRE delivery shall be carried out by technicians wearing no distinctive symbols or designs on their uniforms and using equipment which does not give any indication as to the identity of the MANUFACTURER.

This clause does not prevent the MANUFACTURER from entering into individual contracts with certain COMPETITORS.

All advertising shall be made pursuant to a contract signed directly between the MANUFACTURER and the COMPETITOR and not within the framework of a contract between the COORDINATOR and the MANUFACTURER.

The MANUFACTURER shall therefore have the right to state that it is supplying TYRES to a specific COMPETITOR but not that it supplies all the COMPETITORS.

**3.2** However, notwithstanding the above, provided that the MANUFACTURER makes a firm and complete proposal relating to an advertising partnership including significant advantages to the benefit of the COMPETITORS, **(this proposal must imperatively provide for the financing of a hospitality structure for the drivers and teams, including the offer of free meals)**, and that this proposal is accepted by the COORDINATOR, the MANUFACTURER shall become entitled to engage in ADVERTISING as defined and to make use of the fact that it has been awarded the supply CONTRACT for commercial gain and shall also become entitled to be recognised in all respects as the supplier for the CHAMPIONSHIP (including by the use of distinctive symbols except the FIA logos). It should be noted that the MANUFACTURER may in no way, whether directly or indirectly, be associated with the winner of the CHAMPIONSHIP.

However, several conditions apply to the granting of this entitlement to engage in ADVERTISING:

i. the right to advertise an association with an FIA CHAMPIONSHIP is always subject to the right of the COORDINATOR to protect the value and integrity of the CHAMPIONSHIP and the sport. For this reason (and for this reason only), the COORDINATOR reserves the right to object to the content of any particular advertisement if the COORDINATOR regards the content or nature of such advertisement or promotion to be detrimental to the interests of the CHAMPIONSHIP or the sport. In the event of such an objection, the MANUFACTURER will withdraw or modify the advertisement or promotion as appropriate. The MANUFACTURER will submit to the COORDINATOR any proposed advertisement in advance for written approval.

ii. the right to advertise an association with the CHAMPIONSHIP which is the subject of this invitation to tender does not entitle the MANUFACTURER to claim an association with any other championship or with any of the teams (save as may be agreed separately with them) or other suppliers.

iii. it is specifically acknowledged by the MANUFACTURER that entering into an arrangement with the COORDINATOR which entitles the MANUFACTURER to advertise its association with the CHAMPIONSHIP will not prevent the COORDINATOR from applying all sporting rules in a manner which is scrupulously fair. Therefore, nothing in this agreement will confer any advantage or right to any special treatment as regards the COORDINATOR's regulatory control over the CHAMPIONSHIP.

iv. to ensure that there can be no conflict of interest, the MANUFACTURER acknowledges that, should the contract goods fail in any respect to meet the COORDINATOR's regulatory criteria, the COORDINATOR will apply whatever sanction or penalty it considers appropriate notwithstanding the terms of this invitation to tender. Nothing in the CONTRACT may be cited as any defence to an infraction of any of the COORDINATOR's rules or the International Sporting Code and no warranty or expectation arises as a result of this agreement that the contract goods comply with any sporting rule. Nothing in this agreement can be regarded as limiting in any way the COORDINATOR's discretion to take regulatory decisions.

#### **4. PERFORMANCE BOND RELATING TO THE PRESENT CONTRACT**

**4.1** The MANUFACTURER which enters into the contract once its tender has been accepted must produce an attestation certifying that an insurance policy has been contracted in its name with a top-ranking international insurance company, as well as a performance bond in the form of a first demand bank guarantee, these two documents covering both its liability as MANUFACTURER for any and all action which might be taken to obtain compensation for prejudice caused by a manufacturing defect affecting the TYRES used pursuant to the CONTRACT, and its liability in the event that it fails to supply the quantity of TYRES required for the CHAMPIONSHIP (see article 6.2).

This insurance policy must provide a guaranteed minimum cover of 40,000,000 (forty million) Euros and the performance bond of 100,000 (one hundred thousand) Euros.

**4.2** The insurance cover is to guarantee the solvency of the MANUFACTURER in the event that the MANUFACTURER is held liable and must compensate third parties pursuant to a court decision or an amicable settlement following legal action taken to enforce the guarantee of either the MANUFACTURER or the COORDINATOR.

**4.3** The COORDINATOR may enforce the guarantee by sending a fax to the guarantor, indicating precisely the contractual fault committed which justifies enforcement of the performance bond (see standard form of the fax in **Appendix V**).

Upon receipt of the said fax and without the right to raise any exceptions whatsoever, the guarantor shall be obligated to release the bond and it shall be the responsibility of the parties to subsequently take any and all legal action they deem necessary.

The enforcement by the COORDINATOR of the first demand guarantee given by the MANUFACTURER's bank shall not lead to the presumption that the MANUFACTURER is liable. The MANUFACTURER shall retain the right, if it deems

this necessary to defend its interests, to lay the case before the courts having jurisdiction in order to obtain a court ruling that the MANUFACTURER did not default in the performance of its contractual obligations and that the COORDINATOR should not have held it liable.

If the courts hearing the case initiated by the MANUFACTURER rule that the COORDINATOR was wrong to hold the MANUFACTURER liable, then pursuant to the said court ruling, the COORDINATOR shall reimburse all or part of the performance bond, as applicable, delivered to the COORDINATOR under the above-mentioned first demand bank guarantee.

The COORDINATOR may enforce the first demand guarantee referred to above once for full payment, or several times for partial payment, of the amount of the performance bond, i.e. up to a total maximum of 100,000 (one hundred thousand) Euros.

## **5. GOVERNING LAW AND LANGUAGE**

**5.1** All documents in connection with this invitation to tender shall be drafted in both French and English. The language which shall prevail for the interpretation of the provisions of the CONTRACT will be determined according to the selected supplier.

**5.2.** The governing law shall be French law. It shall apply to this invitation to tender, as well as to the CONTRACT.

**5.3** The Court having jurisdiction to settle any dispute which may arise between the COORDINATOR and the MANUFACTURER shall be the Tribunal de Grande Instance de Paris, France, both for this invitation to tender and for the ensuing CONTRACT.

## **6. FAILURE TO SUPPLY**

**6.1** If the MANUFACTURER cannot meet the demand of the COMPETITORS and has not provided for a production capacity allowing it to meet the demand of the entered cars, the MANUFACTURER shall be liable for all costs, damages, legal expenses, etc., which this failure to supply has entailed.

**6.2** Therefore, at the time the CONTRACT is entered into, the MANUFACTURER must present a blanket insurance policy covering its liability in the event that it fails to supply the quantity of TYRES required for the CHAMPIONSHIP (see Article 4.1).

**6.3** The CONTRACT shall contain the following clause releasing the MANUFACTURER from liability if such failure to supply is due to a force majeure event:

*"In the event that the MANUFACTURER is unable to supply the quantities of TYRES required for the competitions in accordance with the provisions of this CONTRACT, the MANUFACTURER shall not be liable if such failure to supply is due to a force*

*majeure event, such as war, insurrection, earthquake, riot, or depletion of stocks of raw materials, if such depletion affects all the companies which are rivals of the MANUFACTURER and blocks the entire industrial production of racing TYRES.*

*Depletion of stocks of raw materials which does not affect the entire TYRE manufacturing industry shall not be considered a force majeure event. Strikes and other social strife or problems which prevent manufacture of the TYRES in the factories of the MANUFACTURER are also not considered to be force majeure events."*

No occurrence other than the force majeure events referred to above shall release the MANUFACTURER from liability in case of failure to supply.

## **7. TENDERS**

**7.1 Tenders must be submitted either in a closed and sealed envelope addressed to Maître JAQUIERY, Huissier de justice, 6, Place des Eaux-Vives – 1207 Geneva – Switzerland, no later than 08.00 hrs on 30 November 2005, or by fax to the same Huissier's office on fax n° +41.22.849.59.40 no later than 08.00 hrs on 30 November 2005.**

The tenderer is requested to send **four copies of his tender.**

A receipt will be issued to the tenderer at his request and shall serve as an acknowledgement of receipt.

**7.2** Any envelope or fax received after this date shall not be opened and shall be sent back to the sender.

Faxes received at the Huissier's office shall immediately be placed by him in an envelope and sealed.

**7.3** At 14.30 hrs on 30 November 2005, Maître JAQUIERY shall present all the sealed envelopes to the COORDINATOR and shall proceed to open them during a public meeting.

Each tenderer may attend the opening of the envelopes and may personally verify that the seals of each envelope are firmly secure prior to their official opening.

**7.4** The selected tenderer shall be informed by fax no later than 2 December 2005.

**7.5** The selection of a MANUFACTURER will be carried out ***provided that the FIA World Motor Sport Council of 26 October 2005 approves the creation of the GT3 category.***



## TECHNICAL PART

### **8. TECHNICAL CONDITIONS**

**8.1** The tender must contain highly detailed technical documentation on all the qualities and specifications of the TYRES supplied in accordance with the rules set out in the technical and homologation regulations (**Appendix II**) and the technical specifications (**Appendix III**).

The two sets of TYRES per event must guarantee a constant performance quality for:

- one 20-minute qualifying session:
- one 1-hour race
- one 20-minute free practice session at the next event on the calendar (see Appendix VI).

The CONTRACT shall contain a clause organising technical checks, carried out at the site of each CHAMPIONSHIP event, on the TYRES used by the COMPETITORS during the running of the event concerned.

**8.2** The quantity of TYRES necessary for the competition shall mean the quantity necessary for:

- all the COMPETITORS taking part in the CHAMPIONSHIP
- all the events (see 2006 draft calendar, **Appendix VI, provided that the FIA World Motor Sport Council of 26 October 2005 approves the creation of the GT3 category**)
- private testing.

**8.3** The COORDINATOR does not guarantee the MANUFACTURER a minimum quantity of TYRES to be supplied.

**8.4** The TYRES must be available for the COMPETITORS on 3 December 2005 at the latest.

### **9. CATEGORY GT3**

This invitation to tender is valid provided that the FIA World Motor Sport Council of 26 October 2005 approves the creation of the GT3 category.

# **APPENDIX I**

## **2006 Draft Sporting Regulations**

# FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

## GT COMMISSION

Meeting of 12 September 2005

### REPORTS AND PROPOSALS TO THE WORLD MOTOR SPORT COUNCIL OF 26 OCTOBER 2005

#### PROPOSED CREATION OF A FIA GT3 CHAMPIONSHIP

##### 1) 2006 FIA GT3 CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS

It is proposed to create a 2006 FIA European GT3 Championship for drivers and teams. In the framework of this Championship, a "Cup Winners' Cup" supported by the manufacturers will be organised.

This championship would be held according to the following principles:

##### 1) ELIGIBLE CARS

This Championship would bring together:

- cup cars already manufactured by some GT manufacturers such as: Dodge Compétition Coupé, Ferrari 430 Challenge, Maserati Trofeo Light, Porsche 997 Cup.
- cars specifically developed for this Championship such as: Aston Martin DBS9, Lamborghini Gallardo, Lotus Exige GT3, Venturi GT3 Heritage.

It is proposed to organise a two-day testing session on the Paul Ricard circuit under the aegis of the FIA in order to assess the performances of the cars presented by the Manufacturers. Each Manufacturer will present a model of a car ready to run in the set-up of the FIA GT3 European Championship. At the end of these testing days, the FIA will freeze the model of the car presented by the Manufacturer by means of a very detailed Homologation form. Two professional drivers selected by the FIA will be given the task of comparing the performances of the cars in similar conditions in order to obtain a balance of performance between the models presented.

##### 2) RACE FORMAT

Two free practice sessions of 60 minutes.

Two qualifying sessions of 20 minutes (one per driver) separated by an interval of 10 minutes.

Two 60-minute races per crew, one on Saturday and the other on Sunday. At the end of qualifying, the fastest drivers from each team will start the race on Sunday.

Change of driver mandatory during each race between the 25<sup>th</sup> and 37<sup>th</sup> minutes, with an obligatory stop of 45 seconds for each change of driver. This will be checked by a timing loop set up at the pit entry and pit exit.

##### 3) CHAMPIONSHIP EVENTS

The maximum number of events is set at 7.

Five events are proposed for 2006 and 6 are expected for 2007. These events will be run within the context of the FIA GT Championship meetings.

##### 4) ENTRY FEES

No "race by race" entries but a "full-season" entry fee of 60,000 Euros for a team fielding 3 cars.

## 5) CONDITIONS OF ENTRY

A minimum and maximum of 6 cars per manufacturer represented by 2 teams entering 3 cars each.

The criteria for the selection of the teams/drivers remain to be defined. It is proposed to give first priority to the teams entered in the 2006 FIA GT Championship.

The Championship is reserved for amateur drivers for whom the criteria will be fixed according to their records of achievements.

## 6) FUEL

It is proposed to use the official fuel of the FIA GT Championship.

## 7) TITLES

- **One title of European GT3 Champion for drivers**, awarded to the driver who has scored the greatest number of points. All the results obtained during all the events will be taken into consideration.
- **One title of European GT3 Champion for teams**, awarded to the teams who have scored the greatest number of points. All the results obtained by the 3 cars classified per team during all the events will be taken into consideration.
- **Manufacturers' Cups for drivers**, awarded to the drivers who have scored the greatest number of points. All the results obtained by the 6 cars entered per manufacturer during each of the events will be taken into consideration.

***If this project is accepted, the Sporting Regulations of the Championship will be submitted to the World Motor Sport Council of 9 December 2005.***

## **APPENDIX II**

### **2006 Draft Technical and Homologation Regulations**

**PROJET DE REGLEMENT D'HOMOLOGATION 2006  
POUR VOITURES DE GRAND TOURISME DE COUPE (GROUPE GT3)  
DRAFT 2006 HOMOLOGATION REGULATIONS  
FOR CUP GRAND TOURING CARS (GROUP GT3)**

**ARTICLE 1 : VOITURES ACCEPTABLES****1.1 Type**

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), susceptible d'être utilisée sur route ouverte en toute légalité et adaptée pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé.

**1.2 Critères d'acceptation**

Le modèle de voiture doit :

- être issu d'un modèle destiné à une Coupe Constructeur ;
- ou
- être directement issu d'un modèle de série homologable en Groupe GT2, avec des modifications dont le seul objectif est la fiabilité et la diminution des coûts d'exploitation.

La liste des voitures acceptables est en Annexe 1.

**1.3 Equilibre des performances**

Toutes les voitures doivent avoir des performances similaires et les conserver au fil du temps.

Pour atteindre cet objectif, chaque Constructeur qui souhaite demander l'homologation d'un modèle de voiture doit au préalable renseigner et faire parvenir à la FIA la fiche technique figurant en Annexe 2.

Sur cette base, le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA élaborera une définition technique de base concernant les paramètres de performance suivants :

- Poids
- Puissance moteur (diamètre de bride à air)
- Aileron arrière
- Capacité de carburant
- Hauteur de caisse

- Largeur des pneumatiques

Le Constructeur doit mettre à disposition du Bureau une voiture conforme à cette définition technique de base pour des essais sur circuit.

Les paramètres de performance doivent pouvoir être facilement ajustés pendant ces essais afin de corriger la définition technique de base.

La voiture doit être équipée d'un système d'acquisition de données capable de fournir au minimum les données suivantes :

- Vitesses de rotation des 4 roues (à défaut une roue avant et une roue arrière)
- Accélération longitudinale
- Accélération latérale
- Position de l'accélérateur

A l'issue de ces essais et de l'exploitation des données listées ci-dessus, le Bureau établira la définition technique finale approuvée pour l'homologation de la voiture.

Le droit de modifier les paramètres de performance de toute voiture est conservé par le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

Toute modification de ces paramètres fera l'objet d'une notification du Bureau.

**1.4 Acceptation finale**

Une fois la définition technique finale de la voiture approuvée, le Bureau donnera son accord pour l'élaboration de la fiche d'homologation.

Cette fiche doit figer la voiture dans la configuration approuvée.

Le Constructeur s'engage à tenir à la disposition de la FIA la voiture de référence ayant servi aux essais d'approbation de la configuration finale.

Celle-ci doit pouvoir être disponible sur toute épreuve du Championnat GT de la FIA à la demande de la FIA.

Lors de l'épreuve, elle sera mise à la disposition entière du Délégué Technique de la FIA.

**1.5 Dérogation****ARTICLE 1 : ACCEPTABLE VEHICLES****1.1 Type**

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), that must be able to be used perfectly legally on an open road, and adapted for racing on circuits or closed courses.

**1.2 Acceptation criteria**

The model must :

- come from a model of a Manufacturer's Cup ;
- or
- come directly from a series model able to be homologated in Group GT2, with modifications the sole purpose of which is reliability and running cost decreasing.

The list of cars acceptable is in Appendix 1.

**1.3 Balance of performances**

All cars must have similar performance, which they must maintain over time.

To reach this target, each Manufacturer willing to apply for the homologation of a model of car, must previously fill up and send to the FIA the technical form featuring in Appendix 2.

On this basis, the Bureau of the FIA Grand Touring Commission will draw up a basic technical definition concerning the following performance parameters :

- Weight
- Engine output (air restrictor diameter)
- Rear wing
- Fuel capacity
- Ride height

- Tyre width

The Manufacturer must provide the Bureau with a car complying with this basic technical definition for track tests.

The performance parameters must be easily adjustable during these tests in order to adjust the basic technical definition.

The car must be fitted with a data logging system able to provide at least the following data :

- Speed of the 4 wheels (in default, one front wheel and one rear wheel)
- Longitudinal acceleration
- Lateral acceleration
- Accelerator position

At the end of these tests and from the exploitation of the data listed above, the Bureau will draw up the final technical definition approved for the homologation of the car.

The right is reserved, by the Bureau of the FIA Grand Touring Commission, to adjust the performance parameters of any car to maintain the balance of performance of cars.

Any modification of these parameters will be the subject of a notification from the Bureau.

**1.4 Acceptation finale**

Once the final technical definition is approved, the Bureau will give its agreement for the drawing up of the homologation form.

This homologation form freezes the car in the approved configuration.

The Manufacturer pledge to keep at the FIA disposal the reference car used for the tests for the approval of the final configuration.

This car may be able to be available on any event of the FIA GT Championship at the FIA's request.

During the event, it will be at the entire disposal of the FIA Technical Delegate.

**1.5 Waiver**

Le Constructeur peut demander au Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA, toutes dérogations qu'il jugera utile. Ces demandes devront être documentées avec précision. En cas d'accord du Bureau, les dérogations seront ajoutées à la fiche d'homologation de la voiture. La voiture doit alors être modifiée en conséquences et doit être conforme à l'intégralité de sa fiche d'homologation. Le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA se réserve le droit de modifier ou d'annuler toute dérogation sans préavis.

## ARTICLE 2 : HOMOLOGATIONS OBLIGATOIRES

### 2.1 Systèmes électroniques

Tout système automatique ou électronique tel que, contrôle moteur, boîtes de vitesses semi-automatiques et automatiques, embrayages sous contrôle électronique ou pneumatique, différentiel piloté, anti-blocage de freins, assistance de freinage automatiquement variable, contrôle de motricité, amortisseurs pilotés, contrôle de la flexibilité des suspensions et/ou de la hauteur du véhicule, assistance de direction automatiquement variable, doit être décrit en détail en information complémentaire de la fiche d'homologation.

Pour chacun des systèmes utilisés, le Constructeur doit déposer auprès de la FIA le software du système de contrôle ainsi qu'un boîtier électronique de contrôle de référence.

### 2.2 Système d'admission et bride à air

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 être équipé d'une ou deux brides d'une longueur de 3 mm.

Pour les moteurs suralimentés, aucune bride ne doit être placée à plus de 50 mm de la face avant des aubages de la roue du compresseur.

Les brides 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.

Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides et aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir du système d'admission.

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.

### 2.3 Transmission à 4 roues motrices

La transmission à quatre roues motrices est interdite.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un tel système, il doit être rendu inopérant.

Les modifications nécessaires doivent être décrites en détail en information complémentaire de la fiche d'homologation.

### 2.4 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.

Les modifications nécessaires doivent être décrites en détail en information complémentaire de la fiche d'homologation.

### 2.5 Fixation des roues

Un dispositif spécifique de maintien du système de fixation des roues (autre que goupille de sécurité avec ressort) peut être homologué.

### 2.6 Modifications de l'habitacle

Les éléments suivants doivent être enlevés de l'habitacle :

- Le capitonnage et le garnissage du toit ;
- Les tapis et le matériau isolant ;

Les éléments suivants peuvent être enlevés de l'habitacle :

- Toutes les garnitures. Cependant, les garnitures de portières peuvent être remplacées par un matériau différent, et des panneaux d'embellissement peuvent être ajoutés pour recouvrir les parties visibles à l'intérieur de l'habitacle, à condition qu'ils soient démontables facilement et rapidement ;
- Les dispositifs de lève-glaces ;
- Les systèmes de verrouillage centralisé ;
- Tout système destiné uniquement au confort du pilote ou des passagers ;
- Les systèmes de chauffage, de ventilation et de dégivrage d'origine mais une ventilation et un système de dégivrage adéquats doivent être conservés.

### 2.7 Armature de sécurité

L'armature de sécurité doit être homologuée selon l'Article 253-

The Manufacturer may apply to the Bureau of the FIA Grand Touring Commission for any waivers he considers necessary. Such applications must be documented with accuracy. In case of agreement from the Bureau, the waivers will be added to the homologation form of the car.

The car must then be modified in consequence and must comply with its whole homologation form.

The Bureau of the FIA Grand Touring Commission reserves the right to amend or cancel any waiver without notice.

## ARTICLE 2 : COMPULSORY HOMOLOGATIONS

### 2.1 Electronic systems

Any automatic or electronic system such as, engine control unit, semi-automatic or automatic gearboxes, power-driven clutches with electronic or pneumatic control, controlled differential, anti-lock braking, automatically variable power braking, traction control, controlled dampers, controlled suspension flexibility and/or ride height, automatically variable power steering, must be described in detail on complementary information of the homologation form.

For each of the systems used, the Manufacturer must register with the FIA the software of the control system as well as a reference electronic control unit.

### 2.2 Intake system and air restrictors

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 be fitted with one or two air restrictors 3 mm long.

For supercharged engines, all restrictors must be placed no further than 50 mm from the forward face of the compressor wheel blades.

Restrictors 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.

All the air feeding the engine must pass through these restrictors, and no pipe containing air is permitted to enter or to exit from the intake system.

Cars with supercharged engines 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.

### 2.3 Four-wheel drive transmission

Four-wheel drive is forbidden.

If the original vehicle is fitted with such a system, it must be rendered inoperative.

The necessary modifications must be described in detail on complementary information of the homologation form.

### 2.4 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.

The necessary modifications must be described in detail on complementary information of the homologation form.

### 2.5 Wheel attachment

A specific device for retaining the wheels attachment system (other than safety pin with a spring) may be homologated.

### 2.6 Modifications of the cockpit

The following must be removed from the cockpit:

- Roof padding and lining ;
- Carpets and insulating material ;

The following must be removed from the cockpit:

- All trims. However, door trims may be replaced with different material and embellishing panels may be added for covering visible areas in the cockpit, provided they may be easily and quickly removed;

- Window winding mechanisms;
- Central locking systems;
- Any system fitted solely for the comfort of the driver or passengers;
- Original heating, ventilation and demisting systems, but an adequate ventilation and demisting system must be retained.

### 2.7 Safety cage

The safety cage must be homologated according to Article 253-

8.5.

Des entretoises longitudinales de portes conformes au Dessin 258-4 doivent être incluses.

### 2.8 Attaches du siège à la coque

Les attaches du siège à la coque doivent être homologuées.

### 2.9 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.

### 2.10 Coupe-circuit

Le coupe-circuit doit être homologué.

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.

Le pilote assis normalement, sa ceinture de sécurité 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.

### 2.11 Anneau de remorquage

Les anneaux de remorquage 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 3 : EXTENSION D'HOMOLOGATION

Chaque type d'extension (VF, ER) doit obligatoirement faire l'objet d'une demande d'homologation séparée (fiche spécifique).

### 3.1 Variantes de fourniture (VF)

Une variante de la production de série due par exemple à la livraison simultanée d'une même pièce ou accessoire de caractéristiques équivalentes par des fournisseurs différents. Le client n'est pas en mesure de choisir l'une ou l'autre fabrication.

Ces variantes doivent être décrites sur la fiche d'homologation.

Une variante de fourniture ne peut être faite que sur les subdivisions d'articles de fiche d'homologation.

Toute différence entre une pièce homologuée en VF et la pièce originale doit être telle qu'elle ne puisse avoir un effet sur les performances ou la fiabilité de la voiture ou d'une de ses parties, en toutes circonstances et quels que soient ses réglages.

Il sera tenu compte des quantités de production des pièces considérées, ainsi que du montage ou non des deux pièces sur les voitures de compétition.

### 3.2 Erratum (ER)

Un erratum est la constatation officielle et la correction d'un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur.

Un erratum annule et remplace ce renseignement.

Les errata permettent de corriger des erreurs de compilation de fiche, et non de remplacer des pièces existantes.

Si un erratum a déjà été accepté pour un article, celui-ci ne peut plus être corrigé de cette façon.

En regard de la correction, seront précisés la donnée erronée et le numéro de l'article (ou de la photo) modifié.

Cette fiche d'erratum précisera obligatoirement les coordonnées des renseignements erronés (page de la fiche de base, numéro de l'extension, etc.).

8.5.

Longitudinal door struts in accordance with Drawing 258-4 must be included.

### 2.8 Seat attachments to the bodyshell

The seat attachments to the bodyshell must be homologated.

### 2.9 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.

### 2.10 Master switch

The master switch must be homologated.

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.

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.

### 2.11 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 3 : HOMOLOGATION EXTENSION

Each type of extension (VF, ER) must be the subject of a separate homologation application (specific form).

### 3.1 Supply Variant (VF)

A series production variant due, for instance, to the simultaneous delivery of the same part or accessory with the same characteristics by different suppliers.

The customer has no opportunity to choose one or the other make.

These variants must be described on the homologation form.

A supply variant may only be made on the subdivisions of items from the homologation form.

Any difference between a part homologated in VF and the original part must not be such that it could have an effect on the performance or reliability of the car or any part thereof under any circumstances or in any state of tuning.

The production quantities of the relevant parts and the question of whether or not both are fitted to competition cars must be taken into account.

### 3.2 Erratum (ER)

An erratum is the official certification and correction of an incorrect piece of information previously supplied by the manufacturer.

An erratum thus deletes and replaces this piece of information.

Errata enable the correction of errors made in compiling the form, and not the replacement of existing parts.

If an erratum has already been accepted for an item, it can no longer be corrected in this fashion.

Concerning the correction, the incorrect data and the number of the article (or photo) modified must be clearly stated.

The details of the erroneous information (basic form page, n° of extension, etc.) must also be mentioned on this erratum form.



**ARTICLE 8 : RECTIFICATION D'UNE FICHE  
D'HOMOLOGATION PAR LE BUREAU DE LA  
COMMISSION GRAND TOURISME DE LA FIA**

Au cas où le Bureau constaterait qu'une fiche d'homologation d'un modèle dont l'homologation a déjà été prononcée comporte des indications ne correspondant pas à la réalité ou non conformes aux prescriptions de l'Annexe J ou du présent règlement, cette fiche devra être rectifiée comme demandé par le Bureau. Toute erreur évidente n'ayant pas trait aux performances pourra être corrigée directement par le Secrétariat de la F.I.A.

**ARTICLE 8 : CORRECTION OF A HOMOLOGATION FORM  
BY THE BUREAU OF THE FIA GRAND  
TOURING COMMISSION**

Should the Bureau find that the homologation form of an already homologated model contains specifications which are inaccurate or do not comply with the prescriptions of Appendix J or the present regulations, this form must be corrected as instructed by the Bureau. All obvious errors having no connection with performance will be corrected directly by the Secretariat of the F.I.A.

**ANNEXE 1 / APPENDIX 1**

VOITURES ACCEPTABLES POUR HOMOLOGATION EN GROUPE GT3	
Constructeur (Marque) / Manufacturer (Make)	Modèle / Model
Aston Martin	DBRS 9
Dodge	Viper Competition Coupe
Ferrari	F 430 Challenge
Lamborghini	Gallardo GT3R
Lotus	Exige
Maserati	GranSport "Light"
Nissan	350 Z
Panoz	Esperante
Porsche	911 GT3 Cup (types 996/997)
Saleen	Mustang Extreme
Venturi	?

**ANNEXE 2 / APPENDIX 2**

AREA	PROPRIETE PROPERTY	VALEUR VALUE	UNITE UNIT	COMMENTAIRE COMMENT
<b>Chassis</b>	wheelbase		mm	
	track front		mm	
	track rear		mm	
	CG height		mm	
<b>Mass</b>	corner weight per side front		kg	
	corner weight per side rear		kg	
	rotational inertia per side front		kg m2	all rotational masses
	rotational inertia per side rear		kg m2	are reduced to
	rotational inertia engine		kg m2	engine or wheels
<b>Aero</b>	frontal area		m2	
	air density		kg/m3	
	cl front		-	
	cl rear		-	
	cd		-	
<b>Drive Train</b>	power at 4500 1/min		kW	
	power at 5000 1/min		kW	
	power at 5500 1/min		kW	
	power at 6000 1/min		kW	
	power at 6500 1/min		kW	
	power at 7000 1/min		kW	
	driveline efficiency		%	
	ram effect		% at 300 km/h	
	rev limiter		1/min	
	shift rpm		1/min	
shift time		sec		
<b>Wheels</b>	Width - Front		mm	
	Width - Rear		mm	
	Diameter - Front		mm	
	Diameter - Rear		mm	

# Article 25? PROJET

## Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme de Coupe

### DRAFT Technical Regulations for Cup Grand Touring Cars

#### (Groupe GT3 / Group GT3)

#### ARTICLE 1 : DEFINITIONS

##### 1.1 Carrosserie

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

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

##### 1.2 D'origine

Tel que monté sur la voiture homologuée par la FIA et conforme à la fiche d'homologation FIA.

##### 1.3 Epreuve

Une épreuve est constituée par les essais officiels et par la course.

##### 1.4 Poids

C'est le poids de la voiture sans le pilote à tout moment de l'épreuve.

##### 1.5 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.

##### 1.6 Roue

Roue : Voile et jante.

Roue complète : Voile, jante et pneumatique.

##### 1.7 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.

##### 1.8 Suralimentation

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

##### 1.9 Boîte de vitesses semi-automatique

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

##### 1.10 Emplacement

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

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

##### 1.11 Position

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

##### 1.12 Orientation

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

##### 1.13 Télémétrie

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

#### ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

##### 2.1 Rôle de la FIA

La réglementation technique suivante, relative aux Voitures de Grand Tourisme de Coupe, est émise par la FIA.

##### 2.2 Type de véhicules admissibles

Les véhicules seront admissibles dans la classe Grand Tourisme de Coupe (GT3).

Pour être admissible dans la classe Grand Tourisme de Coupe, la voiture doit être homologuée par la FIA en Groupe GT3.

#### ARTICLE 1 : DEFINITIONS

##### 1.1 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.

##### 1.2 Original

As fitted to the FIA-homologated car and in compliance with the FIA homologation form.

##### 1.3 Event

An event shall consist of official practice and the race.

##### 1.4 Weight

Is the weight of the car without the driver at any time during the event.

##### 1.5 Racing weight

Is the weight of the car in running order with the driver aboard and the fuel tank full.

##### 1.6 Wheel

Wheel: Flange and rim.

Complete wheel: Flange, rim and tyre.

##### 1.7 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.

##### 1.8 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.

##### 1.9 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.

##### 1.10 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).

##### 1.11 Position

The site defined by dimensions from the original vehicle data, e.g. axles centre and centre line of the car.

##### 1.12 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.

##### 1.13 Telemetry

The transmission of data between a moving car and anyone connected with the entry of that car.

#### ARTICLE 2 : REGULATIONS

##### 2.1 Role of the FIA

The following technical regulations for Cup Grand Touring Cars are issued by the FIA.

##### 2.2 Vehicle type eligibility

Vehicles will be eligible in the Cup Grand Touring class (GT3).

For a vehicle to be eligible in the Cup Grand Touring class, it must be a car homologated by the FIA in Group GT3.

### 2.3 Voitures admissibles

La liste des voitures homologuées sera publiée par la FIA.

### 2.4 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.

### 2.5 Conformité au règlement

La voiture engagée par un concurrent doit être strictement conforme à sa fiche d'homologation ainsi qu'à toute notification supplémentaire du Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA.

Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec ce règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve. Une voiture dont la construction semblerait présenter des dangers pourra être exclue par les Commissaires Sportifs.

### 2.6 Mesures

Toutes les mesures doivent être effectuées lorsque la voiture est immobilisée sur une surface plane horizontale ou selon le Règlement Sportif du Championnat concerné.

### 2.7 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/cm<sup>3</sup> est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

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

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

### 2.8 Acquisition de données

La voiture doit être équipée d'un système d'acquisition de données capable de fournir au minimum les données suivantes :

- Vitesses de rotation des 4 roues (à défaut une roue avant et une roue arrière)
- Accélération longitudinale
- Accélération latérale
- Position de l'accélérateur

Les données ainsi recueillies doivent être tenues à la disposition du Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA.

### 2.9 Télémétrie

L'emploi de la télémétrie est interdit.

## ARTICLE 3 : CARROSSERIE

### 3.1 Carrosserie

Tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

#### 3.1.1) Capots de coffre et de moteur

Ils doivent comporter au minimum deux fixations de sécurité clairement indiquées par des flèches rouges (ou de couleur contrastée).

Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans utiliser d'outils.

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

#### 3.2 Pare-brise et fenêtres

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

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

#### Ventilation de l'habitacle :

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

Une découpe d'une surface maximale de 25 cm<sup>2</sup> 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

### 2.3 Eligible cars

The list of homologated cars will be published by the FIA.

### 2.4 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.

### 2.5 Compliance with the regulations

The car entered by a competitor must strictly conform to its homologation form as well as to any notification from the Bureau of the FIA Grand Touring Commission.

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.

### 2.6 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.

### 2.7 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/cm<sup>3</sup> 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.

### 2.8 Data logging

The car must be fitted with a data logging system able to provide at least the following data :

- Speed of the 4 wheels (in default, one front wheel and one rear wheel)
- Longitudinal acceleration
- Lateral acceleration
- Accelerator position

The data thus collected must remain at the disposal of the Bureau of the FIA Grand Touring Commission.

### 2.9 Telemetry

The use of telemetry is forbidden.

## ARTICLE 3 : BODYWORK AND EXTERIOR DIMENSIONS

### 3.1 Bodywork

Any non-movable element shall be attached with the use of tools.

#### 3.1.1) Bonnet and boot lids

They must have at least two safety fasteners, both of which are clearly indicated by red (or contrasting colour) arrows.

It must be possible to remove or open them without the use of tools.

3.1.2) 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.

#### 3.2 Windscreen and windows

In order to protect the windscreen, the addition of a maximum of 4 translucent films on its external face is permitted.

Additional fastenings may be used for securing the windscreen.

#### 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.

A cut-out of a maximum surface of 25 cm<sup>2</sup> 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

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.

### 3.3 Dispositif aérodynamique arrière

Le droit de modifier les caractéristiques du dispositif aérodynamique arrière (aileron) de toute voiture est conservé par le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

## ARTICLE 4 : POIDS

### 4.1 Poids minimal

Le droit de modifier le poids minimal de toute voiture est conservé par le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

### 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.

### 4.3 Lest handicap

Le lest handicap doit, en plus des exigences de l'Article 4.2, respecter les points suivants :

- Il doit être constitué de plaques métalliques superposables conformes au Dessin n°258-2,
- Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement par l'intermédiaire de 5 vis M12.

### 4.4 Adjonctions pendant la course

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

### 4.5 Liquides

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

## ARTICLE 5 : MOTEUR

### 5.1 Boîtier de contrôle moteur

Le Délégué Technique de la FIA peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation du boîtier de contrôle de référence déposé par le Constructeur auprès de la FIA.

### 5.2 Système d'admission

**5.2.1)** 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).

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

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 devant être déconnectés.

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

**5.2.3)** Le droit de modifier le diamètre des brides à air est conservé par le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

### 5.3 Echappement

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 rollcage 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.

### 3.3 Aerodynamic devices

The right is reserved, by the Bureau of the FIA Grand Touring Commission, to adjust the characteristics of the rear aerodynamic device (wing) of any car to maintain the balance of performance of cars.

## ARTICLE 4 : WEIGHT

### 4.1 Minimum weight

The right is reserved, by the Bureau of the FIA Grand Touring Commission, to adjust the minimum weight of any car to maintain the balance of performance of cars.

### 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.

### 4.3 Handicap Ballast

The handicap ballast must, in addition to the requirements of Article 4.2, 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.

### 4.4 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.

### 4.5 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 Engine control unit

The FIA Technical Delegate may impose the use at all times by the competitor of the reference unit registered with the FIA by the Manufacturer.

### 5.2 Intake system

**5.2.1)** 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).

**5.2.2)** All the air feeding the engine must pass through the air restrictors homologated, and no pipe containing air is permitted to enter or to exit from the intake system.

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 being 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.

**5.2.3)** The right is reserved, by the Bureau of the FIA Grand Touring Commission, to adjust the diameter of these air restrictors to maintain the balance of performance of cars.

### 5.3 Exhaust

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.

## ARTICLE 6 : SYSTEME DE CARBURANT, RAVITAILLEMENT

### 6.1 Ravitaillement pendant la course

Voir Article 258-6.4.

### 6.2 Capacité de carburant

Le droit d'ajuster le volume du réservoir d'essence est conservé par le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

## ARTICLE 7 : SYSTEME DE LUBRIFICATION

### 7.1 Récupérateur d'huile

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

## ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

### 8.1 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 peuvent être remplacés.

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

### 8.2 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.

### 8.3 Equipements lumineux

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

**8.3.2)** L'équipement lumineux extérieur doit assurer au minimum les fonctions suivantes :

Feux de route, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir 8.4.4) et feux de position arrière.

Pour des raisons de sécurité, les projecteurs doivent obligatoirement émettre une lumière **????**.

Pour les courses se déroulant le jour, les voitures du Groupe GT3 doivent être munies de caches phares **????**.

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

Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique.

#### 8.3.3) Feux de recul :

Les ampoules des feux de recul doivent être enlevées.

#### 8.3.4) 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 un modèle approuvé 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.

## ARTICLE 9 : TRANSMISSION

### 9.1 Système de transmission

Pour les voitures équipées d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique et/ou d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, le Délégué Technique de la FIA peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation du ou des

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.

## ARTICLE 6 : FUEL SYSTEM, REFUELLING

### 6.1 Refuelling during the race

See Article 258-6.4.

### 6.2 Fuel capacity

The right is reserved, by the Bureau of the FIA Grand Touring Commission, to adjust the capacity of the fuel tank to maintain the balance of performance of cars.

## ARTICLE 7 : LUBRICATION SYSTEM

### 7.1 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

### 8.1 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 may be replaced.

The capacity of the windscreen washer tank may be modified.

### 8.2 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.

### 8.3 Lighting equipment

**8.3.1)** All lighting equipment must be in working order throughout the event.

**8.3.2)** 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 **????** beam.

For races run in the daytime, cars from the GT3 Group must be equipped with **????** headlight covers.

For races run at night, the front bumper may be modified to accommodate supplementary lighting.

These modifications must not create any aerodynamic downforce.

#### 8.3.3) Reverse lights :

The bulbs of the reverse lights must be removed.

#### 8.3.4) 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.

## ARTICLE 9 : TRANSMISSION

### 9.1 Transmission system

For cars fitted with a semi-automatic or automatic gearbox, and/or fitted with a power-driven clutch with electronic or pneumatic control, the FIA Technical Delegate may impose the use at all times by the competitor of the reference unit(s) registered with the

boîtier(s) de référence déposé(s) par le constructeur auprès de la FIA.

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 : ESSIEUX, SUSPENSION ET DIRECTION

### 10.1 Hauteur de caisse

Le droit de modifier la hauteur de caisse est conservé par le Bureau de la Commission Grand Tourisme de la FIA pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures.

### 10.2 Direction

Le blocage de direction doit être démonté et le système de réglage de la colonne doit être bloqué.

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

### 10.3 Assistance de direction

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

## ARTICLE 11 : FREINS

### 11.1 Circuit hydraulique et réservoirs

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

### 11.2 Antiblocage et assistance de freinage

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

## ARTICLE 12 : ROUES ET PNEUMATIQUES

### 12.1 Dimensions

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

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 Fixation des roues

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".

### 12.4 Soupapes de surpression

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

### 12.5 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 autorisé dans l'habitacle

13.1.1) 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

FIA by the manufacturer.

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 : AXLES, SUSPENSION AND STEERING

### 10.1 Ride height

The right is reserved, by the Bureau of the FIA Grand Touring Commission, to adjust the ride height to maintain the balance of performance of cars.

### 10.2 Steering

The steering lock must be dismantled and the column adjusting system must be locked.

The steering wheel may be fitted with a quick release system.

### 10.3 Power steering

For cars fitted with an automatically variable power steering, the FIA Technical Delegate may impose the use at all times by the competitor of the reference unit registered with the FIA by the manufacturer.

## ARTICLE 11 : BRAKES

### 11.1 Hydraulic circuits and tanks

The brake fluid tanks may be fixed inside the cockpit, on condition that they are securely fastened and protected.

### 11.2 Anti-lock braking and power braking

For cars fitted with anti-lock and/or automatically variable power braking systems, the FIA Technical Delegate may impose the use at all times by the competitor of the reference unit registered with the FIA by the manufacturer.

## ARTICLE 12 : WHEELS AND TYRES

### 12.1 Dimensions

The right is reserved, by the Bureau of the FIA Grand Touring Commission, to adjust the width of the complete wheels to maintain the balance of performance of cars.

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 attachment

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.

### 12.4 Pressure control valves

Pressure control valves on the wheels are forbidden.

### 12.5 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 permitted in the cockpit

13.1.1) 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

- Lest
- Crics pneumatiques et leurs conduites
- Batterie
- Equipement de ventilation du pilote

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

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

### 13.2 Temps d'évacuation de l'habitacle

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

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

### 13.3 Essai concernant le retrait du casque

Le pilote est assis en position de conduite normale à bord de la voiture avec laquelle il 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.

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

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 cm<sup>2</sup>.

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.

**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 cm<sup>2</sup> ; 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

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

- Ballast
- Pneumatic jacks and their pipes
- Battery
- Driver ventilation equipment

**13.1.2)** None of the above items may hinder cockpit exit or driver's visibility.

**13.1.3)** 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.

### 13.2 Cockpit exit time

The driver, seated in his normal driving position, must be able to get out from the cockpit in 7 seconds through the driver's door and in 9 seconds through the passenger's door.

For the purposes of these 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.

### 13.3 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

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 cm<sup>2</sup>.

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.

**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 cm<sup>2</sup> 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

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



par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche et accessible par le pilote, ceinture attachée.

**14.6 Anneau de remorquage**

Ils doivent être facilement identifiables (peints en jaune, rouge ou orange) et permettre de tirer une voiture enlisée dans un bac à graviers.

**ARTICLE 15 : STRUCTURES DE SECURITE**

**15.1 Armature de sécurité**

Les tubes proches du pilote doivent être garnis par de la mousse ininflammable approuvée par la FIA.

**ARTICLE 16 : CARBURANT**

**16.1 Spécification du carburant**

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

**16.2 Air**

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

**ARTICLE 17 : TEXTE FINAL**

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

a white edged blue triangle and be accessible by the driver with his safety belt fastened.

**14.6 Towing eye**

They must be easily identifiable (painted in yellow, red or orange) and must allow the towing of a car stuck in a gravel bed.

**ARTICLE 15 : SAFETY STRUCTURES**

**15.1 Safety cage**

The tubes close to the driver must be padded with non-flammable foam approved by the FIA.

**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 shall be used should any dispute arise over their interpretation.

# **APPENDIX III**

## **Technical Specifications**

## **Technical Specifications of the Tyres**

All the tyres in the range must be of the same quality and manufactured in conformity with the attached table.

The tyres may be of different sizes, but their characteristics must be as similar as possible.

## TYRES IN GT3

Car concerned	Tyres Dimensions	
	Front	Rear
<b>Aston Martin DBRS 9</b>	<b>300/650-18" or 290/650-18"</b>	<b>310/710-18"</b>
<b>Viper Competition Coupe</b>	<b>305/645-18"</b>	<b>345/690-18"</b>
<b>Ferrari 430</b>	<b>295/645-19"</b>	<b>295/680-19"</b>
<b>Maserati GranSport "Light"</b>	<b>305/645-18"</b>	<b>305/680-18"</b>
<b>Porsche 911 GT3 Cup (996/997)</b>	<b>240/640-18"</b>	<b>270/680-18"</b>
<b>Saleen Mustang Extreme</b>	<b>325/650-18"</b>	<b>325/705-18"</b>
<b>Venturi</b>	<b>240/640-18"</b>	<b>270/680-18"</b>

# **APPENDIX IV**

## **Submission Form**

# Submission Form

## FIA GT Championship – GT3 Category Supplying of tyres for the 2006 and 2007 seasons

Name of the Company:

.....

<b>30 cars entered</b>	PRICE BEFORE TAX IN EUROS	PRICE INCLUSIVE OF ALL TAXES AND CHARGES
Tyre delivered, fitted on the rim, to the site of the event	€	€
Tyre bought directly from the manufacturer	€	€
Amount intended for the financing of the hospitality structure (article 3.2)	€	€

<b>36 cars entered</b>	PRICE BEFORE TAX IN EUROS	PRICE INCLUSIVE OF ALL TAXES AND CHARGES
Tyre delivered, fitted on the rim, to the site of the event	€	€
Tyre bought directly from the manufacturer	€	€
Amount intended for the financing of the hospitality structure (article 3.2)	€	€

<b>42 cars entered</b>	PRICE BEFORE TAX IN EUROS	PRICE INCLUSIVE OF ALL TAXES AND CHARGES
Tyre delivered, fitted on the rim, to the site of the event	€	€
Tyre bought directly from the manufacturer	€	€
Amount intended for the financing of the hospitality structure (article 3.2)	€	€

<b>48 cars entered</b>	PRICE BEFORE TAX IN EUROS	PRICE INCLUSIVE OF ALL TAXES AND CHARGES
Tyre delivered, fitted on the rim, to the site of the event	€	€
Tyre bought directly from the manufacturer	€	€
Amount intended for the financing of the hospitality structure (article 3.2)	€	€

<b>54 cars entered</b>	PRICE BEFORE TAX IN EUROS	PRICE INCLUSIVE OF ALL TAXES AND CHARGES
Tyre delivered, fitted on the rim, to the site of the event	€	€
Tyre bought directly from the manufacturer	€	€
Amount intended for the financing of the hospitality structure (article 3.2)	€	€

Proposed method(s) of payment: .....



## **APPENDIX V**

**Standard Form Fax for Bank guarantee demand**

TEXT OF THE FAX which the tenderer's bank must send to the FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE in pursuance of article 4.3 "CONTRACT performance bond".

We, the undersigned, BANK X, hereby confirm that we irrevocably agree, upon receipt of a payment order on your behalf worded according to the terms stated below, to immediately transfer to your account n° [ ] at the bank W, the amount of € 100'000.

Quote: standard form of the fax which the FIA will send to BANK X to enforce the first demand bank guarantee:

*Pursuant to the first demand bank guarantee you have issued to us on behalf of your client, [ ], we, the FIA, the undersigned, hereby inform you that we deem that the contractual obligations of [ ] have not been performed for the following reasons:*

*We therefore demand that you immediately transfer the amount of € 100'000 to our account pursuant to the said guarantee.*

We hereby confirm that upon receipt of the above message, this performance bond will be released in your favour and transferred to your account, regardless of any oppositions or exceptions of any type which may be raised or filed by [ ].

Payment shall be made regardless of any legal action taken to stop release of the bond, whether such action is taken by [ ] directly or by a third party.

Signed Bank X

# **APPENDIX VI**

## **2006 Draft Calendar**



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

**Championnat d'Europe GT3 de la FIA 2006**  
**2006 FIA European GT3 Championship**

Projet de calendrier proposé par la Commission  
*Draft calendar suggested by the Commission*

<b><i>Date</i></b>	<b><i>Pays</i></b>	<b><i>Nom de l'épreuve</i></b>
<i>Date</i>	<i>Country</i>	<i>Name of the event</i>
07.05*	GB	Silverstone
02.07*	D	Oschersleben
30.07*	B	24h Spa-Francorchamps
03.09*	France	Magny Cours
17.09*	I	Imola

\* Subject to the ASN's confirmation

\* Sous réserve de la confirmation de l'ASN