

Art. 251 - Classification et définitions**1) CLASSIFICATION****1.1) CATEGORIES ET GROUPES**

Les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories et groupes suivants :

- Catégorie I : — Groupe N : Voitures de production
 — Groupe A : Voitures de Tourisme
 — Groupe B : Voitures de Sport
 — Groupe T1 : Voitures Tout-Terrain de série
 — Groupe T2 : Voitures Tout-Terrain Améliorées
- Catégorie II : — Groupe T3 : Voitures Tout-Terrain Prototypes
 — Groupe C : Voitures Sport Prototype
 — Groupe D : Voitures de Course de Formule internationale.
 — Groupe E : Voitures de Course de Formule Libre.
- Catégorie III : — Groupe F : Camions de Course
 — Groupe T4 : Camions Tout-Terrain

1.2) CLASSES DE CYLINDREE

Les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les 18 classes suivantes :

- | | | |
|-----|---|--|
| 1. | Cylindrée inf. ou égale à 500 cc | |
| 2. | Cylindrée sup. à 500 cc et inf. ou égale à 600 cc | |
| 3. | " " " 600 cc " " " 700 cc | |
| 4. | " " " 700 cc " " " 850 cc | |
| 5. | " " " 850 cc " " " 1.000 cc | |
| 6. | " " " 1.000 cc " " " 1.150 cc | |
| 7. | " " " 1.150 cc " " " 1.300 cc | |
| 8. | " " " 1.300 cc " " " 1.600 cc | |
| 9. | " " " 1.600 cc " " " 2.000 cc | |
| 10. | " " " 2.000 cc " " " 2.500 cc | |
| 11. | " " " 2.500 cc " " " 3.000 cc | |
| 12. | " " " 3.000 cc " " " 3.500 cc | |
| 13. | " " " 3.500 cc " " " 4.000 cc | |
| 14. | " " " 4.000 cc " " " 4.500 cc | |
| 15. | " " " 4.500 cc " " " 5.000 cc | |
| 16. | " " " 5.000 cc " " " 5.500 cc | |
| 17. | " " " 5.500 cc " " " 6.000 cc | |
| 18. | " " " 6.000 cc | |

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FISA pour une catégorie d'épreuves déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus, restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs épreuves.

Aucune classe ne pourra être subdivisée.

2) DEFINITIONS**2.1) GENERALITES****2.1.1) Voitures de production de série (catégorie I) :**

Voitures au sujet desquelles a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression). Les voitures doivent être vendues conformes à la fiche d'homologation.

2.1.2) Voitures de compétition (catégorie II) :

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3) Camions (catégorie III)**2.1.4) Voitures identiques :**

Voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

Art. 251 - Classification and definitions**1) CLASSIFICATION****1.1) CATEGORIES AND GROUPS**

The cars used in competition shall be divided up into the following categories and groups:

- Category I : — Group N: Production Cars
 — Group A: Touring Cars
 — Group B: Sports Cars
 — Group T1: Series Cross-Country Cars
 — Group T2: Improved Cross-Country Cars
- Category II : — Group T3: Prototype Cross-Country Cars
 — Group C: Sports Prototype Cars
 — Group D: International Formula Racing Cars
 — Group E: Free Formula Racing Cars
- Category III: — Group F: Racing Trucks
 — Group T4: Cross-Country Trucks

1.2) CUBIC CAPACITY CLASSES

The cars will be divided up into the following 18 classes according to their cubic capacity.

- | | | |
|-----|--|--|
| 1. | Cyl.-capacity lower than or equal to 500 cc. | |
| 2. | Cyl.-capacity exceed. 500 cc and inf/equal to 600 cc | |
| 3. | " " " 600 cc " " " 700 cc | |
| 4. | " " " 700 cc " " " 850 cc | |
| 5. | " " " 850 cc " " " 1.000 cc | |
| 6. | " " " 1.000 cc " " " 1.150 cc | |
| 7. | " " " 1.150 cc " " " 1.300 cc | |
| 8. | " " " 1.300 cc " " " 1.600 cc | |
| 9. | " " " 1.600 cc " " " 2.000 cc | |
| 10. | " " " 2.000 cc " " " 2.500 cc | |
| 11. | " " " 2.500 cc " " " 3.000 cc | |
| 12. | " " " 3.000 cc " " " 3.500 cc | |
| 13. | " " " 3.500 cc " " " 4.000 cc | |
| 14. | " " " 4.000 cc " " " 4.500 cc | |
| 15. | " " " 4.500 cc " " " 5.000 cc | |
| 16. | " " " 5.000 cc " " " 5.500 cc | |
| 17. | " " " 5.500 cc " " " 6.000 cc | |
| 18. | " " " over 6.000 cc | |

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FISA for a certain category of events, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their events.

No class can be subdivided.

2) DEFINITIONS**2.1) GENERAL CONDITIONS****2.1.1.) Series Production cars (category I):**

Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression).

Cars must be sold in accordance with the homologation form.

2.1.2.) Competition cars (category II):

Cars built as single examples and destined solely for competition.

2.1.3.) Trucks (Category III)**2.1.4.) Identical cars:**

Cars belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in case of a monocoque construction).

2.1.5) Modèle de voiture :

Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

2.1.6) Vente normale :

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.7) Homologation :

C'est la constatation officielle faite par la FISA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Sport (Groupe B), Voitures Tout-Terrain de série (Groupe T1) du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FISA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "Règlement d'homologation" établi par la FISA.

Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 5 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (production annuelle inférieure à 10 % du minimum de production du groupe considéré).

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe, Voitures de Production (Groupe N)/Voitures de Tourisme (Groupe A) ou Voitures de Sport (Groupe B). Le passage en Groupe Voitures de Production (Groupe N)/Voitures de Tourisme (Groupe A)/Voitures de Tout-Terrain de Série (Groupe T1) d'un modèle déjà homologué en Voitures de Sport (Groupe B) annule l'effet de la première homologation.

2.1.8) Fiches d'homologation :

Tout modèle de voiture homologué par la FISA fait l'objet d'une fiche descriptive dite fiche d'homologation, sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier le dit modèle.

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon la groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J (pour les voitures Tout-Terrain, le règlement est disponible auprès des ASN).

La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.

En ce qui concerne le Groupe Voitures de Production (Groupe N), outre la fiche spécifique à ce groupe, on devra également présenter la fiche Groupe Voitures de Tourisme (Groupe A).

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il sera possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique disponible, chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès de son ASN.

Description : Une fiche se décompose de la façon suivante :

- 1) Une fiche de base décrivant le modèle de base.
- 2) Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des "évolutions".

a - Variantes (VF, VO)

Ce sont soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des options (VO) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires).

b - Erratum (ER)

Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

c - Evolution (ET-ES)

Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base

2.1.5) Model of car:

Car belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels.

2.1.6.) Normal sale:

Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.

2.1.7.) Homologation:

Is the official certification made by the FISA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), Sports Cars (Group B), Series Cross-Country Cars (Group T1) of these regulations. Application for homologation shall be submitted to the FISA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a homologation form (see below). It must be established in accordance with the special regulations called "Regulations for homologation", laid down by the FISA. Homologation of a series-produced car will become null and void 5 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered).

The homologation of a model can only be valid in one group, Production Cars (Group N)/Touring Cars (Group A)/Series Cross-Country Cars (Group T1) or Sports Cars (Group B). If a model already homologated in Sports Cars (Group B) passes into Production Cars (Group N)/Touring Cars (Group A)/Series Cross-Country Cars (Group T1), the first homologation is cancelled.

2.1.8.) Homologation forms:

All cars recognised by the FISA will be the subject of a descriptive form called homologation form on which shall be entered all data enabling identification of the said model.

This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J. (For the Cross-Country Cars, the regulations can be obtained from the ASNs).

The presentation of the forms at scrutineering and/or at the start may be required by the organisers who will be entitled to refuse the participation of the entrant in the event in case of non-presentation.

With regard to Production Cars (Group N), apart from the specific form for this group, the Touring Cars (Group A) form must also be submitted.

In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its homologation form, the scrutineers should refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In case of lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire. It will be up to the competitor to obtain the homologation concerning his car from his ASN.

Description: A form breaks down in the following way:

- 1) A basic form giving a description of the basic model.
- 2) At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

a) Variants (VF, VO)

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the same part for the manufacturer and the client does not have the possibility of choice), or options (VO) (supplied on request and available at the concessionaires).

b) Erratum (ER)

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

c) Evolution (ET-ES)

Characterises modifications made on a permanent basis to the basic model

(abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme pour l'évolution du type ET), ou une évolution sportive (ES) destinée à rendre plus compétitif un modèle.

Utilisation :

1) Variantes (VF, VO)

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J. Par exemple, le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc. ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée (Voir aussi Art. 254.2 pour le Groupe Voitures de Production (Groupe N)).

2) Evolution du type (ET)

[Voir aussi Art. 254.2 pour le Groupe Voitures de Production (Groupe N)]. La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout. En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles : par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

3) Evolution Sportive (ES)

La fiche ES se référant à une extension préalable, ou à la fiche de base, la voiture doit correspondre au stade d'évolution correspondant à cette référence ; de plus, l'évolution sportive doit être appliquée intégralement.

2.1.9) Parties mécaniques

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.2) DIMENSIONS

Périmètre de la voiture vue de dessus :

Il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour l'épreuve considérée.

2.3) MOTEUR

2.3.1) **Cylindrée** : Volume V engendré dans le ou les cylindres moteurs par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

avec : d = alésage

l = course

n = nombre de cylindres

2.3.2) Suralimentation :

Augmentation de la masse du mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la masse induite par la pression atmosphérique normale, le "ram-effect" et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir Art. 3.1 des Prescriptions Générales).

2.3.3) Bloc-cylindre :

Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.4) Collecteur d'admission :

— Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du(des) carburateur(s) et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse dans le cas d'une alimentation à carburateurs.

— Capacité située entre le papillon du dispositif contrôlant le débit d'air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'une alimentation à injection.

— Capacité recueillant l'air à la sortie du filtre à air et allant jusqu'aux orifices d'entrée de la culasse, dans le cas d'un moteur diesel.

2.3.5) Collecteur d'échappement :

Capacité regroupant les gaz à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

(complete cessation of the production of the car in its original form in the case of the evolution of the type (ET), or sporting evolution (ES) intended to render a model more competitive.

Use:

1) Variants (VF, VO)

The competitor may use any variant or any part of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

For example, the fitting of a brake calliper as defined on a variant form is only possible if the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question. (For Production Cars (Group N), see also Art. 254.2).

2) Evolution of the type (ET)

(For Production Cars (Group N), see also Art. 254.2)

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applied or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions should be applied, except where they are incompatible: for example, if two brake evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car will be used.

3) Sporting evolution (ES)

Since the ES form refers to a previous extension, or to the basic form, the car must correspond to the stage of evolution corresponding to this reference; moreover, the

Sporting Evolution must be applied in full.

2.1.9.) Mechanical components

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.

2.2) DIMENSIONS

Perimeter of the car seen from above:

The car as presented on the starting grid for the event in question.

2.3) ENGINE

2.3.1.) Cylinder capacity:

Volume V generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward movement of the piston(s).

$$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$$

where b = bore

s = stroke

n = number of cylinders.

2.3.2.) Supercharging:

Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (See Article 3.1 of the General Prescriptions for Groups N, A, B).

2.3.3.) Cylinder block:

The crankcase and the cylinders.

2.3.4.) Intake manifold:

— Part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the entrance ports of the cylinder head, in the case of the carburettor induction system.

— Part situated between the valve of the device regulating the air intake and extending to the ports on the cylinder head, in the case of an injection intake system.

— Part collecting the air at the air filter outlet and extending to the cylinder head entrance ports in the case of a diesel engine.

2.3.5.) Exhaust manifold:

Part collecting together the gases from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.

2.3.6) Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.

2.3.7) **Carter d'huile** : Les éléments boulonnés en-dessous et au bloc-cylindre qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur. Ces éléments ne doivent comporter aucune fixation du vilebrequin.

2.4) TRAIN ROULANT

Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement non suspendues.

2.4.1) Roue :

Le flasque et la jante ; par roue complète, on entend le flasque, la jante et le pneumatique.

2.4.2) Surface de frottement des freins :

Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.

2.4.3) Suspension Mac Pherson :

Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2.5) CHASSIS-CARROSSERIE

2.5.1) Châssis :

Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

2.5.2) Carrosserie :

— à l'extérieur : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air.

— à l'intérieur : l'habitacle et le coffre à bagages.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosseries :

- 1) carrosserie complètement fermée ;
- 2) carrosserie complètement ouverte ;
- 3) carrosserie transformable : à capote souple, rigide, manœuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3) Siège :

Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

Dos de siège ou dossier :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

Coussin du siège :

La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4) Coffre à bagages :

Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.

Ces volumes sont limités en longueur par la(les) structure(s) fixe(s) prévue(s) par le constructeur et/ou par la face AR des sièges les plus en AR dans leur position la plus reculée, et/ou dans le cas échéant inclinée à 15° vers l'AR au maximum.

Ces volumes sont limités en hauteur par la(les) structure(s) fixe(s) et/ou la(les) séparation(s) amovible(s) prévue(s) par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5) Habitacle :

Volume intérieur dans lequel se placent le pilote et le(les) passager(s).

2.5.6) Capot-moteur :

Partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.

2.5.7) Aile :

Une aile est la partie définie selon le dessin n° 251.1 (page 270) à condition qu'elle soit rivetée, vissée ou boulonnée sur la carrosserie.

2.3.6.) For cars with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.

2.3.7) **Sump**: The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine. These elements must not have any mounting part of the crankshaft.

2.4) RUNNING GEAR

The running gear includes all parts totally or partially unsuspended.

2.4.1.) Wheel:

Flange and rim; by complete wheel is meant flange, rim and tyre.

2.4.2.) Friction surface of the brakes:

Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.

2.4.3.) Mac Pherson suspension:

Any suspension system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through single attachment point at its top end, and pivots at its bottom end either on a transversal wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transversal link located longitudinally by an anti-roll bar, or by a tie rod.

2.5) CHASSIS - BODYWORK

2.5.1.) Chassis:

The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.

2.5.2.) Bodywork:

— **externally**: all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream.

— **internally**: cockpit and boot.

Bodywork is differentiated as follows:

- 1) completely closed bodywork
- 2) completely open bodywork
- 3) convertible bodywork with the hood in either supple (drop-head) or rigid (hard-top) material.

2.5.3.) Seat:

The two surfaces making up the seat cushion and seatback or backrest.

Seatback or backrest:

Surface measured from the bottom of a normally seated person's spine.

Seat cushion:

Surface measured from the bottom of the same person's spine towards the front.

2.5.4.) Luggage compartment:

Any volume distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle.

These volumes are limited in length by the fixed structures provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible reclined at a maximum angle of 15°. These volumes are limited in height by the fixed structure(s) and/or by the detachable partition(s) provided for by the manufacturer, or in the absence of these, by the horizontal plane passing through the lowest point of the windscreen.

2.5.5.) Cockpit:

Inner volume which accommodates the driver and the passenger(s).

2.5.6.) Bonnet:

Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.

2.5.7.) Mudguard:

A mudguard will be considered to be the area defined according to drawing n° 251.1 (page 270), provided that it is riveted, screwed or bolted on to the bodywork:

Aile avant : partie définie par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1) et le bord le plus bas de la/des vitres latérales (A/A) et le bord avant de la porte avant (B1/B1).

Aile arrière : partie définie par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2) et le bord le plus bas de la/des vitres latérales (A/A) et le bord arrière de la porte arrière (B2/B2).

Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 seront définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

2.6) SYSTEME ELECTRIQUE

Phare : toute optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant.

2.7) CARBURANT

Réservoir de carburant : toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.

Art. 252 - Prescriptions générales pour les Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Sport (Groupe B)

1) GENERALITES

1.1) Toute modification est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le règlement spécifique du groupe dans laquelle la voiture est engagée, ou les prescriptions générales ci-dessous, ou imposée par le chapitre "équipement de sécurité". Les composants de la voiture doivent garder leur fonction d'origine.

1.2) APPLICATION DES PRESCRIPTIONS GENERALES

Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications des Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A) ou Voitures de Sport (Groupe B) ne prévoient pas de prescription plus stricte.

1.3) MODALITES DE CHANGEMENTS DE GROUPES ET REGROUPEMENTS AUTORISES

Les voitures appartenant originellement aux Voitures de Production (Groupe N), mais ayant été l'objet de modifications ou d'adjonctions dûment déclarées et qui excèdent les limites prévues pour ce groupe, peuvent passer dans les Voitures de Tourisme (Groupe A), si elles sont prévues au règlement particulier de l'épreuve, et si elles se trouvent conformes aux prescriptions de ce groupe.

1.4) MAGNESIUM

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

1.5) Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tous moments de l'épreuve.

1.6) Les filets endommagés peuvent être réparés par un nouveau filet vissé, de même diamètre intérieur (type "helicoid").

2) DIMENSIONS ET POIDS

2.1) GARDE-AU-SOL

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

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

2.2) LEST

Il est permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests, à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, facilement scellables, placés sur le plancher de l'habitacle, visibles et plombés par les commissaires. Une roue de secours peut être utilisée comme lest, dans les conditions ci-dessus.

Front mudguard: the area defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C1/C1) and the lower edge of the side window(s) (A/A) and the front edge of the front door (B1/B1).

Rear mudguard: the area defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C2/C2) and the lower edge of the side window(s) (A/A) and the rear edge of the rear door (B2/B2).

In the case of two-door cars (B1/B1) and (B2/B2) will be defined by the front and rear of the same door.

2.6) ELECTRICAL SYSTEM

Headlight: any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.

2.7) FUEL

Fuel tank: any container holding fuel likely to flow by any means whatsoever towards the main tank or the engine.

Art. 252 - General prescriptions for production cars (Group N), Touring Cars (Group A), Sports Cars (Group B)

1) GENERAL REMARKS

1.1) All modifications are forbidden unless expressly authorised by the regulations specific to the group in which the car is entered or by the general prescriptions below or imposed under the chapter "safety equipment".

The components of the car must retain their original function.

1.2) APPLICATION OF THE GENERAL PRESCRIPTIONS

The general prescriptions must be observed in the event that the specifications of Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), Sports Cars (Group B) do not lay down a more strict prescription.

1.3) CONDITIONS FOR CHANGES OF GROUPS AND AUTHORIZED REGROUPINGS

Cars originally belonging to Production Cars (Group N) but having been subject to modifications or additions duly declared and which exceed the limits provided for this group may pass into Touring Cars (Group A) if it is laid down in the event's supplementary regulations and if they conform to the prescriptions of this group.

1.4) MAGNESIUM

The use of magnesium alloy sheet metal with a thickness less than 3 mm is prohibited.

1.5) It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers and the Stewards of the Meeting that his automobile complies with these regulations in their entirety at all times during the event.

1.6) Damaged threads can be repaired by screwing on a new thread with the same interior diameter ("helicoid" type).

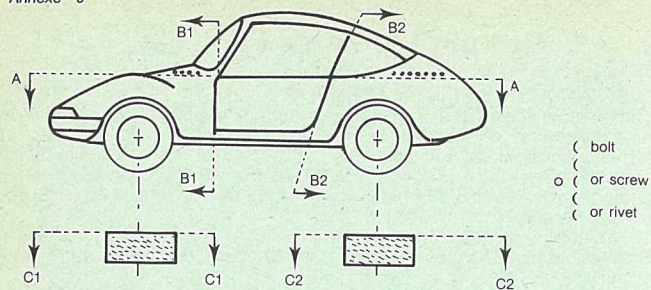
2) DIMENSIONS AND WEIGHT

2.1) GROUND CLEARANCE

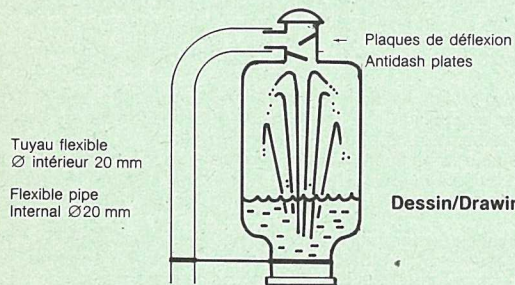
No part of the car must touch the ground when all the tyres on one side are deflated. This test shall be carried out on a flat surface under race conditions (driver(s) on board).

2.2) BALLAST

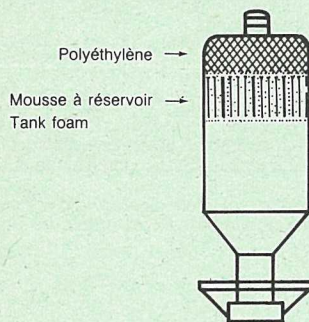
It is permitted to complete the weight of the car by one or several ballasts provided that they are strong and unitary blocks, fixed by means of tools with the possibility to fix seals, placed on the floor of the cockpit, visible and sealed by the scrutineers. In these conditions a spare wheel may be used as ballast.



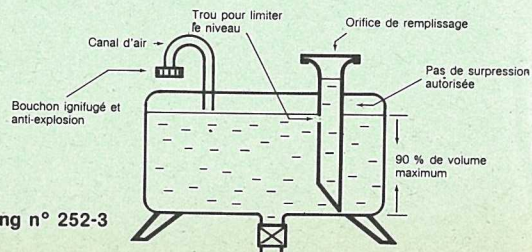
Dessin/Drawing n° 251-1



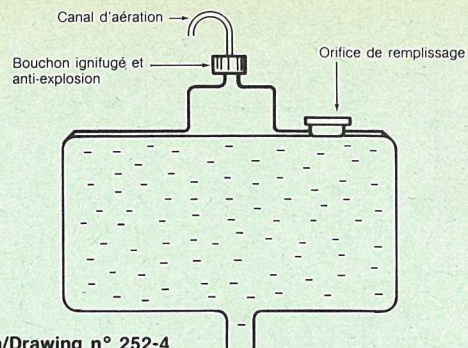
Dessin/Drawing n° 252-1



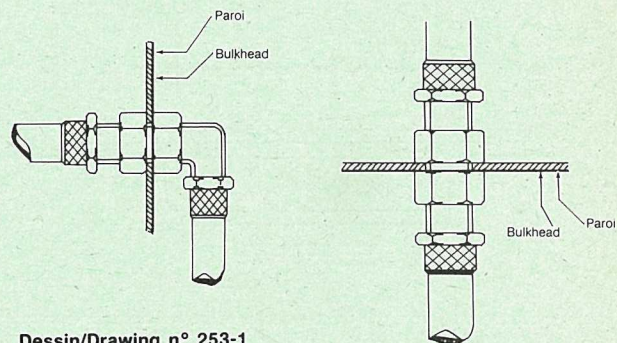
Dessin/Drawing n° 252-2



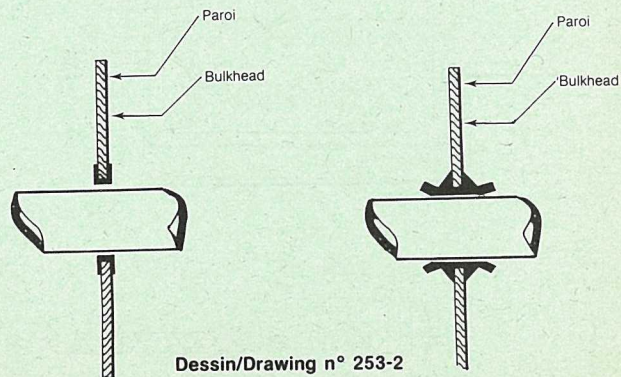
Dessin/Drawing n° 252-3



Dessin/Drawing n° 252-4



Dessin/Drawing n° 253-1



Dessin/Drawing n° 253-2