

Annexe "J" au Code Sportif International

Classification, définition et spécifications des voitures

TABLE DES MATIÈRES

Art 251 - Classification et définitions	118
Art 252 - Prescriptions générales pour les Groupes N, A, B	130
Art 253 - Equipement de sécurité (Catégorie 1)	136
Art 254 - Règlementation spécifique au Groupe N	156
Art 255 - Règlementation spécifique au Groupe A	162
Art 256 - Règlementation spécifique au Groupe B	180
Art 257 - Règlement Groupe C1 Prototype	182
Art 258 - Règlement Groupe C2 Prototype	202
Art 274 - Règlement technique Formule 3000	204
Art 275 - Formule Internationale N° 2/N° 3	226
Art 277 - Formule Libre	252
Titre 5 - Formules Nationales	254

Art. 251 - Classification et définitions

1) CLASSIFICATION

1.1) CATÉGORIES ET GROUPES

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

Catégorie I : Groupe N : Voitures de Tourisme de Série de grande production.

Groupe A : Voitures de Tourisme de grande production.

Groupe B : Voitures de Grand Tourisme.

Catégorie II : Groupe C : Voiture de Sport.

Groupe D : Voitures de Course de Formule Internationale.

Groupe E : Voitures de Course de Formule Libre.

1.2) CLASSES DE CYLINDRÉE

Les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les 15 classes suivantes:

1. Cylindrée inf. ou égale à 500 cc	
2. Cylindrée sup. à 500 cc et inf. ou égale à 600 cc	600 cc
3. " " " 600 cc " " " 700 cc	700 cc
4. " " " 700 cc " " " 850 cc	850 cc
5. " " " 850 cc " " " 1,000 cc	1,000 cc
6. " " " 1.000 cc " " " 1.150 cc	1.150 cc

Annexe "J" to the International Sporting Code

Classification, definition and specification of cars

CONTENTS

Art 251 - Classification and definitions	119
Art 252 - General prescriptions for Groups N, A, B	131
Art 253 - Safety equipment (Category 1)	137
Art 254 - Specific regulations for Group N	157
Art 255 - Specific regulations for Group A	163
Art 256 - Specific regulations for Group B	179
Art 257 - Group C1 Prototype regulations	181
Art 258 - Group C2 Prototype regulations	201
Art 274 - Formula 3000 Technical Regulations	203
Art 275 - International Formula N° 2/N° 3	229
Art 277 - International Formulae racing cars	251
Title 5 - National Formulae	253

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: Large scale series production touring cars.

Group A: Large scale production.

Group B: Series-production grand touring cars.

Category II: Group C: Sports cars.

Group D: International Formula racing cars.

Group E: Formula libre racing cars.

1.2) CUBIC CAPACITY CLASSES

The cars will be divided up into following 15 classes according to their cubic capacity.

1. Cylinder-capacity lower than or equal to 500 cc	
2. Cylinder-capacity exceed. 500 cc and lower than/equal to 600 cc	600 cc
3. " " " 600 cc " " " 700 cc	700 cc
4. " " " 700 cc " " " 850 cc	850 cc
5. " " " 850 cc " " " 1,000 cc	1,000 cc
6. " " " 1,000 cc " " " 1,150 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	"	"	4.000 cc
13.	"	"	4.000 cc	"	"	5.000 cc
14.	"	"	5.000 cc	"	"	6.000 cc
15.	"	"	6.000 cc			

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

Aucune classe ne pourra être subdivisée.

2) DEFINITIONS

2.1) GÉNÉRALITÉS

2.1.1) Voitures de production (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).

2.1.2) Voitures de compétition (catégorie II) :

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

2.1.3) 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).

2.1.4) 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.

2.1.5) Vente normale :

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

2.1.6) Homologation :

C'est la constatation officielle faite par la FIA/FISA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classée dans les Groupes N et A, ou B du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA/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 FIA/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,

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	"	"	4,000 cc
13.	"	"	4,000 cc	"	"	5,000 cc
14.	"	"	5,000 cc	"	"	6,000 cc
15.	"	"	over			

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of events, the organisers are 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 be subdivided.

2) DEFINITIONS

2.1) GENERAL CONDITIONS

2.1.1) 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).

2.1.2) Competitions cars (Category II) :

Cars built as single examples and destined solely for competition.

2.1.3) 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).

2.1.4) Model of car:

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

2.1.5) Normal sale:

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

2.1.6) Homologation:

Is the official certification made by the FIA/FISA that a minimum numbers of cars a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Groups N, A or B of these regulations. Application for homologation shall be submitted to the FIA/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 FIA/FISA. Homologation of a series-produced car will become null and void 5 years after the date 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, A/N or B. If a

A/N ou B. Le passage en Groupe A/N d'un modèle déjà homologué en Groupe B annule l'effet de la première homologation.

2.1.7) Fiches d'homologation :

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

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J.

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

En ce qui concerne le Groupe N, outre la fiche spécifique à ce groupe, on devra également présenter la fiche Groupe A (ou le transfert FISA en 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 disponible, chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès de l'ASN du pays de construction de son véhicule, ou auprès de la FIA/FISA.

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) (2 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)

Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme).

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

model already homologated in Group B passes into Group A/N, the Group B homologation is cancelled.

2.1.7) Homologation forms:

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

This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J.

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

With regard to Group N, apart from the specific form for this group, the Group A form must also be submitted (or the FISA transfer to Group A).

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 enough 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 the ASN of the manufacturing country of the vehicle, or from the FIA/FISA.

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)

Characterised by modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form).

Use

1) Variants (VF, VO)

The competitor may use any 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 braking surface, the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question. (For Group N, see also Art. 254.2).

fiche variante n'est possible que si la surface de freinage, 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 N).

2) Evolution (ET)

(Voir aussi Art. 254.2 pour le 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.

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale, par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J.

2.1.8) 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 du 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 engendré dans le ou les cylindres par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons.

Pour tous les calculs concernant la cylindrée des moteurs, le nombre π sera pris forfaitairement à 3,1416.

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 atmosphère 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 pour groupes N, A, B).

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 recueillant l'air à la sortie 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 recueillant 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.

2) Evolution (ET) (For 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 applicable 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.

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 this series are stated in Appendix J.

2.1.8) 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 generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward of the pistons. For all calculations relating to cylinder capacity the symbol π will be regarded as equivalent to 3.1416.

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, and the part collecting the air from the air intake control device 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.

2.4) RUNNING GEAR

2.4.1) Wheel:

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

2.4) TRAIN ROULANT**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(s) à bagages :

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

Ce (ces) volume(s) est (sont) limité(s) 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 le cas échéant inclinée à 15° vers l'AR au maximum.

Ce (ces) volume(s) est (sont) limité(s) 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).

2.4.2) Friction surface of the brakes:

Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both side 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 is pivoted at its bottom and either on a 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 a 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 upwards 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(s):

All volume(s) distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle.

This (these) volume(s) is (are) limited in length by the fixed structure(s) 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°.

This (these) volume(s) is (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:

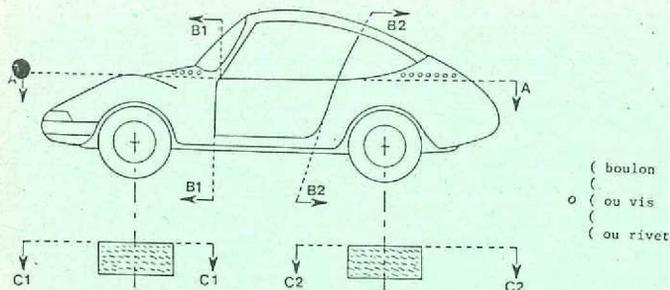
Inner volume which accommodates the driver and the passenger(s).

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 as follows, 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 arrière de la porte arrière (B1/B1).

Aile arrière : partie définie par la face intérieure de la roue complète de la voie 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.

2.5.6) Capot-moteur :

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

2.5.7) Aile :

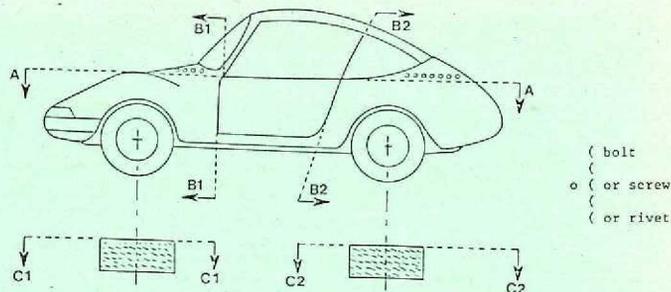
Une aile est la partie définie comme suit, à condition qu'elle soit rivetée, vissée ou boulonnée sur la carrosserie :

2.6) SYSTÈME ÉLECTRIQUE

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.



Front mudguard: the area defined by the inner 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.