

2007 and 2008 FIA GT CHAMPIONSHIP

CONDITIONS APPLICABLE TO THE FUEL SUPPLY CONTRACT

PREAMBLE

The FIA's objective is to select an exclusive supplier of fuel whose task it will be to ensure the production and delivery of the fuel while respecting the conditions set out below.

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.

4 September 2006
12 October 2006
13 October 2006
24 October 2006

issuing of the invitation to tender
deadline for submitting tenders
opening of the tenders
decision as to the selection

GENERAL PART

1. DEFINITIONS

In this invitation to tender, the following terms must be understood as follows:

1.1 CHAMPIONSHIP means the 2007 and 2008 FIA GT CHAMPIONSHIP.

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,
- SPORTING REGULATIONS,
- TECHNICAL REGULATIONS

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 SPORTING REGULATIONS (for example, see 2006 version, **Appendix I**) means the Sporting Regulations applicable to the CHAMPIONSHIP as published and amended periodically by the COORDINATOR in accordance with its statutes and regulations.

1.3 The TECHNICAL REGULATIONS (for example, see 2006 version, **Appendix II**) means the Technical Regulations applicable to the CHAMPIONSHIP as published and amended periodically by the COORDINATOR in accordance with its statutes and regulations.

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

1.5 The COMPETITORS shall mean the racing teams that have been accepted in the GT1, GT2 and GT3 categories by the COORDINATOR to take part in the CHAMPIONSHIP.

1.6 The FUEL SUPPLIER shall mean the supplier of FUEL which tenders and, after selection by the COORDINATOR, enters into the contract.

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

1.8 FUEL shall have the same meaning as that term when used in the Sporting and Technical Regulations.

1.9 EVENT means any event forming part of the CHAMPIONSHIP entered on the International Sporting Calendar of the FIA for any year, commencing at the scheduled time for scrutineering and sporting checks and including all practice, qualifying and the race itself and ending at the latest at the deadline for the lodging of a protest under the terms of the FIA International Sporting Code.

1.10 SUPPLY CONDITIONS means the conditions under which the FUEL SUPPLIER shall supply the FUEL to the COMPETITORS.

1.11 The FIA ENGINEER shall mean the technician appointed by the COORDINATOR:

- to carry out all technical checks and controls,
- to grant the necessary approval prior to the starting up of production.

1.12 The CONTRACT shall mean the agreement to supply the FUEL to be signed between the FUEL SUPPLIER and the COORDINATOR upon completion of this tendering procedure.

1.13 The TENDERER means any person or entity making a bid subsequent to this invitation to tender.

2. INVITATION TO TENDER

2.1 TENDERERS are hereby invited to submit a bid for the CONTRACT to become the exclusive supplier of the FUEL to be used by the COMPETITORS in the CHAMPIONSHIP.

2.2 Bids should be submitted in accordance with the procedure set out in Section 6 below.

2.3 Only bids which are capable of meeting the TECHNICAL CONDITIONS set out in Section 10 will be considered.

2.4 Bids must include evidence that the TENDERER will, if selected, become covered by an Insurance Policy and a Performance Guarantee which meets the terms described in Sections 3 and 4 below before entering the CONTRACT.

3. INSURANCE POLICY

3.1 The FUEL SUPPLIER shall produce an attestation certifying that an insurance policy has been contracted with a top-ranking international insurance company. This insurance policy must provide a guaranteed minimum cover of 60,000,000 (sixty million) euros.

3.2 The insurance cover is to guarantee the solvency of the FUEL SUPPLIER in the event that the FUEL SUPPLIER is required to make a payment (whether in damages or otherwise) to any third party or the COORDINATOR for any breach of the FUEL SUPPLIER's legal or contractual obligations, including any payment or compensation that might arise from any flaws in the FUEL SUPPLIER's product or from the FUEL SUPPLIER's negligence.

4. PERFORMANCE GUARANTEE

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

4.2 Therefore, at the time the CONTRACT is entered into, the FUEL SUPPLIER shall present a first demand performance bank guarantee covering its liability in the event that it fails to supply the quantity of FUEL required for the CHAMPIONSHIP. This performance guarantee shall be for a minimum of 150,000 (one hundred and fifty thousand) euros.

4.3 The CONTRACT shall contain the following clause releasing the FUEL SUPPLIER from liability if such failure to supply is due to a force majeure event:

"In the event that the FUEL SUPPLIER is unable to supply the quantities of FUEL required for the competitions in accordance with the provisions of this CONTRACT, the FUEL SUPPLIER 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 FUEL SUPPLIER and blocks the entire industrial production of FUEL.

Depletion of stocks of raw materials which does not affect the entire FUEL production industry shall not be considered a force majeure event. Strikes and other social strife or problems which prevent production of the FUEL in the factories of the FUEL SUPPLIER are also not considered to be force majeure events."

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

4.5 The performance guarantee must be in a form that allows the COORDINATOR to enforce and call upon that guarantee with its first demand by sending a fax to the guarantor, indicating the contractual or other breach which has arisen and which justifies enforcement of the performance guarantee (see standard form of the fax in **Appendix IV**).

4.6 Upon receipt of the said fax and without the right to dispute or question the justification for the demand, the guarantor shall be obligated to release the guarantee amount to the COORDINATOR.

4.7 The enforcement by the COORDINATOR of the first demand guarantee given by the FUEL SUPPLIER's bank shall not itself lead to the presumption that the FUEL SUPPLIER is ultimately responsible for the breach of obligations identified by the COORDINATOR, in whole or in part. The FUEL SUPPLIER shall retain the right, if it deems this necessary to defend its interests, to lay any dispute before any courts having appropriate jurisdiction. However, this right shall only be exercised after the guarantee payment has been released to the COORDINATOR and shall not entitle the FUEL SUPPLIER to seek to prevent the payment of the guarantee amount if that amount has been demanded in accordance with the terms hereof.

4.8 If a competent court makes a final determination which is not subject to appeal or has not been appealed by the COORDINATOR within 6 months, that the FUEL SUPPLIER had not breached its obligations, then the COORDINATOR shall reimburse all or part of the amount paid under the performance guarantee as appropriate.

4.9 The COORDINATOR may call upon and 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 150,000 (one hundred and fifty 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 and 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.

6. TENDERS

6.1 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 (phone number: +41.22.849.59.49) no later than **12 October 2006**, or by fax to the same Huissier's office on fax n° +41.22.849.59.40 no later than **12 October 2006**.

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.

6.2 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.

6.3 On **13 October 2006**, Maître JAQUIERY shall present all the sealed envelopes to the COORDINATOR and shall 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.

6.4 The selected TENDERER shall be informed by fax no later than **24 October 2006**.

6.5 The COORDINATOR has taken reasonable care to ensure that this invitation to tender is accurate in all material respects. This invitation to tender is provided solely by way of explanation of the FUEL supply conditions and neither the COORDINATOR, nor any of its representatives or employees, make any representation or warranty, or accept any responsibilities for the accuracy or completeness of any of the information contained in this invitation to tender; nor shall they be liable for any loss or damage suffered by any TENDERER in reliance on this invitation to tender or any subsequent communication.

6.6 The COORDINATOR reserves the right to change any aspect of this invitation to tender at any time, to issue an amended invitation to tender or to provide the TENDERERS with clarification in relation to the content of the invitation to tender and the proposed procedure. Such change, amendment or clarification may be provided by the COORDINATOR in such form as the COORDINATOR considers appropriate.

6.7 Nothing in this invitation to tender nor any communication made by the COORDINATOR or its representatives or employees shall constitute a contract between the COORDINATOR and any prospective TENDERER. The COORDINATOR shall be under no obligation to accept any tender submitted in response to this invitation to tender if, in the sole discretion of the COORDINATOR, the COORDINATOR considers that no tender meets with the COORDINATOR's criteria for the supplying of FUEL.

6.8 Each TENDERER will be required to warrant to the COORDINATOR that the information contained in its tender shall not be false or misleading and that if, following submission of the tender, there is any change in the TENDERER's circumstances which may adversely affect such information, the TENDERER shall promptly notify the COORDINATOR in writing, setting out the relevant details in full. If the COORDINATOR considers that any TENDERER is, or is likely to be, in breach of this warranty, the COORDINATOR shall (without prejudice to its rights and/or remedies arising under law) be entitled to withdraw from any cooperation with the TENDERER.

6.9 Each TENDERER must undertake to strictly observe all regulations and provisions that apply to the CHAMPIONSHIP as well as the COORDINATOR's specific instructions and all applicable national and international laws. Furthermore, each TENDERER shall expressly undertake in its tender to comply with the terms and conditions of this invitation to tender.

6.10 Each TENDERER is responsible for all costs, expenses and liabilities incurred in the preparation of its tender, including any responses to requests for further information by the COORDINATOR and any travel or negotiations with the COORDINATOR (whether or not the TENDERER is ultimately selected).

6.11 The COORDINATOR shall select the TENDERER which, in the COORDINATOR's sole opinion, most closely satisfies the scope of the task described. The TENDERER shall, however, be bound under all circumstances to the tender submitted.

6.12 The completion of the process of selection of a TENDERER shall be entirely subject to the COORDINATOR and the TENDERER entering into the CONTRACT governing all reciprocal rights and obligations in detail, in accordance with the procedure.

6.13 A draft CONTRACT will be provided to the FUEL SUPPLIER which reflects the terms agreed and required in this invitation to tender and the terms set out in the tender offer that is accepted. The FUEL SUPPLIER has **10 days** 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. No variation to the central terms or themes of this invitation to tender or the tender submitted will be permitted at this stage and the opportunity to comment will be provided only to allow technical amendments that are necessary to give the CONTRACT full force and effect. 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, and by submitting a tender the FUEL SUPPLIER agrees that it waives all right of legal action in the event of such a review.

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

7. ADVERTISING

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

It is hereby understood and agreed that all ADVERTISING is prohibited and that the FUEL SUPPLIER shall be limited to supplying FUEL for due consideration.

The FUEL SUPPLIER will be 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.

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

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

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

7.2 However, notwithstanding the above, provided that the FUEL SUPPLIER makes a firm and complete proposal relating to an advertising partnership including significant advantages to the benefit of the COMPETITORS, and that this proposal is accepted by the COORDINATOR, the FUEL SUPPLIER 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 FUEL SUPPLIER may in no way, whether directly or indirectly, be associated with the winner of the CHAMPIONSHIP.

7.3 However, several conditions apply to the granting of this entitlement to use 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 FUEL SUPPLIER will withdraw or modify the advertisement or promotion as appropriate. The FUEL SUPPLIER 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 FUEL SUPPLIER 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 FUEL SUPPLIER that entering into an arrangement with the COORDINATOR which entitles the FUEL SUPPLIER 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 invitation to tender and in the CONTRACT will confer any advantage or right to any special treatment in the field of the COORDINATOR's regulatory control over the CHAMPIONSHIP.

iv. to ensure that there can be no conflict of interest, the FUEL SUPPLIER 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 is appropriate notwithstanding the terms of the agreement. 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 the agreement that the contract goods comply with any sporting rule. Nothing in the agreement can be regarded as limiting in any way the COORDINATOR's discretion to take regulatory decisions.

8. RELATIONS BETWEEN THE MANUFACTURER AND THE COMPETITORS

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

However, this invitation to tender does require that the FUEL SUPPLIER sells the COMPETITORS the FUEL necessary for their private testing at the same price as the FUEL for the EVENTS, minus the logistics costs (personnel and transport) for delivery to the site of the EVENTS. To this end, the FUEL SUPPLIER must provide a price list inclusive of all taxes for the FUEL available from the production site.

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

9. SUPPLY CONDITIONS

9.1 Each TENDERER must describe in an appendix the specific SUPPLY CONDITIONS it is proposing.

The SUPPLY CONDITIONS must respect the absolute equality of all COMPETITORS and must define the price for supplying the FUEL for both years, possibly together with a price indexation formula in order to allow the price to be readjusted 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. This price scale shall be the one proposed to the COMPETITORS throughout the 2007 and 2008 seasons and may under no circumstances be increased, by any other tax, delivery charges, exceptional charges, etc. This single rate applies whatever the capacity of the fuel drum used by the FUEL SUPPLIER. A price scale not including taxes must also be proposed. **VAT (value added tax) cannot be charged to COMPETITORS who are exempt from it.**

9.2 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 V** and enclose it with the tender.

9.3 The FUEL must be made available for each EVENT in the CHAMPIONSHIP and for all the official test days.

TECHNICAL PART

10. TECHNICAL CONDITIONS

10.1 Each TENDERER must supply a FUEL that is in conformity with the technical specifications (**Appendix III**) and the TECHNICAL REGULATIONS.

10.2 The FUEL SUPPLIER undertakes to supply the quantity of FUEL necessary for the competition, i.e. the quantity of FUEL necessary for:

- all the COMPETITORS taking part in the CHAMPIONSHIP
- all the EVENTS in the CHAMPIONSHIP (for example see 2006 calendar, **Appendix VI**)
- the official tests

The entire production of FUEL to be used for the CHAMPIONSHIP, which is the subject of this invitation to tender, must be of a strictly uniform quality throughout the CHAMPIONSHIP, and for this reason must be produced as a single unit of production comprising the batch of FUEL to be used for the CHAMPIONSHIP. Only FUEL from this batch may be distributed to the COMPETITORS.

10.3 The COORDINATOR does not guarantee the FUEL SUPPLIER a minimum quantity of fuel to be supplied.

10.4 The FUEL must be available for the COMPETITORS for private testing on **1 February 2007 at the latest.**

11. DELIVERY OF THE FUEL

11.1 The FUEL SUPPLIER must ensure the transportation and delivery of the FUEL to the site of the competition.

11.2 Concerning delivery, the FUEL SUPPLIER will install one FUEL distribution centre within the precincts of the circuit of each EVENT. All the COMPETITORS will have equal access to this distribution centre at the times set out in the supplementary regulations of each EVENT.

11.3 The delivery of the FUEL must be done in 50l and / or 200l drums or by any other way precisely described in the tender.

Each TENDERER must present a document explaining the terms and conditions for delivery to the site of the EVENT, it being understood that the deadline for the delivery of the FUEL for each EVENT in the CHAMPIONSHIP concerned is the day before scrutineering.

11.4 At least one representative of the FUEL SUPPLIER must be available throughout the duration of each event in the CHAMPIONSHIP.

12. TECHNICAL SPECIFICATIONS

The tender must contain highly detailed technical documentation on all the qualities and specifications of the FUEL supplied in accordance with the rules set out in the technical specifications (**Appendix III**) and the TECHNICAL REGULATIONS.

13. MANUFACTURING CONDITIONS

Before starting production, the TENDERER which wins the contract must present a detailed technical study and a **20-litre sample of FUEL**, for written approval and possible modifications according to the observations of the FIA ENGINEER.

APPENDIX I

Sporting Regulations
(for example 2006 Regulations)

CHAMPIONNAT GT DE LA FIA FIA GT CHAMPIONSHIP

INDEX DES PAGES		CONTENTS	
PREAMBULE		2 FOREWORD	2
REGLEMENT		2 REGULATIONS	2
OBLIGATIONS GENERALES		3 GENERAL UNDERTAKING	3
CONDITIONS GENERALES		3 GENERAL CONDITIONS	3
LICENCES	3-4	4 LICENCES	3-4
EPREUVES DU CHAMPIONNAT		4 CHAMPIONSHIP EVENTS	4
LE CHAMPIONNAT		5 THE CHAMPIONSHIP	5
EX ÆQUO		6 DEAD HEAT	6
PROMOTEUR		6 PROMOTER	6
ORGANISATION DES EPREUVES		6 ORGANISATION OF EVENTS	6
ASSURANCE		6 INSURANCE	6
DELEGUES FIA	6-7	6-7 FIA DELEGATES	6-7
OFFICIELS	7-8	7-8 OFFICIALS	7-8
CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT		COMPETITORS' APPLICATIONS	8-10
DES CONCURRENTS	8-10		
LAISSEZ-PASSER	11	11 PASSES	10
INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS		INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS	
AUX CONCURRENTS	11	TO COMPETITORS	11
INCIDENTS	11-12	11-12 INCIDENTS	11-12
RECLAMATIONS	12-13	12-13 PROTESTS	12-13
SANCTIONS	13	13 SANCTIONS	13
CHANGEMENTS DE PILOTE	13	13 CHANGES OF DRIVER	13
CONDUITE	13	13 DRIVING	13
NOMBRE DE VOITURES ADMISES À PARTICIPER	13	13 NUMBER OF CARS PARTICIPATING	13
NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE	13	13 RACE NUMBERS AND NAME OF CAR	13
VERIFICATIONS SPORTIVES	14	14 SPORTING CHECKS	14
VERIFICATIONS TECHNIQUES	14-16	14-16 SCRUTINEERING	14-16
LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT		TYRE LIMITATION DURING THE EVENT	16-18
L'EPREUVE	16-18		
LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT		LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES	
L'EPREUVE	18	DURING THE EVENT	18
PESAGE	18-19	18-19 WEIGHING	18-19
HANDICAP DE POIDS	20-22	20-22 HANDICAP WEIGHTS	20-22
EQUILIBRE DES PERFORMANCES	22	22 BALANCE OF PERFORMANCE	22
CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES	22-23	22-23 GENERAL CAR REQUIREMENTS	22-23
SECURITE GENERALE	23-25	23-25 GENERAL SAFETY	23-25
VOIE DES STANDS ET STANDS	25-26	25-26 PIT LANE AND PITS	25-26
CARBURANT	26	26 FUEL	26
ASSISTANCE DANS LES STANDS ET RAVITAILLEMENT	26-28	26-28 ASSISTANCE IN THE PITS AND REFUELLING	26-28
ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS ET WARM-UP	28-29	28-29 FREE PRACTICE, QUALIFYING AND WARM-UP	28-29
ARRET DES ESSAIS	29	29 STOPPING THE PRACTICE	29
CONFERENCES DE PRESSE	30	30 PRESS CONFERENCES	30
LA GRILLE	30-31	30-31 THE GRID	30-31
BRIEFING	31	31 BRIEFING	31
PROCEDURE DE DEPART	31-34	31-34 STARTING PROCEDURE	31-34
LA COURSE	34	34 THE RACE	34
VOITURE DE SECURITE	34	34 SAFETY CAR	34
SUSPENSION DE LA COURSE	34-35	34-35 SUSPENDING THE RACE	34-35
REPRISE DE LA COURSE	35-36	35-36 RESUMING A RACE	35-36
ARRIVEE	37	37 FINISH	37
PARC FERME	37	37 PARC FERME	37
CLASSEMENT	37-38	37-38 CLASSIFICATION	37-38
CEREMONIE DE PODIUM	38	38 PODIUM CEREMONIES	38
ANNEXE	39-45	APPENDIX	39-45
A – REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 24 HEURES	39	A – SPECIFIC RULES FOR 24-HOUR RACES	39
LE CHAMPIONNAT	39	THE CHAMPIONSHIP	39
OFFICIELS	39	OFFICIALS	39
CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT	DES	COMPETITORS' APPLICATIONS	40
CONCURRENTS	40		
PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTES	40	40 DRIVERS AND CHANGES OF DRIVER	40
CONDUITE	40	40 DRIVING	40
VERIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES	40	40 SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING	40
LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE	40	40 TYRE LIMITATION DURING THE EVENT	40
LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS		LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES	
PENDANT L'EPREUVE	41	DURING THE EVENT	41
HANDICAP DE POIDS	41-42	41-42 HANDICAP WEIGHTS	41-42
ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS, WARM-UP	42	42 FREE PRACTICE, QUALIFYING AND WARM-UP	42
BRIEFING	42	42 BRIEFING	42
ARRET DE LA COURSE	42	42 STOPPING THE RACE	42
ARRIVEE	42	42 FINISH	42
CLASSEMENT	42	42 CLASSIFICATION	42

B – REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 2 HEURES	43	B – SPECIFIC RULES FOR 2-HOUR RACES	43
CONDUITE	43	DRIVING	43
C- DEFINITIONS ET CONDITIONS D'ADMISSIBILITE DES VOITURES	43	C – DEFINITIONS AND CONDITIONS OF ELIGIBILITY OF THE CARS	43
C1-VOITURES ADMISSIBLES	43-44	C1-ELIGIBLE CARS	43-44
C2-DOCUMENTS ET EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR GROUPES 1(LMGT1, LMGT2) 2 ET 3	44-45	C2- OBLIGATORY DOCUMENTS FOR GROUPS 1 (LMGT1, LMGT2) 2 AND 3	44-45
ANNEXE 1	46-47	APPENDIX 1	46-47
ANNEXE 2	48	APPENDIX 2	49
ANNEXE 3	50-52	APPENDIX 3	50-52

Modifications applicables suite au Conseil Mondial du Sport Automobile du 22 mars 2006

Modifications applicable following the World Motor Sport Council of 22 March 2006

PREAMBULE

La FIA organise le Championnat GT de la FIA (le Championnat), réservé aux voitures de Grand Tourisme (GT1, GT2, LMGT1 et LMGT2) qui est la propriété de la FIA. Le Championnat comprend un titre de Champion GT1 pour Pilotes, un titre de Champion GT1 pour Equipes, une Coupe GT2 pour Pilotes et une Coupe GT2 pour Equipes ainsi qu'une Coupe des Constructeurs dans chacune des catégories.

Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code), les Prescriptions Générales relatives aux Circuits, les Règlements Techniques des Voitures de Grand Tourisme (GT1, GT2), respectivement les Articles 258 et 257 de l'Annexe J. les règlements techniques de l'A.C.O. (LMGT1, LMGT2), et le présent Règlement Sportif spécifique au Championnat.

Le Bureau Permanent de la Commission GT pourra :

- 1) traiter les questions concernant l'acceptation des voitures des Groupes 1 pour les LMGT1, et LMGT2, des Groupes 2 et 3 comme spécifié dans l'Article 10 du présent règlement.
- 2) délibérer concernant l'acceptation des engagements des Constructeurs dans le Championnat (voir Article 36 a)).
- 3) délibérer concernant la sanction prévue à l'Article 36 e) en cas de non participation d'un concurrent saison à plus de 2 épreuves comptant pour le Championnat (cf. Article 36 e)).
- 4) autoriser un concurrent à changer de modèle de voiture en cours de saison à l'intérieur d'une même catégorie (cf. Article 36 e)).
- 5) réglementer les questions concernant l'équilibre des performances telles que définies dans l'Article 80 du Règlement Sportif.

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

- 6) délibérer concernant la définition du statut d'un pilote de **notoriété** figurant à l'Article 36d) du Règlement Sportif du Championnat d'Europe GT3 de la FIA.

FOREWORD

The FIA will organise the FIA GT Championship (the Championship) reserved for Grand Touring (GT1, GT2, LMGT1, LMGT2) cars, which is the property of the FIA. The Championship comprises one title of GT1 Champion for Drivers, one title of GT1 Champion for Teams, an GT2 Cup for Drivers and an GT2 Cup for Teams, as well as a Manufacturers' Cup in each of the categories.

The Championship is governed by the FIA International Sporting Code and its appendices (the Code), the Circuit General Prescriptions, the Grand Touring Car (GT1,GT2) Technical Regulations, respectively Articles 258 and 257 of Appendix , the A.C.O. technical regulations (LMGT1, LMGT2) and the present Sporting Regulations specific to the Championship.

The Permanent Bureau of the GT Commission may:

- 1) deal with questions concerning the acceptance of cars from Group 1 for the LMGT1 and LMGT2, Groups 2 and 3 as specified in Article 10 of the present Regulations.
- 2) deliberate concerning the acceptance of Manufacturers' entries in the Championship (see Article 36 a)).
- 3) deliberate concerning the sanction to be imposed on a competitor who, although entered for the season, is absent from more than 2 events counting towards the Championship (see Art[^]. 36 e)).
- 4) authorise a competitor to change the model of his car in the course of the season within the same category (see Article 36 e)).
- 5) rule on questions concerning the balance of performance as defined in Article 80 of the Sporting Regulations.

Any decision by the Bureau requires the unanimous agreement of its members and must be reported to the FIA President. The Bureau is made up of the President of the GT Commission, the Director General of the Manufacturers' Commission and the President of the FIA Technical Commission.

- 6) deliberate concerning the definition set out in Article 36d) of the FIA GT3 European Championship Sporting regulations regarding the status of a **well-known** driver.

REGLEMENT

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

2. Le présent Règlement Sportif est publié le 30 octobre 2005 et entre en vigueur le 1^{er} janvier 2006 et remplace tout précédent Règlement Sportif du Championnat concerné.

OBLIGATIONS GENERALES

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

CONDITIONS GENERALES

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

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

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

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

LICENCES

8. Tous les pilotes, concurrents et officiels participant au Championnat doivent être titulaires de licences en cours de validité (licence Pilote de degré B minimum) et, si nécessaire, des licences et/ou des autorisations délivrées par leur ASN. Les pilotes doivent également être en possession d'un certificat

REGULATIONS

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

2. These Sporting Regulations are published on 30 October 2005 and come into force on 1st January 2006, and replace all previous Sporting Regulations regarding this Championship.

GENERAL UNDERTAKING

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

GENERAL CONDITIONS

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

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

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

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

LICENCES

8. All drivers, competitors and officials participating in the Championship must hold current and valid licences (minimum requirement a grade B Driver's licence) and, where applicable, valid licences and/or authorisations issued by their ASN. The drivers must also be in possession of a current

médical d'aptitude valable (cf. Article 1.7 de l'Annexe L, Chapitre II).

medical certificate of aptitude (see Article 1.7 of Appendix L, Chapter II).

EPREUVES DU CHAMPIONNAT

CHAMPIONSHIP EVENTS

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

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

10. a) Les Epreuves sont réservées prioritairement aux Voitures GT1 et LMGT1, GT2 et LMGT2, telles que définies dans les règlements techniques applicables.

10. a) Events are first and foremost reserved for GT1 and LMGT1, GT2 and LMGT2 cars defined by the applicable technical regulations.

Les pots catalytiques ne sont pas obligatoires. Le respect du niveau de bruit tel que défini aux Articles 257.5.7.2 et 258.5.7.2 n'est pas obligatoire excepté dans le cas des limitations imposées par les Autorités du pays organisateur de l'épreuve (celles-ci devront être stipulées dans l'Annexe 1, Partie A du présent Règlement qui est envoyée à la FIA). Cette dérogation ne s'applique pas à la catégorie GT2.

Catalytic exhausts are not mandatory. It is not obligatory to respect the noise level as defined in Articles 257.5.7.2 and 258.5.7.2 except in the event of limits imposed by the Authorities of the country that is organising the event (such limits must be stipulated in Appendix 1, Part A hereto which is sent to the FIA). This waiver does not apply to the GT2 category.

b) Les voitures des Championnats nationaux (Groupes 2), les voitures GT3 et celles des Coupes mono marques (Groupe 3) pourront être acceptées par le Bureau conjointement avec l'ASN concernée en plus des catégories GT1 et GT2, sous réserve qu'elles soient entièrement conformes aux définitions et conditions d'éligibilité, figurant dans la Partie C de l'Annexe du présent Règlement Sportif, ainsi qu'aux spécifications de la FIA en matière de sécurité. Ces voitures ne marqueront pas de points pour le Championnat GT de la FIA.

b) Cars from National Championships (Group 2), GT3 cars and those from Single-make Cups (Group 3) may be accepted by the Bureau in parallel with the ASN concerned in addition to the GT1 and GT2 categories, provided that they fully comply with the definitions and conditions of eligibility set out in Part C of the Appendix to the present Sporting Regulations and with the FIA safety specifications. These cars will not score points for the FIA GT Championship.

11. Le Championnat est constitué de courses :

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

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

11. The Championship will be made up of races:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LE CHAMPIONNAT

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

Tout pilote participant au Championnat pourra marquer des points à condition qu'il ait piloté sur au moins 20% de la distance couverte par sa voiture. Dans le cas où une course est suspendue, pour chaque équipe la moitié des points sera attribuée à (aux) pilote(s) qui n'a (ont) pas couru.

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

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

d) Le titre de vainqueur des Coupes des Constructeurs sera attribué au constructeur ayant totalisé le plus grand nombre de points, en prenant en considération l'ensemble des résultats obtenus par les 4 meilleures voitures classées par constructeur par catégorie au cours de toutes les épreuves ayant effectivement eu lieu.

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

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

18. Si une course est suspendue conformément à l'Article 150, sans pouvoir être reprise, aucun point ne sera attribué si le pilote de tête a effectué moins de deux tours, la moitié des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de deux tours mais moins de 75% de la distance (ou du temps) prévu(e) à l'origine pour la course et la totalité des points sera attribuée si le pilote de tête a effectué plus de 75% de la distance (ou du temps) prévu(e) à l'origine pour la course. Ceci s'appliquera également aux pilotes n'ayant pas respecté la distance minimale de conduite.

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

THE CHAMPIONSHIP

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

Any driver taking part in the Championship may score points provided that he has driven for at least 20 % of the distance covered by his car. In the case in which a race is suspended, for each team half of the points will be awarded in a team to the driver(s) who has (have) not raced.

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

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

d) The title of winner of the Manufacturers' Cups will be awarded to the manufacturer who has scored the highest number of points, taking into consideration all the results obtained by the 4 best classified cars of each manufacturer, in each category, during all the events which have actually taken place.

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

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

18. If a race is suspended under Article 150, and cannot be resumed, no points will be awarded if the leader has completed less than two laps, half points will be awarded if the leader has completed more than two laps but less than 75% of the original race distance (or time) and full points will be awarded if the leader has completed more than 75% of the original race distance (or time). This will be also applied to drivers that did not comply with the minimum driving distance.

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

EX AEQUO

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

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

- a)** Au titulaire du plus grand nombre de premières places,
- b)** Si le nombre de premières places est le même, au titulaire du plus grand nombre de secondes places,
- c)** Si le nombre de secondes places est le même, au titulaire du plus grand nombre de troisièmes places et ainsi de suite jusqu'à ce qu'un vainqueur se dégage,
- d)** Si cette procédure ne permet pas de dégager un résultat, la FIA désignera le vainqueur en fonction des critères qu'elle jugera convenables.
- e)** Cas particulier : les pilotes d'une même voiture terminant avec le même nombre de points partageront la même place au Championnat.

PROMOTEUR

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

ORGANISATION DES EPREUVES

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

ASSURANCE

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

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

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

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

DELEGUES FIA

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

- Délégué Technique ;

DEAD HEAT

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

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

- a)** The holder of the greatest number of first places,
- b)** If the number of first places is the same, the holder of the greatest number of second places,
- c)** If the number of second places is the same, the holder of the greatest number of third places and so on until a winner emerges,
- d)** If this procedure fails to produce a result, the FIA will nominate the winner according to such criteria, as it thinks fit.
- e)** Special case: drivers of the same car who finish with the same number of points will share the same place in the Championship.

PROMOTER

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

ORGANISATION OF EVENTS

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

INSURANCE

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

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

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

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

FIA DELEGATES

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

- Technical Delegate;

- Délégué Presse.

- Press Delegate.

Et elle pourra désigner :

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

And may nominate:

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

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

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

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

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

OFFICIELS

OFFICIALS

31. Les officiels suivants seront désignés par la FIA et ne seront chargés, durant l'Epreuve, que des courses des Championnats de la FIA :

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

31. The following officials will be nominated by the FIA and, during the Event, will deal only with FIA Championship races:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

34. Le Directeur de l'Epreuve, le Directeur de Course, le Délégué Technique et le(s) Commissaire(s) Sportif(s) national(aux) doivent être

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

présents à l'Epreuve à partir du début des vérifications techniques initiales, les Commissaires Sportifs de la FIA dès le début du briefing des pilotes.

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

CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS

36. a1) Le Championnat GT1 est principalement destiné à des équipes privées indépendantes des Constructeurs. Tout autre engagement pourrait néanmoins être accepté par le Bureau.

Par ailleurs, un (des) Constructeur(s) pourrai(en)t être également admis par le Bureau à participer en son (leur) nom au Championnat à un maximum de 3 épreuves dans le but de prouver la compétitivité de sa (ses) voiture(s) nouvellement homologuée(s) sans marquer de points au Championnat.

a2) Le Championnat GT2 s'adresse en priorité à des équipes privées et à des pilotes non professionnels. Néanmoins, une équipe pourra engager un pilote de notoriété par voiture sans pénalité. Si plus d'un pilote de notoriété est engagé par voiture, une pénalité en poids qui correspondra à 0,5 seconde par tour sera appliquée par le Bureau de la Commission GT.

Par ailleurs, au plus tard 1 semaine avant la date de clôture des engagements de la première épreuve à laquelle il participe, chaque pilote doit envoyer à la FIA son palmarès avec les résultats de course obtenus jusqu'alors.

Un pilote de notoriété est défini comme suit :

Tout pilote âgé de moins de 55 ans répondant à au moins un des critères suivants :

- a détenu une Super Licence (de Formule 1) ;
- a terminé parmi les 10 premiers en F3000, CART/Champcar, IRL, GP2, A1GP ou tout grand Championnat pour monoplaces ;
- s'est classé parmi les six premiers d'un grand Championnat national ou international de F3 (British-EuroF3) ou d'un grand Championnat pour monoplaces national (FR2000-Italien national F3000) ou d'une série pour monoplaces internationale secondaire (Renault V6, FR2000 international et World Series) ;
- a remporté les 24 Heures du Mans ;
- a été pilote d'usine ;
- est un pilote dont les performances et les réalisations, bien que ne répondant à aucune des définitions ci-dessus, peuvent être considérées comme professionnelles par le Bureau.

Dispense :

Tout pilote (notamment s'il est âgé de plus de 45 ans) a le droit de demander au Bureau permanent de la Commission GT une dispense de statut de pilote de notoriété.

scrutineering, the FIA Stewards from the beginning of drivers briefing.

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

COMPETITORS' APPLICATIONS

36. a1) The GT1 Championship is intended primarily for private teams which are independent of the Manufacturers. Any other entry may nevertheless be accepted by the Bureau.

Also, one or more Manufacturers may be allowed by the Bureau to take part in the Championship in their own name in a maximum of 3 events in order to prove the competitiveness of their newly homologated car(s), without scoring points for the Championship.

a2) The GT2 Championship is intended primarily for private teams and non-professional drivers.

Nevertheless, a team may hire one well-known driver per car without incurring a penalty. If more than one well-known driver per car is hired, the Bureau of the GT Commission will apply a weight penalty which will correspond to 0.5 of a second per lap.

Also, each driver must send to the FIA, at the latest 1 week prior to the closing date for entries for the first event in which he takes part, his record of race results obtained until then.

A well-known driver is defined as follows:

Any driver under the age of 55 years satisfying at least one of the following criteria:

- has held a Super Licence (for Formula One);
- has finished in the top 10 of an F3000, CART/Champcar, IRL, GP2, A1GP or any major single-seater Championship;
- has finished in the top 6 of an F3 international or major national Championship (British/EuroF3) or main national single-seater Championship (FR2000/Italian national F3000) or secondary international single-seater series (Renault V6, FR2000 international and World Series);
- has won the Le Mans 24 Hours outright;
- has been a Works Driver;
- is a driver whose performances and achievements, despite not being covered by one of the definitions above, may be considered as professional by the Bureau.

Dispensation:

Any driver (especially if over 45 years old) has the right to ask the permanent Bureau of the GT Commission for a dispensation of their status as a well-known driver.

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

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

Les candidatures de participation au Championnat doivent être soumises à la FIA, chaque année, au moyen du formulaire d'engagement figurant dans l'Annexe 2 du présent Règlement. Ces bulletins d'engagement saison doivent parvenir à la FIA au plus tard le **31 mars** accompagnés de 50% du droit d'engagement dont le montant total est fixé à 45,000 euros (quarante quatre mille cent euros) par voiture pour les catégories GT1 et GT2. Les 50% restants doivent être versés au plus tard 7 jours avant la première Epreuve de la saison. Ce droit d'engagement saison comprend l'inscription obligatoire à toutes les épreuves du Championnat. Le droit d'engagement par épreuve par voiture est fixé à 4,500 euros (quatre mille cent euros).

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

La candidature doit comprendre :

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

c2) le nom du concurrent,

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

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

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

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

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

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

Les concurrents, dont la demande d'engagement n'aura pas été retenue, seront remboursés du droit

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

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

Applications to compete in the Championship must be submitted to the FIA, each year, on an entry form as set out in Appendix 2 hereto. Season entry forms must reach the FIA no later than **31 March**, accompanied by 50% of the entry fee, the total of which is set at 45,000 Euros (forty-four thousand one hundred Euros) per car for the GT1 and GT2 categories. The remaining 50% must be paid at the latest 7 days before the first Event of the season. This season entry fee includes mandatory entry in all the events in the Championship. The fee per Event per car is set at 4,500 Euros (four thousand one hundred Euros).

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

The application shall include:

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

c2) the name of the competitor,

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

c4) the category of the car(s),

c5) the name of the driver(s)

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

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

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

Competitors whose application has been rejected will be reimbursed for their entry fee within 20 days

d'engagement dans un délai de 20 jours suivant la date de clôture des engagements.

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

- cas de force majeure (éléments naturels, perturbations sociales...);

- accident dans l'épreuve précédente du Championnat dont les dommages, constatés par le délégué technique du Championnat, sont déclarés ne pas pouvoir être réparés dans les délais impartis ;

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

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

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

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

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

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

following the closing date for entries.

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

- a case of force majeure (bad weather conditions, social unrest...),

- an accident during the previous event in the Championship, as a result of which the car sustained damage, noted by the Championship technical delegate, that is declared impossible to repair within the given time;

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

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

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

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

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

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

LAISSEZ-PASSER

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

INSTRUCTIONS ET COMMUNICATIONS AUX CONCURRENTS

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

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

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

INCIDENTS

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

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

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

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

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

PASSES

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

INSTRUCTIONS AND COMMUNICATIONS TO COMPETITORS

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

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

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

INCIDENTS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RECLAMATIONS

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

SANCTIONS

47. Les Commissaires Sportifs peuvent infliger les pénalités expressément prévues par le présent

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROTESTS

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

SANCTIONS

47. The Stewards may inflict the penalties specifically set out in these Sporting Regulations in

Règlement Sportif en plus ou à la place de toute autre pénalité dont ils disposent en vertu du Code.

addition to or instead of any other penalties available to them under the Code.

CHANGEMENTS DE PILOTE

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

Toute modification de la composition de l'équipage participant à l'Epreuve doit être demandée aux Commissaires Sportifs avant la fin des vérifications techniques. Un pilote ne peut changer de voiture pendant l'Epreuve.

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

CHANGES OF DRIVER

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

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

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

CONDUITE

50. Le pilote doit conduire sa voiture seul et sans aide. La durée de conduite d'affilée maximale par pilote est limitée à 275 Km. Une pénalité sera imposée à la voiture de tout pilote dépassant cette limite.

DRIVING

50. The driver must drive his car alone and unaided. The maximum continuous driving time per driver is limited to 275 km. A penalty will be imposed on the car of any driver exceeding that limit.

NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER

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

NUMBER OF CARS PARTICIPATING

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

NUMEROS DE COURSE ET NOM DE LA VOITURE

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

RACE NUMBERS AND NAME OF CAR

52. Each car will carry the race number allocated by the FIA according to the following principle: the number 1 will be allocated to the previous season's champion driver. Race numbers and advertising on the cars must be in conformity with the provisions of Chapter XVII of the International Sporting Code. GT1 cars will bear numbers 1 to 49 and GT2 cars will bear numbers 50 to 100. Cars from national GT Championships or Cups will bear numbers from 101 onwards. The race numbers must be clearly visible from the front and from each side of the car.

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

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

VERIFICATIONS SPORTIVES

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

55. Lors de chaque Epreuve, la FIA ou l'organisateur vérifiera toutes les licences. La liste des concurrents, pilotes et voitures doit être publiée avant le début des vérifications techniques.

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

VERIFICATIONS TECHNIQUES

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

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

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

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

Deux jours au moins avant la course, dans le garage attribué à chaque équipe conformément à l'horaire indiqué à l'Annexe 1. A moins qu'une dérogation ne soit accordée par les Commissaires Sportifs, les concurrents qui n'ont pas respecté ces limites de temps ne sont pas autorisés à prendre part à l'Epreuve.

59. Aucune voiture, aucun pilote ne peut prendre part à une Epreuve tant qu'ils n'ont pas été approuvés par les Commissaires Techniques.

60. Les Commissaires Techniques peuvent :

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

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

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

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

A la fin des essais qualificatifs et de la course, la voiture doit contenir au moins 2 kg de carburant pour effectuer des prélèvements.

Les 2 kg de carburant doivent être prélevés dans le Parc Fermé par un raccord auto-obturant approuvé par la FIA, monté immédiatement en amont des injecteurs.

Le prélèvement doit être effectué avant tout contrôle nécessitant la mise en route du moteur.

SPORTING CHECKS

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

55. At each Event, the FIA or the organiser will check all licences. The list of competitors, drivers and cars must be published before the start of scrutineering.

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

SCRUTINEERING

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

All cars must be weighed before participating in practice.

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

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

At least two days before the race, in the garage assigned to each team in accordance with the timetable set out in Appendix 1. Unless a waiver is granted by the Stewards, competitors who do not keep to these time limits will not be allowed to take part in the Event.

59. No car and no driver may take part in the Event until they have been passed by the Scrutineers.

60. The Scrutineers may:

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

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

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

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

At the end of qualifying practice and of the race, the car must contain at least 2 kg of fuel for the taking of samples.

The 2 kg of fuel must be taken in the Parc Fermé through an FIA-approved self-sealing connector, fitted immediately before the injectors.

The sample-taking must be done prior to any check requiring the engine to be started.

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

e) vérification du diamètre des brides à air :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 - À la fin de chaque séance d'essais libres ou d'essais qualificatifs, les voitures devront être mises à

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

e) checking of the air restrictor diameters:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2 - At the end of each free practice or qualifying session, the cars must be made available for

disposition pour vérification. A l'arrivée de chaque course, toutes les voitures classées seront placées dans le Parc Fermé pour vérifications. Un représentant officiel du concurrent devra être présent.

3 - Ce dispositif mesurera:

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

Une ou deux voies resteront libres pour d'autres capteurs éventuels.

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

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

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

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

LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

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

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

b)

1- Avant le début des de la séance d'essais libres, chaque concurrent pourra faire marquer deux trains de pneus pour temps sec (trains A et B) dans l'aire des vérifications techniques FIA.

2- Avant le début de la séance d'essais qualificatifs, chaque concurrent devra faire marquer les pneumatiques suivants, à proximité du stand des vérifications techniques :

- un train de pneus pour temps sec (train C).

3- Pour la séance d'essais qualificatifs et le départ de la course, seul le train C pourra être utilisé (cette disposition sera également valable si les essais se

checking. After the finish of each race, all cars classified will be placed in the Parc Fermé for checking. An official representative of the competitor must be present.

3 - This device will measure:

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

One or two channels will remain free for possible additional sensors.

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

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

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

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

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

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

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

b)

1 - Before the start of free practices, each competitor may mark two sets of dry-weather tyres (sets A and B) in the FIA scrutineering area.

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

- one set of dry-weather tyres (set C).

3 - For the qualifying practice session and the start of the race, only set C may be used (this also applies if the session takes place on a "wet" track and the

déroulent sur piste « humide » et que le concurrent décide d'utiliser des pneus pour temps sec). Pour utiliser les trains marqués A et B, les concurrents devront effacer ces marquages et ces pneus pourront être représentés comme des nouveaux pneumatiques en vue de porter le marquage C.

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

Largeur du pneu :

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

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

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

d) Le contrôle des pneumatiques sera effectué selon un procédé défini par le Département technique de la FIA.

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

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

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

- Elle doit pouvoir s'inscrire dans un parallélépipède de 4m x 2m x 1,5m ;
- Aucune partie du système de l'armoire ne doit se trouver à l'intérieur du stand ou sur la grille ;
- Il doit y avoir un seul système destiné à chauffer l'intérieur de l'armoire. Il doit être à air pulsé et doit être alimenté soit à l'électricité, soit au fuel, soit au gaz ;
- L'armoire doit être constituée de matériaux ininflammables.

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

competitor decides to use dry-weather tyres). In order to use the sets marked A and B, competitors must erase that marking and these tyres may be represented as new tyres for marking as C.

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

Tyre width:

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

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

Each tyre manufacturer must provide the FIA with a 1:1 scale legality drawing of all profile types he wishes to use. Wet-weather tyres may only be used after the track has been declared wet by the Clerk of the Course/the Race Director for the session (free practice, qualifying, warm-up). Wet-weather tyres will not be marked and there is no limit on how many of them may be used.

d) The control of the tyres will be carried out according to a process defined by the FIA Technical Department.

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

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

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

- It must fit into a parallelepiped of 4m x 2m x 1.5m;
- No part of the cupboard system must be situated inside the pit or on the grid;
- There must be only one system for heating the interior of the cupboard. It must be a forced air system and must run on electricity, fuel oil or gas;
- The cupboard must be made from non-flammable materials.

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

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

LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT L'ÉPREUVE

69. Un seul moteur tel que défini à l'Article 106 du présent règlement sera autorisé par Épreuve et par voiture. Ce moteur sera appairé au châssis.

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

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

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

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

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

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

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

Pour l'épreuve suivant immédiatement celle des 24 h de SPA, il sera possible d'utiliser le moteur ayant été scellé lors de l'épreuve qui l'a immédiatement précédée.

PESAGE

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

Tous les pilotes engagés dans le Championnat sont pesés, revêtus de leur équipement de course complet, lors de la première Épreuve de la saison. Si un pilote est engagé plus tard dans la saison, il sera pesé lors de sa première Épreuve. Les poids des

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

LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES DURING THE EVENT

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

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

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

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

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

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

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

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

For the event immediately following the Spa 24 Hours, it will be possible to use the engine that was sealed on the event immediately preceding it.

WEIGHING

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

All drivers entered in the Championship will be weighed, wearing their complete racing apparel, at the first Event of the season. If a driver is entered later in the season, he will be weighed at his first Event. The weights of the drivers will then be entered

pilotes sont ensuite consignés sur une liste qui est sous le contrôle du Délégué Technique de la FIA.

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

a) Pendant et après toutes les séances d'essais:

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

2) des voitures sont sélectionnées par le Délégué Technique après consultation avec les Commissaires Sportifs pour subir la procédure de pesage. Le Délégué Technique de la FIA informera le pilote par des feux spécifiques que sa voiture a été sélectionnée pour le pesage ;

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

4) la voiture est alors pesée sans pilote et contrôlée, les résultats seront communiqués par écrit au pilote ou au représentant de l'équipe;

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

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

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

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

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

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

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

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

into a list, which is under the control of the FIA Technical Delegate.

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

a) During and after all the qualifying practice sessions:

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

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

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

4) the car will then be weighed without the driver and checked, and the result will be given to the driver or a team representative in writing;

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

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

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

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

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

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

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

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

HANDICAP DE POIDS

71. Dans chaque catégorie, un handicap de poids est appliqué aux pilotes/voitures terminant aux trois premières places d'une course comptant pour le Championnat en fonction du classement à l'arrivée et déterminé selon l'échelle ci-dessous. Ces poids spécifiques seront appliqués à la voiture et/ou à chaque pilote concerné et seront ajoutés au poids relevé de sa voiture pour au moins l'Epreuve suivante du Championnat. Le lest handicap de chaque pilote et de chaque voiture fera l'objet d'une liste spécifique qui sera établie par les officiels FIA après chaque Epreuve. Toute augmentation ou réduction de poids ainsi engendrée prendra effet à partir de l'Epreuve suivante du Championnat. Le poids embarqué dans la voiture correspondra au poids le plus élevé entre celui attribué à la voiture et celui attribué au pilote. Pour chaque catégorie, les concurrents qui n'ont pas été engagés pour la totalité du Championnat se verront attribuer dès leur première participation puis à chacune de leur participation non consécutive un handicap de poids minimum de 40 kg dans la catégorie GT1 et de 20 kg dans la catégorie GT2 qui seront ajoutés aux poids acquis par la voiture et/ou le(s) pilote(s) lors d'une épreuve précédente à laquelle elle/il aurait participé.

72. Echelle des handicaps de poids pour chaque course :

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

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

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

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

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

Si malgré l'attribution de ces poids supplémentaires,

HANDICAP WEIGHTS

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

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

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

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

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

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

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

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

If, despite the allocation of these additional weights,

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

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

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

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

a) GT1

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

Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture.

b) GT2

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

Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture.

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

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

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

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

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

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

a) GT1

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

Until the last car.

b) GT2

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

Until the last car.

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

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

EQUILIBRE DES PERFORMANCES

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

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

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

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

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

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

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

Toutes données volontairement fausses pourront être sanctionnées par la FIA.

CONDITIONS GENERALES RELATIVES AUX VOITURES

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

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

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

- d) de communications verbales entre un pilote et son

BALANCE OF PERFORMANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

GENERAL CAR REQUIREMENTS

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

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

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

- d) verbal communication between a driver and his

équipe par radio ;

e) les radiations électromagnétiques seront interdites entre 2 et 2,7 GHz, sauf autorisation écrite de la FIA.

SECURITE GENERALE

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

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

84. Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste en manifestera l'intention en temps utile et s'assurera qu'il pourra le faire sans danger.

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

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

87. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture qu'à l'intérieur ou à l'extérieur des stands, sur la voie de travail, sur la grille de départ ou conformément à l'Article 150.

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

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

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

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

a) des commissaires de piste ou autres personnels autorisés dans l'exercice de leurs fonctions ;

b) des pilotes lorsqu'ils conduisent ou sous la

team by radio;

e) electromagnetic radiation between 2 and 2.7GHz is forbidden save with the written consent of the FIA.

GENERAL SAFETY

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

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

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

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

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

87. Repairs to a car may only be carried out inside or outside the pits on the working lane, the starting grid or as provided for in Article 150.

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

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

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

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

a) marshals or other authorised personnel in the execution of their duty;

b) drivers when driving or under the direction of the

direction des commissaires de piste ;

c) du personnel des équipes lorsqu'il pousse une voiture ou enlève du matériel de la grille après que toutes les voitures en mesure de le faire ont quitté la grille pour le tour de formation.

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

93. Les pilotes prenant part aux essais et à la course doivent toujours porter les vêtements, les sous-vêtements, le casque et le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA spécifiés dans l'Annexe L au Code Sportif International.

94. Dans le but de pouvoir éventuellement accéder aux voies aériennes supérieures d'un pilote accidenté, le test suivant sera pratiqué au moins une fois chaque saison sur tous les participants au championnat FIA GT qui utilisent un casque intégral : Un des pilotes de l'équipage est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.

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

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

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

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

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

98. Seuls six membres d'équipe par voiture participante (dont chacun aura reçu et devra porter une identification spéciale) sont admis dans la zone

marshals.

c) team personnel when either pushing a car or clearing equipment from the grid after all cars able to do so have left the grid on the formation lap.

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

93. Drivers taking part in practice and the race must always wear the clothes, underwear, helmets, and the FIA approved head restraint specified in Appendix L to the International Sporting Code.

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

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

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

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

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

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

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

98. Only six team members per participating car (all of whom shall have been issued with and wearing special identification) are allowed in the signalling

de signalisation pendant les essais et la course. La zone des stands est interdite aux personnes de moins de 16 ans.

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

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

101. Tout non-respect des conditions générales de sécurité du Code ou du présent Règlement Sportif pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du pilote concernés.

VOIE DES STANDS ET STANDS

102.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) Les bras-supports ne pourront dépasser 4 mètres de longueur (mesurés à partir du mur des stands de la voie de travail) et devront être situés à 2 mètres minimum au-dessus du sol. Aucun équipement ne

area during practice and the race. People under 16 years of age are not allowed in the pit area.

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

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

101. Failure to comply with the general safety requirements of the Code or these Sporting Regulations may result in the exclusion of the car and driver concerned from the Event.

PIT LANE AND PITS

102.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

h) The supporting arms may not exceed 4 metres in length (measured from the working lane pit wall) and they must be positioned at least 2 metres above the ground. No suspended equipment may be less than 2

pourra être suspendu à moins de 2 mètres du sol, à moins que la voiture ne soit à l'assistance ou durant la période décrite au point f) du présent Article.

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

CARBURANT

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

ASSISTANCE DANS LES STANDS ET RAVITAILLEMENT

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

Un maximum de 5 personnes de l'équipe (team manager inclus) pourront se trouver sur la voie des stands en même temps et seront considérées comme mécaniciens.

1) Ravitaillement en carburant :

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

Le pilote peut rester dans sa voiture pendant toute la durée du ravitaillement en carburant, mais le moteur doit être arrêté.

Le concurrent doit s'assurer qu'un mécanicien muni d'un extincteur en état de marche (capacité minimale, 5 kg) se trouve à côté de la voiture pendant toute l'opération de ravitaillement en carburant et que tout le personnel de ravitaillement, deux mécaniciens au maximum, spécifiquement désignés pour cette opération, portent une combinaison, des gants et une cagoule ignifugés (spécifiés et agréés par la FIA), et des casques ne pouvant être confondus avec des casques de pilotes. Le ravitaillement de la tour est interdit durant les périodes de ravitaillement de la voiture. Pendant le ravitaillement, le lavage/nettoyage du pare-brise par un des mécaniciens est autorisé.

2) Pendant l'arrêt de sa voiture, le pilote sortant de la voiture pourra être aidé soit par le pilote entrant soit par un mécanicien.

3) Remplacement des pneumatiques : au maximum deux mécaniciens peuvent travailler au même moment.

4) Aucune opération ne pourra être effectuée sur la voiture avec plus de quatre mécaniciens.

5) Un Directeur sportif peut surveiller, sans intervenir, le travail des mécaniciens à l'avant de la voiture. Il sera équipé d'un dossard de couleur spécifique.

6) Toutes les personnes précitées doivent avoir reçu et porter une identification spéciale de la FIA (dossard de couleur spécifique).

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

Excepté lors de travaux effectués sur une voiture, tout

meters from the ground, unless the car is being assisted or during the period referred to in f) of the present article.

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

FUEL

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

ASSISTANCE IN THE PITS AND REFUELLING

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

A maximum of 5 persons from the team (including the team manager) may be on the pit lane at the same time and will be considered as mechanics.

1) Refuelling:

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

The driver may remain in his car throughout refuelling but the engine must be stopped.

The competitor must ensure that a mechanic with an extinguisher (minimum capacity 5 kg) ready to work is beside the car throughout refuelling and that all refuelling personnel, a maximum of two mechanics, specifically designated for this operation, are wearing fireproof overalls, gloves and balaclavas (specified and approved by the FIA), and helmets incapable of being confused with drivers' helmets. The refuelling of the tower is prohibited while the car is being refuelled. During refuelling the washing/cleaning of the windscreen by one of the mechanics is authorised.

2) During the pit stop, the driver exiting the car may be assisted either by the driver replacing him in the car or by a mechanic.

3) Changing the tyres: a maximum of two mechanics may work at the same time.

4) No operation may be carried out on the car by more than four mechanics.

5) A team manager may, without intervening, oversee the work of the mechanics at the front of the car. He will be equipped with a tabard of a specific colour.

6) All the persons mentioned above must have been issued with and be wearing special FIA identification (tabard of a specific colour).

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

Except when work is being carried out on a car, all

le personnel doit rester à l'intérieur du stand.

7) Aucun matériel autonome ne peut fonctionner sans son mécanicien.

8) Equipementiers (non inclus dans les 5): Au maximum un technicien pneumatiques et un technicien freins extérieurs à l'équipe, peut/peuvent, sans intervenir, procéder à des vérifications visuelles de leur spécialité de la voiture. Ils seront équipés d'un dossard de couleur spécifique.

9) Tous les autres membres de l'équipe qui pourraient se trouver dans la zone de travail ("voie de travail", Article 102 b)) délimitée par une bande blanche ou jaune séparant le stand de la voie de travail seront considérés comme travaillant sur la voiture, tout comme un pilote s'il effectue un travail sur la voiture, et seront comptés comme mécaniciens.

Une pénalité sera infligée pour toute personne supplémentaire de l'équipe dépassant les CINQ personnes autorisées.

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

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

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

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

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

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

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

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

109. Toute infraction aux dispositions du Code ou du présent Règlement Sportif relatives à l'assistance

personnel must remain inside the pit.

7) No autonomous equipment may operate without its mechanic.

8) Equipment suppliers (not included in the 5): no more than one tyre technician and one brake technician external to the team may, without intervening, proceed to conduct visual checks in their field on the car. They will be equipped with a tabard of a specific colour.

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

A penalty will be imposed for any additional team member in excess of the FIVE persons authorised.

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

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

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

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

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

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

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

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

109. Any breach of the provisions of the Code or these Sporting Regulations relating to pit lane

dans la voie des stands et au ravitaillement pourra entraîner l'exclusion de l'Epreuve de la voiture et du(des) pilote concernés. Si possible, un commissaire de piste par voiture concurrente sera présent pour s'assurer du respect des règles d'assistance dans la voie des stands ainsi que des règles de ravitaillement.

ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS ET WARM-UP

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

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

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

113. Tous les essais privés sont interdits sur les circuits du Championnat douze semaines avant l'Epreuve, à l'exception d'une/de séance(s) d'essais officielle(s) proposée par la FIA. Cette/Ces séance(s) d'essais privés sera(ont) organisée(s) par l'organisateur du Championnat. Toutes les équipes seront invitées à cette séance, dont les coûts seront divisés entre les participants.

114. Il y a deux séances d'essais libres de 90 minutes chacune, dont une a lieu deux jours avant la course et l'autre la veille de la course.

115. Il y a une séance d'essais qualificatifs de 20 minutes, qui a lieu la veille de la course. Quatre heures minimum devront être prévues dans l'horaire de l'épreuve entre la fin des essais libres et le début de la séance d'essais qualificatifs.

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

117. L'utilisation d'une armoire chauffante pour le préchauffage des pneumatiques est autorisée dans le

assistance and refuelling may result in the exclusion of the car and driver(s) concerned from the Event. Ideally, one marshal per competing car will be present to check that the rules relating to pit lane assistance and refuelling are respected.

FREE PRACTICE, QUALIFYING PRACTICE AND WARM UP

110. Save where these Sporting Regulations require otherwise, pit and track discipline and safety measures will be the same for all practice sessions as for the race.

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

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

113. Any private testing is banned on the Championship circuits twelve weeks prior to the Event with the exception of official testing session(s) proposed by the FIA. This/these private testing session(s) will be organised by the Championship organiser. All the teams will be invited to this session, the costs of which will be divided among the participants.

114. There are two 90-minute free practice sessions, one of which takes place two days before the race and the other one the day before the race.

115. There is one 20-minute qualifying practice session which takes place the day before the race. A period of at least four hours must be scheduled in the timetable of the event between the end of free practice and the beginning of the qualifying session.

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

117. The use of a heating cupboard for preheating the tyres is authorised subject to the conditions set

respect des conditions définies à l'Article 66. Le transport des pneumatiques sur la grille devra s'effectuer sans protection thermique.

Pour les essais libres exclusivement, le montage d'un tube de mesure de la pression dynamique (tube de Pitot) est autorisé.

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

119. Le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'une voiture. Dans le cas d'essais libres exclusivement, le Directeur d'Epreuve ou le Directeur de Course, avec l'accord des Commissaires Sportifs, peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre.

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

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

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

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

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

ARRET DES ESSAIS

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

out in Article 66. The transporting of the tyres to the grid must be carried out without thermal protection.

For free practice only, the fitting of a tube for measuring the dynamic pressure (Pitot tube) is authorised.

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

119. The Race Director or the Clerk of the Course may interrupt practice as often and for as long as he thinks necessary to clear the track or to allow the recovery of a car. In the case of free practice only, the Race Director or the Clerk of the Course may decline to prolong the practice period after an interruption of this kind with the agreement of the Stewards.

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

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

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

122. All laps covered during qualifying practice will be timed to determine the car's position at the start in accordance with the prescriptions of Article 127. With the exception of a lap in which a red flag is shown (see Article 150), each time a car crosses the Line it will be deemed to have completed one lap.

STOPPING THE PRACTICE

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

de commissaire de piste.

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

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

CONFERENCES DE PRESSE

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

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

LA GRILLE

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

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

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

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

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

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

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

PRESS CONFERENCES

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

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

THE GRID

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

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

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

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

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

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

131. La grille aura une formation 2 x 2, et les rangs de la grille seront espacés d'au moins 8 mètres.

132. Une voiture n'ayant pas pris sa place sur la grille au moment où le signal 5 minutes est montré ne sera plus autorisée à le faire et doit partir des stands.

BRIEFING

133. Un briefing par le Directeur de l'Epreuve a lieu le jour des essais libres.

Tous les pilotes engagés dans l'Epreuve et les représentants attirés de leurs concurrents doivent être présents pendant tout le briefing ; toute absence peut entraîner l'exclusion de la course. Si le Directeur de l'Epreuve estime qu'un autre briefing est nécessaire, les concurrents en seront informés.

PROCEDURE DE DEPART

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

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

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

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

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

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

131. The grid will be in a 2 x 2 formation and the rows on the grid will be separated by at least 8 metres.

132. Any car which has not taken up its position on the grid by the time the 5-minute signal is shown will not be permitted to do so and must start from the pits.

BRIEFING

133. A briefing by the Race Director will take place on the day of the free practice.

All drivers entered in the Event, and their competitors' appointed representatives, must be present throughout the briefing; any absence may result in exclusion from the race. If the Race Director considers that another briefing is necessary, the competitors will be informed accordingly.

STARTING PROCEDURE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque le signal cinq minutes est montré, les roues de toutes les voitures doivent être montées. Après ce signal, les roues ne peuvent plus être enlevées que dans les stands.

Toute voiture dont toutes les roues ne sont pas montées au signal cinq minutes doit prendre le départ de la course du fond de la grille ou de la voie des stands.

Dans ces conditions, un commissaire muni d'un drapeau jaune empêchera la/les voiture(s) concernée(s) de quitter la grille jusqu'à ce que toutes les voitures en mesure de le faire aient quitté la grille pour effectuer le tour de formation.

Au signal trois minutes, les voitures devront reposer sur leurs roues.

Lorsque le signal une minute est montré, les moteurs sont démarrés et tous les personnels techniques des équipes doivent quitter la grille avant que le signal quinze secondes ne soit donné en emportant tout le matériel avec eux.

138. Signal quinze secondes : 15 secondes après ce signal, un drapeau/feu vert sera présenté à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer un tour de formation en restant dans l'ordre de la grille de départ, sous la conduite de la voiture officielle de l'organisateur. Pendant ce tour, les essais de départs sont interdits, et les voitures doivent rester en formation aussi serrée que possible.

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

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

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

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

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

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

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted. After this signal wheels may only be removed in the pits.

Any car which does not have all its wheels fitted at the five-minute signal must start the race from the back of the grid or the pit lane.

Under these circumstances a marshal holding a yellow flag will prevent the car (or cars) from leaving the grid until all cars able to do so have left to start the formation lap.

At the three-minute signal, the cars must be resting on their wheels.

When the one-minute signal is shown, engines will be started and all team technical staff must leave the grid by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them.

138. Fifteen-second signal: 15 seconds after this signal a green flag/light will be shown at the front of the grid whereupon the cars will begin a formation lap with the organiser's official car leading, maintaining their starting order. During this lap, practice starts are forbidden and the formation must be kept as tight as possible.

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

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

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

La voiture officielle de l'organisation doit rouler à environ 80 km/h lors du tour de formation.

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

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

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

Le feu rouge est allumé pendant le tour de formation. Aucune voiture ne pourra en dépasser une autre avant d'être passée devant le feu vert sur la Ligne.

141. Il y a un départ lancé. Le signal de départ sera donné au moyen de feux verts de départ.

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

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

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

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

a) S'il commence à pleuvoir après l'apparition du signal 5 minutes mais avant le départ de la course et que, de l'avis du directeur de l'Epreuve, les équipes devraient avoir la possibilité de changer de pneumatiques, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne, et la procédure de départ recommencera à partir du point 15 minutes. Si nécessaire, la procédure prévue par l'Article 136 sera suivie.

b) Si le départ de la course est imminent et que de l'avis du directeur de l'Epreuve, la quantité d'eau sur la piste est telle que celle-ci ne puisse être utilisée en sécurité, même avec des pneus pluie, les feux d'annulation seront allumés sur la Ligne et des

The speed of the organiser's official car must be around 80 kph during the formation lap.

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

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

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

During the formation lap the red light will be on. No car may overtake another one until it has passed the green light at the Line.

141. There will be a rolling start. The starting signal will be given by means of starting green lights.

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

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

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

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

a) If it starts to rain after the five minute signal but before the race is started and, in the opinion of the race director teams should be given the opportunity to change tyres, the abort lights will be shown on the Line and the starting procedure will begin again at the 15 minute point. If necessary the procedure set out in Article 136 will be followed.

b) If the start of the race is imminent and, in the opinion of the race director, the volume of water on the track is such that it cannot be negotiated safely even on wet-weather tyres, the abort lights will be shown on the Line and information concerning the

informations concernant le retard possible seront affichées sur les moniteurs de chronométrage. Une fois l'heure de départ connue, un avertissement sera donné au moins dix minutes à l'avance.

c) Si le départ de la course est donné derrière la voiture de sécurité, l'Article 149 s'appliquera.

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

LA COURSE

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

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

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

VOITURE DE SECURITE

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

SUSPENSION DE LA COURSE

150. S'il s'avère nécessaire de suspendre la course à cause de l'encombrement du circuit à la suite d'un accident ou parce qu'à ce moment les conditions atmosphériques ou d'autres raisons en rendent la poursuite dangereuse, le directeur de course ordonnera que des drapeaux rouges soient déployés à tous les postes de commissaire de piste et que les feux d'annulation soient allumés sur la Ligne.

Lorsque le signal de suspension de la course est donné, les dépassements sont interdits, la sortie des stands est fermée et toutes les voitures doivent avancer lentement jusqu'à la ligne du drapeau rouge où elles doivent s'arrêter en formation décalée. Si la voiture de tête sur la piste ne se trouve pas devant la file, toutes les voitures situées entre elle et la ligne du

likely delay will be displayed on the timing monitors. Once the start time is known, at least ten minutes warning will be given.

c) If the race is started behind the safety car, Article 149 will apply.

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

THE RACE

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

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

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

SAFETY CAR

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

SUSPENDING THE RACE

150. Should it become necessary to suspend the race because the circuit is blocked by an accident or because weather or other conditions make it dangerous to continue, the clerk of the course will order red flags to be shown at all marshal posts and the abort lights to be shown at the Line.

When the signal is given overtaking is forbidden, the pit exit will be closed and all cars must proceed slowly to the red flag line where they must stop in staggered formation. If the leading car on the track is not at the front of the line, any cars between it and the red flag line will be waved off to complete another lap one minute before the race is resumed.

drapeau rouge recevront l'instruction d'accomplir un autre tour une minute avant la reprise de la course.

Si des voitures ne sont pas en mesure de revenir sur la grille du fait que la piste est bloquée, elles seront ramenées lorsque la piste sera dégagée et seront disposées dans l'ordre qu'elles occupaient avant la suspension de la course. Ces voitures seront ensuite autorisées à reprendre la course.

La Voiture de Sécurité sera conduite devant la file des voitures derrière la ligne du drapeau rouge.

Pendant la suspension de la course :

- ni la course ni le système de chronométrage ne seront arrêtés ;

- il sera possible d'intervenir sur les voitures une fois qu'elles seront arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge ou qu'elles seront entrées dans les stands mais toute intervention de ce genre ne devra pas empêcher la reprise de la course ;

- tout ravitaillement en carburant sera interdit à moins qu'une voiture ne se trouve déjà à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque le signal de suspension de la course aura été donné ;

- seuls les membres des équipes et les officiels seront autorisés sur la grille.

Les voitures pourront entrer dans la voie des stands pendant la suspension de la course mais une pénalité de passage par la voie des stands (voir Article 44) sera infligée à tout pilote qui entre dans la voie des stands ou dont la voiture est poussée depuis la grille vers la voie des stands après la suspension de la course. Toute voiture qui se trouvait à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque la course a été suspendue n'encourra pas de pénalité.

Toutes les voitures dans la voie des stands seront autorisées à quitter les stands une fois que la course aura repris mais toutes les voitures qui se trouvaient à l'entrée des stands ou dans la voie des stands lorsque la course a été suspendue seront libérées avant les autres.

Sous réserve de ce qui précède, toutes les voitures entendant reprendre la course depuis la sortie des stands pourront le faire dans l'ordre dans lequel elles y sont arrivées par leurs propres moyens, à moins qu'une autre voiture ne soit excessivement retardée.

Les pilotes doivent se conformer en permanence aux directives des commissaires de piste.

REPRISE DE LA COURSE

151. Le retard sera le plus court possible et dès que l'heure de la reprise sera connue, les équipes seront informées via les moniteurs de chronométrage ; dans tous les cas, un avertissement d'au moins dix minutes sera donné.

Des signaux seront donnés dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et quinze secondes avant la reprise de la course et chacun de ces signaux sera accompagné d'un signal sonore.

Lorsque le signal cinq minutes est donné, toutes les voitures doivent être équipées de leurs roues qui, après ce signal, ne pourront être retirées que dans la voie des stands. Toute voiture dont toutes les roues ne seront pas complètement montées au signal cinq

If any cars are unable to return to the grid as a result of the track being blocked, they will be brought back when the track is cleared and will be arranged in the order they occupied before the race was suspended. Any such cars will then be permitted to resume the race

The Safety Car will then be driven to the front of the line of cars behind the red flag line.

Whilst the race is suspended:

- neither the race nor the timekeeping system will stop;

- cars may be worked on once they have stopped behind the red flag line or entered the pits but any such work must not impede the resumption of the race;

- refuelling is forbidden unless a car was already in the pit entry or pit lane when the signal to suspend the race was given;

- only team members and officials will be permitted on the grid.

Cars may enter the pit lane when the race is suspended, but a drive-through penalty (see Article 44) will be imposed on any driver who enters the pit lane or whose car is pushed from the grid to the pit lane after the race has been suspended. Any car which was in the pit entry or pit lane when the race was suspended will not incur a penalty.

All cars in the pit lane will be permitted to leave the pits once the race has been resumed, but any which were in the pit entry or pit lane when the race was suspended will be released before any others.

Subject to the above, any car intending to resume the race from the pit exit may do so in the order they got there under their own power, unless another car was unduly delayed.

At all times, drivers must follow the directions of the marshals.

RESUMING A RACE

151. The delay will be kept as short as possible and as soon as a resumption time is known, teams will be informed via the timing monitors; in all cases at least ten minutes' warning will be given.

Signals will be shown ten minutes, five minutes, three minutes, one minute and fifteen seconds before the resumption, and each of these will be accompanied by an audible warning.

When the five-minute signal is shown, all cars must have their wheels fitted. After this signal wheels may only be removed in the pit lane. Any car which does not have all its wheels fully fitted at the five-minute signal must start the race from the back of the grid or

minutes devra prendre le départ de la course du fond de la grille ou de la voie des stands. Dans ces conditions, un commissaire avec un drapeau jaune empêchera la/les voiture(s) de quitter la grille jusqu'à ce que toutes les voitures en mesure de le faire aient franchi la ligne du drapeau rouge.

Lorsque le signal une minute est donné, les moteurs doivent être mis en marche et tout le personnel des équipes doit quitter la grille avec tout le matériel avant que le signal quinze secondes ne soit donné. Dans le cas où un pilote aurait besoin d'aide après le signal quinze secondes, il devra l'indiquer aux commissaires de piste et, dès que le reste des voitures capables de quitter la grille l'aura fait, les commissaires de piste recevront l'ordre de pousser la voiture dans la voie des stands. Dans ce cas, des commissaires de piste munis de drapeaux jaunes se tiendront à côté de la voiture (ou des voitures) concerné(es) pour prévenir les pilotes arrivant derrière.

La course reprendra derrière la voiture de sécurité lorsque les feux verts seront allumés. La voiture de sécurité entrera dans les stands après un tour à moins que le personnel des équipes ne nettoie toujours la grille ou qu'un autre accident ne survienne nécessitant une autre intervention.

Lorsque les feux verts s'allumeront, la voiture de sécurité quittera la grille suivie de toutes les voitures dans l'ordre dans lequel elles se sont arrêtées derrière la ligne du drapeau rouge à une distance inférieure à 5 longueurs de voiture. Juste après que la dernière voiture de la file derrière la voiture de sécurité aura franchi la sortie de la voie des stands, le feu de sortie des stands passera au vert, toute voiture dans la voie des stands pourra entrer sur la piste et rejoindre la file des voitures derrière la voiture de sécurité.

Les dépassements pendant ce tour ne sont autorisés que si une voiture est retardée en quittant la ligne du drapeau rouge et que les voitures se trouvant derrière elle ne peuvent éviter de la dépasser sans retarder indûment le reste du plateau. Dans ce cas, les pilotes ne peuvent dépasser que pour rétablir l'ordre avant la suspension de la course.

Un pilote retardé en quittant la ligne du drapeau rouge ne peut dépasser une autre voiture en mouvement s'il est resté immobile après le franchissement de la Ligne du drapeau rouge par le reste des voitures, et il doit se placer à l'arrière de la file de voitures derrière la voiture de sécurité. Si plusieurs pilotes sont concernés, ils doivent se placer à l'arrière du plateau dans l'ordre dans lequel ils ont quitté la grille.

Une des pénalités prévues à l'Article 54a) ou b) sera imposée à tout pilote qui, de l'avis des Commissaires Sportifs, a doublé sans nécessité une autre voiture pendant le tour.

Durant ce tour, l'Article 5, Chapitre II de l'Annexe H s'appliquera.

Si la course ne peut être reprise, les résultats seront ceux obtenus à l'issue de l'avant-dernier tour précédant le tour au cours duquel le signal de suspension de la course a été donné.

the pit lane. Under these circumstances a marshal holding a yellow flag will prevent the car (or cars) from leaving the grid until all cars able to do so have crossed the red flag line.

When the one-minute signal is shown, engines will be started and all team personnel must leave the grid by the time the 15-second signal is given, taking all equipment with them. If any driver needs assistance after the 15-second signal he must indicate this to the marshals and, when the remainder of the cars able to do so have left the grid, marshals will be instructed to push the car into the pit lane. In this case, marshals with yellow flags will stand beside any car (or cars) concerned to warn drivers behind.

The race will be resumed behind the safety car when the green lights are illuminated. The safety car will enter the pits after one lap unless team personnel are still clearing the grid or a further incident occurs necessitating another intervention.

When the green lights are illuminated the safety car will leave the grid with all cars following, in the order they stopped behind the red flag line, no more than 5 car lengths apart. Soon after the last car in line behind the safety car passes the end of the pit lane, the pit exit light will be turned green; any car in the pit lane may then enter the track and join the line of cars behind the safety car.

Overtaking during the lap is permitted only if a car is delayed when leaving the red flag line and cars behind cannot avoid passing it without unduly delaying the remainder of the field. In this case, drivers may only overtake to re-establish the order before the race was suspended.

Any driver who is delayed leaving the red flag line may not overtake another moving car if he was stationary after the remainder of the cars had crossed the red flag Line, and must form up at the back of the line of cars behind the safety car. If more than one driver is affected, they must form up at the back of the field in the order they left the grid.

Either of the penalties under Article 54a) or b) will be imposed on any driver who, in the opinion of the Stewards, unnecessarily overtook another car during the lap.

During this lap Article 5, Chapter II of Appendix H will apply.

If the race cannot be resumed the results will be taken at the end of the penultimate lap before the lap during which the signal to suspend the race was given.

ARRIVEE

152. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne au pilote de tête à la fin du tour lors duquel la distance prescrite aura été parcourue ou lors duquel le temps prescrit se sera écoulé.

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

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

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

PARC FERME

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

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

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

CLASSEMENT

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

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

FINISH

152. The end-of-race signal will be given at the Line to the leader at the end of the lap in which the prescribed distance has been completed or the prescribed time has elapsed.

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

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

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

PARC FERME

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

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

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

CLASSIFICATION

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

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

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

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

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

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

CEREMONIE DE PODIUM

PODIUM CEREMONIES

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

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

ANNEXE**APPENDIX****PARTIE A. REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 24 HEURES****PART A. SPECIFIC RULES FOR 24-HOUR RACES**

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

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

LE CHAMPIONNAT**THE CHAMPIONSHIP**

A17. Une épreuve de 24 Heures est considérée comme une seule et même épreuve durant laquelle des classements intermédiaires à 6 et 12 heures seront extraits, donnant lieu aux attributions de points et de handicaps de poids selon les tableaux ci-après. Seul le classement à l'issue des 24 Heures sera considéré comme le classement officiel de l'Épreuve. Il ne sera pas tenu compte des handicaps de poids attribués dans le cadre des articles 71 à 79 du présent règlement. Les attributions des points et des handicaps de poids, aux classements intermédiaires après 6 heures et après 12 heures seront affectées à égalité à la voiture et à tous les pilotes de l'équipage quelque soit leur temps de conduite. Une double attribution de points en trois parties sera effectuée pour les titres des catégories GT1 et GT2. Un quart de ces points sera attribué conformément aux classements intermédiaires après six heures, un quart après douze heures et le reste conformément au classement final.

A17. A 24-Hour event is considered as a single event during which intermediate classifications will be drawn up after 6 and 12 hours of racing, giving rise to the allocation of points and of weight handicaps according to the following tables. Only the classification at the end of the 24 Hours is considered as the official classification of the event. The weight handicaps allocated within the context of articles 71 to 79 of the present regulations will not be taken into account. The points and weight handicaps in the intermediate classifications after 6 hours and after 12 hours will be awarded equally to the car and to all the drivers in the crew, whatever their driving time. A double allocation of points in three parts will be awarded for the titles for the GT1 and GT2 categories. One quarter of these points will be allocated according to the intermediate classification after six hours, one quarter after twelve hours, and the remainder according to the final classification.

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

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

OFFICIELS**OFFICIALS**

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

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

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

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

CANDIDATURES ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT DES CONCURRENTS

A36. c) Sous réserve du respect des conditions posées à l'Article 51 du présent règlement, le nombre maximum de concurrents engagés par Epreuve est limité à 68. Le droit d'engagement à une épreuve et par voiture est fixé à 10,200 euros (dix mille deux cent euros).

PILOTES ET CHANGEMENTS DE PILOTES

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

CONDUITE

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

Une pénalité est imposée à la voiture de tout pilote dépassant cette limite.

VERIFICATIONS SPORTIVES ET TECHNIQUES

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

LIMITATION DE PNEUMATIQUES PENDANT L'EPREUVE

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

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

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

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

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

COMPETITORS' APPLICATIONS

A36. c) Subject to compliance with the conditions set out in Article 51 of the present regulations, the maximum number of competitors that may be entered per Event is set at 68. The entry fee per car for an Event is set at 10,200 Euros (ten thousand two hundred Euros).

DRIVERS AND CHANGES OF DRIVER

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

DRIVING

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

A penalty is imposed on the car of any driver who exceeds this limit.

SPORTING CHECKS AND SCRUTINEERING

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

TYRE LIMITATION DURING THE EVENT

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

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

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

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

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

LIMITATION DU NOMBRE DE MOTEURS PENDANT L'ÉPREUVE

A69. Seul le bloc cylindre sera marqué. Après la course, les concurrents désirant utiliser leur moteur pour la course suivante devront les faire sceller auprès du Délégué Technique FIA comme indiqué à l'article 69.

HANDICAP DE POIDS

A71. Les handicaps de poids établis aux classements intermédiaires et au classement final seront additionnés (ex. : -10kg – 10kg + 40kg = +20kg) au cours de l'Épreuve et un handicap de poids unique sera attribué à l'issue de l'Épreuve.

LIMITATION OF THE NUMBER OF ENGINES DURING THE EVENT

A69. Only the cylinder block will be sealed. After the race, those competitors wishing to use their engine for the following race must have it sealed by the FIA Technical Delegate as indicated in Article 69.

HANDICAP WEIGHTS

A71. The handicap weights calculated after the intermediate classifications and the final classification will be added up (e.g.: -10kg – 10kg + 40kg = +20kg) during the Event and a single handicap weight will be allocated at the end of the Event.

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

GT2 Classement 6ème heure Classification after 6 hours	GT2 Classement 12ème heure Classification after 12 hours	GT2 Classement Final Final Classification
1 ^{er} + 10 kg 1 st	1 ^{er} + 10 kg 1 st	1 ^{er} + 20 kg 1 st
2 ^{ème} + 7.5 kg 2 nd	2 ^{ème} + 7.5 kg 2 nd	2 ^{ème} + 15 kg 2 nd
3 ^{ème} + 5 kg 3 rd	3 ^{ème} + 5 kg 3 rd	3 ^{ème} + 10 kg 3 rd
4 ^{ème} - 5 kg 4 th	4 ^{ème} - 5 kg 4 th	4 ^{ème} - 10 kg 4 th
5 ^{ème} - 7.5 kg 5 th	5 ^{ème} - 7.5 kg 5 th	5 ^{ème} - 15 kg 5 th
6 ^{ème} - 10 kg 6 th	6 ^{ème} - 10 kg 6 th	6 ^{ème} - 20 kg 6 th
7 ^{ème} - 10 kg 7 th	7 ^{ème} - 10 kg 7 th	7 ^{ème} - 20 kg 7 th
8 ^{ème} - 10 kg 8 th	8 ^{ème} - 10 kg 8 th	8 ^{ème} - 20 kg 8 th

9 ^{ème} 9 th - 10 kg	9 ^{ème} 9 th - 10 kg	9 ^{ème} 9 th - 20 kg
Et ainsi de suite jusqu'à la dernière voiture. / Until the last car.		

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

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

ESSAIS LIBRES, QUALIFICATIONS ET WARM-UP

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

FREE PRACTICE, QUALIFYING AND WARM-UP

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

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

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

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

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

BRIEFING

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

BRIEFING

A133. A briefing by the Race Director will take place at least one hour after scrutineering and before the first free practice.

ARRIVEE

A155.
- Pour les classements intermédiaires, le leader de l'épreuve devra franchir la ligne après la 6^{ème} et la 12^{ème} heures.
- si une voiture s'arrête ou abandonne la course sur le circuit ou dans les stands après 6 ou 12 heures, elle devra, pour être classée, se rendre dans le Parc Fermé le plus tôt possible.

FINISH

A155.
- For the intermediate classifications after 6 and 12 hours, the leader of the event must cross the line after the 6th and 12th hours.
- if a car stops or retires on the circuit or in the pits after 6 or 12 hours, in order to be classified it must go to the Parc Fermé as soon as possible.

CLASSEMENT

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

CLASSIFICATION

A161. The car placed first will be the one having covered the highest distance in the scheduled time.

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

A163. Cars having raced less than 70 % of the scheduled race duration will not be classified.

PARTIE B. REGLES SPECIFIQUES AUX COURSES DE 2 HEURES

Les articles suivants complètent le Règlement sportif applicable à la totalité des épreuves Championnat. Ils contiennent des spécificités applicables aux courses de 2 Heures. Ces dispositions peuvent constituer des modifications au Règlement sportif. Dans ce cas, l'application des présentes dispositions prévaudra sur ces dernières.

CONDUITE

B50. Chaque pilote doit effectuer d'affilée au moins une période de conduite de 35 minutes.

Deux arrêts aux stands obligatoires avec un changement de pilote obligatoire à chacun de ces 2 arrêts.

PARTIE C. DEFINITIONS ET CONDITIONS D'ADMISSIBILITE DES VOITURES**C1. VOITURES ADMISSIBLES**

Groupe 1 – FIA GT1
LM GT1
FIA GT2
FIA GT2 2 litres
LM GT2

Groupe 2 – GT Championnats Nationaux
Groupe 3 – Coupes Mono marques
(à spécifier l'Annexe 1 de l'épreuve concernée). FIA GT3

GROUPE 1

- Voitures homologuées ou avec passeports techniques FIA en GT2 et GT1.
- Voitures avec une fiche d'homologation et un passeport technique délivrés par l'Automobile Club de l'Ouest: participation en LMGT1 ou LMGT2 sous réserve de l'acceptation du Bureau.

GROUPE 2

- Voitures GT ayant disputé des épreuves des championnats nationaux dans les 3 dernières années.

Les concurrents désirant inscrire des voitures dans le Groupe 2 devront respecter les règlements techniques de leur championnat national (confirmé par une attestation de leur ASN), et de plus respecter les points suivants :

- Poids minimum : 950 kg cylindrée inférieure à 3000 cm³
- 1100 kg supérieure à 3000 cm³
- Capacité maximum du carburant embarqué

PART B. SPECIFIC RULES FOR 2-HOUR RACES

The following articles complete the sporting regulations applicable to all the events in the Championship. They contain specific conditions applicable to the 2-Hour races. These conditions may constitute modifications to the sporting regulations, in which case the application of the present conditions shall take precedence.

DRIVING

B50. Each driver must complete at least one 35-minute period of continuous driving.

Two mandatory pit stops with an obligatory change of driver at each of these two pit stops.

PART C. DEFINITIONS AND CONDITIONS OF ELIGIBILITY OF THE CARS**C1. ELIGIBLE CARS**

Group 1 FIA GT1
LM GT1
FIA GT2
FIA GT2 2 litres
LM GT2

Groupe 2 – National GT Championships
Groupe 3 – Single-make Cups
(to be specified in Appendix 1 of the relevant event). FIA GT3

GROUP 1

- Homologated cars or cars with FIA technical passports in GT2 and GT1
- Cars with a homologation form and a technical passport issued by the Automobile Club de l'Ouest: participation in LMGT1 or LMGT2, subject to acceptance by the Bureau.

GROUP 2

- GT cars having taken part in national championships events in the last 3 years.

Competitors wishing to enter cars in Group 2 must respect the technical regulations of their national championship (confirmed by a certificate from their ASN), as well as the following points:

- Minimum weight : 950 kg for a cylinder capacity of less than 3000 cm³
- 1100 kg for a cylinder capacity of over 3000 cm³
- Maximum capacity of fuel carried on board :

- : 100 L
- Bride(s) : sur l'admission conforme au tableau FIA GT1 ou GT2
- Dimensions des jantes : conformes au règlement FIA GT1
- Freins : disques en matériaux ferreux
- Eléments de sécurité définis par la FIA (liste ci après)
- Les équipements de sécurité et de ravitaillement devront être conformes aux règlements FIA.

GRUPE 3

- Voitures d'une des Coupes mono marque admises par le règlement particulier de l'épreuve ; elles devront se conformer intégralement à leur règlement technique de l'année de leur participation (3 dernières années)
- Voitures GT3 conformes au règlement technique applicable.

Avec un minimum de transformations : les seules modifications ou aménagements autorisés sont :

L'adjonction de 4 projecteurs complémentaires maximum.

Les feux de « reconnaissance » et de couleurs autorisés.

L'obligation d'équiper le système de ravitaillement en carburant de la voiture d'accoupleurs standardisés aux normes FIA applicables aux voitures GT (sans augmenter la capacité d'origine autorisée de carburant embarqué dans la coupe mono marque de la voiture engagée).

C2. DOCUMENTS ET EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR GROUPES 1 (LMGT1, LM GT2), 2 ET 3

Tous les concurrents désirant inscrire des voitures dans les Groupes 1 pour les LMGT1, LM GT2, 2 et 3 sont tenus d'envoyer au département technique de la FIA au plus tard 2 semaines avant l'épreuve, (en plus de leur règlement technique spécifique) un dossier technique complet de leurs voitures avec leur demande d'engagement. Ce dossier sera soumis à l'approbation du Bureau GT de la FIA. Tout refus devra être signifié et motivé au plus tard 8 jours avant la date de l'épreuve concernée (étant entendu que l'épreuve commence le jour des vérifications techniques).

Ces voitures doivent obligatoirement faire l'objet d'une homologation routière « complète » ou à défaut justifier le passage d'un crash test selon les normes d'homologation routière en vigueur dans le pays d'origine de la voiture, ou selon les normes de la FIA.

- 100 L
- Restrictor(s): on the air intake in accordance with the FIA GT1 or GT2 table
- Dimension of rims: in accordance with FIA GT1 regulations
- Brakes: discs made from ferrous material
- Safety elements defined by the FIA (see list below)
- The safety and refuelling equipment must be in conformity with the FIA regulations.

GROUP 3

- Cars from one of the single-make Cups allowed by the supplementary regulations of the event; they must be in total conformity with the technical regulations of that Cup for the year in which they took part (last 3 years).
- GT3 cars in conformity with the applicable technical regulations.

With a minimum of transformations, the only modifications or adjustments authorised are:

The addition of a maximum of four additional headlights.

“Recognition” lights and coloured lights authorised.

It is obligatory for the car's refuelling system to be equipped with standardised couplings complying with the FIA standards applicable to the GT cars (without increasing the original maximum capacity of fuel that can be carried on board in the single-make cup of the entered car).

C2. OBLIGATORY DOCUMENTS FOR GROUPS 1 (LMGT1, LM GT2) 2 AND 3

All competitors wishing to enter cars in Groups 1 for the LMGT1, LM GT2, 2 and 3 are obliged to send to the FIA technical department, at the latest 2 weeks before the event, a comprehensive technical dossier of their cars, in addition to their specific technical regulations, with their entry application. This dossier will be submitted for the approval of the FIA GT Bureau. Any rejection of a dossier by the Bureau must be notified, stating the grounds for such rejection, at the latest 8 days before the event (it being understood that the event begins on the day of scrutineering).

These cars must have a “full type” road homologation or, failing that, proof that they have passed a crash test either according to the road homologation standards in force in the car's country of origin or according to the FIA standards.

Liste des éléments de sécurité conformes aux Articles 257 et 258 de l'Annexe J :

List of safety elements complying with Articles 257 and 258 of Appendix J:

Réservoir (sauf pour Groupe 3)	Fuel tank (except Group 3)
Cage de sécurité	Safety cage
Siège et fixations	Seat and mountings
Combinaisons et accessoires	Overalls and accessories
Harnais	Harnesses
Casques	Helmets
Dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA	FIA approved head restraint
Extincteur	Fire extinguisher
Coupe-batterie int. / ext.	Int./ext. battery cut-off
Feu de pluie	Rain light
Pare-brise	Windscreen
Crochets de remorque	Towing hooks
Rétroviseurs	Rear-view mirrors
Cloisons pare-feu de l'habitacle	Cockpit firewalls
Système de ravitaillement complet (chariot recommandé)	Complete refuelling equipment (trolley recommended)

ANNEXE 1**APPENDIX 1****RENSEIGNEMENTS EXIGES PAR L'ARTICLE 23****INFORMATION REQUIRED UNDER ARTICLE 23****PARTIE A****PART A**

- | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Nom et adresse de l'Autorité Sportive Nationale (ASN).</p> <p>2. Nom et adresse de l'organisateur.</p> <p>3. Date et lieu de l'Epreuve.</p> <p>4. Début des vérifications administratives et techniques le (date) à (heure).</p> <p>5. Heure de départ de la course.</p> <p>6. Adresse, numéro de téléphone, fax et télex auxquels la correspondance peut être adressée.</p> <p>7. Détails sur le circuit, comprenant obligatoirement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - localisation et moyens d'accès, - longueur d'un tour, - nombre de tours de la course, - direction (dans le sens des aiguilles d'une montre ou dans le sens opposé), - localisation de la sortie des stands par rapport à la Ligne. <p>8. Localisation précise sur le circuit du :</p> <ul style="list-style-type: none"> - bureau des Commissaires Sportifs, - bureau du Directeur d'Epreuve - bureau de la FIA, - local des vérifications administratives, - local des vérifications techniques, aire plane et pesées, - Parc Fermé, - briefing des pilotes et concurrents, - panneau d'affichage officiel, - conférence de presse du vainqueur. <p>9. Liste des Trophées et récompenses spéciales.</p> <p>10. Nom des officiels de l'Epreuve suivants, désignés par l'ASN :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commissaire Sportif, - Directeur de Course, - Secrétaire du meeting, - Commissaire Technique National en chef, - Responsable Médical National. <p>11. Montant du droit de réclamation fixé par l'ASN.</p> <p>12. Limitations Nationales du niveau de bruit.</p> | <p>1. Name and address of the National Sporting Authority (ASN).</p> <p>2. Name and address of the organiser.</p> <p>3. Date and place of the Event.</p> <p>4. Start of the administrative checks and scrutineering on..... (date) at..... (time).</p> <p>5. Start time of the race.</p> <p>6. Address and telephone, fax and telex numbers to which enquiries can be addressed.</p> <p>7. Details of the circuit, which must include:</p> <ul style="list-style-type: none"> - location and how to gain access, - length of one lap, - number of laps in the race, - direction (clockwise or anti-clockwise), - location of pit exit in relation to Line. <p>8. Precise location at the circuit of:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stewards' office, - Race director's office - FIA office, - administrative checks, - scrutineering, flat area and weighing, - Parc Fermé, - drivers' and competitors' briefing, - official notice board, - winner's press conference. <p>9. List of any trophies and special awards.</p> <p>10. The names of the following officials of the Event appointed by the ASN:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steward of the meeting, - Clerk of the Course, - Secretary of the meeting, - Chief National Scrutineer, - Chief National Medical Officer. <p>11. Amount of the protest fee, set by the ASN</p> <p>12. National noise limitations.</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

PARTIE B

1. Commissaires Sportifs FIA,
2. Directeur de l'Epreuve,
3. Délégué Technique,
4. Délégué presse,
et, le cas échéant
Délégué médical,
Observateur.

PART B

1. FIA Stewards of the meeting,
2. Race Director,
3. Technical Delegate,
4. Press delegate.
and if appropriate,
Medical delegate,
Observer.

ANNEXE 2

**FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE
BULLETIN D'ENGAGEMENT AU CHAMPIONNAT GT DE LA FIA 2006**

Disponible sur demande auprès du Secrétariat de la FIA

APPENDIX 2

FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

ENTRY FORM FOR THE 2006 FIA GT CHAMPIONSHIP

Available from the FIA Secretariat on request

ANNEXE 3 - CEREMONIE DE PODIUM

Une cérémonie doit être prévue pour le classement du Championnat GT de la FIA à l'issue de chaque épreuve pour chacune des catégories GT1 et GT2 aux conditions exposées ci-dessous.

1. MAITRE DE CEREMONIE

Un maître de cérémonie sera désigné par la FIA pour diriger toute la cérémonie de podium.

2. PODIUM**a) ESTRADE ET DAIS**

Les dimensions du dais doivent correspondre aux dimensions indiquées dans le manuel de conception graphique de la FIA.

L'espace compris entre le bord du dais du vainqueur et la barrière d'appui du podium devrait être de 120 cm minimum, pour fournir un passage.

L'endroit où devrait se tenir chaque personne remettant un trophée doit être marqué sur le plancher du podium.

Les trophées doivent être posés sur une seule table, d'un côté du podium. Le champagne doit se trouver sur le dais.

b) DRAPEAUX

Les "bannières plates" de type olympique devraient être utilisées. Il doit y avoir un espace minimal de 50 cm derrière la structure du podium, pour les responsables des drapeaux.

c) PLANCHER

Le podium et les marches seront recouverts d'un tapis vert ou bleu sombre.

3. HYMNES

a) Un système sonore approprié devrait être installé, pour garantir que les hymnes nationaux (lancés par le maître de cérémonie) seront clairement entendus avec un lien sonore à l'image télévisée.

b) Lorsque la douche de champagne commence, de la musique devrait être diffusée. Cela ne devrait pas commencer avant que les présentateurs aient quitté le podium.

c) Un commentaire de la cérémonie de podium devrait être diffusé au public à partir de la plateforme érigée pour les caméras de télévision.

4. TROPHEES

4 trophées seulement seront présentés lors de la cérémonie de podium :

a) équipage gagnant

b) un représentant du constructeur gagnant

c) second équipage

d) troisième équipage.

Les trophées, qui doivent être en forme de coupes traditionnelles, seront fournis par les ASN et devront porter :

a) le logo officiel du Championnat GT de la FIA

b) le nom officiel de l'Epreuve

c) la position de l'équipage

APPENDIX 3 - PODIUM CEREMONY

A ceremony must be provided for the FIA GT Championship classification at the end of each event, for each of the categories GT1 and GT2, in accordance with the conditions set out below.

1. MASTER OF CEREMONIES

A master of ceremonies will be appointed by the FIA to conduct the entire podium ceremony.

2. PODIUM**a) ROSTRUM AND DAIS**

The dimensions of the dais must follow those found in the FIA graphic design manual.

The distance between the edge of the winners' dais and the retaining barrier of the podium should be a minimum of 120cm to provide a walkway.

The place where each person presenting a trophy should stand must be marked on the floor of the podium.

Trophies must be laid out on a single table on one side of the podium. The champagne must be on the dais.

b) FLAGS

Olympic Games style "flat flags" should be used. There must be a minimum space of 50cm behind the podium structure for the flag men.

c) FLOOR

The podium and steps should be covered in green or dark blue carpet.

3. ANTHEMS

a) A suitable sound system should be installed to ensure that national anthems, (initiated by the master of ceremonies) are clearly heard with an audio link to the TV broadcast.

b) When the champagne shower begins, music should be played. This should not start until the presenters have left the podium.

c) A commentary of the podium ceremony should be broadcast to the general public from the platform erected for the TV cameras.

4. TROPHIES

Only 4 trophies will be presented during the podium ceremony:

a) winning crew

b) a representative of the winning manufacturer

c) second crew

d) third crew.

The trophies, which must be in the form of traditional cups, will be provided by the ASN and must show:

a) the FIA GT Championship official logo

b) the official name of the Event

c) the crew's position.

La hauteur des trophées sera :

a) trophées des vainqueurs et du constructeur vainqueur - non inférieure à 50 cm et non supérieure à 65 cm ;

b) trophées des deuxième et troisième équipages - non inférieure à 35 cm et non supérieure à 45 cm.

Le poids maximal d'un trophée ne doit pas dépasser 5 kilos. Les trophées doivent être d'une conception telle qu'ils puissent être manipulés et transportés sans dommage.

5. SCENARIO

a) 3 personnes seulement devraient être présentes sur le podium pour remettre les trophées. Dans des circonstances exceptionnelles, le maître de cérémonie pourra porter ce chiffre à 4.

b) La présence de policiers, de gardes du corps ou de personnes non autorisées par le maître de cérémonie est interdite sur le podium.

c) Le maître de cérémonie informera le commentateur de la télévision et du système sonore des noms des personnalités remettant les trophées.

d) Le maître de cérémonie devra se tenir du côté du podium où sont placés les trophées. Les personnalités remettant les trophées se tiendront de l'autre côté. Le maître de cérémonie tendra les trophées aux personnes chargées de les remettre.

6. TELEVISION

L'emplacement idéal de la caméra de télévision est juste en face du podium, à la même hauteur. Il ne doit en aucune circonstance y avoir sur le podium de cameraman de la télévision.

7. PARC FERME

Le Parc Fermé doit se trouver le plus près possible du podium, de préférence juste en dessous, avec un accès direct.

Dès que toutes les voitures ont franchi la Ligne, une voiture de direction de course doit faire le tour de la piste pour rechercher tout pilote ayant fini parmi les trois premiers mais s'étant égaré sur le circuit.

Les pilotes ne doivent pas être retardés dans le Parc Fermé. Une personne désignée par le maître de cérémonie et en contact radio avec lui sera responsable de l'accompagnement des pilotes du Parc Fermé au podium sans retard. Seules les personnes autorisées par le maître de cérémonie pourront contacter les pilotes avant la fin des interviews télévisées unilatérales.

8. SALLE D'INTERVIEWS TELEVISEES ("UNILATERALES")

La salle unilatérale doit être adjacente au podium. Le maître de cérémonie s'assurera que les pilotes s'y rendent aussitôt après la cérémonie de podium. Cette salle devrait être équipée d'un système de ventilation adéquat (ou de l'air conditionné si la température dépasse 25°C).

The height of the trophies shall be:

a) winners' and winning manufacturer's trophies - no less than 50cm and no more than 65cm high;

b) second and third crews' trophies - no less than 35cm and no more than 45cm high.

The maximum weight per trophy must not exceed 5 kilos. Trophies must be of a design that is capable of being handled and transported without damage.

5. SCENARIO

a) Only 3 persons should be on the podium to present the trophies. In exceptional circumstances, the master of ceremonies may increase this to four.

b) No police, bodyguards or persons not authorised by the master of ceremonies are allowed on the podium.

c) The master of ceremonies will inform the TV and public address commentator of the names of the persons presenting the trophies.

d) The master of ceremonies must be on the side of the podium where the trophies are located. The persons presenting the trophies will be on the other side. The master of ceremonies will hand the trophies to those presenting them.

6. TELEVISION

The ideal position for the TV camera is immediately opposite the podium and at the same height. Under no circumstances must there be a TV camera man on the podium.

7. PARC FERME

The Parc Fermé must be positioned as close as possible to the podium, preferably immediately below, with direct access.

As soon as all the cars have crossed the Line, a course car must go round the track to collect any driver who has finished in the first three but is stranded on the circuit.

The drivers must not be delayed in the Parc Fermé. One person, nominated by the master of ceremonies and in radio contact with him, will be responsible for moving the drivers from the Parc Fermé to the podium without delay. Only persons authorised by the master of ceremonies may make contact with the drivers before the end of the TV unilateral interviews.

8. UNILATERAL ROOM

The unilateral room must be adjacent to the podium. The master of ceremonies will see that the drivers proceed there immediately after the podium ceremony. The room should be suitably ventilated (or air conditioned if the temperature is above 25°C).

9. SALLE DE PRESSE

Aussitôt après les interviews télévisées, les pilotes doivent se rendre à la salle de presse pour les interviews.

10. EAU + SERVIETTES

3 bouteilles d'eau doivent être placées dans le Parc Fermé (pas d'identification).

3 bouteilles dans la salle unilatérale (pas d'identification).

3 serviettes doivent être disponibles dans la salle unilatérale.

Aucune autre boisson n'est autorisée dans le Parc Fermé ou la salle unilatérale.

11. PROTOCOLE DE PODIUM

La récompense de l'équipage gagnant ne peut être présentée que par une personnalité éminente du pays d'accueil ; à défaut, une célébrité de statut international devrait être invitée. Si aucune de ces dernières n'est disponible, le Président de l'ASN pourra être invité à remettre le trophée au gagnant.

La récompense du constructeur doit être remise par le représentant officiel du commanditaire parrainant l'Epreuve. En l'absence d'un commanditaire parrainant l'Epreuve, le Maître de Cérémonie choisira une personne appropriée.

Les récompenses des second et troisième équipages doivent être présentées par le Président de l'ASN. S'il, ou elle, n'est pas disponible, ou remet déjà le trophée au pilote gagnant, le Maître de Cérémonie choisira à la place une personne appropriée.

Une invitation sera envoyée à toutes les personnalités assistant à la cérémonie de podium, accompagnée d'instructions claires sur la procédure à suivre.

9. PRESS ROOM

Immediately after the TV interviews, drivers must go to the press room for interviews.

10. WATER + TOWELS

3 bottles of water must be put in the Parc Fermé (no identification).

3 bottles in the unilateral room (no identification).

3 towels must be available in the unilateral room.

No other drinks are permitted in the Parc Fermé or unilateral room.

11. PODIUM PROTOCOL

The winning crew's award may only be presented by a prominent person within the host country, or a celebrity of international status should be invited. Should neither of the former be available, the President of the ASN may be invited to present the winners' trophy.

The manufacturer's award must be presented by the official representative of the naming rights sponsor of the Event. In the absence of a naming rights sponsor, the master of ceremonies will select a suitable person.

The second and third crews' awards must be presented by the President of the ASN. Should he or she be unavailable or presenting the winning crew's trophy, the master of ceremonies will select a suitable replacement.

An invitation will be issued to each person attending the podium ceremony, with clear instructions as to the procedure to follow.

APPENDIX II

Technical Regulations
(for example 2006 Regulations)

Article 257

Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme de Série

Technical Regulations for Series Grand Touring Cars

(Groupe GT2 / Group GT2)

ARTICLE 1 : DEFINITION

C'est une voiture à vocation sportive 2 portes, 2 ou 2+2 places, ouverte ou fermée, utilisable sur la route en toute légalité et disponible à la vente grâce à l'organisation commerciale d'un constructeur reconnu par la FIA.

ARTICLE 2 : VOITURE GRAND TOURISME DE SERIE GT2

2.1 D'origine

2.1.1) Tout ce qui est décrit dans la Fiche d'homologation de la voiture.

2.1.2) La comparaison avec une voiture de série de référence doit être possible en toutes circonstances.

2.1.3) Les équipements en "option" ou les "kits de performance" permettant des améliorations aérodynamiques ou des performances ne sont pas autorisés.

2.2 Carrosserie

2.2.1) La carrosserie concerne les parties suspendues de la voiture léchées par l'air extérieur à l'exception des parties liées au fonctionnement mécanique du moteur, de la transmission et des trains roulants.

2.2.2) Vue de dessus (vue en plan), de côté (élévation), de l'avant (face) et de l'arrière, la carrosserie ne doit pas permettre de voir les parties mécaniques.

2.2.3) Les éléments mobiles lorsque la voiture est en mouvement sont interdits.

2.3 Structure principale / Châssis

Partie entièrement suspendue de la structure du véhicule, à laquelle les charges de suspension et / ou des ressorts sont transmises, s'étendant longitudinalement des fixations du pare-choc avant jusqu'aux fixations du pare-choc arrière.

2.4 Prises d'air / Sorties d'air

2.4.1) Les prises d'air / sorties d'air font partie de la carrosserie.

2.4.2) Si les prises d'air ou les sorties d'air permettent de voir les parties mécaniques, elles doivent être munies d'un grillage avec mailles de 10 mm environ (à l'appréciation des Commissaires Techniques).

2.5 Habitacle

2.5.1) Voiture fermée : volume à l'intérieur de la structure principale réservé aux occupants et délimité par le pavillon, le plancher, les portes, les parois latérales, les parties vitrées et les cloisons avant et arrière.

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

2.6 Systèmes électroniques

2.6.1) Toute fonction ou tout système de contrôle automatique ou électronique est interdit : contrôle du châssis, différentiels de couple final, réglage d'amortisseurs, de suspension ou de niveau du véhicule, direction sur les 4 roues, anti-blocage de freins, etc.

Les boîtes de vitesses semi-automatiques et automatiques, les embrayages sous contrôle électronique ou pneumatique, sont interdits sauf s'ils équipent d'origine la voiture de route homologuée.

Dans ce cas, le constructeur doit fournir à la FIA le système de contrôle du système de pilotage de la boîte de vitesses et / ou de l'embrayage de série.

ARTICLE 1: DEFINITION

A GT2 car is a car designed for sport with 2 doors, 2 or 2+2 seats, open or closed, which can be used perfectly legally on the open road and is available for sale through the dealer network of a manufacturer recognised by the FIA.

ARTICLE 2: SERIES GRAND TOURING CAR GT2

2.1 Original

2.1.1) Everything that is described on the Homologation form of the car.

2.1.2) Comparison with a reference production car must be possible in all circumstances.

2.1.3) "Optional" equipment or "performance kits", the purpose of which is to obtain aerodynamic or performance improvements, are prohibited.

2.2 Bodywork

2.2.1) The bodywork concerns all sprung parts of the car in contact with the external air stream, except for parts connected with the mechanical functioning of the engine, of the drive train and of the running gear.

2.2.2) As viewed from above (plan view), from the side (elevation), from the front and from the rear, the bodywork must not allow the mechanical parts to be seen.

2.2.3) Bodywork parts that are movable when the car is in motion are prohibited.

2.3 Main structure / Chassis

Entirely sprung part of the vehicle's structure, to which all the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the fixing of the front bumper to the fixing of the rear bumper.

2.4 Air intakes / air extractors

2.4.1) Air intakes / air extractors are part of the bodywork.

2.4.2) If air intakes or air extractors allow mechanical parts to be seen, they must be fitted with wire netting with a mesh of approximately 10 mm (Scrutineers' assessment).

2.5 Cockpit

2.5.1) Closed car: volume inside the main structure, to accommodate the occupants and which is defined by the roof, floor, doors, side panels, glazed areas and front and rear bulkheads.

2.5.2) Open car: the cockpit opening must be symmetrical as viewed from above, and nothing is permitted to cover it except for a hood or a removable hard-top.

2.6 Electronic Systems

2.6.1) Any automatic or electronic control system or function is prohibited: chassis control, final drive differentials, adjustment of the shock absorbers, suspension or ride height, four-wheel steering, anti-lock braking, etc.

Semi-automatic or automatic gearboxes and power-driven clutches with electronic or pneumatic control are prohibited unless fitted on the homologated road car.

In that case, the manufacturer must provide the FIA with the system for checking the control system of the series gearbox and/or series clutch.

2.6.2) Système de contrôle électronique à boucle fermée

Il s'agit d'un système électronique dans lequel :

- a/ Une valeur réelle (variable contrôlée) est surveillée de façon continue ;
- b/ Le signal retourné ("feed back") est alors comparé à une valeur attendue (variable de référence) ;
- c/ Le système est ensuite ajusté automatiquement en fonction du résultat de cette comparaison ;

2.6.3) Sauf si spécifié dans le présent règlement et à l'exception des systèmes assurant la gestion du moteur, aucun système de ce type est autorisé.

2.6.4) Enregistreur de données

- a/ Le déchargement de l'enregistreur de données n'est autorisé qu'au moyen d'un câble ou d'une carte mémoire ;
- b/ Le branchement du câble ou le remplacement de la carte n'est permis que :
 - b.1 A l'intérieur de l'habitacle ;
 - b.2 Par l'un des mécaniciens et non par le pilote ou la personne habilitée à l'assister ;
 - b.3 Lorsque les 4 mécaniciens sont autorisés à travailler sur la voiture.

2.7 Télémétrie

Sont autorisés, à l'exception de tout autre procédé :

- 1) Les messages lisibles sur le panneau de signalisation du stand
- 2) Les signaux gestuels faits par le conducteur
- 3) Les transmetteurs de signaux de déclenchement de début ou de fin de tour ("lap trigger") qui :
 - a/ Doivent être autonomes et non reliés au stand par fil, câble, fibre optique, etc
 - b/ Ne doivent servir qu'à compter les tours
- 4) Les communications verbales bidirectionnelles (radio) entre le stand et le conducteur

Note : L'utilisation de tout autre système de communication n'est possible qu'avec l'autorisation et sous le contrôle de l'organisateur.

2.8 Emplacement

Définition relative de l'endroit où se trouve un élément par rapport aux autres éléments d'origine de la voiture qui l'entourent.

2.9 Position

Définition dimensionnelle suivant les 3 axes de l'endroit où se trouve un élément d'origine de la voiture.

2.10 Orientation

Définition de la position angulaire d'un élément d'origine de la voiture. Une rotation de 180° est considérée comme un changement d'orientation.

2.11 Règlement

2.11.1) Ce qui n'est pas autorisé par le règlement est interdit.

2.11.2) Les modifications dictées par la sécurité sont applicables immédiatement et sans préavis.

2.12 Carters principaux de boîte de vitesses et de différentiel

Carters qui reçoivent ou transmettent des efforts du/au châssis ou de/à tout élément mécanique autre que ceux appartenant à la boîte de vitesses ou au différentiel.

ARTICLE 3 : CARROSSERIE**3.1 Conformité**

Les dimensions (longueur, largeur, porte-à-faux, empattement, habitacle, vitres, etc.) et l'aspect général de la carrosserie doivent rester identiques à ceux de la voiture commercialisée telle que décrite dans la Fiche d'homologation, sauf modifications autorisées par le règlement.

3.2 Fond plat

- a/ Entre les axes des roues avant et arrière au minimum et sur toute la largeur de la voiture, le dessous /soubassement de la voiture doit être équipé d'un fond plat d'une épaisseur maximum de 10 mm, rigide, continu, faisant partie intégrante

2.6.2) Closed-loop electronic control system

This is an electronically controlled system in which:

- a/ an actual value (controlled variable) is continuously monitored;
- b/ the feedback signal is compared with a desired value (reference variable) ;
- c/ the system is then automatically adjusted according to the result of this comparison.

2.6.3) Unless specified in these regulations and except for engine management systems, no such system is permitted.

2.6.4) Data recorder

- a/ The data recorder may be downloaded only by means of a cable or a memory card;
- b/ Plugging in the cable or replacing the card is permitted only:
 - b.1 inside the cockpit;
 - b.2 by one of the mechanics and not by the driver or the person authorised to assist him;
 - b.3 when the 4 mechanics are allowed to perform work on the car.

2.7 Telemetry

To the exclusion of any other process, the following are permitted:

- 1) Legible messages on a pit signalling board
- 2) The driver's body movements
- 3) "Lap trigger" signal transmitters, for signalling the start or end of a lap:
 - a/ These transmitters must be autonomous and not connected to any pit equipment by means of wires, cables, optical fibres, etc.
 - b/ The only function of these transmitters is to mark the laps.
- 4) Two-way verbal radio communications between the driver and his pit.

Note: The use of any other communication system is possible only after permission has been granted and under the control of the organiser.

2.8 Location

Relative definition of the place where an element is situated in relation to the other original elements of the car that surround it.

2.9 Position

Dimensional definition of the place along the 3 axes where an original element of the car is situated.

2.10 Orientation

Definition of the angular position of an original element of the car. If the element is turned 180°, this will be regarded as a change in orientation.

2.11 Regulations

2.11.1) Anything that is not authorised by the regulations is prohibited.

2.11.2) Modifications made on grounds of safety will be enforceable immediately and without notice.

2.12 Main casings of gearbox and differential

Casings that receive or transmit loads from/to the chassis or from/to any mechanical element other than those forming part of the gearbox or differential.

ARTICLE 3: BODYWORK**3.1 Conformity**

Dimensions (length, width, overhangs, wheelbase, cockpit, glazed areas, etc.) and the general look of the bodywork must remain identical to those of the car available on the market as described on the Homologation form, except for modifications permitted by the regulations.

3.2 Flat bottom

- a/ Between at least the front and rear wheel centre lines and across the entire width of the car, the bottom/underbody of the car shall be fitted with a flat bottom of a maximum thickness of 10 mm, which is rigid, continuous, and an integral part of the

- de l'ensemble châssis/carrosserie ;
- b/ Le bord arrière excepté, le fond plat peut se raccorder à la carrosserie par des arrondis de 25 mm de rayon maximum ;
- c/ Le fond plat ne doit pas dépasser :
- c.1 Sur les cotés : il doit être en retrait de 25 mm au maximum du contour des bas de caisse / seuils de portes vue de dessus et se raccorder le mieux possible à ceux-ci ;
- c.2 A l'intérieur du passage des roues.
- d/ Le fond plat ne doit pas avoir d'effet aérodynamique :
- d.1 Aucun flux d'air ayant un effet aérodynamique n'est autorisé entre la carrosserie et le fond plat.
- d.2 Les flux d'air canalisés vers les entrées d'air ou évacués par les sorties d'air et circulant au-dessus d'une partie quelconque du fond plat ne doivent pas permettre d'obtenir une portance positive ou négative ;
- e/ Ouvertures
Les seules ouvertures autorisées dans le fond plat sont :
- e.1 Les découpes correspondant aux mouvements des roues ;
- e.2 Les trappes de visite pour les opérations d'entretien ;
- e.3 Le passage des crics pneumatiques ;
- e.4 L'évacuation de la chaleur des tubulures d'échappement (si moteur avant) ;
- Ces ouvertures ou perforations :
1. Ne sont autorisées que pour le refroidissement de l'échappement et sur une largeur maximum n'excédant pas le diamètre des tubes d'échappement ;
2. Doivent suivre la forme du (des) tube(s) d'échappement sur leur longueur
- e.5 La sortie du trop-plein de remplissage du réservoir de carburant.
- e.6 4 prises "naca" maximum pour le refroidissement dont la surface totale sur le plan horizontal ne doit pas être supérieur à 360 cm²
- f/ Le fond plat et les bas de caisse peuvent être réunis pour former une seule pièce.
- g/ Aucune partie suspendue de la voiture ne peut se trouver en dessous du plan engendré par le fond plat ;
- h/ Patins de frottement : interdits.
- chassis/body unit;
- b/ Except for the rear edge, the edges of the flat bottom may be curved upwards with radii of a maximum of 25 mm in order to join up to the bodywork;
- c/ The flat bottom must not protrude:
- c.1 on the sides: seen from above, it must be set back from the rocker panels / door sills by a maximum of 25 mm and join up to them as far as possible;
- c.2 inside the wheel arches.
- d/ The flat bottom must not have any aerodynamic effect:
- d.1 No air flow with an aerodynamic effect is permitted between the bodywork and the flat bottom.
- d.2 Air streams channelled into the air intakes or out through the air extractors and moving above any part whatsoever of the flat bottom must not provide any lift or downforce;
- e/ Openings
The only openings permitted in the flat bottom are:
- e.1 Cut-outs relating to wheel travel;
- e.2 Hatches for maintenance operations;
- e.3 For the passage of air jacks;
- e.4 For extracting heat from the exhaust pipes (if front engine);
- These openings or holes:
1. are permitted only for cooling the exhaust system and are limited to a maximum width not exceeding the diameter of the exhaust pipes;
2. must follow the shape of the exhaust pipe(s) over their entire length;
- e.5 For the exit of the overflow pipe from the fuel tank filler.
- e.6 A maximum of 4 "naca" air ducts for cooling, the total area of which must not exceed 360 cm² measured horizontally.
- f/ The flat bottom and the rocker panels may be joined together to form a single piece;
- g/ No sprung part of the car is permitted below the plane generated by the flat bottom ;
- h/ Friction blocks: prohibited.

3.3 Modifications autorisées

La carrosserie peut être modifiée dans les limites suivantes :

3.3.1) Allègement

Seuls les éléments de carrosserie démontables (capots avant et arrière, ailes, portes, pare-chocs et leurs supports, etc.) décrits dans la Fiche d'homologation et fixés au moyen de vis ou boulons (*) sur la structure principale (**) peuvent être remplacés par des éléments en matériau plus léger (titane et magnésium exceptés) à condition de conserver intégralement la forme d'origine sauf cas prévu à l'Art. 257-3.3.7 (largeur hors tout).

Les éléments de carrosserie réunis pour former une seule pièce (exemple : aile et pare-chocs) ne sont pas considérés comme démontables.

(*) Le système de fixation doit être au moins aussi solide et efficace que le système d'origine.;

(**) "Caisse en blanc" ("Body in white").

3.3.2) Vitrages

- a/ A l'exception du pare-brise, réalisé d'une pièce, exclusivement en verre feuilleté, les vitrages peuvent être remplacés par un matériau assurant la même transparence ;
- b/ Il est permis d'ajouter un maximum de 4 films translucides sur la face extérieure du pare-brise afin de le protéger.
- c/ La vitre latérale côté pilote peut être remplacée par un filet.
- d/ Des fixations de sécurité ou un entourage de fenêtre supplémentaires peuvent être ajoutés s'ils n'ont pas d'effet aérodynamique.
- e/ Lunette arrière : obligatoire, en matériau transparent.

3.3.3) Ouvertures

- a/ Des ouvertures peuvent être ménagées uniquement pour la ventilation de l'habitacle et le fonctionnement du compteur de tours :
- dans les vitres latérales ;
 - dans la partie inférieure de la lunette arrière (5 trous maximum de 50 mm de diamètre maximum);
- b/ Les prises d'air sont autorisées sur les vitres latérales à condition :

3.3 Modifications permitted

The bodywork may be modified within the following limitations:

3.3.1) Lightening

Only the removable bodywork parts (bonnet, boot lid, fenders, doors, bumpers and their supports, etc.) described on the Homologation form and which are screwed or bolted (*) on the main structure (**) may be replaced by elements made from lighter material (except for titanium or magnesium) provided that the original shape is entirely preserved, except in the case set out in Art. 257-3.3.7 below (overall width).

Bodywork elements joined together in order to form a single piece (e.g. bumper and fender) are not considered as removable parts.

(*) The mounting system must be at least as strong and efficient as the original one;

(**) "Body in white" ("Caisse en blanc").

3.3.2) Glazing

- a/ Except for the one-piece windscreen, which is made from laminated glass exclusively, glazed areas may be replaced with any other material ensuring the same transparency.
- b/ In order to protect the windscreen, the addition of a maximum of 4 translucent films on its external face is permitted.
- c/ The window on driver's side may be replaced with a net.
- d/ Safety fasteners or additional window frames may be added, provided that they have no aerodynamic effect.

e/ Rear window: mandatory, made from transparent material.

3.3.3) Openings

- a/ Openings may be made exclusively for cockpit ventilation and the operation of the lap marker:
- through the side windows;
 - through the lower part of the rear window (a maximum of 5 holes with a maximum diameter of 50 mm);
- b/ Air intakes are permitted in the side windows, provided that:

- De ne pas faire saillie de plus de 15 cm ;
 - De ne pas dépasser le contour de la voiture vue de dessus.
 - Ces ouvertures ne doivent pas gêner la visibilité du pilote.
- c/ Une sortie d'air doit être ménagée sur le toit de la voiture afin d'extraire l'air de l'habitacle. Elle doit :
- ne pas dépasser le point le plus élevé du toit ;
 - avoir une section verticale pour le passage de l'air de 100 cm² minimum ;
 - avoir une équerre de 10 mm de hauteur sur sa partie supérieur et sur toute la largeur de l'ouverture.
 - être homologuée.

3.3.4) Capots de coffre et de compartiment moteur

- a/ Leurs charnières sont libres ;
- b/ Il doit être possible de les enlever ou de les ouvrir sans outillage ;
- c/ Ils doivent avoir au minimum 2 fixations de sécurité (identification par flèches rouges ou toute autre couleur contrastée).

3.3.5) Portes

Les charnières de portes peuvent être remplacées afin de permettre une évacuation plus rapide du pilote en cas d'accident.

3.3.6) Renforts

Autorisés à condition qu'ils épousent parfaitement les formes de la pièce d'origine et que le contact soit maintenu sur toute leur surface :

- Des barres de renfort peuvent être ajoutées entre les points d'ancrage des suspensions et la structure au niveau d'un même train roulant et symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

3.3.7) Passages de roues / Arches de roues

- a/ La découpe extérieure et l'intérieur des arches de roues peuvent être modifiées pour permettre le montage de roues plus volumineuses ;
- b/ Par rapport à la voiture homologuée, aucun panneau ou élément d'origine ne peut être enlevé au-dessus du niveau de l'axe des roues ;
- c/ Les coffrages de roues doivent toujours être fermés par des panneaux descendant au moins jusqu'au niveau de l'axe des roues. Conformément à l'Art. 257-3.4.1 ci-dessous, la partie inférieure des pare-chocs avant et arrière peut être modifiée en conséquence (sans diffuseur à l'arrière).

3.3.8) Largeur maximum

Au niveau des arches de roues avant et arrière, la largeur de la carrosserie (cf. Fiche d'homologation) peut être augmentée de 10 cm :

- a/ La modification doit conserver le plus possible l'aspect des ailes d'origine ;
- b/ La largeur hors tout (rétroviseurs exclus) ne peut être supérieure à 200 cm ;
- c/ Les bas de caisse / seuils de portes et les cotés des pare-chocs avant et arrière peuvent être modifiés dans le seul but de les raccorder avec les ailes élargies.
- d/ Les modifications ci-dessus doivent être réalisées une seule fois et doivent être homologuées.

3.3.9) Plaques d'immatriculation

La suppression des supports et des éclairateurs de plaques d'immatriculation est autorisée, mais elle ne doit pas engendrer de modification de la carrosserie excepté celles permises par le règlement. Les supports et les éclairateurs de plaques d'immatriculation même conservés ne peuvent servir à déterminer les porte-à-faux de la voiture.

3.4 Dispositifs aérodynamiques

3.4.1) Avant et arrière

A condition de ne pas avoir de profil d'aile (*), des diffuseurs à l'avant qui canalisent l'air au dessus du fond plat et que la structure principale ne soit pas modifiée, les éléments de carrosserie avant et arrière peuvent être remplacés par des éléments aérodynamiques dans la limite:

- a/ Des porte-à-faux avant et arrière (Fiche d'homologation) ;
- b/ Du contour de la carrosserie d'origine ;
- c/ En avant du plan vertical tangent devant les arches de roues avant et en arrière du plan tangent derrière les arches de roues arrière ;
- d/ Sous le plan horizontal passant par l'axe des roues avant et arrière ;
- e/ Au-dessus du fond plat, toute protubérance étant interdite ;
- Nota : les modifications ci-dessus (aérodynamiques, ouvertures, etc.) doivent être décrites homologuées.

- they do not protrude by more than 15 cm;
- they do not extend beyond the perimeter of the car.
 - These openings must not obstruct the driver's view.

c/ An air exit must be made on the roof of the car in order to extract air from the cockpit. It must:

- not be higher than the highest point of the roof;
- have a vertical section of a minimum of 100 cm² for the air to pass through;
- have an angle bracket, 10 mm high, on the top and along the entire width of the opening;
- be homologated.

3.3.4) Bonnet and boot lids

- a/ Their hinges are free;
- b/ It must be possible to remove or open them without using tools;
- c/ They must be secured by at least two safety fasteners (identified by means of red arrows, or arrows of any other contrasting colour).

3.3.5) Doors

The door hinges may be replaced for the sole purpose of allowing faster evacuation of the driver in the event of an accident.

3.3.6) Reinforcements

Permitted, provided that the material used follows the shape of the original part perfectly and that contact is maintained over their entire surface:

- Reinforcement bars may be added between the suspension mounting points and the main structure at the level of the same axle and symmetrically about the longitudinal centre line of the car.

3.3.7) Wheel housing / Wheel arches

a/ The external cut-out and the inside of the wheel arches may be modified to accommodate larger wheels;

b/ In relation to the homologated car, no panel or element may be removed above the level of the wheel centre line;

c/ The wheel housings must always be closed by means of panels at least down to the level of the wheel centre line. In accordance with Art. 257-3.4.1 below, the lower part of the front and rear bumpers may be modified accordingly (without diffuser at the rear).

3.3.8) Maximum width

Across the front and rear wheel arches, the width of the bodywork (cf. Homologation form) may be increased by 10 cm:

- a/ The modification must retain the original appearance of the fenders as much as possible;
- b/ The overall width (rear view mirrors excluded) must not exceed 200 cm;
- c/ The rocker panels / door sills and the sides of the front and rear bumpers may be modified for the sole purpose of joining them up to the widened fenders;
- d/ The above-mentioned modifications must be made once only and must be homologated.

3.3.9) Registration plates

The mountings and lights of the registration plates may be removed, but this must not lead to any bodywork modifications except for those permitted by the regulations. Even if the mountings and lights of the registration plates are kept, they must not be used to determine the overhangs of the car.

3.4 Aerodynamic devices

3.4.1) Front and rear

Provided that they do not include a wing profile (*), front diffusers which channel the air above the flat bottom, and that the main structure is not modified, front and rear bodywork elements may be replaced with aerodynamic elements within the limit of:

- a/ the front and rear overhangs (Homologation form);
- b/ the perimeter of the original bodywork;
- c/ forward of the tangent vertical plane ahead of the front wheel arches and aft of the tangent vertical plane behind the rear wheel arches;
- d/ below the horizontal plane passing through the front and rear wheel centre line;
- e/ above the flat bottom, any protruding element being prohibited;
- Note: the above-mentioned modifications (aerodynamics, openings, etc.) must be homologated.

(*) Profil d'aile : section engendrée par deux arcs de courbure et/ou de centre différents réunis à l'avant par un bord d'attaque et, à l'arrière, par un bord de fuite, et destinée à obtenir une portance aérodynamique positive ou négative.

Un plan incliné, rigoureusement plat, sans dérives verticales ni équerre sur le dessus et respectant l'Article 3.4.1 ci-dessus est admis.

3.4.2) Sur les côtés

Les bas de caisse/seuils de portes entre la découpe des arches de roues avant et arrière doivent rester d'origine, sauf cas prévu à l'Art. 257-3.3.7.c ci-dessus.

3.4.3) En dessous

Le soubassement de la voiture doit rester d'origine sauf en ce qui concerne l'installation :

- a/ De dispositifs de levage ;
- b/ Des échappements (cf Art. 257-5.6.3) ;
- c/ De la boîte de vitesses (cf Art. 257-9.2.3.c) ;
- d/ L'orifice de sortie du trop plein du système de remplissage de carburant.

3.4.4) Aileron arrière

- a/ Un aileron à profil simple est autorisé au-dessus de la carrosserie à condition que :
 - a.1 Il remplace l'aileron d'origine si la voiture en est équipée ;
 - a.2 Il tient, plaques de garde et équerre comprises, dans un volume de 45 cm (horizontale) x 15 cm (verticale) x 91% de la largeur hors tout de la voiture de route homologuée (Fiche d'homologation) ;
 - a.3 La corde de la section d'aile ne dépasse pas 30 cm ;
 - a.4 Il soit 5 cm en avant du point le plus reculé de la voiture. Toute modification ou extension de carrosserie dont l'objet est de déplacer l'aileron vers l'arrière est interdite ;
 - a.5 Il soit placé 10 cm plus bas que le sommet du toit.
- b/ Supports d'aileron verticaux :
 - b.1 Longueur : 52 cm maximum ;
 - b.2 Les surfaces doivent être planes et parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal de la voiture ;
 - b.3 Les bords d'attaque peuvent être arrondis (rayon constant) et les bords de fuite (partie arrière) peuvent être biseautés sur 20 mm maximum.
 - b.4 Ils doivent être :
 - distants d'au moins 100 mm des plaques de garde ;
 - métalliques ainsi que leurs fixations ;
- c/ Plaques de garde :
 - c.1 Les surfaces doivent être planes et parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal de la voiture ;
 - c.2 Epaisseur : 10 mm minimum ;
 - c.3 Les bords des plaques latérales doivent comporter un arrondi de 5 mm (rayon constant).

Si l'aileron d'origine est monté, il doit respecter les points ci-dessus.

3.5 Prises d'air & sorties d'air

3.5.1) Les prises d'air et les sorties d'air doivent servir uniquement au refroidissement des parties mécaniques (radiateurs freins, etc.), à l'alimentation du moteur et à la ventilation (pilote, compartiment moteur, etc.).

3.5.2) Elles ne doivent pas faire saillie sur la surface de la carrosserie, sauf :

- a/ cas prévu à l'Art. 257-3.3.3.b ci-dessus ;
- b/ si d'origine sur la voiture de route disponible à la vente (fiche d'homologation).
Ces prises d'air :
 - ne peuvent pas être modifiées,
 - ne doivent pas être de "type Snorkel",
 - doivent être homologuées,
 - ne peuvent servir pour contrôler la hauteur maximale de l'aileron arrière (prise d'air sur le toit).

3.5.3) Elles ne doivent pas permettre de voir les parties mécaniques ou autres :

- Un grillage avec mailles de 10 mm environ est recommandé.

3.5.4) Elles ne doivent pas avoir d'effet aérodynamique.

3.6 Pare-brise

3.6.1) A sa base, le pare-brise doit mesurer au moins 70 %

(*) Wing profile: section generated by two arcs with different curves and/or centres joining a leading edge at the front to a trailing edge at the rear, the purpose being to exert an aerodynamic effect, i.e. lift or downforce.

One inclined panel, perfectly flat, without vertical fins or angle bracket on top, and in compliance with the Article 3.4.1 above is allowed.

3.4.2) On the sides

The rocker panels / door sills between the front and rear wheel arch cut-outs must remain original, except in the case provided for in Art. 257-3.3.7.c above.

3.4.3) Underneath

The underbody of the car shall remain original except as regards the fitting of:

- a/ jacking systems;
- b/ exhaust systems (see Art. 257-5.6.3);
- c/ gearbox (see Art. 257-9.2.3.c);
- d/ the exit of the overflow pipe in case of excess fuel from the tank filler.

3.4.4) Rear wing

- a/ A single-profile wing is permitted on top of the bodywork provided that:
 - a.1 it replaces the original rear wing, if the car has one;
 - a.2 it fits, including end plates and angle bracket, into a volume the dimensions of which are 45 cm (horizontal) x 15 cm (vertical) x 91% of the maximum width of the homologated road car (Homologation form);
 - a.3 the chord of the wing section does not exceed 30 cm;
 - a.4 it is situated 5 cm further forward than the rearmost point of the bodywork. Any bodywork modification or extension the purpose of which is to move the wing backward is prohibited;
 - a.5 it is situated 10 cm lower than the highest point of the roof.
- b/ Vertical wing supports:
 - b.1 Length: 52 cm maximum;
 - b.2 Their surfaces must be flat and parallel to the vertical plane passing through the longitudinal centre line of the car;
 - b.3 The leading edges may be rounded (constant radius) and the trailing edges may be bevelled over a maximum of 20 mm;
 - b.4 They must be:
 - separated from the end plates by at least 100 mm;
 - made from metallic material, as must their fixings;
- c/ End plates:
 - c.1 The surfaces must be flat and parallel to the vertical plane passing through the longitudinal centre line of the car;
 - c.2 Thickness: 10 mm minimum;
 - c.3 The edges of the end plates must be rounded with a constant radius of 5 mm minimum;

If the original rear wing is fitted, it must comply with the above points.

3.5 Air Intakes & air extractors

3.5.1) Air intakes and air extractors must serve exclusively for channelling cooling air to mechanical parts (brakes, radiators, etc.), for feeding the engine with air and for ventilation (driver, engine compartment, etc.).

3.5.2) They must not protrude over the surface of the bodywork, unless:

- a/ in the case set out in Art. 257-3.3.3.b above;
- b/ original on the road car available for sale (homologation form).

These air intakes:

- cannot be modified,
- must not be a "Snorkel type",
- must be homologated,
- cannot be used to check the maximum height of the rear wing (air intake on the roof).

3.5.3) They must not allow mechanical parts or others to be seen:

- Wire netting with a mesh of approximately 10 mm is recommended.

3.5.4) They must not induce any aerodynamic effect.

3.6 Windscreen

3.6.1) The width of the windscreen, measured at its bottom,

de la largeur hors tout de la voiture. Cette règle ne s'applique pas pour les voitures ayant obtenues l'approbation complète de la CEE ou équivalent au Japon ou aux Etats-Unis et fabriquées au minimum à 200 exemplaires par an.

3.6.2) Vu de face, le pare-brise doit être délimité par quatre angles arrondis, la ligne supérieure devant être presque horizontale (forme en trapèze).

3.6.3) L'arc au sommet du pare-brise ne doit pas dépasser quelques centimètres au-dessus d'une corde horizontale.

3.7 Coffre(s) à bagages

3.7.1) Volume

Minimum 150 dm³

a/ Deux emplacements seulement ;

3.7.2) Emplacement

a/ L'espace derrière les sièges avant en position la plus reculée et sous la base de la lunette arrière est admis comme coffre à bagages :

Dans ce cas, les cotes d'habitabilité aux places avant et de visibilité de la voiture homologuée ne doivent pas être modifiées ;

b/ L'emplacement pour les bagages doit rester celui de la voiture homologuée.

3.7.3) Forme

Le coffre, étanche, délimité par des parois rigides, doit permettre d'y placer de l'extérieur un volume (*) mesurant au moins 45 cm x 35 cm x 20 cm correspondant à une "valise pilote" ;

(*) Volume formé par des surfaces planes et des angles droits.

3.7.4) A condition d'être efficacement protégés (chocs, fuites), sont autorisés dans le(s) coffre(s) :

- a/ Réservoir d'essence, capacités et canalisations en respectant l'Art. 257-6 ci-après ;
- b/ Réservoir et récupérateur d'huile et canalisations ;
- c/ Cric(s) pneumatique(s) et canalisation(s) d'air ;
- d/ Batterie.

ARTICLE 4 : POIDS

4.1 Lest

Le poids du lest et de ses fixations ne doit pas être supérieur à 10 kg. Il doit être fixé dans l'habitacle à l'emplacement du passager avant et conformément aux prescriptions de l'article 253.16 (Annexe J) 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 la voiture se déplace est interdit.

4.2 Poids

4.2.1) Poids minimum : suivant la cylindrée du moteur : cf. Annexe 1.

A l'exception de la pesée effectuée pendant les séances d'essais, c'est le poids de la voiture sans conducteur et sans carburant à bord.

La voiture doit respecter le poids minimum à tout moment de l'épreuve. La vérification du poids des pièces qui auraient pu être remplacés durant l'épreuve est à la discrétion des commissaires techniques.

4.2.2) Le poids peut être abaissé :

- a/ Conformément à l'Art. 257-3.3.1 ci-dessus (allègement) ;
- b/ En enlevant tous les équipements et accessoires ;
- c/ En maintenant l'intégrité absolue de la structure principale.

4.2.3) Rien ne peut être ajouté à une voiture pendant la pesée.

ARTICLE 5 : MOTEUR

5.1 Type et position

5.1.1) Le moteur d'origine doit conserver son emplacement, son orientation et sa position d'origine. Il peut toutefois :

- être abaissé à condition de respecter l'Article 257-5.1.2 ci-dessous.
- être reculé (*) à condition de ne pas modifier le châssis et les dimensions de l'habitacle.

(*) Cette modification est permise seulement pour les voitures fabriquées au minimum à 2500 exemplaires (avec des lignes générales externes de carrosserie identiques) pendant 12 mois

must be at least 70% of the overall width of the car. This rule does not apply to cars with EEC "Full type" homologation or the equivalent for the United States or Japan and produced in a quantity of at least 200 units per year.

3.6.2) As viewed from the front, the windscreen must be framed with four rounded corners, the upper line being almost horizontal (trapezoid shape).

3.6.3) The curvature at the top of the windscreen must not exceed a few centimetres above a horizontal line.

3.7 Luggage compartment(s)

3.7.1) Volume

150 dm³ minimum:

a/ Two spaces only.

3.7.2) Location

a/ The space behind the front seats in their rearmost position and lower than the bottom of the rear window is accepted as a luggage compartment:

In that case, the dimensions determining the capacity at front seat level and the field of vision of the homologated car must remain unchanged;

b/ The location for the luggage must remain as on the homologated car.

3.7.3) Shape

The luggage compartment, airtight, delimited by rigid surfaces, must be able to accommodate, from outside, a volume (*) measuring at least 45 cm x 35 cm x 20 cm corresponding to a "pilot's case";

(*) Volume formed by flat surfaces and right angles.

3.7.4) Provided that they are efficiently protected (from shocks, leaks), the following are permitted in the luggage compartment(s):

- a/ Fuel tank, capacities and pipes if they comply with Art. 257-6 below;
- b/ Oil tank, oil catch tank and pipes;
- c/ Pneumatic jack(s) and air pipe(s);
- d/ Battery.

ARTICLE 4: WEIGHT

4.1 Ballast

The weight of the ballast and its fixings must not be greater than 10 kg. It must be secured in the cockpit in the front passenger's location and according to the specifications of Article 253.16 (Appendix J) concerning the dimensions and characteristics of the fixings.

The securing system must allow seals to be affixed 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.

4.2 Weight

4.2.1) Minimum weight: according to the engine capacity: see Appendix 1.

Except for the weighing procedure carried out during the practice sessions, it is the weight of the car without the driver and with no fuel on board.

The car must comply with the minimum weight at all times throughout the event. The checking of the weight of any part that may have been replaced during the event is at the discretion of the scrutineers.

4.2.2) The weight may be lowered:

- a/ in accordance with Art. 257-3.3.1 above (lightening);
- b/ by removing all equipment and accessories;
- c/ while maintaining the absolute integrity of the main structure.

4.2.3) Nothing may be added to a car when weighing is in progress.

ARTICLE 5: ENGINE

5.1 Type and location

5.1.1) The original engine shall maintain its original location, orientation and position. However, it can be:

- lowered in compliance with Article 257-5.1.2 below;
- moved backward (*) provided that the chassis and the dimensions of the cockpit are not modified;

(*) This modification is permitted only for cars produced in a quantity of at least 2500 units (with identical external general lines of the bodywork) in twelve consecutive months. It must be

consécutifs. Elle doit être homologuée.

5.1.2) Il est permis de changer les supports moteur, mais sans modifier :

- la structure principale qui peut être renforcée au niveau des supports ;
- leur position sauf lorsqu'il est admis de reculer le moteur (cf. Art. 257-5.1.1. ci-dessus) ;

5.1.3) Uniquement pour les voitures à système de transmission "transaxle", le tube de reprise de couple peut être supprimé et remplacé par des supports moteur et/ou de transmission additionnels. Les nouveaux supports doivent être homologués ainsi que les modifications locales du châssis / coque nécessaires à leur montage.

5.2 Modifications

5.2.1) Bloc-cylindres, culasse(s), angle des soupapes, ordre d'allumage, nombre et emplacement des arbres à cames : d'origine, tel que monté sur le véhicule de série.

5.2.2) L'apport de matière sur le bloc-cylindres ou la(les) culasse(s) est interdit. Les tubulures d'admission et d'échappement sont libres mais elles doivent prendre appui sur le plan de joint d'origine de la culasse.

5.2.3) Les guides des poussoirs de soupapes peuvent être chemisés s'ils ne le sont pas d'origine. Le bloc-cylindre peut être modifié par usinage :

- Pour modifier l'alésage ou pour le chemisage si le bloc d'origine n'est pas équipé de chemises.
- En dessous du plan horizontal passant par l'axe des paliers du vilebrequin pour le montage d'un carter sec.

Le carter d'huile est libre et peut intégrer les chapeaux de paliers du vilebrequin

5.2.4) Les orifices de lubrification, les trous d'injecteurs peuvent être modifiés ou obstrués :

- L'utilisation d'hélicois est autorisée.

5.2.5) Les éléments fixés sur le bloc-cylindres et les culasses (vilebrequin, bielles, pistons, arbres à cames, collecteur d'admission, etc.) sont libres à condition de respecter les Articles 257-5.2.1. à 257-5.2.4. ci-dessus. Le poids du vilebrequin ne doit pas être inférieur de plus de 10 % à celui d'origine (titane interdit).

5.2.6) Sont interdits sauf si d'origine sur la voiture de route disponible à la vente :

- Distribution variable (*)
- Systèmes d'admission à longueur/diamètre variable (*)
- Aubages à incidence variable (turbos/compresseurs) (*)
- Titane, sauf pour les bielles, soupapes et leur retenue, boucliers thermiques
- Magnésium, sauf les pièces mécaniques produites en série et décrites dans la Fiche d'homologation
- Composants en céramique
- Carbone ou matériaux composites, sauf embrayages et caches, couvercles ou canalisations non sollicités.

(*) Ces systèmes ne peuvent être modifiés, mais ils peuvent être neutralisés ou retirés.

5.3 Accélérateur

Seule une liaison mécanique directe (tringlerie, câble) est autorisée entre la pédale d'accélérateur et le système de commande de l'alimentation (air et/ou carburant) du moteur.

Si la voiture d'origine est équipée d'un système sans lien mécanique, ce système peut être conservé mais pas modifié.

5.4 Moteurs atmosphériques

5.4.1) Cylindrée

8 000 cm³ maximum.

5.4.2) Système d'admission

Il doit être muni d'une ou plusieurs brides à air en métal ou alliage de métal dont le diamètre est respecté au moins sur 3 mm de long (Règlements Techniques : Annexes 1 et 2). Les brides doivent être :

- A 600 mm maximum en avant de l'axe du premier cylindre.
- Distantes entre elles (centre des brides) de 1000 mm maximum.
- Montées de façon à permettre une vérification éventuelle facile.

5.4.3) Boîte(s) à air

a/ Tout l'air d'admission doit passer par la(les) bride(s) ;

b/ L'étanchéité doit être parfaite en toutes circonstances. Si la boîte à air est constituée de plusieurs éléments, ceux-ci

homologués.

5.1.2) Il est permis de changer les engine mountings, but without modifying:

- the main structure, which may be reinforced in the mountings area;
- their position, except when the engine may be moved backward (see Art. 257-5.1.1. above);

5.1.3) Only for cars with a "transaxle" transmission system, the torque tube may be removed and replaced with additional engine and/or transmission supports. The new supports must be homologated, as must the local modifications to the chassis / bodyshell necessary for their fitting.

5.2 Modifications

5.2.1) Cylinder block, cylinder head(s), valve angles, firing order, number and location of camshafts: these must remain original, as fitted on the series vehicle.

5.2.2) The adding of material to the cylinder block or cylinder head(s) is prohibited. Intake and exhaust manifolds are free but they must be supported on the original cylinder head gasket face.

5.2.3) The valve tappet guides may be fitted with sleeves if they were not originally. The cylinder block may be modified by machining:

- for the modification of the bore or for sleeving if the original block is not fitted with sleeves.
 - below the horizontal plane passing through the centre line of the crankshaft bearings for the mounting of the dry sump.
- The oil sump is free and may include the crankshaft bearing caps.

5.2.4) Lubrication holes and injector holes may be modified or closed:

- The use of helicoils is permitted.

5.2.5) The elements fixed on the cylinder block and cylinder head(s) (crankshaft, connecting rods, pistons, camshafts, intake manifold, etc.) are free but they must be in compliance with Articles 257-5.2.1. to 257-5.2.4. above. The weight of the crankshaft must not be more than 10% less than that of the original (titanium forbidden).

5.2.6) The following are forbidden unless fitted on the road car available for sale:

- Variable valve timing (*)
- Variable length/diameter inlet systems (*)
- Variable geometry turbo/superchargers (*)
- Titanium, except for connecting rods, valves and valve retainers, heat shields
- Magnesium, except for standard production mechanical parts which are described on the Homologation form
- Ceramic components
- Carbon or composite materials, except when used in clutches and non-stressed covers, lids or ducts.

(*) These devices cannot be modified, but they can be neutralised or removed.

5.3 Throttle

Only a direct mechanical linkage (rod, cable) is permitted between the throttle pedal and the fuel supply control system (air and/or fuel) of the engine.

If the original car is fitted with a system without a mechanical linkage, this system may be retained but not modified.

5.4 Normally aspirated engines

5.4.1) Displacement

8000 cc maximum.

5.4.2) Intake system

It must be fitted with one or more air restrictors made from metal or metal alloy, the diameter of which is maintained over a length of at least 3 mm (Technical Regulations: Appendices 1 and 2). Restrictors must be:

- a maximum of 600 mm forward the of centre line of the first cylinder.
- a maximum of 1000 mm apart (centre of the restrictors).
- fitted so that they can be easily removed for possible checks.

5.4.3) Air box(es)

a/ All the air feeding the engine must pass through the restrictor(s);

b/ Airtightness must be total in all circumstances. If the air box is made up of several parts, they must be assembled in an

doivent être assemblés d'une manière efficace.

- c/ Aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir de la (des) boîte(s) à air ;
- d/ Son volume interne total, mesuré entre le diamètre de contrôle de la (des) bride(s) et les orifices d'admission sur la (les) culasse(s), ne doit pas être supérieur à 50 dm³.
- e/ L'obstruction de la (des) bride(s) doit entraîner l'arrêt immédiat du moteur. La dépression mesurée dans la boîte à air au moment de l'arrêt du moteur doit être au moins :
 - égale à la pression atmosphérique de l'endroit où le test est effectué – 150 millibar ;
 - maintenue pendant une demi seconde ;
- f/ Un système de plombage doit être prévu pour les Commissaires Techniques ;
- g/ Tout défaut de fonctionnement est de la responsabilité du Concurrent.

5.5 Moteurs suralimentés

5.5.1) Cylindrée

4000 cm³ maximum.

Un compresseur et/ou turbo ne peuvent être utilisés que si ces systèmes sont montés sur la voiture routière homologuée.

A l'exception des échangeurs et des conduites entre le dispositif de suralimentation, l'échangeur et le collecteur, tout le système de suralimentation d'origine doit être conservé et non modifié.

5.5.2) Système d'admission

- a/ Il doit être muni d'une ou plusieurs brides à air en métal ou alliage de métal dont le diamètre est respecté sur au moins 3 mm de long. Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides ;
- b/ Emplacement des brides : un cône droit, étanche, d'une pièce, doit être placé entre la (les) bride(s) et le diamètre d'entrée du dispositif de suralimentation :
 - b.1 Ce cône doit obligatoirement avoir un angle d'ouverture de 7° minimum ;
 - b.2 A chaque extrémité du cône, sur une longueur de 10 mm maximum, une forme arrondie est autorisée dans la limite du diamètre de la (des) bride(s) et de l'entrée du dispositif de suralimentation.

5.5.3) Système de suralimentation

- a/ 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.
- b/ Les entrées à diamètre variable et les pales intérieures ajustables sont interdites sur les turbocompresseurs. Si la voiture d'origine est équipée d'un tel système, il doit être neutralisé ou démonté.

5.5.4) Température de la charge

- a/ Les échangeurs peuvent être remplacés mais leur nombre, leurs types, leurs emplacements et leurs positions doivent rester d'origine.

Cependant, aucune modification effectuée pour accueillir un échangeur différent ne doit altérer l'intégrité structurale de la voiture et de la carrosserie.

A part les échangeurs, tout dispositif, système, procédure, construction ou conception dont le but et/ou l'effet est une réduction quelconque de la température de l'air d'admission et/ou de la charge (air et/ou carburant) du moteur est interdit.

Les conduites entre le dispositif de suralimentation, l'échangeur et le collecteur sont libres, mais leur seule fonction doit être de canaliser l'air d'admission.

Les conduites pour amener l'air aux échangeurs sont libres mais elles doivent être réalisées en matériau composite à base de fibre de verre résistant au feu.

- b/ La pulvérisation ou l'injection interne et/ou externe d'eau ou de quelque substance que ce soit est interdite (sauf celle du carburant dans le but normal de combustion dans le moteur).

5.6 Refroidissement

La méthode de refroidissement, le nombre et l'emplacement du (des) radiateur(s) doivent être conservés.

5.7 Echappement

5.7.1) Le système d'échappement ne doit pas dépasser le contour de la voiture vue de dessus.

5.7.2) Le système d'échappement doit être convenablement

efficient way.

- c/ No pipe containing air is permitted to come into or to exit from the air box(es);
- d/ Its internal total volume, measured from the control diameter of the restrictor(s) to the intake ports on the cylinder head(s), must not be greater than 50 dm³.
- e/ The blocking of the restrictor(s) must cause the engine to stall immediately. The depression measured in the air box when the engine stops must be:
 - equal to atmospheric pressure in the place where the test is carried out – 150 millibar;
 - maintained during half a second;
- f/ A sealing device must be provided for the Scrutineers;
- g/ Any malfunctioning is the Competitor's responsibility.

5.5 Turbocharged / Supercharged engines

5.5.1) Displacement

4000 cc maximum.

A compressor and/or turbocharger may be used only if such systems are fitted to the homologated road car.

With the exception of exchangers and of the pipes between the supercharging device, the intercooler and the manifold, the whole of the original supercharging system must be retained and not modified.

5.5.2) Inlet system

- a/ The inlet system must be fitted with one (or more) air restrictor(s) made from metal or metal alloy, the diameter of which is maintained over a length of at least 3 mm. All the air feeding the engine must pass through these restrictors;
- b/ Position of the air restrictor(s): a one-piece and airtight straight cone must be fitted between the restrictor(s) and the inlet diameter of the supercharging device:
 - b.1 That cone must have a mandatory minimum opening angle of 7°;
 - b.2 At each end of the cone, over a maximum length of 10 mm, a rounded shape is permitted within the diameter of both the restrictor(s) and the charging device inlet.

5.5.3) Charging device

- a/ Supercharged cars must not be equipped with any device which allows the boost pressure, or the electronic management system controlling the boost pressure, to be adjusted while the car is in motion.
- b/ Variable diameter inlets and adjustable internal vanes on turbochargers are forbidden. If the original car is fitted with such a system, this system must be neutralised or removed.

5.5.4) Temperature of the charge

- a/ Intercoolers may be replaced but their number, their types, their locations and their positions must remain original.

However, any modifications carried out to accommodate a different intercooler must not alter the structural integrity of the car and the bodywork.

Apart from intercoolers, any device, system, procedure, construction or design the purpose and/or effect of which is any decrease whatsoever of the temperature of the intake air and/or of the charge (air and/or fuel) of the engine is forbidden.

The pipes between the supercharging device, the intercooler and the manifold are free, but their only function must be to channel the intake air.

The pipes for channelling air to the exchangers are free, but they must be made from fire-resistant, fibreglass-based composite material.

- b/ Internal and/or external spraying or injection of water or any substance whatsoever is forbidden (other than fuel for the normal purpose of combustion in the engine).

5.6 Cooling

The method of cooling, the number and the location of the water radiator(s) must be retained.

5.7 Exhaust

5.7.1) The exhaust system must not protrude beyond the perimeter of the car as viewed from above.

5.7.2) The exhaust system must be correctly insulated from

isolé de l'habitacle.

5.7.3) Installation

Dans la mesure où cela ne concerne pas les parties essentielles de la structure principale, le soubassement et les cloisons avant et/ou arrière peuvent être modifiés pour permettre l'installation du système d'échappement et son isolation de l'habitacle :

- Ces modifications (limitées) doivent être homologuées.

5.7.4) Sorties d'échappement : elles doivent se trouver :

- En arrière du milieu de l'empattement ;
- Entre 10 et 45 cm au-dessus du sol.

5.7.5) Bruit

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 : CANALISATIONS & RESERVOIR(S) DE CARBURANT

6.1 Réservoir(s) de carburant

6.1.1) Les réservoirs de carburant doivent être placés à leur emplacement d'origine (cf. Fiche d'homologation) ou dans le compartiment à bagages (hors de l'habitacle) :

- Ils doivent être isolés de l'habitacle et du compartiment moteur par une cloison pare-feu.

6.1.2) Pour des raisons de sécurité, il est recommandé :

- d'installer le réservoir de carburant entre les deux plans verticaux touchant l'avant des roues avant et l'arrière des roues arrière.
- que les parois extérieures du (des) réservoir(s) ne soient pas à plus de 675 mm de l'axe longitudinal de la voiture.

6.1.3) Seules les modifications du châssis nécessaires à l'installation du réservoir dans la zone définie ci-dessus sont autorisées.

6.1.4) Une structure absorbant l'énergie de 10 mm d'épaisseur minimum doit envelopper le réservoir.

6.1.5) Les réservoirs de carburant doivent être des outres en caoutchouc conformes ou surpassant les spécifications FIA FT3 1999.

6.1.6) Les outres en caoutchouc doivent provenir de constructeurs agréés par la FIA dont la liste est disponible auprès de la FIA ;

6.1.7) Les outres en caoutchouc doivent comporter un code imprimé donnant le nom du constructeur, les caractéristiques selon lesquelles le réservoir a été fabriqué et la date de fabrication.

6.1.8) Aucun réservoir en caoutchouc ne doit être utilisé plus de 5 ans après sa date de fabrication, sauf à être contrôlé et recertifié par le fabricant pour une nouvelle période n'excédant pas 2 ans.

6.2 Installation & canalisations

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

6.2.2) Les canalisations de carburant reliant le réservoir au moteur doivent être munies d'une soupape auto-obturante. Les parties de cette connexion doivent se séparer sous une charge inférieure à la moitié de celle requise pour briser le raccord de canalisation ou pour arracher celui-ci du réservoir. Si un radiateur de carburant est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la structure principale de la voiture.

6.2.3) Aucune canalisation contenant de l'eau de refroidissement ne doit traverser l'habitacle. Les canalisations de carburant et d'huile de lubrification peuvent traverser l'habitacle à condition de ne comporter aucun raccord, si ce n'est sur les cloisons, et d'être recouvertes d'une protection étanche.

Les goulottes de remplissage et d'évent pourront transiter par l'habitacle au plus près des parois, leurs conduites devront être métalliques et les raccords en matériau identique aux parois du réservoir.

Une protection étanche devra les isoler de l'habitacle.

6.2.4) Les canalisations doivent être conçues de manière

the cockpit.

5.7.3) Installation

As long as the main parts of the main structure are not concerned, the underbody and the front and rear bulkheads may be modified to allow the installation of the exhaust system and its insulation from the cockpit:

- These (limited) modifications must be homologated.

5.7.4) Exhaust pipes must exit:

- Aft of the middle of the wheelbase;
- Between 10 and 45 cm above ground level.

5.7.5) Noise

The noise generated by the car must not 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 taken to ensure that the maximum noise limits are not exceeded must be permanent in nature, and must not be eliminated by the exhaust gas pressure.

ARTICLE 6: PIPING & FUEL TANK(S)

6.1 Fuel Tank(s)

6.1.1) Fuel tanks must be placed in their original location (see Homologation form) or in the luggage compartment (outside the cockpit):

- They must be separated from the cockpit and the engine compartment by a firewall.

6.1.2) On grounds of safety, it is recommended:

- that the fuel tank(s) be installed between the two vertical planes touching the front of the front wheels and the rear of the rear wheels;
- that the outside walls of the fuel tank(s) should not be more than 675 mm from the longitudinal centre line of the car.

6.1.3) Only those chassis modifications which are necessary for installing the tank in the area defined above are permitted.

6.1.4) The tank must be enveloped by an energy-absorbing structure at least 10 mm thick.

6.1.5) Fuel tanks must be rubber bladders meeting or exceeding the specifications of FIA FT3 1999.

6.1.6) The rubber bladders must be made by FIA-approved manufacturers, the list of which is available from the FIA;

6.1.7) The rubber bladders must have a printed code indicating the name of the manufacturer, the specifications to which the tank has been manufactured and the date of manufacture.

6.1.8) No rubber bladder may be used more than 5 years after the date of manufacture, unless it has been inspected and re-certified by the manufacturer for a further period of up to 2 years.

6.2 Fittings & Piping

6.2.1) Any fuel fitting which is part of the tank walls (air vents, inlets, outlets, tank fillers, inter-tank connectors and access openings) must be made of metal or composite and bonded into the fuel tank.

6.2.2) Fuel lines connecting the fuel tank to the engine must have a self-sealing breakaway valve. This valve must separate at less than half the load required to break the fuel line fitting or to pull it out of the fuel tank. If a fuel radiator is used, it must be situated inside the main structure of the car.

6.2.3) No line containing cooling water may pass inside the cockpit. Fuel and oil lines may pass through the cockpit provided that they have no connections other than to the bulkheads and that they are covered by a leak-proof protection.

The vent and filler spouts may pass through the cockpit as close to the walls as possible. Their pipes must be made from metal and their connectors from material identical to that used for the walls of the tank.

They must be isolated from the cockpit by means of a leak-proof protection.

6.2.4) Lines must be designed in such a way that any

qu'une fuite ne puisse provoquer une accumulation de liquide dans l'habitacle.

6.2.5) Les canalisations souples doivent comporter des raccords vissés et une tresse externe résistant à l'abrasion et à la flamme.

6.2.6) Les canalisations de carburant et d'huile de lubrification doivent résister à une pression d'éclatement minimale de 41 bars à une température maximale opératoire de 135°C.

6.2.7) Toutes les canalisations de fluide hydraulique qui ne sont pas soumises à des changements brutaux de pression, à l'exception des canalisations sous charge gravitaire seule, doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 41 bar à la température opératoire maximale de 204°C en cas d'utilisation avec des raccords en acier et de 135°C avec des raccords en aluminium.

6.2.8) Toutes les canalisations de fluide hydraulique soumises à des changements brutaux de pression doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 70 bar à la température opératoire maximale de 204°C.

6.2.9) Sont seules autorisées dans l'habitacle les canalisations hydrauliques avec raccords vissés et arrêtés au moyen d'un fil métallique.

6.2.10) Les pompes à carburant ne doivent débiter que lors de la mise en route ou lorsque le moteur fonctionne.

6.3 Orifices de remplissage

6.3.1) Les voitures doivent être équipées d'orifices de remplissage de carburant et d'évents qui peuvent être soit combinés, soit séparés de chaque côté de la voiture.

6.3.2) Les orifices de remplissage et les événements doivent être équipés d'accoupleurs étanches répondant au principe de l'homme mort, donc sans dispositif de retenue en position ouverte :

- Dimensions des accoupleurs : Annexe J - Dessins 252.5.A avec diamètre intérieur $D \leq 2"$ ou Dessins 252.5.B.

6.3.3) Les orifices de remplissage, les événements et les bouchons :

a/ Doivent être placés dans des endroits non vulnérables en cas d'accident ;

b/ Ne doivent pas faire saillie sur la carrosserie.

Afin d'éviter tout excès de carburant à la fin du ravitaillement au niveau des systèmes de remplissage, un tuyau d'évacuation peut déboucher à travers le fond plat.

6.3.4) Le système de mise à l'air libre du réservoir doit comporter les éléments suivants :

- une soupape anti-tonneau activée par gravité
- une soupape de mise à l'air libre à flotteur
- une soupape de surpression tarée à une pression maximale de 200 mbar, fonctionnant quand la soupape à flotteur est fermée.

6.3.5) Les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant permettant aux Commissaires Techniques de prélever de l'essence dans le réservoir. Ce raccord doit être :

- a/ D'un type agréé ;
- b/ Monté juste avant les injecteurs.

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

6.3.7) Des systèmes auto obturants permettant de faire les compléments d'huile et d'eau depuis l'extérieur de la voiture sont autorisés :

- s'ils ne font pas saillie sur la carrosserie ;
- s'ils sont placés dans des endroits non vulnérables en cas d'accident.

6.4 Ravitaillement pendant la course

6.4.1) Cf. Article 258-6.4.

6.4.2) L'installation de ravitaillement en carburant (portant le numéro de la voiture) et le réservoir de la voiture doivent toujours rester à la température et à la pression atmosphériques ambiantes.

6.5 Quantité de carburant

6.5.1) 100 litres maximum à bord quelles que soient la température et la pression atmosphérique ambiantes.

6.5.2) Tout système ou dispositif ayant pour but et/ou effet d'augmenter la quantité de carburant à bord de la voiture est interdit.

leakage cannot result in accumulation of fluid in the cockpit.

6.2.5) Flexible lines must have threaded connectors and an outer braid which is resistant to abrasion and flame.

6.2.6) Fuel and lubricating oil lines must resist a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 135°C.

6.2.7) All hydraulic fluid lines which are not subjected to abrupt changes in pressure, with the exception of lines under gravity head, must have a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 204°C when used with steel connectors and 135°C when used with aluminium connectors.

6.2.8) All hydraulic fluid lines subjected to abrupt changes in pressure must have a minimum burst pressure of 70 bar at the maximum operating temperature of 204°C.

6.2.9) Only hydraulic fluid lines with screwed connectors and secured by means of a metallic wire are permitted inside the cockpit.

6.2.10) Fuel pumps must be in operation only when the engine is running or when it is being started.

6.3 Fuel tank fillers

6.3.1) Cars must be equipped with fuel tank fillers and vents, which may be either combined or single units, fitted on both sides of the car.

6.3.2) Both fillers and air vents must be equipped with leak-proof dry break couplings complying with the dead man principle, therefore not incorporating any retaining device when in an open position:

- Dimensions of the couplings: Appendix J - Diagrams 252.5.A with internal diameter $D \leq 2"$ or Diagrams 252.5.B.

6.3.3) Tank fillers, vents and caps must:

a/ be placed where they would not be vulnerable in the event of an accident;

b/ not protrude over the bodywork surface.

In order to prevent any excess of fuel on top of the fuel tank fillers when refuelling is complete, an overflow pipe is permitted to exit down through the flat bottom.

6.3.4) The fuel cell ventilation system must include the following elements:

- a gravity-activated roll-over valve
- a float chamber ventilation valve
- a blow-off valve with a maximum over-pressure of 200 mbar, working when the float chamber ventilation valve is closed.

6.3.5) Cars must be fitted with a self-sealing connector which can be used by the Scrutineers to take fuel from the tank. This connector must be:

- a/ of the approved type;
- b/ fitted immediately before the injector nozzles.

6.3.6) Fillers may be installed in the side rear windows, provided that they are separated from the cockpit and the engine compartment by a firewall.

6.3.7) Self-sealing systems, the purpose of which is to allow the addition of oil and/or water from outside the car, are allowed:

- if they do not protrude beyond the surface of the bodywork;
- if they are placed where they would not be vulnerable in the event of an accident.

6.4 Refuelling during the race

6.4.1) Cf. Article 258-6.4.

6.4.2) In all circumstances, the refuelling installation (with the car number affixed) and the tank of the car must remain at the ambient outside temperature and atmospheric pressure.

6.5 Amount of fuel

6.5.1) A maximum of 100 litres on board, whatever the ambient temperature and atmospheric pressure.

6.5.2) Any system or device whatsoever, the purpose and/or effect of which is to increase the total quantity of fuel on board the car, is prohibited.

ARTICLE 7 : SYSTEME DE LUBRIFICATION

Libre, à condition que les prescriptions suivantes soient respectées :

7.1 Réservoir(s) d'huile

7.1.1) Si le (les) réservoir(s) d'huile ne se trouve(nt) pas à son (leur) emplacement d'origine (Fiche d'homologation), il(s) doit (doivent) être protégé(s) par une structure déformable ayant des parois d'au moins 10 mm d'épaisseur.

7.1.2) Un réservoir d'huile ne peut être placé dans l'habitacle, ni dans une zone vulnérable en cas d'accident.

7.2 Récupérateur d'huile

La mise à l'air libre (s'il y en a une) doit déboucher dans un récupérateur d'une capacité minimale de 3 litres avec niveau visible.

ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES**8.1 Batterie(s)**

8.1.1) Elles doivent être solidement fixées et protégées par un coffrage en matériau isolant.

8.1.2) Si dans l'habitacle, la (les) batterie(s) doit (doivent) être placée(s) côté passager.

8.1.3) Batteries sèches exceptées, le coffrage de protection doit avoir un conduit de ventilation débouchant à l'extérieur de l'habitacle.

8.2 Essuie-glace

Un essuie-glace en état de marche est obligatoire.

8.3 Démarrage

8.3.1) Un démarreur en état de marche est obligatoire.

8.3.2) Le pilote doit pouvoir actionner le démarreur en étant assis normalement au volant.

8.4 Eclairages

8.4.1) Les équipements d'éclairage doivent toujours être en état de marche.

8.4.2) Les systèmes d'éclairage doivent conserver leur position d'origine. Ils doivent assurer au minimum les fonctions suivantes : feux de route, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie et feux de position arrière.

8.4.3) Protection des phares : autorisée au moyen d'un cache transparent de couleur jaune, sans modification du capot et des ailes dont la forme doit demeurer conforme à la Fiche d'homologation.

8.4.4) Faisceau : les projecteurs doivent émettre un faisceau jaune.

8.4.5) Feux de pluie : Toutes les voitures doivent être équipées d'un feu rouge d'au moins 21 watts ou équivalent, en état de fonctionnement pendant toute l'épreuve, et qui :

- soit d'un modèle approuvé par la FIA ;
- 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 ;
- puisse être allumé par le pilote assis normalement dans la voiture.

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

ARTICLE 9 : TRANSMISSION**9.1 Electronique**

Tout recours à l'électronique est interdit dans le fonctionnement de la transmission.

9.2 Transmission aux roues

9.2.1) Sont interdits :

- a/ Transmission à 4 roues motrices ;
- b/ Boîtes automatiques ou semi-automatiques, différentiels à contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique, etc. ;

9.2.2) Sont seuls autorisés :

- a/ Différentiels à glissement limité mécaniques fonctionnant sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.
- Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un dispositif hydraulique de contrôle du glissement à condition qu'il ne puisse pas être commandé lorsque la voiture roule.
- b/ Contrôle de traction opérant uniquement sur le contrôle moteur (ECU). Des capteurs de vitesses sont autorisés sur les roues.

ARTICLE 7: OIL SYSTEM

Free, provided the following prescriptions are complied with:

7.1 Oil tank(s)

7.1.1) If the oil tank(s) is (are) not fitted in its (their) original location (Homologation form), it (they) must be protected by a crushable structure having walls of a minimum thickness of 10 mm.

7.1.2) An oil tank cannot be located in the cockpit or in a place where it might be vulnerable in the event of an accident.

7.2 Catch tank

The open type sump breather (if there is one) must vent into a catch tank that has a capacity of at least 3 litres and is fitted with a visible level.

ARTICLE 8: ELECTRICAL EQUIPMENT**8.1 Battery(ies)**

8.1.1) Batteries shall be securely fixed and protected by a box made of insulating material.

8.1.2) If in the cockpit, the battery(ies) must be fitted in the place of the passenger.

8.1.3) Except for dry batteries, the protection box must include a vent pipe which exits outside the cockpit.

8.2 Windscreen wiper

A windscreen wiper in working order is mandatory.

8.3 Starter

8.3.1) A starter in working order is mandatory.

8.3.2) The driver must be able to operate the starter when normally seated at the wheel.

8.4 Lighting equipment

8.4.1) Lighting equipment must be in working order under all circumstances.

8.4.2) The original position of the lighting equipment must be maintained. The exterior lighting equipment must at least ensure the following functions: headlights, direction indicators, stop lights, rain light and rear side lights.

8.4.3) Headlight protection: permitted by means of a yellow transparent cover, with no modification of the bonnet and the fenders the shape of which shall be the same as on the Homologation form.

8.4.4) Beam: headlights must produce a yellow beam.

8.4.5) Rain lights: all cars must have a red light of at least 21 watts or equivalent, in working order throughout the event, and which:

- is a model approved by the FIA;
 - is clearly visible from the rear;
 - is mounted not more than 10 cm from the car centre line;
 - is at least 35 cm above the reference plane;
 - can be switched on by the driver when seated normally in the car;
- the two measurements being taken to the centre of area of the lens.

ARTICLE 9: TRANSMISSION**9.1 Electronic devices**

Any use of electronics whatsoever in the functioning of the drive train is prohibited.

9.2 Drive train

9.2.1) The following are prohibited:

- a/ Four-wheel drive ;
- b/ Automatic or semi-automatic gearboxes and differentials with electronic, pneumatic or hydraulic control, etc.;

9.2.2) Only the following are permitted:

- a/ Mechanical limited slip differentials working without the help of a hydraulic or electric system.
- A visco-coupling system is not considered as a hydraulic slip control device provided that no control is possible when the car is running.
- b/ Traction control that operates solely through the engine control unit (ECU). Wheel speed sensors are permitted.

- c/ Une liaison mécanique directe (tringlerie, câble) entre le levier de changement de vitesses actionné par le pilote et la boîte de vitesses.
- Si la voiture d'origine est équipée d'un système sans lien mécanique, il peut être conservé sans modification (cf. Art. 257-2.8.1.) à condition de conserver également la boîte de vitesses et ses synchroniseurs d'origine. Seuls les rapports dans ce cas peuvent être modifiés.
- d/ Un contacteur électrique simple à boucle ouverte actionné directement par le levier de changement de vitesses et agissant sur le système d'allumage du moteur.

9.2.3) Boîte de vitesses

- a/ Rapports avant : 6 maximum ;
- b/ A condition de respecter l'emplacement et l'orientation d'origine (Fiche d'homologation), la boîte de vitesses est libre.
- c/ Les modifications éventuelles du soubassement pour l'installation de la boîte de vitesses et du différentiel sont autorisées mais seulement si elles sont homologuées et si elles ne modifient pas exagérément :
- c.1 L'intégrité de la structure principale ;
 - c.2 Les dimensions à l'intérieur de l'habitacle.

9.2.4) Arbre de transmission : si la voiture est équipée d'un tube de liaison entre le moteur et la boîte de vitesses, il peut être retiré à condition de respecter l'Article 257-5.1.3 du présent règlement.

9.2.5) Marche arrière

Obligatoire, elle doit pouvoir être utilisée moteur en marche par le pilote assis au volant.

9.3 Embrayage

Système mécanique conventionnel seulement, matériau libre :

- L'embrayage doit être commandé seulement par le pilote.
- Si le véhicule d'origine est équipé d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, le mécanisme peut être remplacé mais l'ensemble du système de pilotage d'origine doit être conservé (cf. Art. 257-2.8.1.).

ARTICLE 10 : SUSPENSION

10.1 Suspension

10.1.1) Garde au sol

- a/ Aucune partie suspendue de la voiture (châssis/structure, carrosserie, parties mécaniques, etc.) n'est autorisée en dessous du fond plat.
- b/ A tout moment, il doit être possible de glisser sous la voiture un bloc mesurant 50 cm (largeur) x 10 cm (longueur) x 5 cm (hauteur) ;
- c/ Aucune partie de la carrosserie ou du fond plat ne doit toucher le sol lorsque la voiture est en mouvement :
- Pénalité : arrêt de la voiture par la Direction de course.
- d/ Les patins de frottement sont interdits.

10.1.2) Type et principe de fonctionnement

- a/ Ils doivent être conformes à la Fiche d'homologation ;
- b/ Il est permis de déplacer les points d'ancrage des éléments de suspension dans la limite de 20 mm autour du centre de chaque point de fixation d'origine.
- c/ Les porte-moyeux peuvent être remplacés à condition de conserver le même nombre de points d'articulations.

10.1.3) Le réglage des ressorts, des amortisseurs et des barres stabilisatrices à partir de l'habitacle est interdit.

10.1.4) Si la voiture est équipée d'une suspension "inboard", les axes d'articulation d'origine des basculeurs et des amortisseurs sur le châssis doivent être conservés.

10.1.5) Aucune connexion n'est permise entre les amortisseurs.

10.2 Suspension active

Tout système, quel qu'en soit le principe de fonctionnement, actionné ou non par le pilote et destiné à modifier la garde au sol lorsque la voiture est à l'arrêt ou se déplace est interdit.

10.3 Bras de suspension

10.3.1) Les bras de suspension doivent être réalisés dans un métal homogène.

10.3.2) Il est interdit de chromer les bras de suspension en acier.

10.4 Homologation

Tout élément nouveau de suspension doit être homologué.

- c/ A direct mechanical linkage (rod, cable) between the gear shift lever operated by the driver and the gearbox.

- If the original car is fitted with a system without a mechanical link, it may be retained without modification (cf. Art. 257-2.8.1.) provided that the gearbox and its synchronisers also remain original. In this case, only the ratios may be modified.

- d/ A simple open-loop electrical switch activated directly by the gear shift lever and acting on the ignition system of the engine.

9.2.3) Gearbox

- a/ Forward ratios: 6 maximum ;
- b/ Provided that the original location and orientation are retained (Homologation form), the gearbox is free ;
- c/ Possible modifications of the underbody are permitted in order to install the gearbox and the differential, but only if they are homologated and under the express condition that they do not modify to too great an extent :
- c.1 the integrity of the main structure ;
 - c.2 the internal dimensions of the cockpit.

9.2.4) Propeller shaft: if the car is fitted with a torque tube between the engine and the gearbox, it may be removed provided that Article 257-5.1.3 is respected.

9.2.5) Reverse gear

Mandatory: it must be possible for the driver seated at the wheel to select it when the engine is running.

9.3 Clutch

Conventional mechanical design only, material free:

- The clutch must be activated by the driver only.
- If the original vehicle is fitted with a power-driven clutch with electronic or pneumatic control, the mechanism may be replaced but the whole of the original control system must be retained (see Art. 257-2.8.1.).

ARTICLE 10: SUSPENSION

10.1 Suspension

10.1.1) Ground clearance

- a/ No sprung part of the car (chassis/structure, bodywork, mechanical parts, etc.) may be lower than the flat bottom ;
- b/ At any time, it must be possible to slide under the car a block measuring 50 cm (width) x 10 cm (length) x 5 cm (height) ;
- c/ No part of the bodywork or the flat bottom may touch the ground when the car is running :
- Penalty: stopping of the car by Race Control.
- d/ Friction blocks are not permitted.

10.1.2) Type and method of operation

- a/ They must conform to the Homologation form ;
- b/ It is permitted to modify the position of the suspension mounting points within the limit of 20 mm around the centre of each original mounting point.
- c/ The hub carriers can be changed but the number of pivot points must be kept.

10.1.3) Adjustment of the springs, shock absorbers and anti-roll bars from inside the cockpit is prohibited.

10.1.4) If the car is fitted with an "inboard" suspension, the original rocker and shock absorber axle joints on the chassis must be maintained.

10.1.5) No connection is permitted between the shock absorbers.

10.2 Active suspension

Any system, whatever the method of operation, controlled or not by the driver and designed to adjust the ground clearance when the car is stopped or in motion, is prohibited.

10.3 Suspension arms

10.3.1) Suspension members must be made from homogeneous metal.

10.3.2) Chromium plating of steel suspension members is prohibited.

10.4 Homologation

All new suspension elements must be homologated.

ARTICLE 11 : DIRECTION**11.1 Principe**

La liaison entre le conducteur et les roues doit être mécanique et continue.

11.2 Modifications

11.2.1) Les biellettes de direction et le rapport exceptés, les pièces doivent être celles de la voiture homologuée.

11.2.2) Les pièces de direction peuvent être renforcées à condition de rester identifiables.

11.3 4 roues directrices

Interdit.

11.4 Direction assistée

L'assistance de direction peut être hydraulique, électro-hydraulique ou électrique à condition qu'il s'agisse d'un système simple, dépourvu de contrôle programmable.

La direction doit être à tout moment sous le contrôle du pilote, et tout système qui supprime ce contrôle, même momentanément, est interdit.

Elle doit être homologuée.

11.5 Volant

11.5.1) Le volant doit être fermé sur tout son pourtour.

11.5.2) Un système de démontage rapide est obligatoire. Pour le montage d'un tel système, une modification locale de la colonne de direction est autorisée.

11.5.3) Seuls des boutons poussoir sont autorisés sur le volant. Leur fonction devra être indiquée sur la fiche d'homologation.

11.6 Antivol

Il doit être enlevé.

ARTICLE 12 : FREINS**12.1 Double circuit**

A part les restrictions du paragraphe 2), ci-dessous, tout le système de freinage est libre à condition d'incorporer au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale.

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

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

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

- intervention directe et manuelle sur un système mécanique permettant de modifier la position du centre de l'articulation sur le levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière.
- intervention directe et manuelle sur un régulateur dans lequel la pression d'alimentation du circuit arrière est réglée par l'action sur un seul ressort avec précharge, variable en fonction de la position du système de commande manuel (voir Dessin de principe 263-9).

Un seul de ces deux systèmes de réglage est admis.

12.2 Etriers

12.2.1) Les étriers de freins doivent être en matériaux d'aluminium (module d'élasticité : < 80 Gpa).

12.2.2) Un seul étrier (6 pistons maximum) est autorisé par roue.

12.2.3) La section de chaque piston d'étrier doit être circulaire.

12.3 Disques de freins**12.3.1) Nombre**

Un disque de frein maximum par roue.

12.3.2) Matériau

Ferreux exclusivement.

12.3.3) Plaquettes de frein

2 par roue maximum.

12.4 Dispositifs antiblocage

Interdits.

ARTICLE 11: STEERING**11.1 Operation**

The link between the driver and the wheels must be mechanical and continuous.

11.2 Modifications

11.2.1) Apart from the steering ratio and the steering rods, parts must be those from the homologated car.

11.2.2) Steering parts may be strengthened, provided that they can still be identified.

11.3 Four-wheel steering

Prohibited.

11.4 Power steering

Power steering may be hydraulic, electro-hydraulic or electric on condition that it is a simple system, without programmable control.

The steering must be under the control of the driver at all times and any system which takes control away from the driver, even momentarily, is prohibited.

It must be homologated.

11.5 Steering wheel

11.5.1) The steering wheel rim must be continuously closed.

11.5.2) A quick release system is mandatory. For the fitting of such a system, a local modification of the steering column is allowed.

11.5.3) Push buttons only are allowed on the steering wheel. Their function must be indicated on the homologation form.

11.6 Anti-theft device

It must be removed.

ARTICLE 12: BRAKES**12.1 Separate circuits**

With the exception of paragraph 2) below, the complete braking system is free provided that it incorporates at least two separate circuits operated by the same pedal.

This system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate the brakes on at least two wheels.

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

The balance of the braking forces between the front and rear axles may only be adjusted by the driver, through:

- direct and manual intervention on a mechanical system allowing the modification of the position of the centre of the joint, on the linkage lever of the hydraulic pumps of the front and rear circuits.
- direct and manual intervention on a proportional valve, in which the intake pressure of the rear circuit is adjusted through a pre-loaded spring, variable according to the position of the manual linkage system (see the Drawing of the principle 263-9).

Only one of these two systems is permitted.

12.2 Brake callipers

12.2.1) Brake callipers must be made from aluminium materials (elasticity modulus < 80 Gpa).

12.2.2) Only one calliper (maximum 6 pistons) per wheel is permitted.

12.2.3) The section of each calliper piston must be circular.

12.3 Disc brakes**12.3.1) Number**

A maximum of one brake disc per wheel.

12.3.2) Material

Exclusively ferrous.

12.3.3) Brake pads

A maximum of two per wheel.

12.4 Anti-lock Braking Systems

Prohibited.

ARTICLE 13 : ROUES & PNEUMATIQUES**13.1 Dimensions****13.1.1 Roues complètes**

(mesures prises horizontalement à hauteur du moyeu) :

	Inférieur à 1200 kg	Supérieur à 1200 kg
a/ Largeur maximum :	12"	14"
b/ Diamètre maximum :	28"	28"
c/ Poids minimum, pneu démonté		
• avant :	7.0 kg	7.5 kg
• arrière :	8.0 kg	8.5 kg

13.1.2 Jantes

a/ Diamètre maximum : 18"

b/ Les bords doivent être :

- b.1 Etre symétriques ;
- b.2 Ne pas dépasser 19,2 mm en hauteur ;

c/ Jantes monobloc : recommandées.

13.1.3 Enjoliveurs

Amovibles interdits.

13.2 Emplacement

13.2.1) Il doit être possible de loger une roue complète dans l'arche de roue au moins jusqu'au niveau de l'axe des roues.

13.2.2) La voiture vue de dessus, les roues avant alignées pour aller en ligne droite ne doivent pas être visibles au-dessus des moyeux.

13.3 Matériau des roues

Métallique obligatoire.

13.4 Nombre de roues

4 maximum.

13.5 Fixation des roues

Libre.

13.5.1) Si la roue est fixée par un écrou central, un ressort de sécurité (peint en rouge ou orange "dayglo") doit être placé sur l'écrou central quand la voiture roule, et remis en place après tout changement de roue.

13.5.2) Une autre méthode de maintien du système de fixation des roues pourra éventuellement être utilisée, sous réserve d'avoir été approuvée par la FIA.

13.6 Crics pneumatiques

13.6.1) Autorisés.

13.6.2) Le transport à bord de bouteilles d'air comprimé pour leur fonctionnement est interdit.

13.6.3) Des ouvertures peuvent être pratiquées dans le soubassement et dans le(s) coffre(s) pour leur installation.

13.7 Soupapes de surpression

Interdites.

13.8 Capteurs

Des capteurs pour la pression et la température des pneumatiques lorsque la voiture se déplace sont recommandés.

ARTICLE 14 : HABITACLE**14.1 Sièges**

14.1.1) Le(s) siège(s) passager(s), les garnitures intérieures, les systèmes de lève-vitres, d'air conditionné, de chauffage, etc. peuvent être enlevés.

14.1.2) Un système de dégivrage efficace du pare-brise est obligatoire.

14.2 A l'intérieur de l'habitacle

A condition que ni l'accès ni la sortie (Art. 257-14.4 ci-après) ne soient entravés, seuls sont autorisés dans l'habitacle les équipements suivants nécessaires à :

- a/ La conduite, y compris le système de radiocommunication ;
- b/ La sécurité : harnais, extincteurs ;
- c/ Le confort : réfrigération et ventilation du conducteur ;
- d/ Le dépannage : outillage (solidement fixé sur le plancher) ;
- e/ Equipements électroniques : ils doivent être dans des boîtiers dont le couvercle est fixé au moyen de vis ou d'écrous nécessitant de l'outillage pour l'enlever.

ARTICLE 13: WHEELS & TYRES**13.1 Dimensions****13.1.1 Complete wheels**

(measurements to be taken horizontally at wheel hub height):

	Up to 1200 kg	Over 1200 kg
a/ Maximum width:	12"	14"
b/ Maximum diameter:	28"	28"
c/ Minimum weight, tyre removed:		
• front:	7.0 kg	7.5 kg
• rear:	8.0 kg	8.5 kg

13.1.2 Rims

a/ Maximum diameter: 18"

b/ The rim flanges must be:

- b.1 symmetrical;
- b.2 not higher than 19.2 mm;

c/ One-piece construction rims: recommended.

13.1.3 Hub caps

Movable hub caps are prohibited.

13.2 Location

13.2.1) It must be possible to house a complete wheel in the wheel arch cut-out at least down to the wheel centre line level.

13.2.2) When the car is seen from above, the front wheels, aligned to proceed straight ahead, must not be visible above the hubs.

13.3 Wheel material

Metallic material is mandatory.

13.4 Number of wheels

Maximum 4.

13.5 Wheel attachment

Free.

13.5.1) If the wheel is attached by means of a single nut, a safety spring (painted red or "dayglo" orange) must be in place on the nut whenever the car is running and must be replaced after every wheel change.

13.5.2) Another method of retaining the wheels attachment system may be used, provided that it has been approved by the FIA.

13.6 Pneumatic jacks

13.6.1) Permitted.

13.6.2) Compressed air bottles for their operation must not be carried on board.

13.6.3) Openings are permitted in the underbody and in the luggage compartment(s) for their installation.

13.7 Pressure control valves

Prohibited.

13.8 Sensors

Sensors for measuring the pressure and temperature of the tyres when the car is in motion are recommended.

ARTICLE 14: COCKPIT**14.1 Seats**

14.1.1) The passenger seat(s), all internal padding and lining, window winding mechanisms, air conditioning, heating system, etc. may be removed.

14.1.2) An efficient windscreen demisting system is mandatory.

14.2 Inside the cockpit

Provided that neither access nor exit is hindered (Art. 257-14.4 below), the only equipment permitted in the cockpit is that necessary for:

- a/ Driving, including the radio communication system;
- b/ Safety: harness, fire extinguishers;
- c/ Comfort: driver's cooling and ventilation system;
- d/ Repairs: tools (securely attached to the floor);
- e/ Electronic equipment: this must be inside boxes, the lids of which are attached by means of screws or bolts and cannot be removed without the use of tools.

14.3 Tableau de bord

14.3.1) Matériau libre, mais forme, dimensions et aspect doivent rester conformes à la voiture d'origine (Fiche d'homologation).

14.3.2) A l'exception du système radio, les instruments et appareils nécessaires à la conduite (d'origine ou non) doivent être fixés sur le tableau de bord et/ou sur un panneau rectangulaire de 400 cm² maximum.

14.4 Pédalier

L'axe d'articulation des pédales d'embrayage, de frein et d'accélérateur peut être déplacé.

14.5 Temps d'évacuation de l'habitacle

Le pilote assis normalement au volant, en tenue de conduite complète et ceintures de sécurité attachées doit pouvoir sortir de l'habitacle en 7 secondes maximum par la porte de son côté et en 9 secondes par la porte opposée.

ARTICLE 15 : EQUIPEMENTS DE SECURITE

15.1 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 doit être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit et être commandé par une seule manette.

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

15.2 Ceintures de sécurité

15.2.1) Deux sangles d'épaules, une sangle abdominale et deux sangles d'entrejambe conformes à la norme FIA 8853-98 sont obligatoires.

15.2.2) Les ceintures à 2 boucles sont interdites.

15.2.3) Les fixations des ceintures de sécurité doivent résister à une décélération de 25 g.

15.2.4) Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports.

15.3 Rétroviseurs

Position libre.

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un de chaque côté de la voiture, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière. Chaque rétroviseur doit avoir une surface minimale de 100 cm².

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

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

- Hauteur : Entre 40 cm et 100 cm du sol.
- Largeur : 2 m d'un côté ou de l'autre de l'axe de la voiture.
- Position : 10 mètres derrière l'axe de l'essieu arrière de la voiture.

15.4 Sièges & Appuie-tête

15.4.1) Sièges

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.

En cas d'utilisation d'un coussin entre le siège homologué et l'occupant, ce coussin doit être d'une épaisseur maximale de 50 mm.

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, ceux ci doivent se conformer aux prescriptions de l'Article 253.16.

- Il est recommandé de faire une description des fixations du siège dans la Fiche d'homologation.

15.4.2) Appuie-tête

- a/ Il ne doit pas s'enfoncer de plus de 5 cm si on applique une force de 85 daN vers l'arrière ;
- b/ Il doit être placé de façon à constituer le premier point de contact du casque du pilote assis normalement en cas de choc projetant sa tête en arrière ;
- c/ Surface : 400 cm² minimum, continue et sans parties saillantes ;

14.3 Dashboard

14.3.1) The material is free, but the shape, dimensions and appearance must remain as on the original car (Homologation form).

14.3.2) Apart from the radio system, all controls and equipment (original or not) necessary for driving must be fitted on the dashboard and/or on a rectangular panel with a maximum area of 400cm².

14.4 Pedal support

The swivel axle for the clutch, brake and throttle pedals may be moved.

14.5 Cockpit exit time

The driver seated in a normal position at the wheel, wearing his complete racing equipment and with his safety belts fastened, must be able to exit the cockpit in 7 seconds through the door on his side and in 9 seconds through the opposite door.

ARTICLE 15: SAFETY EQUIPMENT

15.1 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, except as regards the means of triggering from the outside.

The means of triggering from the outside must be combined with the circuit breaker switch and be operated by a single lever.

It must be marked with a letter "E" in red inside a red-edged white circle measuring at least 100 mm in diameter.

15.2 Safety belts

15.2.1) Two shoulder straps, one lap strap and two crotch straps complying with FIA standard 8853-98 are mandatory.

15.2.2) Safety belts with two buckles are prohibited.

15.2.3) The safety belt mounting points must be able to withstand a 25 g deceleration.

15.2.4) It is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or to their supports.

15.3 Rear-view mirrors

Position free.

The car must be fitted with two rear view mirrors, one fitted on each side of the car, in order to give an efficient view to the rear. Each mirror must have a minimum area of 100 cm².

The scrutineers must be assured through a practical demonstration that the driver, seated normally, can clearly see the vehicles following him.

To this end, the driver will be asked to identify letters or figures, 15 cm high and 10 cm wide, displayed at random on boards placed behind the car according to the following instructions:

- Height: Between 40 cm and 100 cm from the ground.
- Width: 2 m one side or the other of the centre line of the car.
- Position: 10 metres behind the centre line of the rear axle of the car.

15.4 Seats & Headrest

15.4.1) Seat

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 there is a cushion between the homologated seat and the occupant, the maximum thickness of this cushion is 50 mm.

If the original attachments or supports are changed, they must comply with the provisions of Article 253.16.

- It is recommended that the seat mounting points be described on the Homologation form.

15.4.2) Headrest

- a/ It must not deflect more than 5 cm when a rearward force of 85 daN is applied;
- b/ 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;
- c/ Surface: 400 cm² minimum, continuous and with no protruding parts;

d/ Tout dispositif assurant le maximum de protection pour la tête du pilote est fortement recommandé :

15.5 Coupe-circuit

15.5.1) Le pilote, assis au volant, sanglé et volant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur avec un coupe-circuit antidéflagrant.

15.5.2) L'interrupteur doit être :

- a/ Placé sur le tableau de bord ou en tout autre endroit aisément accessible par le pilote ou de l'extérieur ;
- b/ Clairement signalé par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu bordé d'un liseré blanc ;

15.5.3) Un interrupteur extérieur doit aussi être prévu avec une poignée susceptible d'être actionnée à distance au moyen d'un crochet :

- Cet interrupteur doit être placé au pied du pare-brise sur le côté gauche.

15.6 Anneaux de prise en remorque

15.6.1) Les anneaux de prise en remorque avant et arrière doivent :

- a/ 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) ;
- b/ Être solidement fixés au châssis/structure au moyen d'une pièce rigide en métal (câbles formant boucle interdits) ;
- c/ Se trouver dans le contour de la carrosserie vue de dessus ;
- d/ Être facilement identifiables et peints en jaune, rouge ou orange ;
- e/ Permettre de tirer une voiture enlisée dans un bac à graviers.

ARTICLE 16 : STRUCTURES DE SECURITE

16.1 Structure anti-tonneau

16.1.1) Une cage de sécurité conforme aux spécifications du Code Sportif International (Annexe J - Art. 253.8) est obligatoire.

16.1.2) Des entretoises longitudinales ou tout dispositif équivalent doivent assurer la protection latérale. Il est possible d'ajouter trois barres de protection latérale sur un arceau homologué par la FIA conformément au Dessin 258-4.

16.1.3) Les tubes à proximité du pilote doivent être garnis de mousse ininflammable approuvée par la FIA.

16.2 Cloisons pare-feu

16.2.1) Une cloison pare-feu métallique et parfaitement étanche est obligatoire pour empêcher le passage des flammes du compartiment moteur dans l'habitacle.

16.2.2) Toute ouverture pratiquée dans cette cloison doit être réduite au minimum compatible avec le passage des commandes et des câbles et maintenir l'étanchéité.

16.2.3) Une cloison réalisée en matériau sandwich ininflammable et recouverte d'une feuille métallique adhésive est acceptée.

16.3 Modifications

16.3.1) Le châssis ou la structure monocoque doivent conserver les caractéristiques et les matériaux d'origine du constructeur.

16.3.2) Aucune modification, autre que celles spécifiquement autorisées par le présent règlement ne peut être apportée à une structure qui a été homologuée.

ARTICLE 17 : CARBURANT

17.1 Carburant

L'Organisateur ne délivrera qu'un seul type de carburant (Eurosuper 98).

17.2 Spécifications

Cf. Code Sportif International (Annexe J - Art. 258.16).

17.3 Carburant spécial

L'utilisation de tout carburant autre que l'essence doit faire l'objet d'une demande spéciale soumise à l'agrément de la FIA.

ARTICLE 18 : EQUILIBRE DES PERFORMANCES

Afin d'optimiser l'équilibre de performance, et de maintenir également le niveau de performance actuel, le Bureau de la

d/ Any device designed so as to provide maximum protection for the driver's head is strongly recommended.

15.5 Master switch

15.5.1) The driver, when seated normally at the wheel with the safety belts fastened, must be able to cut off all the electrical circuits and switch off the engine by means of a spark-proof breaker switch.

15.5.2) The switch must be:

- a/ positioned on the dashboard or in any other place easily accessible by the driver or from outside;
- b/ clearly identified by a symbol showing a red spark in a white-edged blue triangle.

15.5.3) There must be also an exterior switch, with a handle which can be 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.

15.6 Towing eyes

15.6.1) Front and rear towing eyes must:

- a/ be rigid, made from steel, with no chance of breaking, have an inner diameter of 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);
- b/ be securely fitted to the structures of the chassis by means of a rigid part made from metal (cable hoops are not permitted);
- c/ be within the perimeter of the bodywork as viewed from above;
- d/ be easily identifiable and painted in yellow, red or orange;
- e/ allow the towing of a car stuck in a gravel bed.

ARTICLE 16: SAFETY STRUCTURES

16.1 Rollover structure

16.1.1) A rollcage meeting the requirements of the International Sporting Code (Appendix J - Art. 253.8) is mandatory.

16.1.2) Longitudinal struts or any equivalent device must provide lateral protection. It is possible to add three lateral protection bars onto a rollbar homologated by the FIA in accordance with Drawing 258-4.

16.1.3) Tubes in the driver's immediate vicinity must be padded with non-flammable foam approved by the FIA.

16.2 Firewalls

16.2.1) A metallic and completely sealed firewall is mandatory to prevent the passage of flames from the engine compartment to the cockpit.

16.2.2) Any hole in the firewall must be of the minimum size necessary for the passage of controls and wires and must be kept sealed.

16.2.3) A bulkhead made from a fireproof sandwich material and covered with a metallic adhesive sheet is acceptable.

16.3 Modifications

16.3.1) The chassis or the monocoque/unibody construction must keep to the manufacturer's specifications and original materials.

16.3.2) No modification, other than those specifically permitted by these regulations, may be made to a structure which has been homologated.

ARTICLE 17: FUEL

17.1 Fuel

The Organiser will supply only one type of fuel (Eurosuper 98).

17.2 Specifications

Cf. International Sporting Code (Appendix J - Art. 258.16).

17.3 Special fuels

For the use of any fuel other than petrol, a special request must be submitted to the FIA for approval.

ARTICLE 18: BALANCE OF PERFORMANCE

In order to maximise the balance of performance and also to maintain the current level of performance, the Bureau of the FIA

Commission GT de la FIA se réserve le droit d'adapter les éléments suivants pour chaque modèle de voiture :

- Poids minimum de la voiture ;
- Dimensions des brides d'air ;
- Capacité du réservoir de carburant ;
- Autre restriction technique que le Bureau jugerait nécessaire ;

Il n'est pas question toutefois d'effectuer des ajustements après ou en fonction de chaque course. Si des adaptations sont nécessaires, elles seront imposées par le Bureau de préférence à la fin de la saison de course. Cependant si un modèle de voiture est trop performant des dispositions immédiates seront prises par le Bureau afin de réduire ses performances pour les courses suivantes.

Les ajustements de performance sont de la seule responsabilité du Bureau.

ARTICLE 19 : TEXTE FINAL – LITIGES

La version anglaise du présent règlement est la seule qui fait foi.

GT Commission reserves the right to adjust the following for each model of car:

- Minimum weight of the car;
- Air restrictor sizes;
- Fuel tank capacity;
- Any other technical restriction that the Bureau may deem necessary.

However, it is out of the question to make adjustments after or according to each race. If adaptations are necessary, they will be imposed by the Bureau, preferably at the end of the race season. Nevertheless, if a model of car gives excessively high performance, immediate measures will be taken by the Bureau in order to reduce the performance of that car for the following races.

Performance adjustments are exclusively the responsibility of the Bureau.

ARTICLE 19: FINAL TEXT – DISPUTE

The English version of these regulations is the only authentic version.

Article 257
Annexe 1 / Appendix 1

Brides pour Moteurs Atmosphériques
Restrictors for Normally Aspirated Engines

Moteurs atmosphériques à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Cylindrée / Poids Cylinder Capacity / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
Nombre de Brides Number of Restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
jusqu'à / up to 3200 cm ³	41,6	29,7	42,5	30,3	43,4	31,0	44,3	31,6	45,3	32,3
plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3400 cm ³	41,2	29,4	42,1	30,1	43,1	30,7	43,9	31,4	44,9	32,0
plus de / over 3400 cm ³ à / up to 3600 cm ³	40,9	29,2	41,8	29,9	42,8	30,5	43,6	31,2	44,5	31,8
plus de / over 3600 cm ³ à / up to 3800 cm ³	40,6	29,0	41,5	29,7	42,4	30,3	43,3	30,9	44,2	31,6
plus de / over 3800 cm ³ à / up to 4000 cm ³	40,3	28,8	41,3	29,5	42,1	30,1	43,1	30,7	43,9	31,4
plus de / over 4000 cm ³ à / up to 4500 cm ³			40,9	29,2	41,8	29,8	42,7	30,4	43,5	31,1
plus de / over 4500 cm ³ à / up to 5000 cm ³			40,5	28,9	41,4	29,5	42,2	30,1	43,1	30,7
plus de / over 5000 cm ³ à / up to 5500 cm ³			40,2	28,7	41,1	29,3	41,9	29,9	42,7	30,5
plus de / over 5500 cm ³ à / up to 6000 cm ³			39,8	28,5	40,7	29,1	41,6	29,7	42,3	30,2
plus de / over 6000 cm ³ à / up to 6500 cm ³					40,4	28,9	41,3	29,5	42,0	30,0
plus de / over 6500 cm ³ à / up to 7000 cm ³					40,0	28,6	40,9	29,2	41,7	29,8
plus de / over 7000 cm ³ à / up to 7500 cm ³					39,6	28,3	40,5	28,9	41,3	29,5
plus de / over 7500 cm ³ à / up to 8000 cm ³					39,2	28,0	40,0	28,6	40,8	29,1

Moteurs atmosphériques à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)	
	<p>Pour les moteurs à 2 soupapes par cylindre, les diamètres des brides ci-dessus doivent être corrigés à l'aide de la formule :</p> <p>For engines with two valves per cylinder, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula:</p> $D = ((D-1) \times 1,034) + 1$ <p>Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure. The result will be rounded up to the nearest decimal.</p>

Moteurs rotatifs / (Ø en mm) Rotary engines / (Ø in mm)	
	<p>Pour les moteurs rotatifs, le diamètre des brides ci-dessus doit être corrigé à l'aide de la formule :</p> <p>For rotary engines, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula:</p> $D = ((D-1) \times 1,10) + 1$ <p>Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure. The result will be rounded up to the nearest decimal.</p>

**Article 257
Annexe 2 / Appendix 2**

**Brides pour Moteurs Suralimentés
Restrictors for Supercharged Engines**

Moteurs suralimentés à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Supercharged engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Poids / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
Nombre de Brides Number of Restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	38,9	27,8	39,8	28,5	40,7	29,1	41,6	29,7	42,3	30,2

**Pression absolue de suralimentation
Absolute boost pressure**

Moteurs suralimentés à plus de 3 soupapes par cylindre Supercharged engines with more than 3 valves per cylinder							
Cylindrée Maximum Maximum Cylinder Capacity	2000	2400	2800	3200	3600	4000	
Pression Maximum Maximum Pressure (mbar)	3360	2800	2400	2100	1870	1680	

Moteurs suralimentés à plus de 2 soupapes par cylindre Supercharged engines with more than 2 valves per cylinder						
Cylindrée Maximum Maximum Cylinder Capacity	2000	2400	2800	3200	3600	4000
Pression Maximum Maximum Pressure (mbar)	3820	3180	2730	2390	2130	1910

Moteurs atmosphériques à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)	
	<p>Pour les moteurs à 2 soupapes par cylindre, les diamètres des brides ci-dessus doivent être corrigés à l'aide de la formule :</p> <p>For engines with two valves per cylinder, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula:</p> $D = ((D-1) \times 1,034) + 1$ <p>Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure. The result will be rounded up to the nearest decimal.</p>

Moteurs rotatifs / (Ø en mm) Rotary engines / (Ø in mm)	
	<p>Pour les moteurs rotatifs, le diamètre des brides ci-dessus doit être corrigé à l'aide de la formule :</p> <p>For rotary engines, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula:</p> $D = ((D-1) \times 1,10) + 1$ <p>Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure. The result will be rounded up to the nearest decimal.</p>

Article 257A

Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme de Coupe 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

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 interior 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).

de Coupe (GT3).

Pour être admissible dans la classe Grand Tourisme de Coupe, la voiture doit être homologuée par la FIA en Groupe 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/cm³ est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

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

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

2.8 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 cm² est autorisée dans chaque rétroviseur.

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

- elle ne doit pas dépasser du périmètre de la vitre, avoir une hauteur maximum de 150 mm et ne doit pas faire saillie de plus de

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 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 any changes made to these regulations. All such changes will come into 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 conform strictly to its homologation form as well as to any additional 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 taken while the car is stationary on a flat horizontal surface or as stated in the Sporting Regulations of the relevant Championship.

2.7 Material

Titanium is not permitted unless used in the original part or explicitly authorised by these regulations.

The use of a material which has a specific yield modulus greater than 40 GPa/g/cm³ is forbidden for the making of all parts that are free or homologated as an Option Variant.

This restriction does not concern the parts homologated with the standard vehicle.

The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.

2.8 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 (failing that, of 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

3.1 Bodywork

Any non-movable element must 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 cm² is authorised in each rear view mirror.

A scoop may be fitted to each door window, provided that 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 par rapport à la surface de la vitre.

- elle doit être réalisée dans le même matériau que la vitre ou en polycarbonate translucide si celle-ci est en verre, et doit pouvoir être obturée par un volet réalisé dans le même matériau.

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

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

Filets :

Il est possible de remplacer les fenêtres des portières par des filets dont les caractéristiques doivent se conformer à l'Article 253-11.

La fixation des filets à la structure anti-tonneau n'est toutefois pas obligatoire.

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

3.3 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) (si applicable) et le collecteur jusqu'aux orifices d'admission de la (des) culasse(s).

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

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 (si

50 mm over the window's surface.

- it must be made from the same material as the window or from translucent polycarbonate if the window is made from glass, and must be able to be 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 reduce neither the visibility nor the safety of the driver.

Nets:

Door windows may be replaced with nets having characteristics in accordance with Article 253-11.

However, the fixing of the nets to the safety rollage is not mandatory.

Each rear side window may be partly opened to a maximum of 30 mm at its rear extremity, or may have a circular opening with a maximum diameter of 50 mm.

3.3 Aerodynamic devices

The Bureau of the FIA Grand Touring Commission reserves the right to adjust the characteristics of the rear aerodynamic device (wing) of any car in order to maintain the balance of performance between the cars.

ARTICLE 4 : WEIGHT

4.1 Minimum weight

The Bureau of the FIA Grand Touring Commission reserves the right to adjust the minimum weight of any car in order to maintain the balance of performance between the 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 the dimensions and characteristics of the fixations.

The securing system must allow seals to be affixed to the ballast 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 by means of 5 M12 screws.

4.4 Adding during the race

The adding to the car during the race of any solid material whatsoever, and the replacement during the race of any part of the car with another which is materially heavier, are 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 when the car may be emptied of all the fuel before weighing.

ARTICLE 5 : ENGINE

5.1 Engine control unit

The FIA Technical Delegate may at any time oblige the competitor to use 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 comprising the restrictor(s) (if applicable) 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 homologated air restrictors (if applicable), and no pipe containing air is permitted to enter or to exit from the intake system.

Sealing the restrictors must cause the engine to stop immediately.

This check must be carried out at an engine speed of 2500 rpm, the 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 in the place where the check is carried out minus 150 millibar, maintained during at least 0.5 seconds.

5.2.3) The Bureau of the FIA Grand Touring Commission

applicable) 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

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.

6.3 Réservoirs de carburant

Tous les réservoirs de carburant doivent être des outres en caoutchouc conformes ou supérieures aux spécifications FIA/FT3 1999, et doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-14.

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 8.3.4) et feux de position arrière.

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

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

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

Ces modifications ne doivent pas générer d'appui aérodynamique.

8.3.3) 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

reserves the right to adjust the diameter of these air restrictors (if applicable) in order to maintain the balance of performance between the cars.

5.3 Exhaust

The noise generated by the car must not exceed 110 dB (A) at 3800 rpm, or at three-quarter maximum revs if this is less.

This measurement will be taken at a distance of 0.5 m and at a 45 degree angle to the point of exit of the exhaust.

All measures taken to ensure that the maximum noise limits are not exceeded must be permanent in nature, and must not be cancelled out 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 Bureau of the FIA Grand Touring Commission reserves the right to adjust the capacity of the fuel tank in order to maintain the balance of performance between the cars.

6.3 Fuel tanks

All fuel tanks must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FIA/FT3 1999, and must comply with the prescriptions of Article 253-14.

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 8.3.4) and rear sidelights.

For safety reasons, it is obligatory for headlights to produce a white beam.

For races run in the daytime, cars from the GT3 Group must be equipped with white 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) Reversing lights:

The bulbs of the reversing lights must be removed.

8.3.4) Rain lights:

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 at least 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 are taken to the centre of area of the

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 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.

lens.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

9.1 Transmission system

For cars fitted with a semi-automatic or automatic gearbox, and/or a power-driven clutch with electronic or pneumatic control, the FIA Technical Delegate may at any time oblige the competitor to use the reference unit(s) registered with the FIA by the manufacturer.

For safety reasons, the transmission must be designed in such a way that if the car is stopped and the engine is 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 be used by the driver when seated normally.

ARTICLE 10 : AXLES, SUSPENSION AND STEERING

10.1 Ride height

The Bureau of the FIA Grand Touring Commission reserves the right to adjust the ride height in order to maintain the balance of performance between the 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 at any time oblige the competitor to use 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 at any time oblige the competitor to use the reference unit registered with the FIA by the manufacturer.

ARTICLE 12 : WHEELS AND TYRES

12.1 Dimensions

The Bureau of the FIA Grand Touring Commission reserves the right to adjust the width of the complete wheels in order to maintain the balance of performance between the cars.

Measurements will be taken horizontally at axle centre line height.

12.2 Wheel visibility

The complete wheel above the hub centre line must not be visible in plan view and when 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 probable failure.

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
- 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 cm².

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

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

- Hauteur : Entre 40 cm et 100 cm du sol.
- Largeur : 2 m d'un côté ou de l'autre de l'axe de la voiture.
- Position : 10 mètres derrière l'axe de l'essieu arrière de la voiture.

14.4 Sièges et repose-tête

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

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

En cas d'utilisation d'un coussin entre le siège homologué et l'occupant, ce coussin doit être d'une épaisseur maximale de 50 mm.

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, ceux ci

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 electrical equipment
- Driver cooling system
- Ballast
- Pneumatic jacks and their pipes
- Battery
- Driver ventilation equipment

13.1.2) None of the above items may hinder cockpit exit or the 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 with which he is entered, 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 his 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, except as regards the means of triggering.

A means of triggering from the outside, possibly 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 red-edged white circle at least 100 mm in diameter.

14.2 Safety belts

The wearing of two shoulder straps, one lap strap and two crotch straps 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 cm².

The Scrutineers must be assured through a practical demonstration that the driver, seated normally, can clearly see the vehicles following him.

To this end, the driver will be asked to identify letters or figures, 15 cm high and 10 cm wide, displayed at random on boards placed behind the car according to the following instructions:

- Height: Between 40 cm and 100 cm from the ground.
- Width: 2 m one side or the other of the centre line of the car.
- Position: 10 metres behind the centre line of the rear axle of the car.

14.4 Seats 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 there is a cushion between the homologated seat and the occupant, the maximum thickness of this cushion is 50 mm.

If the original attachments or supports are changed, they must

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 cm² ; elle doit être continue et sans parties saillantes.

Il doit être positionné de manière à être le premier point de contact pour le casque du pilote en cas de choc projetant sa tête en arrière lorsqu'il est assis normalement.

14.5 Coupe-circuit

Le pilote assis normalement, sa ceinture de sécurité étant attachée et le volant étant en place, doit pouvoir couper tous les circuits électriques et arrêter le moteur au moyen d'un coupe-circuit anti-déflagrant. Cet interrupteur doit être clairement signalé par un symbole montrant un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche et accessible par le pilote, ceinture attachée.

14.6 Anneaux 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.

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 cm² and must be continuous and without protruding parts.

It must be positioned so that it is the first point of contact for the driver's helmet in the event of an impact projecting his head backwards when he is seated normally.

14.5 Master switch

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 and stop the engine by means of a spark-proof master switch. This switch must be clearly marked by a symbol showing a red spark in a white-edged blue triangle and be accessible by the driver with his safety belt fastened.

14.6 Towing eyes

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.

Article 258

Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme

Technical Regulations for Grand Touring Cars

(Groupe GT1 / Group GT1)

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1.1 Voiture de Grand Tourisme (GT1)

Automobile ouverte ou fermée ayant au maximum une portière de chaque côté et au minimum deux places situées d'un côté et de l'autre de l'axe longitudinal de la voiture, les deux sièges devront être traversés par le même plan transversal.

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

1.2 Automobile

Véhicule terrestre roulant sur au moins quatre roues complètes non alignées, dont au moins deux assurent la direction et deux au moins la propulsion.

1.3 Véhicule Terrestre

Appareil de locomotion mû par ses propres moyens, se déplaçant en prenant constamment un appui réel sur la surface terrestre, et dont la propulsion et la direction sont contrôlées par un conducteur à bord du véhicule.

1.4 Structure principale

Partie entièrement suspendue de la structure du véhicule, à laquelle les charges de suspension et / ou des ressorts sont transmises, s'étendant longitudinalement des fixations du pare-choc avant jusqu'aux fixations du pare-choc arrière.

1.5 Carrosserie

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

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

1.6 D'origine

Tel que monté sur la voiture homologuée par la FIA.

1.7 Epreuve

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

1.8 Poids

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

1.9 Poids de course

C'est le poids de la voiture en état de marche, le pilote étant à bord et le réservoir de carburant plein.

1.10 Roue

Roue : Voile et jante.

Roue complète : Voile, jante et pneumatique.

1.11 Portière

Partie de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès aux compartiments du pilote et du passager.

1.12 Habitacle

Volume intérieur de la structure principale réservé aux occupants.

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

1.13 Suralimentation

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

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

1.14 Suspension

Moyen par lequel toutes les roues complètes sont suspendues par rapport à l'ensemble carrosserie/châssis par des ressorts de suspension.

1.15 Suspension active

Tout système permettant de contrôler la flexibilité de toute partie

ARTICLE 1 : DEFINITIONS

1.1 Grand Touring Car (GT1)

An open or closed automobile which has no more than one door on each side and a minimum of two seats situated one on each side of the longitudinal centre line of the car; these two seats must be crossed by the same transversal plane.

This car must be able to be used perfectly legally on the open road, and adapted for racing on circuits or closed courses.

1.2 Automobile

A land vehicle running on at least four non-aligned complete wheels, of which at least two are used for steering and at least two for propulsion.

1.3 Land vehicle

A locomotive device, propelled by its own means, moving by constantly taking real support on the earth's surface, and of which the propulsion and steering are under the control of a driver aboard the vehicle.

1.4 Main structure

Entirely sprung part of the structure of the vehicle, to which all the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the mounting of the front bumper to the mounting of the rear bumper.

1.5 Bodywork

All entirely sprung parts of the car in contact with the external air stream, except the parts definitely associated with the mechanical functioning of the engine, transmission and running gear.

Any air intake shall be considered to be part of the bodywork.

1.6 Original

As fitted to the FIA-homologated car.

1.7 Event

An event shall consist of official practice and the race.

1.8 Weight

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

1.9 Racing weight

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

1.10 Wheel

Wheel: Flange and rim.

Complete wheel: Flange, rim and tyre.

1.11 Door

That part of the bodywork that opens to give access to the driver and passenger compartments.

1.12 Cockpit

The volume of the main structure which is reserved for the occupants.

Its limits are defined by the roof, the floor, the doors, the lateral parts, the glazed parts and the front and rear bulkheads.

1.13 Supercharging

Increasing the weight of the charge of the fuel/air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust system) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging.

1.14 Sprung suspension

The means whereby all complete wheels are suspended from the body/chassis unit by a spring medium.

1.15 Active suspension

Any system which allows control of the flexibility of any part of the

de la suspension ou la hauteur d'assiette lorsque la voiture est en mouvement.

1.16 Éléments mécaniques

Tous les éléments nécessaires à la propulsion, à la suspension, à la direction et au freinage, ainsi que tous les accessoires, mobiles ou non, qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

1.17 Télémétrie

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

1.18 Boîte de vitesses semi-automatique

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

1.19 Etriers de freins

Toutes les parties du système de freinage en dehors de la cellule de survie, à l'exception des disques de frein, plaquettes de freins, pistons d'étriers, flexibles, maître cylindre et accessoires de freinage qui sont sollicités lorsqu'ils sont soumis à la pression du freinage.

1.20 Emplacement

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

L'emplacement dans le compartiment moteur est un lieu défini relativement au carter de vilebrequin et aux culasses.

1.21 Position

Lieu défini par des dimensions à partir des données du véhicule d'origine.

Exemple : centre des essieux, axe central de la voiture.

1.22 Orientation

L'orientation est la relation de l'élément par rapport à l'axe longitudinal et transversal du véhicule.

Si un élément est tourné de 180°, ceci est considéré comme un changement d'orientation.

1.23 Profil d'aile

Section engendrée par deux arcs de courbure différente réunis à l'avant par un bord d'attaque et, à l'arrière, par un bord de fuite, et destinée à obtenir une portance aérodynamique positive ou négative.

1.24 Châssis en matériau composite non métallique

Un châssis en matériau composite est un châssis comportant des éléments en matériau composite structurels.

Un matériau composite est un matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède. Un matériau composite non métallique est un matériau formé d'une matrice agglomérant une armature non métallique (verre, carbone, aramide...).

ARTICLE 2 : REGLEMENTATION

2.1 Rôle de la FIA

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

2.2 Modifications autorisées

Toute modification non autorisée par le présent règlement est expressément interdite.

2.3 Type de véhicules admissibles

Les véhicules seront admissibles dans la classe Grand Tourisme (GT1).

Pour être admissible dans la classe Grand Tourisme, un véhicule doit être une voiture homologuée par la FIA en Groupe GT1 ou GT2 ou faire partie de la liste des voitures admissibles établie par la FIA.

Pour toute voiture de course produite, le constructeur doit justifier de la production d'au moins 3 voitures routières.

2.4 Voitures admissibles

Les listes des voitures homologuées et des voitures admissibles sera publiée par la FIA.

2.5 Modifications du règlement et de l'admissibilité

La FIA publiera au plus tard en octobre de chaque année tout changement apporté à la présente réglementation.

Tous ces changements entreront en vigueur à partir du deuxième premier janvier suivant leur publication.

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

Les changements couverts par les Articles 4.1.2, 5.3.4, 5.4.5 et

suspension or of the trim height when the car is moving.

1.16 Mechanical components

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking, as well as all accessories, whether moving or not, which are necessary for their normal working.

1.17 Telemetry

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

1.18 Semi-automatic gearbox

One which, when the driver calls for a gear change, takes over the control of one or more of the engine, clutch and gear selectors momentarily to enable the gear to be engaged.

1.19 Brake callipers

All parts of the braking system outside the survival cell, other than brake discs, brake pads, calliper pistons, brake hoses, master cylinder and fittings, which are stressed when subjected to the braking pressure.

1.20 Location

A site defined relative to the original: centre line of the car, axles centre (middle of the wheelbase on the centre line), cockpit, luggage compartment and engine compartment.

Location within an engine compartment is a site relative to the crankcase and cylinder heads.

1.21 Position

The site defined by dimensions from the original vehicle data.

e.g. axles centre and centre line of the car.

1.22 Orientation

Is the relationship of the component to the longitudinal and transversal axes of the vehicle.

If the component is turned 180°, this will be regarded as a change in orientation.

1.23 Wing profile

Section generated by two arcs with different curves joining a leading edge at the front to a trailing edge at the rear, the purpose being to exert aerodynamic lift or downforce.

1.24 Chassis made from non-metallic composite material

A chassis made from composite material is a chassis having structural elements made from composite material.

A composite material is a material made from several separate components, the association of which gives properties to the whole that none of the components possesses separately.

A non-metallic composite material is a material made from a matrix binding a non-metallic framework (glass, carbon, aramid...).

ARTICLE 2 : REGULATIONS

2.1 Role of the FIA

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

2.2 Permitted modifications

All modifications not allowed by these regulations are expressly forbidden.

2.3 Vehicle type eligibility

Vehicles will be eligible in the Grand Touring class (GT1).

For a vehicle to be eligible in the Grand Touring class, it must be a car homologated by the FIA in Group GT1 or GT2, or a car from the list of acceptable cars drawn up by the FIA.

For any racing car produced, the manufacturer must prove the production of at least 3 road cars.

2.4 Eligible cars

The lists of homologated cars and acceptable cars will be published by the FIA.

2.5 Regulation and eligibility amendments

Each year in October at the latest the FIA will publish changes made to these regulations.

All such changes will take effect on the second 1st of January following their publication.

Changes for safety reasons may be made without notice.

Changes covered by Articles 4.1.2, 5.3.4, 5.4.5 and 6.5.2 will be

6.5.2 seront faits avec la période de préavis spécifiée dans les Règlements Sportifs correspondants, sauf en cas de circonstances déclarées exceptionnelles par l'organisme dirigeant le Championnat concerné.

2.6 Conformité au règlement

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

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

2.7 Mesures

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

2.8 Système électronique

Un système de contrôle de motricité agissant exclusivement sur le moteur à partir d'informations fournies par les capteurs de vitesse de rotation des roues est autorisé.

Toute autre fonction ou tout système automatique ou électronique de contrôle de châssis est interdit même s'il est monté sur la voiture d'origine.

Cela comprend l'anti-blocage de freins, réglage d'amortisseurs, de suspensions ou de niveau du véhicule, freinage assisté, direction à quatre roues, lest mobile.

Les boîtes de vitesses semi-automatiques et automatiques, les embrayages sous contrôle électronique ou pneumatique, sont interdits sauf s'ils sont montés sur le véhicule de série homologué par la FIA ou figurant sur la liste des véhicules admissibles établie par la FIA.

Dans ce cas, le constructeur doit fournir à la FIA le système de contrôle du système de pilotage de la boîte de vitesses et / ou de l'embrayage de série.

Les différentiels sous contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique sont interdits.

Tout capteur de couple est interdit sur le système de transmission et sur les roues (y compris l'utilisation de deux capteurs de vitesse de rotation sur chaque transmission transversale).

Cette restriction ne s'applique pas aux voitures disposant d'origine d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique et/ou d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, et utilisant ces systèmes dans les conditions de l'article 258-9.

Les systèmes électroniques automatiques sont interdits.

Un contacteur électrique simple non automatique actionné par le pilote qui agit sur un système n'est pas considéré comme un contrôle électronique.

La direction assistée pourra être utilisée tant qu'il s'agit d'un système simple, dépourvu de contrôle programmable.

2.9 Matériau

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

L'utilisation de matériau dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm³ est interdite pour la construction de toutes les pièces libres ou homologuées en Variante Option.

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

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

ARTICLE 3 : CARROSSERIE ET DIMENSIONS EXTERIEURES

3.1 Dimensions

Toutes les dimensions et la forme de la carrosserie doivent se conformer à celles d'origine, à l'exception des altérations exigées par l'Article 3.5.1 et de celles permises par l'Article 3.6.

La longueur maximale est de 5000 mm.

La largeur maximale (hors rétroviseurs) est de 2000 mm.

Les voitures dont la largeur est conforme à l'Article 258 de l'Annexe J 2004 et supérieure à 2000 mm, se verront appliquer un handicap de performances par le bureau GT de la FIA.

3.2 Porte-à-faux et empattement

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

3.3 Portières

Les dimensions et fonctions des portières doivent se conformer à celles d'origine.

Il est autorisé de remplacer les charnières de portières dans le

made in accordance with the period of notice specified in the relevant Sporting Regulations, save in circumstances deemed to be exceptional by the governing body of the relevant Championship.

2.6 Compliance with the regulations

It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers and the Stewards of the Meeting that his car complies with these regulations in their entirety at all times during an event.

A car, the construction of which is deemed to be dangerous, may be excluded by the Stewards of the meeting.

2.7 Measurements

All measurements must be made while the car is stationary on a flat horizontal surface or as provided in the Sporting Regulations of the relevant Championship.

2.8 Electronic system

A traction control system operating exclusively on the engine from data provided by wheel rotation speed sensors is authorised.

Any other automatic or electronic chassis control system or function is forbidden even if it is fitted on the original car.

This includes anti-lock braking, damper, suspension or ride height adjustment, power braking, four-wheel steering, moveable ballast.

Semi-automatic or automatic gearboxes, power-driven clutches with electronic or pneumatic control are forbidden unless they are fitted on the series vehicle homologated by the FIA or from the list of acceptable cars drawn up by the FIA.

In this case, the manufacturer must provide the FIA with the system for checking the whole control system of the series gearbox and/or the series clutch.

Differentials with electronic, pneumatic or hydraulic slip control are forbidden.

All torque sensors are forbidden on transmission system and wheels (including the use of two rotation speed sensors on each transversal transmission).

This restriction does not apply to cars having a semi-automatic or automatic gearbox and/or a power-driven clutch with electronic or pneumatic control fitted as standard and using these systems under the conditions of article 258-9.

Closed-loop electronically controlled systems are prohibited.

A simple open-loop electrical switch activated by the driver acting on a system is not considered to be an electronic control.

Power steering may be employed as long as it is a simple system, without programmable control.

2.9 Material

Titanium is not permitted unless used in the original part or with explicit authorisation by the current regulations.

The use of a material which has a specific yield modulus greater than 40 GPa/g/cm³ is forbidden for the making of all parts that are free or homologated as an Option Variant.

This restriction does not concern the parts homologated with the standard vehicle.

The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.

ARTICLE 3 : BODYWORK AND EXTERIOR DIMENSIONS

3.1 Dimensions

All bodywork dimensions and shape must remain original with the exception of alterations required by Article 3.5.1 and those permitted under Article 3.6.

The maximum length is 5000 mm.

The maximum width (excluding rear view mirrors) is 2000 mm.

Cars whose width complies with Article 258 of the 2004 Appendix J and is greater than 2000 mm will be given a performance handicap by the GT bureau of the FIA.

3.2 Overhangs and wheelbase

The front and rear overhangs must remain original.

3.3 Doors

The dimensions and functions of the doors must remain original.

The door hinges may be replaced for the sole purpose of allowing

seul but de permettre une évacuation plus rapide du pilote en cas d'accident.

3.4 Pare-brise et fenêtres

Un pare-brise constitué d'une seule pièce de verre feuilleté, ou de polycarbonate, est obligatoire.

Son épaisseur ne doit pas être inférieure à 6 mm.

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

Il est permis d'ajouter des barres anti-intrusion sur la face intérieure du pare-brise à condition qu'elles soient fixées solidement et qu'elles ne gênent pas la visibilité du pilote.

Les fenêtres latérales et arrière peuvent être remplacées par du polycarbonate.

Des attaches supplémentaires peuvent être utilisées.

Ventilation de l'habitacle :

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

Les voitures ne disposant pas de vitre arrière peuvent utiliser le dispositif d'extraction d'air homologué en VO.

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

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

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

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

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

Filets :

Il est possible de remplacer les fenêtres des portières par des filets dont les caractéristiques doivent se conformer à l'article 253-11.

La fixation des filets à la structure anti-tonneau n'est toutefois pas obligatoire.

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

3.5 Carrosserie

3.5.1) Entre le plan vertical et transversal tangent à l'avant des roues avant complètes et au minimum l'axe des roues arrière, toutes les parties de la carrosserie directement visibles du dessous de la voiture, à l'exception des passages de roues et des tunnels pour échappement devront s'inscrire dans un plan.

Ce plan, dénommé Fond plat ou Surface de Référence doit être une surface uniforme, solide, dure, rigide (aucun degré de liberté par rapport à l'unité châssis/carrosserie), et impénétrable en toutes circonstances.

La périphérie de la surface engendrée par ces parties pourra être arrondie vers le haut avec un rayon maximal de 25 mm.

Pour aider à surmonter d'éventuelles difficultés de fabrication, une tolérance de +/- 5 mm est permise sur cette surface.

Aucune partie suspendue de la voiture n'est permise en dessous du Fond plat, et aucun filet d'air ne pourra passer au-dessus.

Aucun flux d'air ayant un effet aérodynamique n'est autorisé entre la carrosserie et le fond plat.

Les flux d'air canalisés vers les entrées d'air ou évacués par les sorties d'air et circulant au-dessus d'une partie quelconque du fond plat ne doivent pas permettre d'obtenir une portance positive ou négative.

La partie du fond plat située entre l'axe des roues avant et le plan vertical et transversal tangent à l'avant des roues avant complètes doit avoir une largeur minimale de 1000 mm.

• Il est permis d'ajouter un panneau plan incliné en arrière du fond plat :

- entre les plans verticaux formés par les faces intérieures des roues arrière.
- entre l'extrémité arrière du fond plat et le plan vertical formé par le panneau vertical le plus en arrière de la carrosserie.

Ce panneau vertical peut être découpé pour adapter ce panneau incliné.

Aucun point de ce panneau incliné n'est permis à plus de 150 mm

faster evacuation of the driver in the event of an accident.

3.4 Windscreen and windows

A windscreen made of one piece of laminated glass, or polycarbonate, is compulsory.

Its thickness must not be less than 6 mm.

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

Anti-intrusion bars may be added on the internal face of the windscreen, provided that they are firmly fixed and do not hinder the driver's vision.

The side and rear windows may be replaced with polycarbonate.

Additional fastenings may be used.

Cockpit ventilation:

In order to extract air from the cockpit, the rear window may have a maximum of 5 circular holes with a maximum diameter of 50mm each.

Cars having no rear window may use the air exit on the roof homologated as a VO.

A cut-out of a maximum surface of 25 cm² is authorised in each rear view mirror.

A scoop may be fitted to each door window provided it complies with the following points:

- it must not exceed the perimeter of the window, must have a maximum height of 150 mm and must not protrude more than 50 mm over the window's surface.
- it must be made from the same material as the window or with translucent polycarbonate if the window is made from glass, and must have the possibility of being closed by a shutter made from the same material as the window.
- it must not obstruct the driver's rearward view.

Air ducts fed by the scoops are authorised inside the cockpit on condition that they alter neither the driver's visibility nor the driver's safety.

Nets:

Door windows may be replaced with nets with characteristics in accordance with article 253-11.

However, the fixing of the nets to the safety 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.

3.5 Bodywork

3.5.1) Between the vertical and transversal plane tangent to the front of the complete front wheels and at least the rear wheel centre lines all bodywork visible from directly beneath the car, with the exception of wheel arches and exhaust tunnels, must lie on one plane.

This plane, called Flat Bottom or Reference Surface, must be a uniform, solid, hard, rigid (no degree of freedom in relation to the body/chassis unit), impervious surface, under all circumstances.

The periphery of the surface formed by these parts may be curved upwards with a maximum radius of 25 mm.

To help overcome any possible manufacturing problems, a tolerance of +/- 5 mm is permissible across this surface.

No sprung part of the car is permitted below the flat bottom.

No air may pass above this surface.

No airflow with an aerodynamic effect is permitted between the bodywork and the flat bottom.

Air streams channelled into the air intakes or out through the air extractors and moving above any part of the flat bottom whatsoever must not provide any lift or downforce.

The part of the flat bottom situated between the front wheel centre line and the vertical and transversal plane tangent to the front of the complete front wheels must have a minimum width of 1000mm.

• It is permitted to add an inclined, flat panel to the rear of the flat bottom:

- between the vertical planes formed by the inside faces of the rear wheels.
- between the rear end of the flat bottom and the vertical plane formed by the rearmost vertical panel of the bodywork.

This panel may be cut to adapt this extractor.

No point of this inclined panel is permitted more than 150 mm

au-dessus du Fond plat.

Des ailettes verticales sont permises si elles sont parallèles à l'axe longitudinal de la voiture et si elles n'ont pas d'influence aérodynamique.

Une ouverture minimale permettant l'utilisation d'un cric pneumatique est autorisée.

Pour aider à surmonter d'éventuelles difficultés de fabrication, une tolérance de +/- 5 mm est permise sur la surface de ce panneau.

Les seules ouvertures autorisées dans le fond plat ou le diffuseur arrière sont :

- Les découpes correspondant aux mouvements des roues ;
- Les trappes de visite pour les opérations d'entretien ;
- Le passage des crics pneumatiques ;
- La sortie du trop-plein de remplissage du réservoir de carburant ;
- 4 prises d'air "Naca" maximum pour le refroidissement, dont la surface totale sur le plan horizontal ne doit pas être supérieure à 360 cm²;
- Des ouvertures ou découpes pour l'évacuation de la chaleur des tubulures d'échappement (moteur avant seulement).

Elles ne sont autorisées que pour le refroidissement de l'échappement, sur une largeur maximum n'excédant pas le diamètre des tubes d'échappement, et elles doivent suivre la forme du (des) tube(s) d'échappement sur sa (leur) longueur.

Pour raisons de sécurité, la FIA se réserve le droit d'imposer le montage d'un patin identique à celui défini pour les Voitures de Sport (Article 258A de l'Annexe J).

3.5.2) Sauf en ce qui concerne la moitié inférieure des roues complètes, la carrosserie doit recouvrir tous les éléments mécaniques en projection verticale vue de dessus.

3.5.3) Toute prise d'air dépassant en hauteur le point le plus haut du pare-brise ne doit pas se trouver en avant de ce même point.

3.5.4) Toutes les parties de la carrosserie, y compris toute partie exerçant une influence aérodynamique, doivent être rigidement et solidement fixées à la partie entièrement suspendue de la voiture (ensemble châssis/carrosserie), ne disposer d'aucun degré de liberté, et rester immobiles par rapport à cette partie lorsque la voiture se déplace.

3.5.5) Tout dispositif ou construction conçu pour combler l'espace compris entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit en toutes circonstances.

3.5.6) Le matériau utilisé pour les capots de coffre et de compartiment moteur, les pare-chocs, les portières et les ailes est libre, mais lorsqu'un élément est remplacé, il devra être fixé d'une manière au moins aussi solide que par la méthode d'origine et tout élément non mobile doit être fixé à l'aide d'outils.

Capots de coffre et de moteur :

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

- Leurs charnières sont libres ou peuvent être supprimées.

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

3.5.7) L'ouverture de l'habitacle d'une voiture ouverte doit être symétrique, vue en plan ou en élévation droite/gauche.

La zone du passager ne doit pas être recouverte.

3.5.8) Tous les joints entre les éléments de carrosserie **doivent être identiques à ceux d'origine.**

De plus, dans le voisinage des conduites de ravitaillement, **ils** seront conçus de manière à éviter toute fuite de carburant à l'intérieur du compartiment moteur et de l'habitacle lors des ravitaillements.

3.5.9) Plaques d'immatriculation :

La suppression des supports des plaques d'immatriculation est autorisée, mais ne doit pas engendrer de suppression des parties de carrosserie et d'entrées ou sorties d'air supplémentaires, excepté celles permises par les articles 258.3.6.4, 258.3.6.8 et 258.3.6.9.

3.6 Modifications de la carrosserie et du châssis

3.6.1) Le renforcement du châssis et de la carrosserie est permis à condition que le matériau utilisé suive la forme d'origine et soit en contact direct avec le matériau d'origine.

Les supports d'accessoires qui ne sont plus utilisés peuvent être supprimés à condition qu'ils n'aient pas de fonction structurelle.

De plus des barres anti-rapprochement peuvent être montées sur les points d'attache de la suspension à la coque d'un même train, de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture.

3.6.2) La largeur de la carrosserie au niveau des passages

above the flat bottom.

Vertical fins are allowed, provided that they remain parallel to the longitudinal centre line of the car and that they exert no aerodynamic influence.

A minimum opening allowing the use of one pneumatic jack is authorised.

To help overcome any possible manufacturing problems, a tolerance of +/- 5 mm is permissible across the surface of this panel.

The only openings authorised in the flat bottom or the rear diffuser are:

- Cut-outs relating to wheel movements;
- Inspection hatches for maintenance operations;
- The passage of pneumatic jacks;
- The exit of the overflow pipe filler of the fuel tank;
- Maximum 4 "Naca" air inlets for cooling, the total area of which must not exceed 360 cm² measured horizontally;

- Openings or cut-outs for extracting the heat from the exhaust pipes (front engine only).

They are permitted only for cooling the exhaust over a maximum width not exceeding the diameter of the exhaust pipe(s), and they must follow the shape of the exhaust pipe(s) along its (their) length.

For safety reasons, the FIA reserves the right to impose the fitting of a skid block identical to that defined for Sports Cars (Article 258A of Appendix J).

3.5.2) With the exception of the lower half of the complete wheels, the bodywork must cover all mechanical components in vertical projection seen from above.

3.5.3) Any air intake higher than the highest point of the windscreen must not be forward of that point.

3.5.4) All parts of the bodywork, including any part having an aerodynamic influence, must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (chassis/body unit), must not have any degree of freedom, must be securely fixed and remain immobile in relation to this part while the car is in motion.

3.5.5) Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

3.5.6) Material used for the bonnet and boot lids, bumpers, doors and wings is free, but where an element is replaced, it must be attached in a way which is at least as strong as the original method and any non moveable element shall be attached with the use of tools.

Bonnet and boot lids:

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

- Their hinges are free and may be removed.

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

3.5.7) The cockpit opening of open cars must be symmetrical when viewed in plan or left/right elevation.

The passenger area must not be covered.

3.5.8) All **bodywork** joints **between the bodywork parts must be identical to the original.**

In addition, in the vicinity of the refuelling connections, **they** must be designed in such a way as to prevent any leakage of fuel into the engine compartment and/or cockpit during refuelling.

3.5.9) Registration plates :

Registration plate mountings may be dismantled, but this must not lead to the removal of parts of the bodywork or give rise to additional air intakes or outlets, except for those permitted by articles 258.3.6.4, 258.3.6.8 and 258.3.6.9.

3.6 Bodywork and chassis modifications

3.6.1) Strengthening of the chassis and bodywork is allowed provided that the material used follows the original shape and is in direct contact with it.

Accessory supports that are no longer used may be removed on condition that they have no structural function.

Furthermore, reinforcement bars may be fitted on the suspension mounting points to the bodyshell of the same axle, on each side of the car's longitudinal axis.

3.6.2) The width of the bodywork across the front and rear

de roues avant et arrière peut être augmentée de 100 mm au maximum.

Dans tous les cas, la largeur totale de la voiture ainsi modifiée ne devra pas dépasser 2000 mm.

A la suite de ces modifications ou de celles pour admettre des roues différentes, la carrosserie modifiée doit recouvrir les demi roues supérieures en conservant sensiblement les mêmes formes que la carrosserie d'origine.

3.6.3) Aileron arrière :

Le montage d'un aileron arrière est permis, il peut remplacer l'aileron d'origine mais ne peut lui être ajouté.

- L'aileron complet ne doit pas constituer le point le plus élevé de la carrosserie ;
- Il ne doit pas être en arrière du point le plus reculé de la voiture. Toute modification ou extension de carrosserie dont l'objet est de déplacer l'aileron vers l'arrière est interdite ;

- L'aileron ne peut avoir plus d'une section.

Une équerre de bord de fuite (gurney) rigide est obligatoire, mais aucun flux d'air ne doit passer entre la surface de l'aileron et l'équerre de bord de fuite ;

L'équerre doit :

* avoir une hauteur de 15 mm minimum au-dessus du plan de l'aileron ;

* être perpendiculaire au plan défini par le dessus de l'aileron ;

* être fixée solidement au moyen d'outils sur toute la longueur de l'aileron arrière si elle n'est pas partie intégrante de l'aile. Un système de blocage à chaque extrémité n'est pas suffisant.

- L'aileron (plaques de garde comprises) doit s'inscrire dans un volume dont les dimensions maximales sont de 520 mm (sens longitudinal et horizontal) x 150 mm (hauteur) x largeur (sens transversal).

La largeur de l'aileron est égale à la largeur du pare-brise mesurée à mi-hauteur + 300 mm.

Toutefois, elle ne doit pas dépasser 1900 mm, ni la largeur de la voiture de route au niveau de l'axe des roues arrière.

- La longueur de la corde de la section d'aile doit être de 400 mm maximum ;

- Les supports d'aileron verticaux doivent :

* avoir une longueur maximale de 520 mm ;

* avoir des surfaces planes et parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal de la voiture ;

* être distants d'au moins 100 mm des plaques de garde ;

* être en matériau métallique (fixations incluses).

Les bords d'attaque peuvent être arrondis (rayon constant) et les bords de fuite (partie arrière) peuvent être biseautés sur 20 mm maximum ;

- Les plaques de garde doivent :

* avoir des surfaces planes et parallèles au plan vertical passant par l'axe longitudinal de la voiture ;

* avoir une épaisseur de 10 mm minimum ;

* comporter des bords arrondis de rayon minimum 5 mm constant.

3.6.4) Pare-chocs avant :

A l'avant de la voiture, la carrosserie peut être modifiée sous le plan horizontal passant par l'axe des roues et en avant du plan vertical tangent aux roues avant complètes, mais les éléments de carrosserie ne doivent pas :

- Dépasser le contour de la carrosserie vue de dessus ;

- Se trouver plus bas que le fond plat ;

- Modifier le porte-à-faux avant ;

- Avoir un profil d'aile (cf. art. 1.23).

Défecteur avant (spoiler / splitter) :

- Le réglage du spoiler avant est autorisé à tout moment des essais et de la course à condition qu'il ne modifie pas le porte-à-faux avant d'origine ;

- Pour les voitures ayant obtenues l'approbation complète de la CEE ou équivalent au Japon ou aux Etats-Unis et fabriquées au minimum à 200 exemplaires par an, le porte-à-faux avant d'origine peut être augmenté (*) par l'ajout d'un spoiler de 30 mm d'épaisseur maximum qui doit s'inscrire à l'intérieur du gabarit défini dans le dessin 258-1 ;

- Vue de face, le spoiler ne doit pas dépasser la largeur de la voiture de course au niveau de l'axe des roues avant.

(*)

- de 80 mm maximum si le porte-à-faux d'origine est inférieur à 1000 mm ;

- de 60 mm maximum si le porte-à-faux d'origine est égal ou

wheel arches may be increased by a maximum of 100 mm.

In all cases, the total width of the car modified in this way must not exceed 2000 mm.

Following these modifications, together with any modifications carried out to accommodate different wheels, the bodywork must cover the upper halves of the wheels, keeping apparently the same shapes as the original bodywork.

3.6.3) Rear wing:

A rear wing may be fitted; it may replace the original wing but not be added to it.

- The complete wing assembly must not form the highest point of the bodywork;

- It must not protrude beyond the rearmost point of the car. Any bodywork modification or extension the purpose of which is to increase the dimensions of the wing or to move it backward is prohibited;

- The wing must have no more than one aerofoil section.

A rigid trim tab (gurney) is mandatory, but no airflow may pass between the wing surface and the trim tab;

The trim tab must:

* have a minimum height of 15 mm above the wing plane;

* be at right angles to the plane defined by the top of the wing;

* be solidly fixed all along the wing by means of tools if it is not an integral part of the wing. A locking system at each end is not enough.

- The wing (including end plates) must fit into a volume the maximum dimensions of which are 520 mm (longitudinally and horizontally) x 150 mm (height) x width (transversally).

The width of the wing is equivalent to the width of the windscreen measured halfway up the screen + 300 mm.

However, it must not exceed 1900 mm or the width of the road car across the rear wheel centreline.

- The length of the wing section chord must be 400 mm maximum;

- The vertical wing supports must:

* have a maximum length of 520 mm;

* have flat surfaces, parallel to the vertical plane passing through the longitudinal centre line of the car;

* be separated from the end plates by at least 100 mm;

* be made from metallic material (including fixings).

The leading edges may be rounded (constant radius) and the trailing edges (rear part) may be bevelled over 20 mm maximum;

- End plates must:

* have flat surfaces, parallel to the vertical plane passing through the longitudinal centre line of the car;

* have a minimum thickness of 10 mm;

* have rounded edges with a constant radius of 5 mm minimum.

3.6.4) Front bumper :

At the front of the car, the bodywork may be modified below the horizontal plane passing through wheel centre line and forward of the vertical plane tangent to the complete front wheels, but the bodywork elements must not:

- Extend beyond the perimeter of the bodywork as viewed from above;

- Be lower than the flat bottom;

- Modify the front overhang;

- Have a wing profile (cf. art. 1.23).

Front spoiler / splitter:

- Adjustment of the frontal blade (spoiler/splitter) is permitted at any time during the practice sessions and the race, provided it does not modify the original front overhang;

- For cars with "Full type CEE" homologation or the equivalent for the United States or Japan and produced in at least 200 examples per year, the original front overhang may be increased (*) by adding a spoiler (thickness: 30 mm maximum) which must fit inside the template defined in drawing 258-1;

- Seen from the front, the spoiler must not exceed the width of the racing car across the front wheel axle.

(*)

- by 80 mm maximum if the original overhang is less than 1000 mm;

- by 60 mm maximum if the original overhang is between 1000 mm

supérieur à 1000 mm et inférieur à 1100 mm.

- 2 éléments aérodynamiques maximum (flaps) peuvent être ajoutés au dessus du spoiler de chaque côté de la voiture.

Ils doivent :

- * être en avant du plan vertical tangent aux roues avant complètes;
- * avoir une épaisseur constante (surfaces parallèles entre-elles) ;
- * être dans le contour du spoiler vue de dessus ;
- * être à l'extérieur de la voie avant d'origine de la voiture ;
- * être à 180 mm maximum au dessus du fond plat.

Ils ne doivent pas :

- * masquer les projecteurs ;
- * être plus large que 200 mm.

3.6.5) De la carrosserie pourra être ajoutée entre les passages de roues avant et arrière, à condition de rester au-dessous de l'axe de roue le plus bas, de ne pas être visible du dessus de la voiture, et de respecter les exigences de l'Article 3.5.5.

3.6.6) L'intérieur des passages de roues peut être modifié.

L'intérieur des passages de roues arrière doit toujours être fermé par des panneaux descendant au moins jusqu'au niveau de l'axe des roues.

3.6.7) Tout élément d'une hauteur inférieure à 25 mm épousant le contour extérieur de la carrosserie sera considéré comme une bande décorative et pourra être enlevé.

3.6.8) Prises d'air :

Elles doivent

- avoir une seule fonction précise : refroidissement, ventilation, admission d'air moteur.
- ne pas dépasser le contour de la voiture vue de dessus.

- ne pas faire saillie sur la surface de la carrosserie,

Sur le toit (surface délimitée par le sommet du pare-brise, des vitres latérales, de la lunette arrière), les prises d'air peuvent faire saillie à condition :

- ne pas se trouver en avant du point le plus élevé du pare-brise.

- ne pas dépasser le point le plus élevé du toit de la voiture.

La modification d'une prise d'air d'origine est autorisée à condition que son contour d'origine soit inclus dans celui de la nouvelle prise d'air ainsi obtenue.

Quelles que soient les prises d'air, les seuls éléments mécaniques visibles à travers celles-ci sont ceux visibles sur le véhicule de série.

3.6.9) Sorties d'air :

Des sorties d'air sont autorisées à condition qu'elles interdisent de voir les parties mécaniques et les roues, qu'elles ne fassent pas saillie de plus de 20 mm sur la surface de la carrosserie et qu'elles ne modifient pas l'apparence extérieure originale.

Afin d'éviter que les parties mécaniques et les roues ne soient visibles, des persiennes ou un grillage à mailles fines (10 mm maximum) sont obligatoires.

Derrière les roues avant et arrière, les ouvertures aménagées dans la carrosserie (portes exclues) pour extraire l'air :

- ne doivent pas avoir d'effet aérodynamique ~~en dessous du plan passant par l'axe des roues,~~
- ~~doivent avoir des persiennes pour empêcher de voir les pneumatiques de l'arrière.~~

~~Ces ouvertures sont limitées :~~

- ~~sont limitées~~ par un plan parallèle au fond plat, passant par le point le plus haut de l'arche de roue concernée,

~~Derrière les roues avant, un grillage peut remplacer les persiennes à condition que les mailles ne fassent pas plus de 5 mm de côté.~~

~~Pour vérifier les ailes avant, on se placera au niveau de chaque portière.~~

Quelles que soient les sorties d'air, les seuls éléments mécaniques visibles à travers celles-ci sont ceux visibles sur le véhicule de série.

Aucune partie d'une sortie d'air ne doit être située à moins de 100 mm au dessus du fond plat.

3.6.10) Les modifications nécessaires au montage de supports d'éclairage supplémentaires et de raccords de ravitaillement sont autorisées.

ARTICLE 4 : POIDS

4.1 Poids minimal

4.1.1) Le poids de la voiture ne doit pas être inférieur à

and 1100 mm.

- A maximum of 2 aerodynamic elements (flaps) may be added above the spoiler on each side of the car.

They must:

- * be forward of the vertical plane tangent to the complete front wheels;
- * have a constant thickness (parallel surfaces);
- * be within the contour of the spoiler seen from above;
- * be outside the original front track of the car;
- * be 180 mm maximum above the flat bottom;

They must not:

- * mask the headlights;
- * be wider than 200 mm.

3.6.5) Bodywork may be added between the front and rear wheel arches provided that it is below the lowest wheel centre line, that it is not visible from above the car and that Article 3.5.5 may be satisfied.

3.6.6) The **inside interior** of the wheel arches may be modified.

The interior of the rear wheel arches must always be closed by means of a panel at least down to the wheel centreline level.

3.6.7) Any parts following the external contour of the bodywork and less than 25 mm high will be considered as decorative strips and may be removed.

3.6.8) Air inlets :

They must

- have a single, precise function: cooling, ventilation, engine air intake.
- not protrude beyond the outline of the car when viewed from above.

- not extend beyond the surface of the bodywork.

However, air inlets may protrude beyond the roof (the surface limited by the top of the windscreen, the side windows and the rear window) provided that:

- they do not protrude forward of the highest point of the windscreen.
- they do not exceed the highest point of the roof of the car.

The modification of an original air inlet is permitted on condition that its original perimeter is included in that of the new air inlet thus obtained.

Whatever the air inlets, the only mechanical parts visible through them are those that are visible on the series vehicle.

3.6.9) Air outlets :

Air outlets are authorised provided that they do not allow the mechanical parts and the wheels to be seen, that they do not extend more than 20 mm beyond the surface of the bodywork and that they do not alter the original external appearance.

In order to prevent the mechanical parts and the wheels from being visible, louvres or a thin wire mesh (10 mm maximum) are mandatory.

Aft of the front and rear wheels, the openings made in the bodywork (excluding doors) in order to extract air :

- must not exert an aerodynamic effect ~~below the plane passing through the wheel centre line,~~
- ~~must be fitted with louvres to prevent the tyres from being seen from the rear.~~

~~These openings are limited :~~

- ~~are limited~~ by a plane parallel to the flat bottom, passing through the highest point of the wheel arch concerned,

~~Aft of the front wheels, louvres may be replaced with a wire mesh provided that the meshes are no longer than 5 mm on the side.~~

~~For checking the front wings, the person doing the checking should be positioned beside each door.~~

Whatever the air outlets, the only mechanical parts visible through them are those that are visible on the series vehicle.

No part of an air outlet may be situated less than 100 mm above the flat bottom.

3.6.10) Modifications required to fit additional lighting supports and refuelling connectors are permitted.

ARTICLE 4 : WEIGHT

4.1 Minimum weight

4.1.1) The weight of the car must not be less than

1100 kg (voir annexes 1 et 2).

4.1.2) Le droit de modifier le poids de toute voiture pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

4.2 Lest

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

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

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

Le lest handicap (si applicable au championnat concerné) doit en plus respecter les points suivants :

- il doit être fixé dans l'habitacle à l'emplacement du passager,
- Il doit être constitué de plaques métalliques superposables conformes au dessin n°258-2,
- Les plaques doivent être solidement fixées à l'intérieur d'un logement par l'intermédiaire de 5 vis M12.

4.3 Adjonctions pendant la course

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

4.4 Liquides

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

ARTICLE 5 : MOTEUR

A condition que les règles des Articles 5.1 à 5.8 soient respectées, le moteur et les servitudes sont libres.

5.1 Type et position du moteur

La marque et le type de moteur utilisés doivent rester d'origine.

Sa position est libre à condition que son emplacement et son orientation restent d'origine.

Les dimensions intérieures de l'habitacle doivent rester d'origine si la position du moteur est modifiée mais seules les modifications du châssis ou de la coque homologuées en Variante Option (VO) sont autorisées.

Pour les voitures à châssis en matériau composite non métallique, le moteur doit conserver sa position d'origine.

5.2 Modifications du moteur

5.2.1) Le moteur doit conserver le bloc cylindre, les culasses, les angles de soupapes, le nombre et l'emplacement des arbres à cames et l'ordre d'allumage d'origine.

L'usinage du bloc cylindre et des culasses est autorisé.

Le carter d'huile est libre et peut intégrer les chapeaux de paliers du vilebrequin.

L'adjonction de matériau au bloc cylindre et aux culasses n'est pas autorisée. Cependant, il est permis de rechemiser un bloc qui n'était pas équipé de chemises à l'origine, par soudure si nécessaire, et d'ajouter des pièces par vissage ou boulonnage.

Il est également permis de modifier ou de boucher les orifices de lubrification de la culasse, de boucher les orifices d'injection standard ou d'utiliser des "helicoids".

Les systèmes d'injection et d'allumage sont libres.

5.2.2) La distribution variable n'est autorisée que si elle est montée d'origine. Elle peut être neutralisée mais pas modifiée.

5.2.3) Le système d'admission variable n'est autorisé que s'il est monté d'origine. Il peut être intégralement neutralisé mais pas modifié.

5.2.4) L'emploi de magnésium est interdit sauf s'il est utilisé dans la pièce d'origine.

Le titane est autorisé pour les bielles, les soupapes, le système de retenue des soupapes et les écrans thermiques.

5.2.5) Toute pièce en céramique ou à revêtement en céramique est interdite sauf si elle est utilisée dans la pièce d'origine.

5.2.6) L'emploi de matériaux en carbone ou en composite est limité aux embrayages et aux couvercles ou canalisations non sollicités.

5.2.7) Seul un lien mécanique direct entre la pédale d'accélérateur et le moteur est autorisé.

Si la voiture d'origine est équipée d'un système sans lien mécanique, ce système peut être conservé mais pas modifié.

1100 kg (see appendices 1 and 2).

4.1.2) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the weight of any car to maximise equality of performance.

4.2 Ballast

Ballast must be secured according to the specifications of article 253-16 concerning dimensions and characteristics of the fixations.

The securing system must allow the fixing of seals by the scrutineers and must be designed such that tools are required for its removal.

Any movable ballast system when the car is in motion is forbidden.

The handicap ballast (if applicable to the championship concerned) must in addition comply with the following points :

- it must be secured in the cockpit, in the passenger's location,
- It must be made from stacking metallic plates according to drawing n°258-2,
- The plates must be firmly attached inside a housing with 5 M12 screws.

4.3 Adding during the race

The adding to the car during the race of any solid material whatsoever or the replacement during the race of any part of the car with another which is materially heavier is forbidden.

4.4 Liquids

The weight may be checked at any time during the event with the quantity of liquids remaining in the tanks except after the race where the car may be emptied of all the fuel before weighing.

ARTICLE 5 : ENGINE

Provided the regulations in Articles 5.1 to 5.8 are complied with, the engine and ancillaries are free.

5.1 Type and position of engine

The make and type of engine used must remain original.

The position of the engine is free provided the location and orientation remain original.

The interior dimensions of the cockpit must remain original if the engine is re-positioned but only modifications to the chassis or the bodysell homologated in Option Variant (VO) are allowed.

For cars having a chassis in non-metallic composite material, the engine must remain in its original position.

5.2 Engine modifications

5.2.1) The engine must retain the original cylinder block, cylinder heads, valve angles, number and location of camshafts and firing order.

The machining of the cylinder block and cylinder heads is permitted.

The oil sump is free and may include the crankshaft bearing caps.

The addition of material to the block or heads is not permitted. However, it is permitted to sleeve a block that originally is not fitted with sleeves, by welding if necessary, and to add parts through screwing or bolting.

It is also permitted to modify or close the lubrication holes in the cylinder head, close standard injector holes or use helicoids.

Injection and firing systems are free.

5.2.2) Variable valve timing is permitted only if it is originally fitted. It may be neutralised but not modified.

5.2.3) Variable intake system is permitted only if originally fitted. It may be completely neutralised but not modified.

5.2.4) The use of magnesium is forbidden unless it is used in the original part.

Titanium is allowed for connecting rods, valves, valve retaining systems and heat shields.

5.2.5) The use of any ceramic or ceramic-coated component is forbidden unless used in the original part.

5.2.6) The use of carbon or composite materials is restricted to clutches and non-stressed covers or ducts.

5.2.7) Only a direct mechanical linkage between the throttle pedal and the engine is permitted.

If the original car is fitted with a system without a mechanical linkage, this system may be retained but not modified.

Si un constructeur compte utiliser l'un des systèmes énumérés ci-dessus (5.2.2 à 5.2.6), cela doit apparaître sur la fiche d'homologation.

5.3 Moteurs atmosphériques

5.3.1) Si le moteur d'origine est suralimenté, il est autorisé de supprimer le système de suralimentation.

Le système d'admission d'air du moteur doit être monté avec une ou deux brides d'une longueur de 3 mm, présentant les diamètres maximaux indiqués à l'Annexe 1 (Brides pour moteurs atmosphériques).

Elles doivent être faites de métal ou d'un alliage de métal et doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle.

5.3.2) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides.

Aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir de la (des) boîte(s) à air.

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

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 tr/mn.

Les capteurs de pression présents dans le système d'admission doivent être déconnectés.

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

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

Il doit respecter les points suivants :

- La distance transversale entre les axes des diamètres de contrôle des brides ne doit pas être supérieure à 1000 mm,

- Son volume interne total, mesuré entre le diamètre de contrôle de la (des) bride(s) et les orifices d'admission sur la (les) culasse(s), ne doit pas être supérieur à 70 dm³.

- La distance longitudinale entre le diamètre de contrôle de la (des) bride(s) et l'axe du premier cylindre ne doit pas être supérieure à 600 mm.

5.3.4) Le droit de modifier la taille de ces brides pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

5.4 Moteurs suralimentés

La cylindrée maximale d'un moteur suralimenté est de 4000 cm³.

5.4.1) Un compresseur et/ou turbo ne peuvent être utilisés que si ces systèmes sont montés sur la voiture routière homologuée par la FIA ou faisant partie de la liste des véhicules admissibles établie par la FIA ou si la voiture est homologuée en GT2 et possède d'origine un moteur atmosphérique.

Si la voiture est homologuée en GT2 et possède d'origine un moteur atmosphérique, le système de suralimentation doit être homologué en VO par le constructeur.

5.4.2) Le système d'admission d'air du moteur doit être équipé d'une ou deux brides d'une longueur de 3 mm, présentant les diamètres maximaux indiqués à l'Annexe 2.

Elles doivent être faites de métal ou d'un alliage de métal et doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle.

5.4.3) Aucune bride ne doit être placée à plus de 50 mm de la face avant des aubages de la roue du compresseur.

5.4.4) Tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides.

Aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer dans ou sortir de la (des) boîte(s) à air.

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

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500 tr/mn.

Les capteurs de pression présents dans le système d'admission doivent être déconnectés.

5.4.5) Le droit de modifier la taille de la (des) bride(s) pour maximiser l'égalité des performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

5.4.6) Les voitures à moteur suralimenté ne devront être équipées d'aucun dispositif permettant au pilote de régler ou de modifier en roulant la pression de suralimentation ou le système de gestion électronique contrôlant la pression de suralimentation.

5.4.7) Les entrées à diamètre variable et les pales intérieures ajustables sont interdites sur les turbocompresseurs.

If a manufacturer intends to use any of the systems listed above (5.2.2 to 5.2.6), they must appear on the homologation form.

5.3 Normally aspirated engines

5.3.1) If the original engine is supercharged, it is authorised to remove the supercharging system.

The engine air intake system must be fitted with one or two air restrictors 3 mm long with maximum diameters set out in Appendix 1 (Restrictors for normally aspirated engines).

They must be made of metal or metal alloy and must be entirely visible once the bonnet is open and without dismantling any element or cover.

5.3.2) All the air feeding the engine must pass through these restrictors.

No pipe containing air is permitted to enter or to exit from the air box(es).

Sealing the restrictors must lead to the immediate stopping of the engine.

This check must be made at an engine speed of 2500 rpm.

Pressure sensors present inside the intake system must be disconnected.

The depression measured in the intake system when the engine stops must be at least equal to the atmospheric pressure at the place where the check is carried out minus 150 mbar, maintained during at least 0.5 seconds.

5.3.3) The intake system is defined by the assembly including the restrictor(s) and the manifold up to the intake ports on the cylinder head(s).

It must comply with the following points:

- The transversal distance between the axes of the control diameters of the restrictors must not be greater than 1000 mm.

- Its internal total volume, measured from the control diameter of the restrictor(s) to the intake ports on the cylinder head(s), must not be greater than 70 dm³.

- The longitudinal distance from the control diameter of the restrictor(s) to the centreline of the first cylinder must not be greater than 600 mm.

5.3.4) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of these air restrictors to maximise equality of performance.

5.4 Supercharged engines

The maximum capacity of supercharged engines is 4000 cm³.

5.4.1) A compressor and/or turbocharger may only be used if such systems are fitted to the road car homologated by the FIA or from the list of acceptable cars drawn up by the FIA or if the car is homologated in GT2 and has a normally aspirated engine as standard.

If the car is homologated in GT2 and has a normally aspirated engine as standard, the supercharging system must be homologated in VO by the manufacturer.

5.4.2) The engine air intake system must be fitted with one or two air restrictors 3 mm long with maximum diameters set out in Appendix 2.

They must be made of metal or metal alloy and must be entirely visible once the bonnet is open and without dismantling any element or cover.

5.4.3) All restrictors must be placed no further than 50 mm from the forward face of the compressor wheel blades.

5.4.4) All the air feeding the engine must pass through these restrictors.

No pipe containing air is permitted to enter or to exit from the air box(es).

Sealing the restrictors must lead to the immediate stopping of the engine.

This check must be made at an engine speed of 2500 rpm.

Pressure sensors present inside the intake system must be disconnected.

5.4.5) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of these air restrictors to maximise equality of performance.

5.4.6) Supercharged cars must not be equipped with any device which allows the boost pressure, or the electronic management system controlling the boost pressure, to be adjusted while the car is in motion.

5.4.7) Variable diameter inlets and adjustable internal vanes on turbochargers are forbidden.

Si la voiture d'origine est équipée d'un tel système, il doit être neutralisé ou démonté.

5.5 Température de la charge

5.5.1) Sauf en ce qui concerne leur emplacement, les échangeurs sont libres et peuvent être utilisés pour le refroidissement de l'air d'admission.

Cependant, aucune modification effectuée pour accueillir un échangeur différent ne doit altérer l'intégrité structurale de la voiture et de la carrosserie.

A part les échangeurs, tout dispositif, système, procédure, construction ou conception dont le but et/ou l'effet est une réduction quelconque de la température de l'air d'admission et/ou de la charge (air et/ou carburant) du moteur est interdit.

Les conduites entre le dispositif de suralimentation, l'échangeur et le collecteur sont libres, mais leur seule fonction doit être de canaliser l'air d'admission.

5.5.2) La pulvérisation ou l'injection interne et/ou externe d'eau ou de quelque substance que ce soit est interdite (sauf celle du carburant dans le but normal de combustion dans le moteur).

5.6 Refroidissement

A condition que la méthode de refroidissement soit conservée, le système de refroidissement est libre, mais le radiateur d'eau doit garder son emplacement d'origine.

5.7 Echappement

A condition que les règles des Articles 5.7.1, 5.7.2, 5.7.3 et 5.7.4 soient respectées, le système d'échappement est libre.

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

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

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

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

5.7.3) Les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 450 mm et minimale de 100 mm par rapport au sol.

La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 100 mm de ce périmètre, et à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement. En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlures.

Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire.

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

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

5.7.4) Le dessous de caisse et les cloisons peuvent être modifiés pour l'installation du système d'échappement, mais ces modifications ne peuvent servir qu'à accueillir le système d'échappement, ou à faciliter son passage.

Le système d'échappement doit être adéquatement isolé de l'habitacle du pilote.

5.8 Télémétrie

L'emploi de la télémétrie est interdit.

ARTICLE 6 : CANALISATIONS, POMPES ET RESERVOIRS DE CARBURANT

A condition que les règles des Articles 6.1, 6.2 et 6.3 soient respectées, le système de carburant est libre.

6.1 Réservoirs de carburant

6.1.1) Tous les réservoirs de carburant doivent être placés :

- à l'emplacement d'origine,
- ou
- dans le compartiment à bagages,
- ou
- dans l'habitacle derrière les sièges avant.

Ils doivent être séparés du pilote et du compartiment moteur par une cloison pare-feu étanche et être entourés d'une structure absorbant l'énergie de 10 mm d'épaisseur minimum.

6.1.2) Tous les réservoirs de carburant doivent être des

If the original car is fitted with such a system, this system must be neutralised or dismantled.

5.5 Temperature of the charge

5.5.1) With the exception of location, intercoolers are free and may be used for cooling intake air.

However, any modifications carried out to accommodate a different intercooler must not alter the structural integrity of the car and the bodywork.

Apart from intercoolers, any device, system, procedure, construction or design the purpose and/or effect of which is any decrease whatsoever of the temperature of the intake air and/or of the charge (air and/or fuel) of the engine is forbidden.

The pipes between the supercharging device, the intercooler and the manifold are free, but their only function must be to channel the intake air.

5.5.2) Internal and/or external spraying or injection of water or any substance whatsoever is forbidden (other than fuel for the normal purpose of combustion in the engine).

5.6 Cooling

Provided the method of cooling is retained, the cooling system is free but the water radiator must remain in the original location.

5.7 Exhaust

Provided the regulations in Articles 5.7.1, 5.7.2, 5.7.3 and 5.7.4 are complied with, the exhaust system is free.

5.7.1) The exhaust system should incorporate one or more homologated catalytic converters, which should be functioning at all times and through which all exhaust gases should pass.

5.7.2) The noise generated by the car is not to exceed 110 dB (A) at 3800 rpm, or at three quarter maximum revs if less.

This will be measured at a distance of 0.5 m and at a 45 degree angle to the point of exit of the exhaust.

All measures which are taken to ensure that the maximum noise limits are not exceeded must be permanent in nature, and must not be removed by the exhaust gas pressure.

5.7.3) The orifices of the exhaust pipes must be placed at a maximum of 450 mm and a minimum of 100 mm from the ground.

The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 100 mm from this perimeter, and aft of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase. Moreover, adequate protection must be provided in order to prevent heated pipes from causing burns.

The exhaust system must not be provisional.

Exhaust gas may only exit at the end of the system.

Parts of the chassis must not be used to evacuate exhaust gases.

5.7.4) The underbody and bulkheads may be modified for the installation of the exhaust system, but these modifications may only serve to accommodate or provide clearance for the exhaust system.

The exhaust system must be adequately isolated from the driver compartment.

5.8 Telemetry

The use of telemetry is forbidden.

ARTICLE 6 : FUEL PIPING, PUMPS AND TANKS

Provided the regulations in Articles 6.1, 6.2 and 6.3 are complied with, the fuel system is free.

6.1 Fuel tanks

6.1.1) All fuel tanks must be placed:

- in the original location,
- or
- in the luggage compartment,
- or
- in the cockpit behind the front seats.

They must be separated from the driver and the engine compartment by a leak-proof firewall and must be surrounded by an energy-absorbing structure at least 10 mm thick.

6.1.2) All fuel tanks must be rubber bladders conforming to

autres en caoutchouc conformes ou supérieures aux spécifications FIA/FT3 1999, et doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-14.

6.2 Accessoires et canalisations

6.2.1) Tout accessoire constitutif des parois du réservoir (y compris les reniflards, les entrées, les sorties, les orifices de remplissage, les raccords entre les réservoirs, et les ouvertures d'accès) doit être métallique ou en composite et vulcanisé dans le réservoir.

6.2.2) Toutes les canalisations de carburant entre le réservoir de carburant et le moteur doivent comporter un raccord auto-obturant de sécurité.

Les parties de cette connexion doivent se séparer sous une charge inférieure à la moitié de celle requise pour briser le raccord de canalisation ou pour arracher celui-ci du réservoir.

Si un radiateur de carburant est utilisé, il doit être situé à l'intérieur de la structure principale de la voiture.

6.2.3) Aucune canalisation contenant de l'eau de refroidissement ne peut traverser l'habitacle.

Les canalisations de carburant et d'huile de lubrification peuvent traverser l'habitacle à condition de ne comporter aucun raccord, si ce n'est sur les cloisons, et d'être recouvertes d'une protection étanche.

Dans une voiture à 2 volumes la (les) mise(s) à l'air libre et leur clapets peuvent transiter dans l'habitacle à condition d'être en matériau type aviation et sans raccord, si ce n'est sur les cloisons (du réservoir/du toit).

Les goulottes de remplissage et d'évent pourront transiter par l'habitacle au plus près des parois, leurs conduites devront être métalliques et les raccords en matériau identique aux parois du réservoir.

Une protection étanche devra isoler de l'habitacle.

6.2.4) Toutes les canalisations doivent être montées de telle façon qu'une fuite ne puisse entraîner l'accumulation de fluide dans l'habitacle.

6.2.5) Si elles sont flexibles, toutes les canalisations doivent avoir des raccords vissés et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme.

6.2.6) Toutes les canalisations de carburant et d'huile de lubrification doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 41 bar à la température opératoire maximale de 135°C.

6.2.7) Toutes les canalisations de fluide hydraulique qui ne sont pas soumises à des changements brutaux de pression, à l'exception des canalisations sous charge gravitaire seule, doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 41 bar à la température opératoire maximale de 204°C en cas d'utilisation avec des raccords en acier et de 135°C avec des raccords en aluminium.

6.2.8) Toutes les canalisations de fluide hydraulique soumises à des changements brutaux de pression doivent avoir une pression d'éclatement minimale de 70 bar à la température opératoire maximale de 204°C.

6.2.9) Aucune canalisation de fluide hydraulique ne peut avoir de connexion démontable dans l'habitacle, à l'exception des canalisations des circuits de freinage et d'embrayage qui peuvent avoir des raccords vissés et arrêtés au moyen d'un fil métallique.

6.2.10) Les canalisations d'évent doivent être équipées d'une soupape anti-tonneau activée par gravité.

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

6.2.11) Les canalisations d'air doivent être constituées d'un matériau ininflammable.

6.3 Orifices de remplissage

6.3.1) Toutes les voitures doivent être équipées d'orifices de remplissage de carburant et d'évents qui doivent être des éléments uniques ou combinés, installés ou non de chaque côté de la voiture (selon le dessin 252-5, le diamètre intérieur D devant être au maximum de 50.8 mm).

Les orifices de remplissage et d'évent doivent être équipés d'accoupleurs étanches obéissant au principe de l'homme mort et ne comprenant par conséquent pas de dispositif de retenue en position ouverte.

6.3.2) Les orifices de remplissage et d'évents ne doivent pas saillir de la carrosserie.

Ces orifices pourront être placés dans les vitres latérales arrière, auquel cas ils devront être séparés des compartiments du pilote et du moteur par une cloison pare-feu.

6.3.3) Les orifices de remplissage d'évents, reniflards et

or exceeding the specifications of FIA/FT3 1999, and must comply with the prescriptions of Article 253-14.

6.2 Fittings and piping

6.2.1) All fittings which constitute the walls of the tank (including air vents, inlets, outlets, tank fillers, inter-tank connectors and access openings) must be metal or composite fittings bonded into the fuel tank.

6.2.2) All fuel lines between the fuel tank and the engine must have a self-sealing breakaway valve.

This valve must separate at less than 50 % of the load required to break the fuel line fitting or to pull it out of the fuel tank.

If a fuel radiator is used, it must be situated inside the main structure of the car.

6.2.3) No lines containing cooling water may pass through the cockpit.

Fuel and oil lines may pass through the cockpit provided that they have no connections other than to the bulkheads and that they are covered by a leak-proof protection.

In a 2-volume car, the air vent(s) and their valves may pass through the cockpit provided that they are made from aviation type material and do not have any connections, other than to the (tank/roof) bulkheads.

The vent and filler spouts may pass through the cockpit as close to the walls as possible. Their pipes must be made from metal and their connectors from material identical to that used for the walls of the tank.

They must be isolated from the cockpit by means of a leak-proof protection.

6.2.4) All lines must be fitted in such a way that any leakage cannot result in accumulation of fluid in the cockpit.

6.2.5) When flexible, all lines must have threaded connectors and an outer braid which is resistant to abrasion and flame.

6.2.6) All fuel and lubricating oil lines must have a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 135°C.

6.2.7) All hydraulic fluid lines which are not subjected to abrupt changes in pressure, with the exception of lines under gravity head, must have a minimum burst pressure of 41 bar at the maximum operating temperature of 204°C when used with steel connectors and 135°C when used with aluminium connectors.

6.2.8) All hydraulic fluid lines subjected to abrupt changes in pressure must have a minimum burst pressure of 70 bar at the maximum operating temperature of 204°C.

6.2.9) No hydraulic fluid lines may have removable connectors inside the cockpit, except for the lines of the brake and clutch circuits that may have screwed connectors secured by means of a metallic wire.

6.2.10) The vent lines must be fitted with a gravity-activated roll-over valve.

All the fuel pumps must operate only when the engine is running, except during the starting process.

6.2.11) The air ducts must be made from a non-flammable material.

6.3 Fuel tank fillers

6.3.1) All cars must be fitted with fuel tank fillers and vents which must be combined or single units, installed or not on both sides of the car (in accordance with drawing 252-5; the interior diameter D must not exceed 50.8 mm).

Both fillers and air vents must be equipped with leak-proof dry break couplings complying with the dead man principle and therefore not incorporating any retaining device when in an open position.

6.3.2) The tank fillers and vent holes must not protrude beyond the bodywork.

They may be situated in the rear windows; if so they must be separated from the driver and engine compartments by a firewall.

6.3.3) The tank fillers, vent holes, vents and breathers must

mise à l'air libre doivent être placés dans des endroits où ils ne seraient pas vulnérables en cas d'accident.

6.3.4) Le système de mise à l'air libre du réservoir doit comporter les éléments suivants :

- une soupape anti-tonneau activée par gravité
- une soupape de mise à l'air libre à flotteur
- une soupape de surpression tarée à une pression maximale de 200 mbar, fonctionnant quand la soupape à flotteur est fermée.

6.3.5) Toutes les voitures doivent être équipées d'un raccord auto-obturant pouvant être utilisé par les commissaires techniques pour prélever de l'essence alimentant le moteur.

Ce raccord doit être du type approuvé par la FIA et doit être monté immédiatement en amont des injecteurs.

6.3.6) Des systèmes auto obturants permettant de faire les compléments d'huile et d'eau depuis l'extérieur de la voiture sont autorisés s'ils ne font pas saillie sur la carrosserie et s'ils sont placés dans des endroits non vulnérables en cas d'accident.

6.4 Ravitaillement pendant la course

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

6.4.2) Pendant la course, un seul réservoir d'approvisionnement autonome, conforme au dessin 252-7, devra être utilisé par voiture.

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

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

- tous les composants de la tour doivent être assemblés mécaniquement sans degré de liberté par rapport au chariot.
- l'embase du chariot doit avoir une surface au sol minimum de 2 m² et doit être constituée d'un caisson monté sur 4 roulettes auto-freinées, lesté d'un poids supérieur à celui du réservoir plein de carburant.

Un système de pesée de carburant peut être réalisé en introduisant un plateau bascule sous le réservoir, à condition que les caractéristiques ci-dessus soient respectées.

Un bras support des tuyaux de ravitaillement et des tuyaux d'air peut être fixé sur le chariot :

- il doit être indépendant du réservoir et de la tour.
- il est recommandé de prévoir un degré de liberté de ce bras par rapport au chariot (rotation suivant un axe vertical).
- sa longueur ne doit pas dépasser 4 m et il doit permettre un passage libre d'une hauteur de 2 m sur toute sa longueur, accessoires compris.
- une plaque d'identification portant le numéro de course de la voiture concurrente devra être fixée à son extrémité.

Un orifice de réduction du débit ayant les dimensions suivantes :

- épaisseur : 2mm
- diamètre intérieur maximum : 33mm

doit être placé à la sortie du réservoir d'approvisionnement en carburant (voir dessin 258-3).

6.4.3) Au-dessus du réservoir doit se situer un système de mise à l'air libre agréé par la FIA.

6.4.4) La conduite de remplissage, d'une longueur minimale de 250 cm, devra être munie d'un accoupleur étanche s'adaptant à l'orifice de remplissage monté sur la voiture ; lors du ravitaillement, la sortie de mise à l'air libre doit être raccordée à l'aide d'un accoupleur approprié de même diamètre au réservoir d'approvisionnement principal.

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

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

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

6.4.7) Tous les flexibles et raccords utilisés doivent avoir un diamètre intérieur maximum conforme aux dessins 252-5 (1,5 pouce maximum pour la version A).

6.4.8) Lors des essais, le réservoir d'approvisionnement standard ou un récipient d'une capacité maximale de 25 litres, non

be placed where they would not be vulnerable in the event of an accident.

6.3.4) The fuel cell ventilation system must include the following elements:

- a gravity activated roll-over valve
- a float chamber ventilation valve
- a blow-off valve with a maximum over pressure of 200 mbar, working when the float chamber ventilation valve is closed.

6.3.5) All cars must be fitted with a self-sealing connector which can be used by the scrutineers to obtain samples of the fuel feeding the engine.

This connector must be of the type approved by the FIA and must be fitted immediately before the injectors.

6.3.6) Self-sealing systems, the purpose of which is to allow the addition of oil and/or water from outside the car, are allowed if they do not protrude beyond the surface of the bodywork and if they are placed where they would not be vulnerable in the event of an accident.

6.4 Refuelling during the race

6.4.1) Refuelling the car by any other means than gravity, with a maximum height of 2 metres above the track where the refuelling takes place, is forbidden throughout the event.

6.4.2) During the race, only one autonomous supply tank complying with the drawing 252-7 must be used per car.

This tank must have a simple cylindrical internal shape and must not have any additional internal parts.

For safety reasons, this tank must be fixed, through a tower, onto a trolley with the following characteristics:

- all the tower components must be mechanically assembled without any degree of freedom in relation to the trolley.
- the base of the trolley must have a surface area of at least 2 m² and must be made with a case fitted on 4 self-braking castors, ballasted with a weight greater than that of the tank filled with fuel.

A system for weighing the fuel may be applied through placing a weighing plate underneath the tank, provided that the characteristics set out above are respected.

A member for supporting the refuelling lines and air hoses may be attached to the trolley:

- it must be independent of the tank and of the tower.
- it is recommended that this member be allowed a degree of freedom in relation to the trolley (rotation following a vertical axis).
- it must not exceed 4 m in length and must allow a free passage of a height of 2 m over its entire length, including the accessories.

- an identification plate bearing the race number of the competing car must be fixed to its end.

A flow restrictor with the following dimensions:

- thickness: 2 mm
- maximum internal diameter: 33 mm

must be placed at the exit of the refuelling tank (see drawing 258-3).

6.4.3) Above the tank there must be an air vent system approved by the FIA.

6.4.4) The refuelling pipe, minimum length 250 cm, must be provided with a leak-proof coupling to fit the filler mounted on the car, and during refuelling the outlet of the air vent must be connected with an appropriate coupling of the same diameter to the supply tank.

6.4.5) Before refuelling commences, the car and all metal parts of the refuelling system, from the coupling to the supply tank and its rack, must be connected electrically to earth by a manual contactor having no other function.

6.4.6) A 90° cut-off valve, situated on the outlet of the supply tank and controlling the fuel flow, must be manned at all times during refuelling.

A self-closing valve with an internal diameter of 38 mm must be fixed under the supply tank according to drawing 252-7.

6.4.7) All hoses and fittings from the supply tank to the car and back must have a maximum inside diameter in compliance with drawing 252-5 (1.5 inch maximum for version A).

6.4.8) During practice, the standard supply tank or an unpressurised container not exceeding 25 litres capacity which is

pressurisé, avec mise à l'air libre et comportant un accoupleur étanche le reliant à l'orifice de remplissage de la voiture, peuvent être utilisés.

6.4.9) ~~Si on a monté un niveau visible sur le réservoir d'approvisionnement, il doit être équipé de vannes d'isolement montées au plus près du réservoir. Un niveau visible équipé de vannes d'isolement montées au plus près du réservoir doit être monté sur le réservoir d'approvisionnement.~~

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

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

6.5 Capacité de carburant

6.5.1) La quantité maximale de carburant pouvant être transportée à bord est de 100 litres.

Sont interdits tous dispositifs, systèmes, procédures, constructions ou conceptions ayant pour but et/ou effet d'augmenter au-delà de 100 litres de quelque façon que ce soit, même temporairement, le volume total de carburant stocké.

6.5.2) Le droit d'ajuster le volume du réservoir d'essence afin d'égaliser les performances est conservé par l'Autorité Sportive du Championnat concerné.

ARTICLE 7 : SYSTEME DE LUBRIFICATION

A condition que les règles du présent Article soient respectées, le système de lubrification est libre.

7.1 Réservoirs d'huile

7.1.1) Si les réservoirs d'huile ne sont pas maintenus dans la position d'origine, ils doivent être entourés d'une structure déformable de 10 mm d'épaisseur.

7.1.2) Le réservoir d'huile ne doit pas être situé dans l'habitacle.

7.2 Récupérateur d'huile

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

ARTICLE 8 : EQUIPEMENTS ELECTRIQUES

A condition que les règles de cet article soient respectées, le système électrique est libre.

8.1 Batterie

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

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

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

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

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

8.2 Essuie-glaces

Moteur, emplacement, balais et mécanisme sont libres, mais au moins un essuie-glace doit être prévu sur le pare-brise et doit être en état de fonctionnement pendant toute la durée de l'épreuve.

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

Il est permis de démonter le dispositif lave phares.

8.3 Démarrage

Un démarreur doit être monté et être en état de fonctionnement à tout moment pendant une épreuve ; ce démarreur doit aussi pouvoir être commandé par le pilote normalement assis dans son siège.

8.4 Equipements lumineux

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

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

Feux de route, indicateurs de direction, feux stop, feu de pluie (voir

vented to air and has a leak-proof coupling connecting it to the tank filler on the car can be used.

6.4.9) ~~If a visible level is fitted to the tank, it must be fitted with isolating valves as close as possible to the tank. A visible level equipped with isolating valves fitted as close as possible to the tank must be mounted to the tank.~~

6.4.10) The storing of fuel on board the car at a temperature less than 10°C below the ambient temperature is forbidden.

The use of a specific device, whether on board the car or not, to reduce the temperature of the fuel below the ambient temperature is forbidden.

6.5 Fuel capacity

6.5.1) The maximum amount of fuel which may be carried on board is 100 litres.

Any device, system, procedure, construction or design, the purpose and/or effect of which is to increase in any way whatsoever, even temporarily, the total fuel storage capacity beyond the maximum of 100 litres, is forbidden.

6.5.2) The right is reserved, by the Sporting Authority of the relevant Championship, to adjust the size of the fuel tank to maximise equality of performance.

ARTICLE 7 : LUBRICATION SYSTEM

Provided the regulations in this Article are complied with, the lubrication system is free.

7.1 Oil tanks

7.1.1) If the oil tanks are not retained in the original position, they must be surrounded by a 10 mm thick crushable structure.

7.1.2) The oil tank must not be located in the cockpit.

7.2 Catch tank

When a car's lubrication system includes an open type sump breather, it must vent into a catch tank of at least 3 litres capacity fitted with a visible level gauge.

ARTICLE 8 : ELECTRICAL EQUIPMENT

Provided the regulations in this Article are complied with, the electrical system is free.

8.1 Battery

Batteries must be situated in the cockpit but without obstructing the exit of the driver.

Batteries must be securely fixed to the body shell and completely surrounded by a box made of insulating material that includes an air vent which exits outside the cockpit.

If the battery situated in the cockpit is a dry battery, it must be protected electrically by a cover which covers it completely.

The attachment to the body shell must consist of a metal seat and two metal clamps, with an insulating covering, fixed to the floor by bolts and nuts.

For attaching these clamps, bolts with a diameter of at least 10 mm must be used, and under each bolt, a counterplate at least 3 mm thick and with a surface of at least 20 cm² beneath the metal of the bodywork (see drawings 255-10 and 255-11).

8.2 Windscreen wiper

Motor, position, blades and mechanism are free but there should be at least one windscreen wiper provided for the windscreen which must be in working order throughout the event.

The capacity of the washer tank may be increased.

The headlamp washer device may be dismantled.

8.3 Starting

A starter must be fitted and be in working order at all times during an event. The driver must also be able to operate the starter when seated normally.

8.4 Lighting equipment

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

8.4.2) The exterior lighting equipment must at least ensure the following functions :

Headlights, direction indicators, stop lights, rain light (see 8.4.4)

8.4.4) et feux de position arrière.

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

Pour les courses se déroulant le jour, les GT1 doivent être munies de caches phares blancs.

8.4.3) Feux de recul :

Les ampoules des feux de recul doivent être enlevées.

8.4.4) Feux de pluie :

Toutes les voitures doivent être équipées d'un feu rouge d'au moins 21 watts, en état de fonctionnement pendant toute l'épreuve, et qui :

- soit 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.

8.4.5) Phares escamotables :

Les phares escamotables peuvent être remplacés par des phares fixes à condition de garder l'emplacement d'origine.

L'emplacement d'origine pourra être agrandi mais la forme du capot devra être conservée.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

A condition que les règles de cet Article soient respectées, le système de transmission est libre.

9.1 Transmission aux roues

9.1.1) La transmission à quatre roues motrices est interdite.

9.1.2) La position de la boîte de vitesses est libre à condition que son emplacement reste d'origine.

La boîte de vitesse devra comporter au maximum 6 rapports et une marche arrière.

La commande de boîte de vitesses (liaison entre le levier de changement de vitesses actionné par le pilote et la boîte de vitesses) doit être intégralement mécanique.

Les dimensions intérieures de l'habitacle doivent rester d'origine si la position de la boîte de vitesses est modifiée mais seules les modifications du châssis ou de la coque homologuées en Variante Option (VO) sont autorisées.

Si le véhicule d'origine est équipé d'une boîte de vitesses semi-automatique ou automatique, elle peut être conservée mais la boîte de vitesses et ses synchroniseurs, ainsi que l'ensemble de son système de pilotage doivent rester d'origine (voir article 2.8).

Seuls les rapports peuvent dans ce cas être modifiés, ainsi que les valeurs des rapports et de la course d'embrayage dans le programme du système de pilotage de la boîte de vitesses et de l'embrayage.

Le constructeur doit alors déposer le ou les boîtiers électroniques de contrôle au début de l'épreuve auprès du Délégué Technique de la FIA.

Celui-ci peut à tout moment imposer au concurrent l'utilisation d'un des boîtiers déposés.

Si le véhicule d'origine est équipé d'un embrayage sous contrôle électronique ou pneumatique, le mécanisme peut être remplacé mais l'ensemble du système de pilotage d'origine doit être conservé (voir article 2.8).

9.1.3) Les différentiels à phase visqueuse ne sont pas considérés comme ayant un contrôle hydraulique du patinage, à condition qu'un contrôle externe ne soit pas possible lorsque la voiture est en mouvement.

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

9.2 Marche arrière

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

and rear sidelights.

For safety reasons, it is obligatory for headlights to produce a white beam.

For races run in the daytime, GT1 cars must be equipped with white headlight covers.

8.4.3) Reverse lights :

The bulbs of the reverse lights must be removed.

8.4.4) Light for rain :

All cars must have a red light of at least 21 watts, in working order throughout the event, which:

- is a model approved by the FIA;
- faces rearwards at 90° to the car centre line;
- is clearly visible from the rear;
- is mounted not more than 10cm from the car centre line;
- is at least 35 cm above the reference plane;
- is no less than 45 cm behind the rear wheel centre line, measured to the face of the lens and parallel to the reference plane;
- can be switched on by the driver when seated normally in the car,

The three measurements being taken to the centre of area of the lens.

8.4.5) Retractable headlights :

Retractable headlights may be replaced with fixed headlights, on condition that the original location is retained.

The original location may be made larger, but the shape of the bonnet must be retained.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

Provided the regulations in this Article are complied with, the transmission system is free.

9.1 Transmission to the wheels

9.1.1) Four wheel drive is forbidden.

9.1.2) The position of the gearbox is free provided the location remains original.

The gearbox must comprise a maximum of 6 ratios and a reverse gear.

The gear shift (linkage between the gear shift lever operated by the driver and the gearbox) must be fully mechanical.

The interior dimensions of the cockpit must remain original if the gearbox is re-positioned but only modifications to the chassis or the bodysell homologated in Option Variant (VO) are allowed.

If the original vehicle is fitted with a semi-automatic or automatic gearbox, it may be retained but the gearbox and its synchronisers, as well as its whole control system, must remain original (see article 2.8).

In this case, only the ratios may be modified as well as the ratio and clutch travel values in the software of the control system of the gearbox and clutch.

The manufacturer must therefore register the electronic unit(s) with the FIA Technical Delegate at the beginning of the event.

The latter may impose the use at all times by the competitor of one of the registered units.

If the original vehicle is fitted with a power-driven clutch with electronic or pneumatic control, the mechanism may be replaced but the whole original control system must be retained (see article 2.8).

9.1.3) Viscous differentials are not considered to have hydraulic slip control, provided outside control is not possible when the car is in motion.

9.1.4) For safety reasons, the transmission must be designed in such a way that should the car be stopped and the engine stalled, it is possible to push or tow it.

9.2 Reverse gear

All cars must have a reverse gear which, at any time during the event, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.

ARTICLE 10 : SUSPENSION ET DIRECTION**10.1 Suspension**

Les voitures doivent être équipées d'une suspension.
L'intermédiaire de suspension ne doit pas être constitué uniquement de boulons passant dans des manchons ou des montures flexibles.

Le mouvement des roues doit entraîner un débattement de suspension supérieur à la flexibilité des attaches.

10.2 Type et montage de la suspension

10.2.1) Tous les éléments de suspension, à l'exception de pièces mentionnées spécifiquement ci-dessous, doivent faire partie de l'équipement d'origine fourni par le constructeur et être conformes à la fiche d'homologation FIA ou à la fiche d'identification de la voiture de course.

Ces pièces peuvent être renforcées à condition que les pièces d'origine puissent encore être identifiées.

Les renforts de suspension ne doivent pas permettre de solidariser deux pièces distinctes entre-elles.

10.2.2) Les roulements et moyeux de roues peuvent être remplacés.

10.2.3) La position des points d'ancrage de la suspension et du boîtier de direction (crémaillère ou autre) sur le châssis peut être modifiée conformément à la fiche d'homologation.

10.2.4) Les joints de caoutchouc peuvent être remplacés par des joints à rotule.

10.2.5) L'adjonction d'une barre anti-roulis est autorisée.

10.2.6) Le matériau, le nombre et les dimensions des ressorts sont libres.

Un ressort à lame(s) peut être remplacé par un ressort hélicoïdal à condition que le ressort à lame(s) n'ait pas de fonction de guidage de l'essieu.

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

10.2.7) Les amortisseurs sont libres, à condition que leur nombre par essieu ne soit pas supérieur à celui d'origine.

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

10.3 Chromage

Le chromage des bras de suspension en acier est interdit.

10.4 Bras de suspension

Tous les bras de suspension seront faits d'un matériau métallique homogène.

10.5 Direction

Tous les éléments de direction (y compris les biellettes de direction) doivent faire partie de l'équipement d'origine fourni par le constructeur ou être homologués.

À l'exception de la colonne de direction homologuée, ces pièces peuvent être renforcées, à condition que les pièces d'origine puissent encore être identifiées.

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

Le volant peut être remplacé à condition d'avoir une jante fermée et de ne recevoir que de simples interrupteurs.

Il doit être équipé d'un système de démontage rapide.

Pour le montage d'un tel système, une modification locale de la colonne de direction est autorisée.

10.6 Assistance de direction

L'assistance de direction peut être débranchée ou supprimée.

L'assistance peut être hydraulique, électro-hydraulique ou électrique et doit être homologuée.

10.7 Direction à quatre roues

L'utilisation de la direction à quatre roues est interdite.

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

ARTICLE 11 : FREINS**11.1 Double circuit**

À part les restrictions du paragraphe 2), ci-dessous, tout le système de freinage est libre à condition d'incorporer au moins deux circuits séparés et commandés par la même pédale.

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

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

La répartition des efforts de freinage entre les trains avant et

ARTICLE 10 : SUSPENSION AND STEERING**10.1 Sprung suspension**

Cars must be fitted with sprung suspension.

The springing medium must not consist solely of bolts located through flexible bushes or mountings.

There must be movement of the wheels to give suspension travel in excess of any flexibility in the attachments.

10.2 Suspension type and mounting

10.2.1) All suspension components, with the exception of parts specifically mentioned below, must be original equipment supplied by the manufacturer and comply with the FIA homologation form or the identification form of the racing car.

These parts may be strengthened provided the original part can still be identified.

The suspension reinforcements must not allow two separate parts to be joined together to form one.

10.2.2) Wheel bearings and wheel hubs may be replaced.

10.2.3) The position of the suspension and the steering box (rack or other) anchorage points on the chassis may be changed according to the homologation form.

10.2.4) Rubber joints may be replaced by ball joints.

10.2.5) The addition of an anti-roll bar is permitted.

10.2.6) The material, number and dimensions of the springs are free.

A leaf spring may be replaced with a coil spring, provided that the leaf spring does not have an axle guidance function.

The modification of spring, shock absorber and anti-roll bar settings from the cockpit is prohibited.

10.2.7) Shock absorbers are free provided their number per axle is no greater than the original.

The modification of spring, shock absorber and anti-roll bars adjustments from the cockpit is prohibited.

10.3 Chromium plating

Chromium plating of steel suspension members is forbidden.

10.4 Suspension members

All suspension members must be made from a homogeneous metallic material.

10.5 Steering

All steering components (including the steering rods) must be original equipment supplied by the manufacturer or homologated.

With the exception of the homologated steering column, these parts may be strengthened provided the original part can still be identified.

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

The steering wheel may be replaced on condition that it has a closed rim and that it only has simple switches.

It must be fitted with a quick release system.

For the fitting of such a system, a local modification of the steering column is allowed.

10.6 Power steering

Power steering may be disconnected or removed.

Power steering may be hydraulic, electro-hydraulic or electric and must be homologated.

10.7 Four wheel steering

The use of four wheel steering is forbidden.

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

ARTICLE 11 : BRAKES**11.1 Separate circuits**

With the exception of paragraph 2) below, the complete braking system is free provided it incorporates at least two separate circuits operated by the same pedal.

This system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate the brakes on at least two wheels.

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

The balance of the braking forces between the front and rear axles

arrière peut être réglée seulement par le pilote, par :

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

- l'intervention directe et manuelle sur un régulateur dans lequel la pression d'alimentation du circuit arrière est réglée par l'action sur un seul ressort avec précharge, variable en fonction de la position du système de commande manuel (voir dessin de principe 263-9). Un seul de ces deux systèmes de réglage est admis.

11.2 Disques de frein

Le matériau des disques et des plaquettes est libre.

L'emploi de titane est autorisé pour les pistons de freins et pour les fixations des disques de freins.

11.3 Anti blocage et Assistance

Toute fonction d'anti blocage de freins ainsi que toute fonction d'assistance de freinage sont interdits.

11.4 Etriers de freins

Tous les étriers de freins doivent être faits de matériaux d'aluminium d'un indice d'élasticité non supérieur à 80Gpa.

Les éléments internes des étriers de frein peuvent être en titane.

Un seul étrier, avec 6 pistons au maximum, est autorisé sur chaque roue.

La section de chaque piston d'étrier doit être circulaire.

ARTICLE 12 : ROUES ET PNEUMATIQUES

12.1 Dimensions

12.1.1) Roues complètes :

Largeur maximale : 14 pouces

Diamètre maximal : 28 pouces

Le diamètre maximal des jantes autorisé est de 18 pouces.

Les diamètres mesurés au niveau des bords de jante intérieur et extérieur d'une roue doivent être identiques.

12.1.2) Les mesures seront prises horizontalement à la hauteur de l'essieu.

12.2 Visibilité des roues

La roue complète au-dessus de la ligne médiane du moyeu ne doit pas être visible vue de dessus, les roues étant alignées et telle que la voiture soit positionnée pour aller en ligne droite.

12.3 Matériau des roues

Le matériau des roues est libre mais elles doivent être faites de matériaux métalliques homogènes.

La roue avant doit avoir une masse minimale de 7.5 kg.

La roue arrière doit avoir une masse minimale de 8.5 kg.

12.4 Nombre de roues

Le nombre maximal de roues est fixé à quatre.

12.5 Fixation des roues

La fixation des roues est libre mais si un seul écrou de fixation est utilisé, une goupille de sécurité équipée d'un ressort doit être en place sur cet écrou ou sur la fusée à tout moment lorsque la voiture est en marche, et doit être remplacée après tout changement de roue.

Ces goupilles doivent être peintes en rouge ou orange "dayglo".

Une autre méthode de maintien du système de fixation des roues pourra éventuellement être utilisée, sous réserve d'avoir été approuvée par la FIA.

12.6 Crics pneumatiques

Des crics pneumatiques peuvent être montés sur la voiture, mais il est interdit de transporter des bouteilles d'air comprimé à bord.

12.7 Soupapes de surpression

Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.

12.8 Capteurs

Des capteurs pour mesurer la pression et la température des pneumatiques lorsque la voiture se déplace sont fortement recommandés.

Si ces capteurs sont utilisés, il doit y avoir au moins un témoin d'alerte pour avertir le pilote d'une probable défaillance.

ARTICLE 13 : HABITACLE

13.1 Equipement dans l'habitacle

13.1.1) Le matériau du tableau de bord est libre, mais sa forme, ses dimensions et son aspect doivent rester conformes au tableau de bord d'origine.

13.1.2) Ce qui suit doit être enlevé de l'habitacle :

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

may only be adjusted by the driver, through:

- direct and manual intervention on a mechanical system allowing the modification of the position of the centre of the joint, on the linkage lever of the hydraulic pumps of the front and rear circuits.

- direct and manual intervention on a proportional valve, in which the intake pressure of the rear circuit is adjusted through a pre-loaded spring, variable according to the position of the manual linkage system (see the drawing of the principle 263-9).

Only one of these two systems is permitted.

11.2 Brake discs

The material of discs and pads is free.

The use of titanium is authorised for the brake pistons and for the brake disc attachments.

11.3 Anti-lock braking and power braking

Any anti-lock braking function and any power braking function are forbidden.

11.4 Brake callipers

All the brake callipers must be made from aluminium materials with a modulus of elasticity no greater than 80Gpa.

The internal parts of the brake callipers may be made from titanium.

A single calliper, with a maximum of 6 pistons, is permitted on each wheel.

The section of each calliper piston must be circular.

ARTICLE 12 : WHEELS AND TYRES

12.1 Dimensions

12.1.1) Complete wheels :

Maximum width: 14 inches

Maximum diameter: 28 inches

The maximum authorised diameter of the rims is 18 inches.

The diameters measured at the level of the inner and outer rim edges of a wheel must be identical.

12.1.2) Measurements will be taken horizontally at axle height.

12.2 Wheel visibility

The complete wheel above the hub centre line must not be visible in plan view, with the wheels aligned for the car to proceed straight ahead.

12.3 Wheel material

Wheel material is free but they must be made from homogeneous metallic materials.

The front wheel must weigh a minimum of 7.5 kg.

The rear wheel must weigh a minimum of 8.5 kg.

12.4 Number of wheels

The maximum number of wheels is four.

12.5 Wheel attachment

Wheel attachment is free but if a single wheel nut is used, a safety pin fitted with a spring must be in place on the nut or the stub axle whenever the car is running and must be replaced after each wheel change.

These pins must be painted dayglo red or orange. Alternatively, another method of retaining the wheels attachment system may be used, provided it has been approved by the FIA.

12.6 Pneumatic jacks

Pneumatic jacks may be fitted to the car, but compressed air bottles are not to be carried on board.

12.7 Pressure control valves

Pressure control valves on the wheels are forbidden.

12.8 Sensors

Sensors for measuring the pressure and the temperature of the tyres when the car is in motion are strongly recommended.

If these sensors are used, there must be at least one warning light to notify the driver of a possible failure.

ARTICLE 13 : COCKPIT

13.1 Equipment in the cockpit

13.1.1) The material of the dashboard is free, but its shape, dimensions and appearance must remain as those of the original dashboard.

13.1.2) The following must be removed from the cockpit:

- Roof padding and lining
- Carpets and insulating material

13.1.3) Ce qui suit peut également être enlevé de l'habitacle :

- Les sièges
- Toutes les garnitures sauf le tableau de bord
- Les dispositifs de lève-glaces, les systèmes de verrouillage centralisé et tout autre système monté sur la voiture à l'origine, uniquement pour le confort du pilote ou des passagers.

Les systèmes de chauffage, de ventilation et de dégivrage d'origine peuvent être enlevés mais une ventilation et un système de dégivrage adéquats doivent être conservés.

13.2 Equipement autorisé dans l'habitacle

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

- Equipements et structures de sécurité
- Trousse d'outillage
- Siège, instruments et toutes autres commandes nécessaires à la conduite y compris la molette de répartition de freinage
- Equipements électriques et électroniques
- Système de réfrigération du pilote
- Lest
- Crics pneumatiques et leurs conduites
- Batterie
- Equipement de ventilation du pilote
- Les garnitures de portières peuvent être remplacées par un matériau différent.
- Panneaux d'embellissement pour recouvrir les parties visibles à l'intérieur de l'habitacle, à condition qu'ils soient démontables facilement et rapidement.

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

13.2.3) Ces équipements doivent être couverts par une protection rigide s'ils comportent des angles vifs pouvant provoquer des blessures.

Ils peuvent être fixés sur un faux plancher sans fonction structurelle additionnelle dont les dimensions sont limitées à celles des équipements.

Les attaches des équipements et du faux plancher au châssis/coque doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g.

13.3 Temps d'évacuation de l'habitacle

13.3.1) L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le pilote assis en position de conduite normale puisse en sortir en 7 secondes par la portière côté pilote, et en 9 secondes par la portière côté passager.

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

13.4 Essai concernant le retrait du casque

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

ARTICLE 14 : EQUIPEMENTS DE SECURITE

14.1 Extincteurs

L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF. Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction homologué par la FIA conformément à l'article 253-7.2, sauf pour ce qui concerne le dispositif de déclenchement extérieur.

Le dispositif de déclenchement extérieur doit être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit et être commandé par une seule manette.

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

14.2 Ceintures de sécurité

Le port de deux sangles d'épaule, d'une sangle abdominale et de deux sangles d'entrejambe est obligatoire.

Ces sangles doivent être conformes à la norme FIA N°8853/98.

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

14.3 Rétroviseurs

Position libre.

La voiture doit être équipée de deux rétroviseurs, un de chaque côté de la voiture, afin d'obtenir une vision efficace vers l'arrière. Chaque rétroviseur doit avoir une surface minimale de 100 cm².

Les commissaires techniques doivent être assurés par une démonstration pratique que le pilote, assis normalement, aperçoit

13.1.3) The following may also be removed from the cockpit:

- Seats
 - All trim except the dashboard
 - Window winding mechanisms, central locking systems and any other systems fitted to the original car solely for the comfort of the driver or passengers.
- Original heating, ventilation and demisting systems may be dismantled, but an adequate ventilation and demisting system must be retained.

13.2 Equipment permitted in the cockpit

13.2.1) The only components which can be added in the cockpit are:

- Safety equipment and structures
- Tool kit
- Seat, instruments and any other controls necessary for driving including the brake power distributor switch
- Electronic and electric equipment
- Driver cooling system
- Ballast
- Pneumatic jacks and their pipes
- Battery
- Driver ventilation equipment
- Door trims may be replaced with different material.

- Embellishing panels for covering visible areas in the cockpit, provided they may be easily and quickly removed.

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

13.2.3) The above components must be covered where necessary by a rigid protective material to minimise injury.

They may be attached to a dummy floor having no additional structural function, the dimensions of which are limited to those of the components.

The attachments of the components and the dummy floor to the chassis/bodyshell must be able to withstand 25 g deceleration.

13.3 Cockpit exit time

13.3.1) The cockpit must be designed so as to allow the driver to get out from his normal driving position in 7 seconds through the driver's door and in 9 seconds through the passenger's door.

13.3.2) For the purposes of the above tests, the driver must be wearing all normal driving equipment, the seat belts must be fastened, the steering wheel must be in place in the most inconvenient position, and the doors must be closed.

13.4 Test for helmet removal

With the driver seated in his normal driving position in the car which he is entered to race, wearing a cervical collar appropriate to his size and with the seat harness tightened, a member of the medical service must demonstrate that the helmet which the driver will wear in the race can be removed from his head without bending the neck or spinal column.

ARTICLE 14 : SAFETY EQUIPMENT

14.1 Fire extinguishers

The use of the following products is prohibited: BCF, NAF. All cars must be equipped with an extinguishing system homologated by the FIA in accordance with article 253-7.2, with the exception of the means of triggering.

A means of triggering from the outside must be combined with the circuit breaker switch and be operated by a single lever.

It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 100 mm diameter with a red edge.

14.2 Safety belts

The wearing of two shoulder straps, one abdominal strap and two straps between the legs is compulsory.

These straps must comply with FIA standard N°8853/98.

It is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.

14.3 Rear view mirrors

Position free.

The car must be fitted with two rear view mirrors, one fitted on each side of the car, in order to give an efficient view to the rear. Each mirror must have a minimum area of 100 cm².

The scrutineers must be assured through a practical demonstration that the driver, seated normally, can clearly see the

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.

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

En cas d'utilisation d'un coussin entre le siège homologué et l'occupant, ce coussin doit être d'une épaisseur maximale de 50 mm.

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, ceux-ci doivent se conformer aux prescriptions de l'article 253.16.

Il est recommandé que les attaches du siège soient homologuées sur la fiche d'homologation de la voiture.

14.4.2) Toutes les voitures doivent être équipées d'un repose-tête qui ne puisse pas se déplacer de plus de 50 mm lorsqu'une force de 85 daN dirigée vers l'arrière lui est appliquée.

La surface du repose-tête ne doit pas être inférieure à 400 cm² ; elle doit être continue et sans parties saillantes.

Il doit être positionné de manière à être le premier point de contact pour le casque du pilote en cas de choc projetant sa tête en arrière lorsqu'il est assis normalement.

14.5 Coupe-circuit

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

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

14.5.2) Il doit également y avoir un interrupteur extérieur avec poignée, pouvant être manœuvré à distance par un crochet.

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

14.6 Anneau de prise en remorque

Les anneaux de prise en remorque avant et arrière doivent :

- être rigides, en acier, sans possibilité de rupture, mesurer entre 80 et 100 mm de diamètre intérieur et 5 mm d'épaisseur (section arrondie de façon qu'ils ne coupent pas ou ne détériorent pas les sangles utilisées par les commissaires) ;
- être solidement fixés au châssis/structure au moyen d'une pièce rigide en métal (câbles formant boucle interdits) ;
- se trouver dans le contour de la carrosserie vue de dessus ;
- être facilement identifiables et peints en jaune, rouge ou orange ;
- Permettre de tirer une voiture enlisée dans un bac à graviers.

ARTICLE 15 : STRUCTURES DE SECURITE

15.1 Structure anti-tonneau

La voiture doit être équipée d'une cage de sécurité conforme aux spécifications de l'Annexe J, Article 253.8.

Des entretoises longitudinales (ou un équivalent agréé par la FIA), offrant une protection latérale, doivent être incluses.

Il est possible d'ajouter trois barres de protection latérale sur un arceau homologué par la FIA conformément au dessin 258-4.

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

Voitures à châssis en matériau composite non métallique :

Elles doivent être équipées d'une cage de sécurité homologuée par la FIA conformément à l'article 253-8.5 de l'Annexe J.

Les essais de charge statique nécessaires à l'homologation doivent être effectués sur un ensemble cage / châssis afin de vérifier la tenue des points d'ancrage.

15.2 Cloison pare-feu et plancher

Les voitures doivent être équipées d'une cloison pare-feu étanche aux liquides, flammes, gaz, placée entre le pilote et le moteur d'une part et entre le pilote et le réservoir d'autre part, pour empêcher le passage de flammes du compartiment moteur vers l'habitacle.

Toute ouverture pratiquée dans la paroi anti-feu doit être aussi réduite que possible, en permettant juste le passage des commandes et des câbles, et doit être rendue complètement

véhicules 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 there is a cushion between the homologated seat and the occupant, the maximum thickness of this cushion is 50 mm.

If the original attachments or supports are changed, they must comply with the provisions of article 253.16.

It is recommended that the seat attachments be homologated on the car's homologation form.

14.4.2) All cars must be equipped with a headrest which cannot deflect more than 50 mm when a rearward force of 85 daN is applied.

The headrest surface must not be less than 400 cm² and must be continuous and without protruding parts.

It must be positioned so that it is the first point of contact for the driver's helmet in the event of an impact projecting his head backwards when he is seated normally.

14.5 Master switch

14.5.1) The driver, when seated normally with the safety belt fastened and the steering wheel in place, must be able to cut off all the electrical circuits by means of a spark-proof circuit breaker switch.

This switch must be clearly marked by a symbol showing a red spark in a white edged blue triangle and be accessible by the driver with his safety belt fastened.

14.5.2) There must also be an exterior switch, with a handle which is capable of being operated from a distance by a hook.

This switch must be located at the lower part of the windscreen pillar on the left-hand side.

14.6 Towing eye

Front and rear towing eyes must:

- be rigid, made from steel, with no chance of breaking, have an inner diameter between 80 and 100 mm and be 5 mm thick (round section so as not to cut or damage the straps used by the marshals);
- be securely fitted to the structures of the chassis by means of a rigid part made from metal (cable hoops are not permitted);
- be within the perimeter of the bodywork as viewed from above;
- be easily identifiable and painted in yellow, red or orange;
- allow the towing of a car stuck in a gravel bed.

ARTICLE 15 : SAFETY STRUCTURES

15.1 Rollover structure

The car must be fitted with a rollcage complying with Appendix J Article 253.8.

Longitudinal struts, or an alternative acceptable to the FIA, providing lateral protection, must be included.

It is possible to add three lateral protection bars onto a rollbar homologated by the FIA in accordance with drawing 258-4.

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

Cars having a chassis made from non-metallic composite material:

They must be fitted with a rollcage homologated with the FIA in accordance with Article 253-8.5 of Appendix J.

The static load tests required for the homologation must be carried out on a cage / chassis assembly in order to verify the resistance of the mounting points.

15.2 Firewall and floor

Cars must be equipped with a firewall which is liquid-proof, flame-proof and gas-proof between the driver and engine on the one hand and between the driver and the fuel tank on the other hand, to prevent the passage of flames from the engine compartment to the cockpit.

Any holes in the firewall must be of the minimum size for the passage of controls and wires and must be completely sealed.

étanche.

Une cloison réalisée en matériau sandwich ininflammable et recouverte d'une feuille métallique adhésive est acceptée.

15.3 Châssis composite

Pour tout véhicule muni d'un châssis composite, toute réparation de la cellule de survie ou de la protection frontale doit être effectuée en accord avec les spécifications du constructeur, dans un centre de réparations approuvé par celui-ci.

Tout dommage conséquent devra être mentionné dans le passeport technique.

ARTICLE 16 : CARBURANT

16.1 Spécification du carburant

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

16.2 Air

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

ARTICLE 17 : TEXTE FINAL

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

ARTICLE 18 : MODIFICATIONS POUR LE 01.01.2007

10.2.7) Les amortisseurs sont libres, à condition que leur nombre par essieu ne soit pas supérieur à celui d'origine.

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

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

A bulkhead made from a fireproof sandwich material and covered with a metallic adhesive sheet is acceptable.

15.3 Composite chassis

For any vehicle equipped with a composite chassis, any repairs to the survival cell or to the frontal protection must be carried out according to the manufacturer's specifications, in a repair centre approved by the manufacturer.

Any important damage must be entered on the technical passport.

ARTICLE 16 : FUEL

16.1 Fuel specification

The fuel must comply with article 252-9.1.

16.2 Air

Only air may be mixed with the fuel as an oxidant.

ARTICLE 17 : FINAL TEXT

The final text of these regulations is the English version, which will be used should any dispute arise over their interpretation.

ARTICLE 18 : MODIFICATIONS FOR 01.01.2007

10.2.7) Shock absorbers are free provided their number per axle is no greater than the original.

No electrical, hydraulic or pneumatic connection between the shock absorbers is permitted.

The modification of spring, shock absorber and anti-roll bars adjustments from the cockpit is prohibited.

Article 258 Annexe 1 / Appendix 1

Brides pour Moteurs Atmosphériques Restrictors for Normally Aspirated Engines

Moteurs atmosphériques à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Cylindrée / Poids Cylinder Capacity / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
jusqu'à / up to 3500 cm ³	45,9	32,8	46,9	33,4	47,9	34,2	48,9	34,8	49,9	35,6
plus de / over 3500 cm ³ à / up to 4000 cm ³	45,2	32,2	46,2	33	47,2	33,7	48,2	34,4	49,1	35
plus de / over 4000 cm ³ à / up to 5000 cm ³	44,3	31,6	45,3	32,4	46,3	33	47,2	33,7	48,2	34,4
plus de / over 5000 cm ³ à / up to 6000 cm ³	43,6	31,2	44,6	31,8	45,6	32,6	46,5	33,2	47,4	33,8
plus de / over 6000 cm ³ à / up to 7000 cm ³	43	30,7	43,9	31,4	44,9	32,0	45,8	32,7	46,7	33,3
plus de / over 7000 cm ³ à / up to 8000 cm ³			43,2	30,8	44	31,4	45	32,1	45,8	32,7

Moteurs atmosphériques à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Normally aspirated engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)
Pour les moteurs 2 soupapes par cylindre, les diamètres des brides ci-dessus doivent être corrigés à l'aide de la formule : For engines with two valves per cylinder, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula :
$D = ((D-1) \times 1,034) + 1$
Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal

Moteurs rotatifs / (Ø en mm) Rotary engines / (Ø in mm)
Pour les moteurs rotatifs, le diamètre des brides ci-dessus doit être corrigé à l'aide de la formule: For rotary engines, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula :
$D = ((D-1) \times 1,10) + 1$
Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal

Article 258 Annexe 2 / Appendix 2

Brides pour Moteurs Suralimentés Restrictors for Supercharged Engines

Moteurs suralimentés à plus de 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Supercharged engines with more than 2 valves per cylinder / (Ø in mm)										
Poids / Weight	1100/1149 kg		1150/1199 kg		1200/1249 kg		1250/1299 kg		1300 kg et plus / and over	
nombre de brides number of restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	43,4	30,9	44,4	31,7	45,3	32,4	46,3	33	47,1	33,6

Moteurs suralimentés à 2 soupapes par cylindre / (Ø en mm) Supercharged engines with 2 valves per cylinder / (Ø in mm)
Pour les moteurs 2 soupapes par cylindre, les diamètres des brides ci-dessus doivent être corrigés à l'aide de la formule : For engines with two valves per cylinder, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula :
$D = ((D-1) \times 1,034) + 1$
Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal

Moteurs rotatifs suralimentés / (Ø en mm) Supercharged rotary engines / (Ø in mm)
Pour les moteurs rotatifs, le diamètre des brides ci-dessus doit être corrigé à l'aide de la formule: For rotary engines, the above restrictor diameters must be corrected according to the formula :
$D = ((D-1) \times 1,10) + 1$
Le résultat sera arrondi à la décimale supérieure The result will be rounded up to the nearest decimal

Pression absolue de suralimentation pour Moteurs Suralimentés Absolute supercharging pressure for Supercharged Engines

Moteurs suralimentés à plus de 2 soupapes par cylindre / (pression en mbar) Supercharged engines with more than 2 valves per cylinder / pressure in mbar						
Cylindrée (cm ³) Cylinder Capacity (cm ³)	jusqu'à / up to 2000	plus de / over 2000 cm ³ à / up to 2400 cm ³	plus de / over 2400 cm ³ à / up to 2800 cm ³	plus de / over 2800 cm ³ à / up to 3200 cm ³	plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3600 cm ³	plus de / over 3600 cm ³ à / up to 4000 cm ³
Pression maximale (mbar) Maximum pressure (mbar)	3360	2800	2400	2100	1870	1680

Moteurs suralimentés à 2 soupapes par cylindre / (pression en mbar) Supercharged engines with 2 valves per cylinder / pressure in mbar						
Cylindrée (cm ³) Cylinder Capacity (cm ³)	jusqu'à / up to 2000	plus de / over 2000 cm ³ à / up to 2400 cm ³	plus de / over 2400 cm ³ à / up to 2800 cm ³	plus de / over 2800 cm ³ à / up to 3200 cm ³	plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3600 cm ³	plus de / over 3600 cm ³ à / up to 4000 cm ³
Pression maximale (mbar) Maximum pressure (mbar)	3820	3180	2730	2390	2130	1910

APPENDIX III

Specific regulations for the Fuel GT

Method Name/nom de la méthode	Minimum	Maximum	Method/Méthode
R.O.N.	100	102	ASTM D2699
M.O.N.	88	90	ASTM D2700
Sensitivity	11		ASTM D2700/D2699
Density @15°C Kg/L	0.735	0.775	ASTM D4052
Distillation °C			ASTM D86
I.B. pt.	TBR		
% evaporated @ 70°C	15	47	
% evaporated @ 100°C	46	70	
% evaporated @ 180°C	85		
F.B.Pt.		205	
Residue % v/v		2	
Reid Vapour Pressure kPa	40	60	ASTM D323
Lead gr/litre		0.002	ASTM D3237
Benzene % m/m		<0.1	GCMS *
Total Sulphur ppm m/m		10	ASTM D3120
Nitrogen % m/m		0.01	ASTM D4629
Peroxides/Nitroxides ppm m/m		100	ASTM D 3703
Copper Corrosion (50°C)		1	ASTM D130
Washed Gum, mg/100ml		4	ASTM D381
Oxidation Stability Induction Period, minutes	480		ASTM D525
Oxygen % m/m		2.7	Elemental Analyser/calculated

* Any suitable method may be used/toute méthode acceptable peut être utilisée.

APPENDIX IV

Standard Form Fax for First Demand Bank Guarantee

TEXT OF THE FAX which the tenderer's bank must send to the FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE in pursuance of article 4.5 "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 € 150'000.

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 € 150'000 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 V

Submission Form

APPENDIX VI

2006 Calendar
(for example)

Championnat GT de la FIA 2006 (à titre d'exemple)
2006 FIA GT Championship (for example)

Calendrier 2006 / 2006 Calendar

Date Date	Nom de l'épreuve Name of the event	pays country
07/05/2006	Silverstone	GB
28/05/2006	Brno	CZ
02/07/2006	Oschersleben	D
30/07/2006	Spa-Francorchamps	B
20/08/2006	Paul Ricard	F
03/09/2006	Dijon	F
17/09/2006	Mugello	I
01/10/2006	Hungaroring	H
15/10/2006	Adria	I
18/11/2006	Dubai	UAE