

Article 257 - 2009

Règlement Technique pour Voitures de Grand Tourisme de Série Technical Regulations for Series Grand Touring Cars (Groupe GT2 / Group GT2)

Modification de l'Article 3.4.4 a6
Modification de l'Article 10.1.1 b
Modification de l'Article 10.1.2 b
Modification de l'Article 10.4
Modification de l'Annexe 1
Modification de l'Annexe 2

publiée le 12.12.2008
publiée le 12.12.2008
publiée le 12.12.2008
publiée le 12.12.2008
publiée le 12.12.2008
publiée le 12.12.2008

Modification of Article 3.4.4 a6
Modification of Article 10.1.1 b
Modification of Article 10.1.2 b
Modification of Article 10.4
Modification of Appendix 1
Modification of Appendix 2

published on 12.12.2008
published on 12.12.2008
published on 12.12.2008
published on 12.12.2008
published on 12.12.2008
published on 12.12.2008

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.

2.7 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 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 ;

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.

2.7 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 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/ 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 d'air 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.

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 de la porte 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 dans les vitrages

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 :

- 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 peut être aménagée sur le toit de la voiture afin d'extraire l'air de l'habitacle. Elle doit 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

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 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 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 in the door on the 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 in glazing

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:

- 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 may be made on the roof of the car in order to extract air from the cockpit. It must 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

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 modifiés 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.

(*) 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 en arrière du plan vertical tangent à l'arrière des arches de roues arrière.

Si la voiture de série est équipée d'un diffuseur arrière non conforme à ces spécifications, il doit être supprimé.

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

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.

(*) 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 aft of the vertical plane tangent to the rear of the rear wheel arches.

If the series car is fitted with a rear diffuser not complying with these specifications, it must be removed.

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

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.

a.6 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 (cf. dessin 258-5) ;
- 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.

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 % 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 ;

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.

a.6 A rigid trim tab ("gurney") is mandatory, but no air stream may pass between the wing surface and the gurney (trim tab) ;

The trim tab must :

- have a minimum height of 15 mm above the wing plane;
- be at right angle to the plane defined by the top of the wing (see drawing 258-5) ;
- be solidly fixed all along the wing by means of tools if the gurney is not an integral part of the wing. A locking system at each end is not enough.

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 20mm;
 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, 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

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

Voir article 258-4 et annexes 1 et 2 du présent règlement.

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 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

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

See article 258-4 and appendices 1 and 2 of the present regulations.

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 homologated.

5.1.2) It is permitted to change the 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,

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 Système de contrôle moteur et accélérateur

Le système de contrôle moteur est libre (boîtier électronique, faisceaux, capteurs et actuateurs).

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 :

- à 600 mm maximum en avant de l'axe du premier cylindre.

- distantes entre elles (centre des brides) de 1000 mm maximum (voitures à moteur avant uniquement).

- 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 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 ;

Cette vérification doit être effectuée à un régime moteur de 2500-3000 tr/mn.

Les capteurs de pression présents dans le système d'admission doivent être déconnectés.

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.

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 Engine management system and throttle

The electronic engine management system is free (electronic unit, looms, sensors and actuators).

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 cm³ 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) (only for front-engined cars).

- 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 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;

This check must be carried out at an engine speed of 2500-3000 rpm.

Pressure sensors present inside the intake system must be disconnected.

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) 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 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 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 :

- a/ En arrière du milieu de l'empattement ;
- b/ Entre 10 et 45 cm au-dessus du sol.

5.7.5) Bruit

Le bruit émis par la voiture ne doit pas dépasser 113 dB (A) pendant les essais qualificatifs et la course.

La mesure sera effectuée à 15 mètres du bord de la piste.

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 :

a/ d'installer le réservoir de carburant entre les deux plans verticaux touchant l'avant des roues avant et l'arrière des roues arrière.

b/ 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.

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 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 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:

- a/ Aft of the middle of the wheelbase;
- b/ Between 10 and 45 cm above ground level.

5.7.5) Noise

The noise emitted by the car must not exceed 113 dB(A) during the qualifying practice sessions and the race.

The measurement will be carried out 15 metres from the edge of the track.

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:

a/ 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;

b/ 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) Les autres en caoutchouc doivent provenir de constructeurs agréés par la FIA dont la liste est disponible auprès de la FIA ;

6.1.7) Les autres 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 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 ;

Pour les voitures homologuées à partir du 01.01.2007, ils doivent être situés au dessus des roues complètes, à l'intérieur de la voie de l'essieu le plus proche.

Pour les voitures homologuées avant le 01.01.2007 ne respectant pas cette exigence, le diamètre de l'orifice de réduction du débit défini à l'Article 257-6.4 (Dessin 258-3) doit être de 29.5 mm.

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

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 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;

For cars homologated as from 01.01.2007, they must be situated above the complete wheels, and within the track of the nearest axle.

For cars homologated before 01.01.2007 and not complying with this requirement, the diameter of the flow restrictor defined in Article 257-6.4 (Drawing 258-3) must be 29.5 mm.

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

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) La quantité maximale de carburant pouvant être transportée à bord est de 100 litres 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.

6.5.3) L'Autorité Sportive du Championnat concerné se réserve le droit d'ajuster le volume du réservoir de carburant afin d'égaliser les performances.

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

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) The maximum amount of fuel which may be carried on board is 100 litres, 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.

6.5.3) The Sporting Authority of the relevant Championship reserves the right to adjust the size of the fuel tank in order to maximise equality of performance.

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

ails 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 :

Un feu de pluie approuvé par la FIA (Liste technique n°19) est obligatoire à l'arrière de la voiture et doit être en état de fonctionnement pendant toute l'épreuve.

Il doit :

- être clairement visible de l'arrière ;
- ne pas être monté à plus de 10 cm de l'axe longitudinal de la voiture ;
- se trouver au moins à 35 cm au-dessus du plan de référence;
- pouvoir 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.

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.

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 font plat.

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 :

One rain light approved by the FIA (Technical list n°19) is compulsory at the back of the car and it must be in working order throughout the event.

It must be :

- clearly visible from the rear;
- mounted not more than 10 cm from the car centre line;
- at least 35 cm above the reference plane;
- able to be switched on by the driver when seated normally in the car;

The two measurements are 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/ 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/ A tout moment, il doit être possible de glisser sous la voiture un bloc mesurant 50 cm (largeur) x 10 cm (longueur) x ~~5~~ **5.5** cm (hauteur) ;

Pour ce contrôle, la pression des pneumatiques ne peut être inférieure à 1.5 bars.

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~~ **points de pivotement (centres des articulations)** des éléments de suspension dans la limite de 20 mm autour du ~~centre de chaque point de fixation~~ **point de pivotement** 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~~ **Toute nouvelle pièce d'essieu (bras, triangle, porte-moyeu)** doit être homologuée.

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

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~~ **5.5** cm (height);

For this check, the pressure of the tyres must not be less than 1.5 bars.

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 pivot~~ **points (centres of the joints)** within the limit of 20 mm around ~~the centre of each original~~ **mounting pivot** 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~~ **axle parts (arm, wishbone, hub-carrier)** must be homologated.

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.

d'une protection.

La répartition des efforts de freinage entre les trains avant et arrière peut être réglée seulement par le pilote, par :

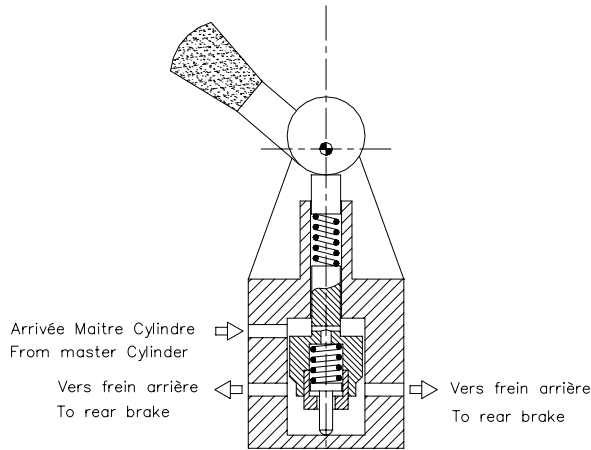
- intervention directe et manuelle sur un système mécanique permettant de modifier la position du centre de l'articulation sur le levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière.
- intervention directe et manuelle sur un régulateur dans lequel la pression d'alimentation du circuit 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.

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.



263-9

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.

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) Matériau

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) :

	Poids	Inférieur à 1200 1245 kg	Supérieur à 1200 1245 kg
a/ Largeur maximum :		12"	14"
b/ Diamètre maximum :		28"	28"
c/ Poids minimum, pneu démonté		7.0 kg avant	7.5 kg avant
		8.0 kg arrière	8.5 kg arrière

13.1.2) Jantes

a/ Diamètre maximum : 18"

b/ Les bords doivent :

- 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 étant

ARTICLE 13: WHEELS & TYRES

13.1 Dimensions

13.1.1) Complete wheels

(measurements to be taken horizontally at wheel hub height):

	Weight	Up to 1200 1245 kg	Over 1200 1245 kg
a/ Maximum width :		12"	14"
b/ Maximum diameter :		28"	28"
c/ Minimum weight, tyre removed		7.0 kg front	7.5 kg front
		8.0 kg rear	8.5 kg rear

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, with the front

alignées pour aller en ligne droite, toutes les roues complètes et leurs fixations ne doivent pas être visibles au-dessus du plan passant par les axes des essieux avant et arrière.

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.

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

wheels aligned to proceed straight ahead, all complete wheels and their fixings must not be visible above the plane passing through the centrelines of the front and rear axles.

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 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.

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) Siège

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 ;

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/ Etre 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/ Etre 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/ Etre facilement identifiables et peints en jaune, rouge ou orange ;

e/ Permettre de tirer une voiture enlisée dans un bac à graviers.

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/ 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;

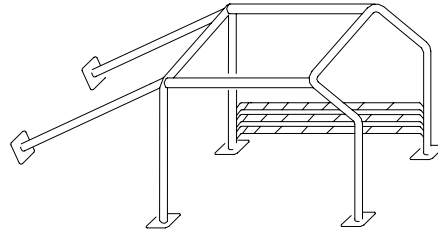
d/ be easily identifiable and painted in yellow, red or orange;

e/ allow the towing of a car stuck in a gravel bed.

ARTICLE 16 : STRUCTURES DE SECURITE**16.1 Structure anti-tonneau**

16.1.1) Une armature 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 conformément au Dessin 258-4 sur une armature homologuée par la FIA.



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 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.

ARTICLE 16: SAFETY STRUCTURES**16.1 Rollover structure**

16.1.1) A safety cage 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 in accordance with Drawing 258-4 onto a safety cage homologated by the FIA.

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 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.

Annexe 1 / Appendix 1

Brides pour Moteurs Atmosphériques
Restrictors for Normally Aspirated Engines

(Ø en mm) Ø in mm)										
Cylindrée / Poids Cylinder Capacity / Weight	1100/1140 kg 1145/1194 kg		1150/1190 kg 1195/1244 kg		1200/1240 kg 1245/1294 kg		1250/1290 kg 1295/1344 kg		1300 1345 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	40.5 39.5	28.9 28.2	41.4 40.4	29.5 28.8	42.3 41.2	30.2 29.4	43.2 42.1	30.8 30.0	44.2 43.1	31.5 30.7
plus de / over 3200 cm ³ à / up to 3400 cm ³	40.2 39.2	28.7 28.0	41.0 40.0	29.3 28.6	42.0 40.9	29.9 29.1	42.8 41.7	30.6 29.8	43.8 42.7	31.2 30.4
plus de / over 3400 cm ³ à / up to 3600 cm ³	39.9 38.9	28.5 27.8	40.7 39.7	29.1 28.4	41.7 40.6	29.7 28.9	42.5 41.4	30.4 29.6	43.4 42.3	31.0 30.2
plus de / over 3600 cm ³ à / up to 3800 cm ³	39.6 38.6	28.3 27.6	40.4 39.4	28.9 28.2	41.3 40.3	29.5 28.8	42.2 41.1	30.1 29.3	43.1 42.0	30.8 30.0
plus de / over 3800 cm ³ à / up to 4000 cm ³	39.3 38.3	28.1 27.4	40.3 39.3	28.8 28.1	41.0 40.0	29.3 28.6	42.0 40.9	29.9 29.1	42.8 41.7	30.6 29.8
plus de / over 4000 cm ³ à / up to 4500 cm ³			39.9 38.9	28.5 27.8	40.7 39.7	29.0 28.3	41.6 40.5	29.6 28.9	42.4 41.3	30.3 29.5
plus de / over 4500 cm ³ à / up to 5000 cm ³			39.5 38.5	28.2 27.5	40.4 39.4	28.8 28.1	41.1 40.1	29.3 28.6	42.0 40.9	29.9 29.1
plus de / over 5000 cm ³ à / up to 5500 cm ³			39.2 38.2	28.0 27.3	40.1 39.1	28.6 27.9	40.8 39.8	29.1 28.4	41.6 40.5	29.7 28.9
plus de / over 5500 cm ³ à / up to 6000 cm ³			38.8 37.8	27.8 27.1	39.7 38.7	28.4 27.7	40.5 39.5	28.9 28.2	41.2 40.2	29.4 28.7
plus de / over 6000 cm ³ à / up to 6500 cm ³					39.4 38.4	28.2 27.5	40.3 39.3	28.8 28.1	40.9 39.9	29.2 28.5
plus de / over 6500 cm ³ à / up to 7000 cm ³					39.0 38.0	27.9 27.2	39.9 38.9	28.5 27.8	40.6 39.6	29.0 28.3
plus de / over 7000 cm ³ à / up to 7500 cm ³					38.6 37.6	27.6 26.9	39.5 38.5	28.2 27.5	40.3 39.3	28.8 28.1
plus de / over 7500 cm ³ à / up to 8000 cm ³					38.2 37.2	27.3 26.6	39.0 38.0	27.9 27.2	39.8 38.8	28.4 27.7

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 la plus proche
The result will be rounded up to the nearest decimal

Annexe 2 / Appendix 2

Brides pour Moteurs Suralimentés
Restrictors for Supercharged Engines

(Ø en mm) (Ø in mm)										
Poids / Weight	1100/1149 kg 1145/1194 kg		1150/1199 kg 1195/1244 kg		1200/1249 kg 1245/1294 kg		1250/1299 kg 1295/1344 kg		1300 1345 kg et plus / and over	
Nombre de Brides Number of Restrictors	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	37.9 36.9	27.4 26.4	38.8 37.8	27.8 27.1	39.7 38.7	28.4 27.7	40.5 39.5	28.9 28.2	41.2 40.2	29.4 28.7

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 la plus proche The result will be rounded up to the nearest decimal

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