



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

REGLEMENT D'HOMOLOGATION 2026 POUR VOITURES DE GRAND TOURISME (GROUPE GT3)

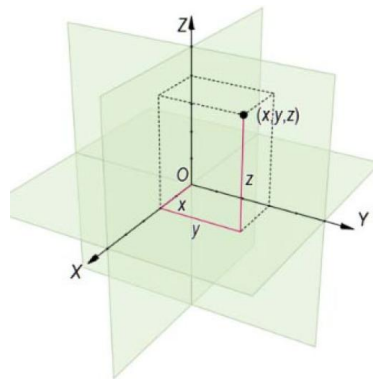
2026 HOMOLOGATION REGULATIONS FOR GRAND TOURING CARS (GROUP GT3)

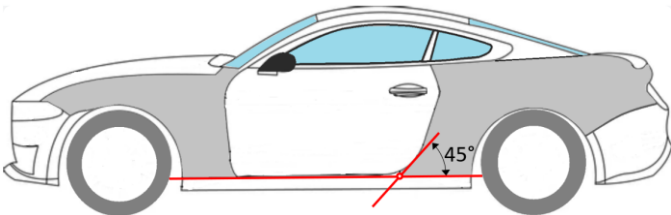
Article modifié-Modified Article	Date d'application-Date of application	Date de publication-Date of publication
Art. II-4.2	Immediate	21.10.2025
Art. I-2.10	Immediate	11.12.2025
Art. I-6.1	Immediate	11.12.2025
Art. II-11.2.i	Immediate	11.12.2025
Art. II-11-2.f	2028	11.12.2025
Art. II-8.7	Immediate	26.03.2026
Art. II-8.8	Immediate	26.03.2026
Appendix IV	Immediate	26.03.2026
Appendix X	Immediate	26.03.2026

Chapitre Chapter	REGLEMENTATION	REGULATIONS
---------------------	----------------	-------------

	PARTIE I	PART I
I-1	PERIODE DE VALIDITE DU PRESENT REGLEMENT	PERIOD OF VALIDITY OF THE PRESENT REGULATIONS
	- Le présent règlement est applicable pour une période de 3 années (2025-2026-2027). Durant cette période, un constructeur peut homologuer un nouveau modèle de voiture <u>ou</u> une évolution (EVO) d'un modèle de voiture homologué avant 2025. - Une nouvelle période de 3 années débutera au 1^{er} janvier 2028 (2028-2029-2030). Durant cette période, un constructeur peut homologuer un nouveau modèle de voiture <u>ou</u> une évolution (EVO) d'un modèle de voiture homologué avant 2028.	- The present regulations are applicable for a 3-year period (2025-2026-2027). During this period, a manufacturer may homologate one new model of car <u>or</u> one evolution (EVO) of a car model homologated before 2025. - A new 3-year period will commence on 1 January 2028 (2028-2029-2030). During this period, a manufacturer may homologate one new model of car <u>or</u> one evolution (EVO) of a car model homologated before 2028.
I-2	DEFINITION	DEFINITION
I-2.1	STRUCTURE DE BASE	BASE STRUCTURE
	Coque/châssis du modèle de voiture routière de série.	Bodyshell/chassis of the series road car model.
I-2.2	ENTRETOISES LONGITUDINALES	LONGITUDINAL MEMBERS
	Eléments structurels principaux, essentiellement longitudinaux, supportant les charges et les masses des composants mécaniques (moteur, transmission, etc.) et des éléments suspendus et soutenant les châssis-cadres supplémentaires (berceau, cadres avant et arrière, etc.).	Main structural element, mainly longitudinal, bearing the loads and masses of the mechanical components (engine, transmission, etc.) and of the suspended elements as well as carrying the additional chassis frames (subframe, front and rear frames, etc.).
I-2.3	COQUE	SHELL
	Elément structurel fermé sur le fond et de chaque côté, supportant les charges et les masses des composants mécaniques et des éléments suspendus et soutenant les châssis-cadres supplémentaires.	Structural element closed on the bottom and on each side, bearing the loads and masses of the mechanical components and of the suspended elements as well as carrying the additional chassis frames.

I-2.4	STRUCTURES DEFORMABLES	IMPACT STRUCTURES
	Structure capable d'absorber et de dissiper l'énergie libérée par des collisions et de réduire l'énergie transmise à l'habitacle/cellule de survie.	Structure suitable for absorbing and dissipating energy caused by collisions and reducing the energy transmitted to the cockpit/survival cell.
I-2.5	ENTRETOISES TRANSVERSALES (TRAVERSES)	TRANSVERSE MEMBERS (CROSS MEMBERS)
	Éléments structurels, principalement transversaux, reliant les entretoises longitudinales et/ou les structures latérales.	Structural elements, mainly transverse, joining the longitudinal members and/or the side structures.
I-2.6	CHASSIS-CADRES	CHASSIS FRAMES
	Cadres ajoutés aux principaux éléments structurels du châssis, supportant et transférant les charges et les masses des composants mécaniques et des éléments suspendus.	Frames added to the main structural elements of the chassis, bearing and transferring the loads and masses of the mechanical components and of the suspended elements.
I-2.7	LIGNES DE SEPARATION DE LA CARROSSERIE	BODYWORK SPLIT LINES
	Lignes marquant la séparation entre au moins deux panneaux de carrosserie différents.	Lines that outline the separation between at least two different body panels.
I-2.8	PLAN DE REFERENCE, POINT DE REFERENCE ET SYSTEME DE COORDONNEES CARTESIENNES	REFERENCE PLANE, DATUM POINT AND CARTESIAN COORDINATE SYSTEM
	<u>Plan de référence :</u> Plan coïncidant avec le fond plat tel que défini à l'Art. II-12.3. X = longitudinal (parallèle à l'axe de la voiture) Y = transversal Z = vertical Le <u>point de référence</u> doit être défini par le constructeur et validé par le Département Technique de la FIA. Ce point doit se situer sur la coque en dehors des volumes définis pour la modification du châssis. Ce point doit être projeté sur le plan longitudinal passant par l'axe de la voiture et perpendiculaire au plan de référence.	<u>Reference plane:</u> Plane coincident to the flat bottom as defined in Art. II-12.3. X = longitudinal (parallel to the centreline of the car) Y = transverse Z = vertical The <u>datum point</u> must be defined by the manufacturer and validated by the FIA Technical Department. This point must be found on the bodyshell outside the volumes defined for chassis modification. This point must be projected to the longitudinal plane passing through the car centreline and perpendicular to the reference plane.



I-2.9	AILES	FENDERS
	Voir Article 251.2.5.7 de l'Annexe J. Lorsqu'il n'est pas possible de définir le point le plus en avant sur l'aile arrière, le texte ci-dessous complète la définition. <u>Aile arrière</u> La limite inférieure de l'aile est définie par un plan parallèle au plan de référence et tangent au point le plus bas de la porte (voir dessin ci-dessous). Dans un plan longitudinal (X-Z) le point le plus en avant est définie par l'intersection entre : • La limite inférieure de l'aile (voir ci-dessus) • Un plan incliné à 45° par rapport au plan de référence et tangent au bord arrière de la porte (voir ci-dessous)	See Article 251.2.5.7 of Appendix J. When it is not possible to define the most forward point on the rear fender, the text below completes the definition. <u>Rear fender</u> The lower limit of the fender is define by a plane parallel to the reference plane tangent to the lower edge of the door (see drawing below). In a longitudinal plane (X-Z) the most forward point is define by the intersection between: • The lower limit (see above) • A plane inclined 45° from the reference plane and tangent to the rear edge of the door (see below).
	 Vue selon l'axe Y / Seen along Y axis	
I-2.10	FABRICATION ADDITIVE (IMPRESSION 3D)	ADDITIVE MANUFACTURING (3D PRINTING)
	Additive manufacturing (3D printing) refers to any process of joining materials layer by layer to make parts from a digital model, including but not limited to polymer, metal, or composite processes.	Additive manufacturing (3D printing) refers to any process of joining materials layer by layer to make parts from a digital model, including but not limited to polymer, metal, or composite processes.
I-3	VOITURES ELIGIBLES POUR L'HOMOLOGATION	CARS ELIGIBLE FOR HOMOLOGATION
I-3.1	TYPE	TYPE
	Automobile fermée ayant au maximum une portière de chaque côté et au minimum deux places situées d'un côté et de l'autre de l'axe longitudinal de la voiture (les deux sièges doivent être traversés par le même plan transversal), adaptée pour la course de vitesse en circuit.	Closed automobile which has no more than one door on each side and a minimum of two seats situated one on each side of the longitudinal centreline of the car (these two seats must be crossed by the same transverse plane), adapted for racing on circuits.
I-3.2	CRITERES D'ACCEPTATION	CRITERIA FOR ACCEPTANCE
	Le modèle de voiture servant de base à la voiture de course doit être directement issu d'un modèle de série respectant les critères ci-après. L'homologation doit être demandée par le constructeur de la voiture d'origine.	The model used as the basis for the race car must come directly from a series model which complies with the following criteria. The homologation must be applied for by the manufacturer of the original car.
I-3.2.1	Voiture de série	Series car
I-3.2.1.a	Type de voiture	Type of car
	Modèle de voiture de série 2 portes, 2 ou 2+2 places (tel que déclaré pour l'approbation du type de voiture routière), 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. Puissance minimale de l'unité de puissance : 367 kw. L'unité de puissance comprend le moteur plus tout système hybride. Hauteur maximale 1260 mm. <u>La hauteur est définie comme suit :</u> • Distance entre un plan parallèle au plan de référence tangent au point le plus bas de la carrosserie (à l'exclusion des goujons soudés, rivets, supports et autres pièces ajoutées) et un plan parallèle au plan de référence tangent au point le plus élevé du toit. Le poids à vide minimum de la voiture (tel que déclaré pour l'approbation du type de voiture routière) doit être supérieur à 1200 kg.	Series road car model with 2 doors, 2 or 2+2 seats (as declared for the road car type approval), 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. Minimum power of the power unit: 367 kw. Power Unit includes engine plus any hybrid system. Height max 1260 mm. <u>The height is defined as follows:</u> • Distance between a plane parallel to the reference plane tangent to the lowest point of the bodyshell (excluding weld studs, rivets, brackets and other added parts) and a plane parallel to the reference plane tangent to the highest point on the roof. Minimum empty weight of the car (as declared for the road car type approval) must be more than 1200 kg.

	Pour l'éligibilité du modèle de la voiture de série, le prix de vente minimum doit être de 73'000 USD hors taxes. Ce prix est le prix public sans options, applicable à toutes les unités de la production minimale définie à l'Art. I-3.2.1.b. Le modèle de voiture de série doit être vendu au moins chez tout revendeur officiel dans le pays du siège du constructeur ou dans le pays de l'ASN soumettant la demande d'homologation à la FIA.	For the eligibility of the series road car model, the minimum selling price must be 73'000 USD without taxes. This price is the public price without options, applicable to all units of the minimum production defined in Art. I-3.2.1.b. The series road car model must be sold at least at any official dealer in the country of the manufacturer's headquarters, or in the country of the ASN submitting the homologation application to the FIA.
I-3.2.1.b	Production minimale	Minimum production
	La production minimale du modèle de la voiture de série exigée est de 300 exemplaires pendant deux années consécutives. À la demande du constructeur et avec l'accord de la FIA, les 300 unités pourront porter le logo de la FIA soit sur la carrosserie, soit à l'intérieur de l'habitacle. De plus, chaque voiture portant un logo FIA se verra attribuer un numéro de série distinctif à des fins d'identification. La production minimale considérée doit avoir lieu dans une période qui commence au plus tôt 24 mois à compter de la date d'homologation et se termine au plus tard 24 mois à compter de la date d'homologation. La production régulière des 100 premiers exemplaires vendables du modèle de la voiture de série doit être complétée au plus tard un an après la date d'homologation. L'homologation restera provisoire tant que cette exigence n'a pas été satisfaite. Le non-respect de ce qui précède sera rapporté au Tribunal International de la FIA. La spécification finale du modèle de la voiture de série utilisé pour l'homologation de la voiture de course doit être démontrée au plus tard à la date de la demande officielle. Le Comité d'Homologation pourra organiser des inspections de la voiture de série avant et après la date d'homologation. Les frais d'inspection et de voyage seront directement facturés au Constructeur. Si demandé par le Comité d'Homologation, un exemplaire de la version finalisée du modèle de la voiture de série doit être disponible lors de l'inspection de la voiture GT3. Dans le cas d'un Constructeur dont le volume total de la production annuelle de voitures est inférieur à 1000 unités dans les deux dernières années avant la date de la demande officielle, les 100 premiers exemplaires du modèle de la voiture de série doivent être produits avant la date d'homologation. Cela concerne des modèles de voitures identiques destinées à la vente normale à la clientèle (voitures identiques appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception identique et une ligne générale extérieure déterminée de la carrosserie identique, et par une même conception mécanique du moteur et de l'entraînement des roues). Chaque exemplaire produit doit avoir un numéro de châssis unique estampé sur un élément structurel.	The minimum production required for the series road car model is 300 units built within two consecutive years. Upon the manufacturer's request and with the FIA's agreement, the 300 units may bear the FIA logo either on the bodywork or within the passenger compartment. Additionally, each car bearing a FIA logo will be assigned a distinctive serial number for identification purposes. The minimum production considered must take place in a period that begins no earlier than 24 months from the homologation date and ends no later than 24 months from the homologation date. The regular production of the first 100 saleable units of the series road car model must be completed one year after the homologation date at the latest. The homologation will remain provisional until this requirement has been fulfilled. Failure to comply with the above will be reported to the FIA International Tribunal. The final specification of the series road car model relevant for the homologation of the race car must be demonstrated no later than the date of the official application. The Homologation Committee may arrange inspections of the series production car before and after the homologation date. Inspection and travel fees will be charged directly to the Manufacturer. If required by the Homologation Committee, a unit of the finalised version of the series road car model must be available during the inspection of the GT3 car. In the case of a Manufacturer whose total annual volume of car production is less than 1000 units in the last two years before the date of the official application, the first 100 units of the series car model must be produced before the date of homologation. This applies to an identical model of car, for normal sale to the general public (identical cars belonging to a production series distinguishable by an identical conception and identical external general lines of bodywork, and by an identical mechanical conception of the engine and the transmission to the wheels). Each unit produced must have a single chassis number punched on a structural part.
I-3.2.1.c	Homologation routière (voiture de série uniquement)	Road homologation (series car only)
	Elle doit disposer d'une homologation routière complète de la CEE ou équivalent.	It must have an ECE "Full type" road homologation or equivalent.
I-3.2.1.d	Réseau commercial et après-vente	Commercial network and after sales
	Le constructeur du véhicule doit disposer d'un réseau commercial national ou international capable d'assurer un service de vente et d'après-vente pour le modèle de véhicule considéré. Le modèle de véhicule doit être disponible régulièrement à la vente dans le réseau commercial du constructeur dans au moins une des régions suivantes : UE, Amérique du Nord, Asie.	The manufacturer of the vehicle must have a national or international commercial network, able to provide a sales and after-sales service for the model of vehicle concerned. The model of the vehicle must be regularly on sale in the manufacturer's network in at least one of the following areas: EU, North America, Asia.

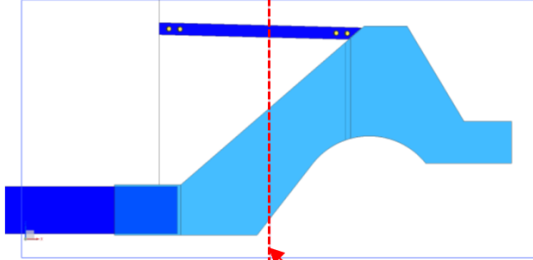
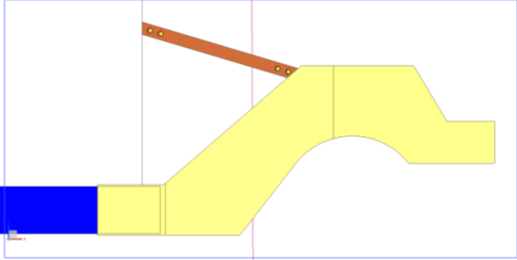
I-3.2.2	Voiture de course	Race car
	2 logos FIA doivent être apposés dans les zones suivantes de toutes les voitures GT3 produites : • 1 logo collé depuis l'intérieur sur le coin inférieur droit du pare-brise, doit être visible depuis l'extérieur de la voiture ; • 1 logo collé à l'intérieur de la voiture sur le tableau de bord ou sur la partie supérieure visible de la garniture intérieure de porte.	2 FIA logos must be affixed in the following zones of all GT3 cars produced: • 1 logo stuck from the inside on the front windscreen bottom right corner, the FIA logo must be readable from the outside of the car; • 1 logo stuck inside the car on the dashboard or on the top of the visible face of the inner door trim.
I-3.2.2.a	Production minimale exigée pour les voitures de course GT3	Minimum production required for GT3 race cars
	10 exemplaires dans les 12 mois suivant la date d'homologation, et 20 exemplaires au total dans les 24 mois suivant la date d'homologation. La confirmation de production est accordée lors de la validation du Passeport Technique FIA. Chaque exemplaire produit doit avoir un numéro de châssis unique estampé sur un élément structural. L'homologation restera provisoire tant que les exigences ci-dessus n'ont pas été satisfaites. Le non-respect de ce qui précède sera rapporté au Tribunal International de la FIA. <u>Déclaration de production obligatoire :</u> • Voitures homologuées <u>avant le 01.01.2022</u> Au plus tard le 1^{er} novembre de chaque année, le constructeur doit faire parvenir à la FIA la liste des numéros d'identification des châssis/coques des voitures produites conformément à la fiche d'homologation. • Voitures homologuées <u>à partir du 01.01.2022</u> Toutes les voitures produites doivent être enregistrées sur https://passportgt3.fia.com dans les 4 semaines après la livraison. • Voitures homologuées <u>à partir du 01.01.2025</u> Toutes les voitures GT3 produites doivent être: - enregistrées par le constructeur avant la livraison sur https://technicalpassport.fia.com - identifiés par un Passeport Technique FIA et marquages associés apposé par le constructeur sur l'arceau principal. Les marquages du Passeport Technique (autocollants) FIA sont à commander par le constructeur sur le eshop FIA (procédure de demande de compte en annexe XI): https://eshop.fia.com	10 units within 12 months as from the homologation date, and 20 units in total within 24 months as from the homologation date. The production confirmation is granted upon validation of the FIA Technical Passport. Each unit produced must have a single chassis number punched on a structural part. Homologation will remain provisional until the requirements above have been fulfilled. Failure to comply with the above will be reported to the FIA International Tribunal. <u>Mandatory production declaration:</u> • Cars homologated <u>before 01.01.2022</u> No later than 1 November of each year, the manufacturer must send to the FIA the list of chassis/bodyshell identification numbers of cars produced in accordance with the homologation form. • Cars homologated <u>as from 01.01.2022</u> All cars produced must be registered on https://passportgt3.fia.com within 4 weeks after the delivery. • Cars homologated <u>as from 01.01.2025</u> All GT3 cars produced must be: - registered by the manufacturer before the delivery on the https://technicalpassport.fia.com - identified by an FIA Technical Passport and associated markings affixed by the manufacturer on the main rollbar. The FIA Technical Passport marking (stickers) must be ordered by the manufacturer from the FIA eshop (procedure for requesting an account in the appendix XI): https://eshop.fia.com.
I-3.2.2.a	Approbation préliminaire	Preliminary approval
	Les constructeurs doivent soumettre une demande préliminaire au Comité GT avant de développer un nouveau projet GT3. Si un ou plusieurs critères ne sont pas remplis et si les retours des membres du Comité GT ne sont pas unanimes, le Comité GT peut demander l'avis du Comité Homologation de la FIA. Afin de préserver la confidentialité des informations, le Comité GT sollicitera l'accord du constructeur pour partager le contenu du dossier (ou les informations pertinentes) avec le Comité Homologation de la FIA. Le Comité Homologation de la FIA se réserve un droit de veto sur les voitures qu'elle considère non conformes aux critères d'éligibilité.	Manufacturers must make a preliminary application to the GT Committee before developing a new GT3 project. If one or more criteria are not fulfilled and there is no unanimous feedback among the GT Committee members, the GT Committee may request the opinion of the FIA Homologation Committee. To preserve the confidentiality of the information, the GT Committee will request the manufacturer's approval to share the content of the dossier (or relevant information) with the FIA Homologation Committee. The FIA Homologation Committee reserves the right of veto on cars it considers not in accordance with the car eligibility criteria.

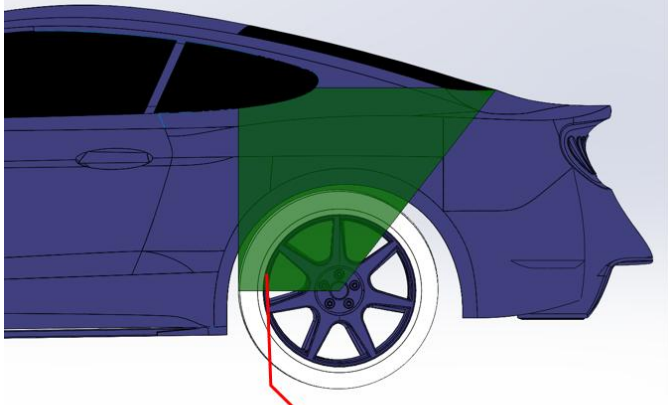
I-4	EQUILIBRE DES PERFORMANCES	BALANCE OF PERFORMANCE
	Toutes les voitures doivent avoir des performances similaires et les conserver au fil du temps. <u>Les voitures doivent être conçues de manière à afficher des performances conformes aux Critères Techniques du Comité GT</u> (Performance Windows) comme indiqué à l'Annexe IV. Pour ce faire, chaque constructeur souhaitant demander l'homologation d'un modèle de voiture ou une évolution d'homologation d'une voiture homologuée ou pour chaque extension de type erratum sécurité et fiabilité, conformément à la procédure détaillée à l'Art. III-2, III-3 et III-4, <u>doit au préalable compléter et envoyer à la FIA</u> la fiche des paramètres techniques figurant à l'Annexe VI (FIA 2022 GT3 Data Sheet). Sur la base de ces informations, le Comité GT de la FIA pourra donner son accord pour l'engagement de la procédure d'homologation. <u>Le Comité GT de la FIA se réserve le droit :</u> • d'accepter ou de refuser toute modification liée aux performances ; • d'exiger des modifications visant à ajuster les performances.	All cars must have similar performance, which they must maintain over time. <u>The cars must be designed to have a performance in compliance with the GT Committee Technical Criteria</u> (Performance Windows) as detailed in Appendix IV. To reach this target, each manufacturer wishing to apply for the homologation of a model of car or for a homologation evolution of a homologated car or for each safety and reliability erratum type textension, according to the procedure detailed in Art. III-2, III-3 and III-4, <u>must first fill in and send to the FIA</u> the technical parameters form featuring in Appendix VI (FIA 2022 GT3 Data Sheet). On the basis of this information, the FIA GT Committee may give its agreement for the starting of the homologation procedure. <u>The FIA GT Committee reserves the right to:</u> • accept or refuse any performance-relevant modification; • require modifications to adjust the performance.
I-4.1	PROCESSUS DE SOUMISSION DES DEMANDES POUR OBTENTION DE L'ACCORD DU COMITÉ GT	PROCESS FOR THE SUBMISSION OF APPLICATIONS FOR OBTAINING THE AGREEMENT OF THE GT COMMITTEE
I-4.1.1	La demande doit parvenir au Département Technique de la FIA à l'adresse e-mail suivante :	The application must be forwarded to the FIA Technical Department at the following email address:
	consultechgt3@fia.com Elle doit parvenir au Département Technique de la FIA au plus tard le 5 de chaque mois pour être examiné lors de la prochaine réunion du Comité GT qui se tiendra entre le 10 et le dernier jour de chaque mois. <u>Demande obligatoire :</u> • Demande préliminaire pour un nouveau modèle de voiture ou pour une extension du type Evolution (EVO) comprenant : ○ une description résumée des modifications envisagées par rapport à la voiture de série (pour nouveau modèle de voiture). ○ une description résumée des modifications envisagées par rapport à la voiture homologuée (pour EVO). • Demande pour chaque erratum sécurité et fiabilité. • La fiche de paramètres techniques figurant en Annexe VI (FIA 2022 GT3 Data Sheet). Les conditions de l'essai de banc moteur doivent être aussi proches que possible de 1010 mbar/20°C/50 % hygrométrie. Pour les moteurs turbocompressés, T_{int} (température en aval de l'échangeur) doit être identique à ce qu'elle sera dans la voiture lorsqu'elle fonctionne dans les conditions atmosphériques de l'essai de banc moteur (idéalement 1010 mbar et 20°C). Pour tous les moteurs, T_{water} doit être identique à ce qu'elle sera dans la voiture lorsqu'elle fonctionne dans les conditions atmosphériques de l'essai de banc moteur (idéalement 1010 mbar et 20°C). L'essai de banc moteur doit être effectué avec un carburant proche des limites spécifiées par l'Art. 252-9.1 de l'Annexe J, particulièrement pour le RON (idéalement 102). La Data Sheet doit inclure les données moteur au-delà de la vitesse de rotation maximum déclarée. • Une description résumée des modifications nécessaires pour résoudre les problèmes de fiabilité sur la voiture homologuée (pour extensions d'homologation ER). • Les cas particuliers visés à l'Art. II-14. Les demandes peuvent être soumises jusqu'à 4 mois avant la date limite de réception fixée pour les demandes d'homologation comme indiqué à l'Art. III-7.1.	consultechgt3@fia.com It must be received by the FIA Technical Department no later than the 5th of each month to be examined at the next meeting of the GT Committee to be held between the 10th and the last day of each month. <u>Compulsory application:</u> • Preliminary request for a new model of car or for an extension of the Evolution type (EVO) including: ○ a summarised description of the foreseen modification from the series car (for a new model of car). ○ a summarised description of the foreseen modification from the homologated car (for EVO). • Application for each safety and reliability erratum. • The technical parameters form featuring in Appendix VI (FIA 2022 GT3 Data Sheet). The conditions for the engine dyno test must be as close as possible to 1010 mbar/20°C/50% hygrometry. For turbocharged engines, T_{int} (temperature downstream of the intercooler) must be identical to what it will be in the car when running in the atmospheric conditions for the engine dyno test (ideally 1010 mbar and 20°C). For all engines, T_{water} must be as close as possible to what it will be in the car when running in the atmospheric conditions for the engine dyno test (ideally 1010 mbar and 20°C). The engine dyno test must be carried out with a fuel close to the limits specified by Art. 252-9.1 of Appendix J, particularly for the RON (ideally 102). The Data Sheet must include engine data beyond the maximum engine speed declared. • A summarised description of the modification required to solve reliability problems on the homologated car (for ER homologation extensions). • Particular cases as per Art. II-14. Applications may be submitted until 4 months before the deadline for receipt of homologation applications as detailed in Art. III-7.1.

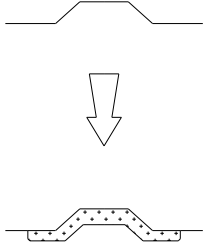
	Cas particuliers : Pour toute demande d'homologation d'un nouveau modèle de voiture ou d'une extension de type Evolution (EVO) ou d'une extension de type erratum sécurité et fiabilité (ESF), les informations doivent parvenir à la FIA au plus tard à la date limite de réception fixée pour la session précédant celle à laquelle la demande d'homologation est prévue. Ex. : Si la demande doit être présentée à la session du 1^{er} février 2022, les informations doivent parvenir à la FIA au plus tard le 1^{er} novembre 2021 (voir aussi Annexe VII). NB : Le Département Technique de la FIA se réserve le droit d'exiger toute information complémentaire qu'il juge nécessaire pour pouvoir traiter la demande.	Particular cases: For any application for the homologation of a new model of car or for an extension of the Evolution type (EVO) or of an extension of the safety and reliability erratum type (ESF), this information must be received by the FIA no later than the deadline for receipt set for the session preceding that for which the homologation application is scheduled. e.g. if the application is to be presented to the session of 1 February 2022, the information must be received by the FIA no later than 1 November 2021 (see also Appendix VII). NB: The FIA Technical Department reserves the right to request any information it may deem necessary to process the application.
I-4.1.2	La demande est transmise par le Département Technique de la FIA au Comité GT.	The application is forwarded by the FIA Technical Department to the GT Committee.
I-4.1.3	Notification de décision du Comité GT	Notification of the GT Committee's decision
	Le constructeur reçoit de la part du Département Technique de la FIA une notification de décision du Comité GT concernant sa demande. Les demandes préalablement approuvées par le Comité GT peuvent suivre la procédure détaillée aux Art. III-2, III-3 et III-4.	The manufacturer receives notification from the FIA Technical Department of the GT Committee's decision concerning its application. Applications preliminarily agreed by the GT Committee may follow the homologation procedure as detailed in Art. III-2, III-3 and III-4.
I-4.2	ESSAIS D'EVALUATION DES PERFORMANCES	PERFORMANCE EVALUATION TESTS
	Chaque constructeur doit fournir à la FIA une Data Sheet complète avant le début du processus d'Equilibre des Performances (BOP). Cette Data Sheet sera enregistrée par la FIA, de même que les données enregistrées lors du processus BOP. Toutes ces données doivent coïncider. Dans le but d'évaluer et valider le niveau de performance de la voiture, le constructeur doit mettre à disposition du Comité GT une voiture conforme à cette définition technique de base pour des essais en soufflerie et/ou des tests d'évaluation des performances du groupe motopropulseur et /ou des essais sur circuit. Les paramètres de performance doivent pouvoir être facilement ajustés pendant ces essais afin de corriger la définition technique de base. Paramètres de performances : Entre autres, les paramètres de performance suivants seront fixés : • Poids ; • Puissance moteur (diamètre de bride à air, pression de suralimentation) ; • Aileron arrière ; • Hauteur de caisse ; • Tout dispositif aérodynamique amovible ou ajustable.	Each manufacturer must supply the FIA with a complete data sheet prior to the start of the Balance of Performance process. This data sheet will be recorded by the FIA, as will the data logged during the BOP process. All these data must match. In order to evaluate and validate the level of performance of the car, the manufacturer must make available to the GT Committee a car complying with its basic technical definition, for wind tunnel testing and/or powertrain performance evaluation testing and/or on-track testing. The performance parameters must be easily adjustable during these tests in order to correct the basic technical definition. Performance parameters: Among others, the following performance parameters will be set: • Weight; • Engine output (air restrictor diameter, boost pressure); • Rear wing; • Ride height; • Any removable or adjustable aerodynamic device.
	Moteurs atmosphériques : Pour permettre d'ajuster la puissance moteur, la voiture doit être utilisable sans bride à air et avec deux jeux de brides à air différents (diamètres définis par le Comité GT). Les brides ainsi que le système d'admission utilisés doivent être conformes à l'Art. II-3.13 et doivent être validés au préalable par la FIA. La spécification du moteur doit être telle qu'elle soit capable d'atteindre une puissance moyenne égale à une réduction de 25 kW par rapport à la puissance minimum de la Fenêtre de Performances n°1 au poids minimum correspondant de la voiture.	Normally aspirated engines: In order to allow the engine output to be adjusted, the car must be able to be used without an air restrictor and with two different sets of air restrictors (diameters to be defined by the GT Committee). The restrictors as well as the intake system used must comply with Art. II-3.13 and must be validated beforehand by the FIA. The engine specification must be such that it is able to reach a minimum average output equal to a reduction of 25 kW compared to the minimum power of Performance Window n°1 at the corresponding car minimum weight.
	Moteurs suralimentés : Pour permettre d'ajuster la puissance moteur, la voiture doit être présentée avec 3 à 5 courbes différentes de rapport de pression de suralimentation fonction du régime moteur (définies par le Comité GT). La spécification du moteur doit être telle qu'elle soit capable d'atteindre une puissance moyenne égale à une réduction de 25 kW par rapport à la puissance minimum de la Fenêtre de Performances n°1 au poids minimum correspondant de la voiture.	Supercharged engines: In order to allow the engine output to be adjusted, the car must be presented with 3 to 5 different curves of supercharging pressure ratio as a function of engine speed (defined by the GT Committee). The engine specification must be such that it is able to reach a minimum average output equal to a reduction of 25 kW compared to the minimum power of Performance Window n°1 at the corresponding car minimum weight.

	<u>La voiture doit être équipée d'un système d'acquisition de données capable de fournir au minimum les données suivantes :</u> • Vitesses de rotation des 4 roues (à défaut une roue avant et une roue arrière) ; • Accélération longitudinale ; • Accélération latérale ; Position de l'accélérateur ; • Données moteur (quantité de carburant injectée, avance à l'allumage, phase d'injection, calage de distribution...). <u>La voiture doit être équipée du système d'acquisition de données FIA et des capteurs obligatoires suivants qui lui seront connectés. Tous les capteurs et leurs positions doivent être homologués :</u> • Pression d'admission. Le capteur doit être installé juste en amont du filtre à air à un emplacement approuvé par la FIA. • Température d'admission (PT 1000). Le capteur doit être installé juste en amont du filtre à air à un emplacement approuvé par la FIA, proche du capteur de pression. • Pression de suralimentation pour les moteurs suralimentés. Le capteur doit être installé sur le collecteur d'admission à un emplacement approuvé par la FIA. Un capteur doit être monté par collecteur d'admission indépendant. • Pression de collecteur pour les moteurs atmosphériques. Le capteur doit être installé juste en aval du papillon, dans les conduites ou les orifices d'admission, à un emplacement approuvé par la FIA. Un capteur doit être monté par collecteur d'admission indépendant. • Température collecteur (PT 1000). Le capteur doit être installé sur chaque collecteur d'admission indépendant à un emplacement approuvé par la FIA, proche du capteur de pression Collecteur/de Suralimentation (fonction du type de moteur). • Sonde(s) lambda. La sonde lambda doit être installée sur l'échappement à un emplacement approuvé par la FIA. 2 sondes sont exigées pour un moteur en V. La λ doit être constante et ≥ 0.88. • Rpm.	<u>The car must be fitted with a data logging system able to supply at least the following data:</u> • Speed of the 4 wheels (failing that, of one front wheel and one rear wheel); • Longitudinal acceleration; • Lateral acceleration; Accelerator position; • Engine data (quantity of fuel injected, ignition advance, injection phase, timing setting...) <u>The car must be fitted with the FIA data logging system and with the following mandatory sensors connected to it. All sensors and their locations must be homologated:</u> • Intake pressure. The sensor must be fitted just upstream of the air filter in an FIA-approved location; • Intake temperature (PT1000). The sensor must be fitted upstream of the air filter in an FIA-approved location, close to the pressure sensor; • Boost pressure for supercharged engines. The sensor must be fitted on the intake manifold in an FIA-approved location. One sensor per independent intake manifold must be fitted; • Manifold pressure for normally aspirated engines. The sensor must be fitted downstream of the throttle valve, i.e. in the intake runners or intake ports, in an FIA-approved location. One sensor per independent intake manifold must be fitted; • Manifold temperature (PT1000). The sensor must be fitted on each independent intake manifold in an FIA-approved location close to the Boost/Manifold pressure sensor (depending on engine type); • Lambda probe(s). The lambda probe must be fitted on the exhaust in an FIA-approved location. 2 probes are required for a V-type engine. λ must be constant and ≥ 0.88. • Rpm.
	Toutes les voitures doivent utiliser le même carburant (conforme à l'Annexe J et approuvé par la FIA). A l'issue de ces essais et sur la base des données recueillies, le Comité GT rédigera la définition technique finale approuvée pour l'homologation de la voiture.	All cars must use the same fuel (in compliance with Appendix J and approved by the FIA). At the end of these tests and using the collected data, the GT Committee will draw up the final technical definition approved for the homologation of the car.
	Le taux de compression maximal du moteur déclaré dans la fiche d'homologation doit être conforme au taux de compression du moteur testé (mesuré lors du contrôle). Une tolérance de maximum 3% peut s'appliquer.	The maximum engine compression ratio declared in the homologation form must comply with the compression ratio of the tested engine (measured during the inspection). A tolerance of maximum 3% may apply.
I-4.3	GESTION DE L'ÉQUILIBRE DES PERFORMANCES	MANAGEMENT OF THE BALANCE OF PERFORMANCE
	Le droit de modifier les paramètres de performance de toute voiture est conservé par le Comité GT de la FIA pour maintenir l'équilibre des performances entre les voitures. Toute modification de ces paramètres fera l'objet d'une notification du Comité GT.	The FIA GT Committee reserves the right to adjust the performance parameters of any car in order to maintain the balance of performance between the cars. Any modification to these parameters will be the subject of a notification from the GT Committee.

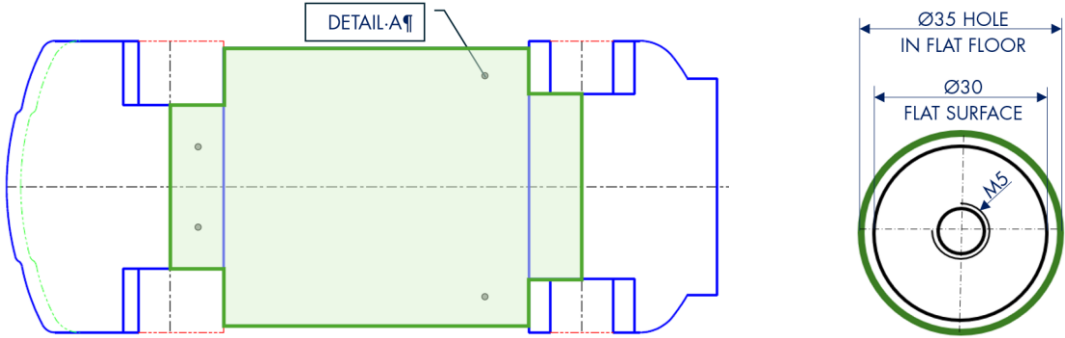
I-5	ACCEPTATION FINALE	FINAL ACCEPTANCE
	Une fois la définition technique finale de la voiture approuvée, le Comité GT donnera son avis pour l'élaboration de la Fiche d'Homologation finale. Cette Fiche d'Homologation finale doit figer la voiture dans la configuration approuvée. L'homologation doit être prononcée au plus tard 15 jours avant les vérifications techniques de la compétition pour laquelle cette homologation sera utilisée pour la première fois. Tout retard entraînera un doublement des droits d'homologation. L'homologation devient caduque 7 ans après l'abandon de la production du modèle de série (voir Art. III-9).	Once the final technical definition has been approved, the GT Committee will give its advice for the drawing up of the final Homologation Form. This final Homologation Form freezes the car in the approved configuration. The homologation must be pronounced no later than 15 days before the scrutineering for the competition in which this homologation is to be used for the first time. Any delay will entail the doubling of the homologation fees. The homologation will lapse 7 years after the production of the series car has stopped (see Art. III-9).
I-6	RESTRICTIONS TECHNIQUES	TECHNICAL RESTRICTIONS
	Sauf indication contraire, chaque composant peut être homologué avec une seule spécification.	Unless otherwise indicated, each component may be homologated with only one specification.
I-6.1	FABRICATION ADDITIVE	ADDITIVE MANUFACTURING
	L'utilisation de la fabrication additive (impression 3D), quel que soit le procédé ou le matériau employé, n'est pas permise pour la production de composants conçus spécifiquement pour l'homologation. À l'exception des composants susceptibles d'influencer la performance aérodynamique, le constructeur peut soumettre au Comité d'Homologation de la FIA une demande d'homologation pour un composant réalisé par fabrication additive (impression 3D), à condition que ce composant comporte des éléments spécifiques d'identification visuelle, incluant le logo du Constructeur.	The use of additive manufacturing (3D printing), irrespective of the process or material employed, is not permitted for the production of the components specifically designed for the homologation. With the exception of components that may influence aerodynamic performance, the manufacturer may submit a request to the FIA Homologation Committee for the homologation of a component produced by additive manufacturing (3D printing), provided that such component incorporates specific visual identification features, including the Manufacturer's logo.

	PARTIE II	PART II
II-1	CHASSIS ET COQUE	CHASSIS AND BODYSHELL
	Structure de base conservée excepté pour les modifications autorisées dans les articles suivants. Sauf autre description ci-après, toute partie de la coque ajoutée en remplacement de celle d'origine doit être fabriquée dans le même matériau. La structure déformable peut être remplacée par une structure d'un matériau différent. Les points de suspension cinématiques, berceaux, moteur et le support de transmission ne peuvent être montés sur la structure déformable.	Base structure retained except for the modifications permitted in the following articles. Unless described differently below, any part of the shell added in replacement of the original one must be made of the same material. The impact structure may be replaced with different material. Kinematics point of suspensions, subframes, engine and transmission support cannot be fitted to the impact structure.
II-1.1	MODIFICATIONS DU CHASSIS	CHASSIS MODIFICATIONS
	<u>Dans les volumes décrits ci-après (Art. II-1.1.1), le châssis peut être modifié aux conditions suivantes :</u> - Le concept du châssis de la voiture routière de série en termes de technologies de fabrication et de disposition (éléments longitudinaux, cadres, coques, articulations, etc.) doit être conservé ; - Les constructions dangereuses sont interdites ; - Les entretoises doivent être conçues de manière à ne comporter aucun angle pointu ou acéré ; - Les traverses avant et arrière doivent être montées aux extrémités des entretoises longitudinales. Leur matériau et leur conception sont libres. - Le montant "B" ne doit pas être modifié, même s'il se trouve dans les volumes mentionnés ci-dessus. - A l'arrière, un nœud structurel coulé ou mecosoudé peut être remplacé ou modifié si il traverse le plan transversal et vertical défini à l'Art II-1.1.1, jusqu'à la jonction la plus avancée avec tout composant du châssis qui lui est connecté. Tout membre connecté au nœud d'origine doit être conservé et peut être adapté pour rejoindre le nouveau nœud.	<u>Within the volumes described below (Art. II-1.1.1), the chassis may be modified under the following conditions:</u> - The concept of the chassis of the series road car in terms of manufacturing technologies and layout (longitudinal elements, frames, shells, joints, etc.) must be maintained; - Dangerous constructions are forbidden; - Members must be designed in such way as not to end with pointed or sharp corners; - Front and rear cross members (beams) must be fitted at the extremities of the longitudinal members. Their material and design are free. - The "B" pillar must not be modified, even if within the volumes mentioned above. - At the rear, a cast or fabricated structural node may be replaced or modified if it crosses the transverse and vertical plane defined in Art. II-1.1.1, up to the foremost junction with any component of the chassis connected to it. Any member connected to the original node must be retained and may be adapted to join the new node.
	 Plane tangent to the front of rear tire Series car	 Race car
II-1.1.1	Volumes pour la modification du châssis	Volumes for chassis modification
	- A l'avant de la cloison avant. - Derrière le plan transversal et vertical tangent à l'avant des roues arrière complètes de la voiture routière sans modifications de l'habitacle.	- Forward of the front bulkhead. - Behind the transverse and vertical plane tangent to the front of the rear complete wheels of the road car without cockpit modifications.

II-1.1.2	Autres modifications	Other modifications
	<u>Seules modifications autorisées à l'extérieur des volumes :</u> • Modification autorisée dans les articles suivants pour la translation du moteur, l'installation de la boîte de vitesses et du carter de couple final, le réservoir de carburant, la trappe du toit et la colonne de direction ; • Modifications locales du tunnel central et/ou du plancher côté pilote dans le seul but d'installer correctement le siège de compétition obligatoire conformément à l'Article II-13.1.a et/ou de dégager le casque du pilote selon l'Article II-13.9.a. • A la seule fin de rafraîchir l'équipage, une ou plusieurs ouvertures peuvent être ajoutées à la cloison ; • Trous dans les protections latérales, pour permettre le passage des conduits d'admission d'air du moteur ; • Installation d'un vérin pneumatique ; les bouteilles d'air comprimé pour le vérin pneumatique ne doivent pas être transportées à bord ; • Remplacement et/ou déplacement des supports de transmission ; • Ajout d'ancrages pour de nouveaux supports de transmission ; • Garnitures et trous dans les panneaux de la coque pour le passage de câbles ou de conduits d'air de refroidissement ; • Les passages de roues arrière peuvent être modifiés pour loger les roues autorisées ; • Cloison arrière - peut être modifiée et remplacée par un panneau pare-feu ou par un panneau fabriqué dans le même matériau que la cloison d'origine. La cloison modifiée doit être intégralement contenue derrière un plan transversal et vertical tangent à l'avant des roues arrière complètes de la voiture routière. De plus, aucune partie de la cloison ne doit être visible à travers les vitres latérales en vue de côté et à travers la fenêtre arrière en vue arrière ; - tout matériau transparent utilisé sur la voiture routière entre le compartiment moteur et l'habitacle peut être remplacé par un matériau ignifugé non transparent; son cadre peut être modifié afin de se conformer à l'Article 257A-104 de l'Annexe J.	<u>Only modifications permitted outside the volumes:</u> • Modification allowed in the following articles for engine translation, gearbox and final drive casing installation, fuel tank, roof hatch and steering column; • Local modifications to the central tunnel and/or the floor on the driver's side with no other purpose than that of correctly installing the compulsory racing seat according to Article II-13.1.a and/or the driver helmet clearance according to Article II-13.9.a. • For the sole purpose of cooling the crew, one or more openings may be added in the bulkhead; • Holes through the side panels, to allow the passing of the engine air intake ducts; • Installation of air jack; compressed air bottles for the air jack must not be carried on board; • For the replacement and/or the moving of the transmission supports; • For the addition of mountings for new transmission supports; • Trims and holes through the bodysell panels for the passage of cables or cooling air ducts; • Rear wheel arches may be modified in order to house the wheels authorised; • Rear bulkhead - may be modified and replaced by a firewall panel or by a panel made from the same material as the original bulkhead. The entire modified bulkhead must be contained behind a transverse and vertical plane tangent to the front of the rear complete wheels of the road car; Furthermore, no part of the bulkhead may be visible through the side windows in side view and through the rear window in rear view; - transparent material used on the standard car between engine compartment and cockpit may be replaced with a non-transparent fireproof material; its frame may be modified in order to comply with Appendix J Article 257A-104.
	 VOLUME FOR REAR BULKHEAD MODIFICATIONS • Localement pour le montage de la suspension et l'installation de la barre anti-roulis ; • Remplacement et/ou déplacement des supports de l'unité de puissance ; • Trappes sur le plancher pour la maintenance des pièces mécaniques cachées. Les couvercles des trappes doivent être fabriqués dans le même matériau et avoir la même épaisseur que la pièce enlevée ; • Pour l'installation de l'armature de sécurité limitée aux panneaux intérieurs ; • Retrait des supports non utilisés ; • Installation du pédalier et des maîtres cylindres.	• Locally for the mounting of the suspension assembly and the installation of the anti-roll bar; • Replacement and/or moving of the power unit supports; • Hatches on the floor for maintenance of hidden mechanical parts. The hatch covers must be made from the same material and have the same thickness as the part removed; • For safety cage installation limited to the inner panels; • Removal of unused supports; • Installation of pedal box and master cylinders.

	• Lorsque la structure de la voiture de série ne permet pas le dégagement minimum du casque du pilote selon l'Article II-13.9.a, la traverse longitudinale au niveau du toit peut être modifiée aux conditions suivantes : - La couche la plus à l'extérieur de la structure doit être conservée sans aucune modification. - La ou les couches les plus à l'intérieur peuvent être enlevées ou modifiées mais une section transversale creuse doit être restaurée. - Le constructeur de la voiture doit certifier que la structure du châssis/coque modifiée (à l'exclusion de l'armature de sécurité) ne modifie pas la résistance de la voiture en cas de choc. • La modification ou le remplacement de nœuds coulés ou mécanosoudés non utilisés, intégrés dans la carrosserie et non destinés à connecter les éléments structurels, peut être accordé(e). Toute modification d'un nœud coulé doit dans tous les cas être soumise et approuvée par le Comité Homologation de la FIA, qui pourra demander la réalisation d'un crash test réel sur le châssis.	• When the series road car structure does not allow the minimum driver helmet clearance according to Article II-13.9.a, the longitudinal cross member at the roof level may be modified under the following conditions: - The outermost layer of the structure must be kept without any modifications. - The innermost layer(s) may be removed or modified but a hollow cross section must be restored. - The car manufacturer, must certify that the modified chassis/bodyshell structure (excluding safety cage) do not modify the resistance of the car in case of impact. • Modification or replacement of unused cast or fabricated nodes integrated into the bodyshell and which are not mind to connect the structural elements, may be agreed. Any modification to a cast node must in any case be submitted and approved by the FIA Homologation Committee, which may request a real crash test on the chassis.
II-1.2	RENFORTS	REINFORCEMENTS
	<u>A l'extérieur du volume libre, seuls les renforts suivants sont autorisés :</u> • renfort des pièces suspendues par ajout de pièces et/ou de matériau dans les conditions suivantes : ○ la forme de la pièce/du matériau de renfort doit épouser la surface de la pièce à renforcer, en conservant une forme similaire, et avoir l'épaisseur maximale suivante mesurée à partir de la surface de la pièce d'origine : - 4 mm pour les renforts en acier ; - 12 mm pour les renforts en alliage d'aluminium ; ○ les nervures de rigidification sont autorisées mais la réalisation de corps creux est interdite ; ○ la pièce/le matériau de renfort ne peut assurer d'autre fonction que celle de renfort ;  • pour l'installation de la batterie et du dispositif de sécurité.	<u>Outside the free volume only the following reinforcements are permitted:</u> • strengthening of the suspended parts through the addition of parts and/or material under the following conditions: ○ the shape of the reinforcing part/material must follow the surface of the part to be reinforced, having a shape similar to it and the following maximum thickness measured from the surface of the original part: - 4 mm for steel reinforcing parts; - 12 mm for aluminium alloy reinforcing parts; ○ stiffening ribs are allowed but the making of hollow sections is forbidden; ○ the reinforcing part/material must not have any other function than that of reinforcement; • for battery and safety device installation.
II-1.3	SIMULATION DE CHOC	CRASH SIMULATION
	Les modifications et renforts du châssis doivent être détaillés dans un dossier enregistré auprès du Département Technique de la FIA. Simulation de choc requise (voir GT3 Crash Simulation Criteria, Annexe VIII). Le dossier relatif à la simulation de choc et à la modification du châssis doit être transmis au moins cinq mois avant l'essai d'évaluation des performances et avant la production de la première voiture de course (voir Annexe VII).	Chassis modifications and reinforcements must be detailed in a dossier registered with the FIA Technical Department. Crash simulation required (see GT3 Crash Simulation Criteria, Appendix VIII). The crash simulation and chassis modification dossier must be provided at least 5 months before the Performance Evaluation Test and before the manufacture of the first race car (see Appendix VII).

II-2	POIDS ET DIMENSIONS	WEIGHT AND DIMENSIONS
II-2.1	POIDS MINIMUM	MINIMUM WEIGHT
II-2.2	LONGUEUR HORS-TOUT DE LA CARROSSERIE	OVERALL BODYWORK LENGTH
	La longueur nominale de la carrosserie peut être augmentée de 60 mm max. par rapport à la longueur nominale du modèle de voiture d'origine (tel que déclaré pour l'homologation de la voiture routière de série). Les portes-à-faux avant et arrière ne peuvent être augmentés que de +60 mm max. Cette mesure doit être prise à partir du <u>point de référence</u> situé sur la coque. Pour les voitures GT3, le splitter avant, le diffuseur arrière et l'aileron arrière ne sont pas pris en compte.	The nominal bodywork length may be increased by 60 mm max. from the nominal length of the original car model (as declared for the series car road homologation). The front and rear overhangs may only be increased by +60 mm max. This measurement must be taken from the <u>datum point</u> on the bodyshell. For GT3 Cars, the front splitter, the rear diffuser and the rear wing are not taken into account.
II-2.3	EMPATTEMENT	WHEELBASE
	L'empattement nominal peut être augmenté/diminué de +/-60 mm max. par rapport à l'empattement nominal du modèle de voiture d'origine. L'essieu de la roue peut être déplacé de +/-60 mm (direction X) par rapport à celui de la voiture d'origine. Cette mesure doit être prise à partir du <u>point de référence</u> situé sur la coque.	The nominal wheelbase may be increased/decreased by +/-60 mm max. from the nominal wheelbase of the original car model. The wheel axle may be moved by +/- 60 mm (X direction) compared to that of the original car. This measurement must be taken from the <u>datum point</u> on the bodyshell.
II-2.4	PORTE-A-FAUX	OVERHANG
	Le splitter avant, le diffuseur arrière et l'aileron arrière ne sont pas pris en compte.	The front splitter, the rear diffuser and the rear wing are not taken into account.
II-2.4.a	Porte-à-faux avant	Front overhang
	Modifications autorisées conformément aux Art. II-2.2 et II-2.3 ci-dessus. Pour les voitures GT3, le splitter avant n'est pas pris en compte.	Modifications allowed respecting Art. II-2.2 and II-2.3 above. For GT3 Cars, the front splitter is not taken into account.
II-2.4.b	Porte-à-faux arrière	Rear overhang
	Modifications autorisées conformément aux Art. II-2.2 et II-2.3 ci-dessus. Pour les voitures GT3, le diffuseur arrière et l'aileron arrière ne sont pas pris en compte.	Modifications allowed respecting Art. II-2.2 and II-2.3 above. For GT3 Cars, the rear diffuser and the rear wing are not taken into account.
II-2.5	LARGEUR HORS-TOUT	OVERALL WIDTH
	La largeur de carrosserie peut être augmentée jusqu'à un maximum de 2050 mm. Les rétroviseurs latéraux ne sont pas inclus. Le point de mesure de la largeur hors-tout maximale ainsi que de la largeur de carrosserie sur l'axe de l'essieu avant et sur l'axe de l'essieu arrière doit être homologué.	The bodywork width may be increased up to a maximum of 2050 mm. The side mirrors are not included. The measuring point for the maximum overall width as well as the bodywork width at the front axle centreline and at the rear axle centreline must be homologated.
II-2.6	VOIES AVANT ET ARRIERE	FRONT AND REAR TRACKS
	La réglementation technique relative à la visibilité des roues doit être respectée.	Wheel visibility technical regulations must be respected.

II-2.7	HAUTEUR DU CHASSIS PAR RAPPORT AU PLAN DE REFERENCE	HEIGHT OF THE CHASSIS FROM THE REFERENCE PLANE
	En plus du <u>point de référence</u>, deux points de référence sur le châssis avant et deux points de référence sur le châssis arrière doivent être identifiés symétriquement par rapport au plan longitudinal de la voiture. D'une vue perpendiculaire au plan de référence, chaque point doit se trouver dans la zone définie par les limites suivantes : • Les axes d'essieu des roues avant et arrière de la voiture GT3 dans leur position nominale. • En largeur, s'appliquent les dimensions maximales de l'art. II-12.2 pour le splitter avant (1150mm), de l'art. II-12.3 pour le fond plat (1950mm) et art. II-12.4 pour le diffuseur arrière (1300mm). • Dans une zone plane, coïncidente avec le plan de référence.	In addition to the <u>datum point</u>, two reference points on the front chassis and two reference points on the rear chassis must be identified symmetrically about the longitudinal plane of the car. From a perpendicular view to the reference plane, each point must lie within the area defined by the following boundaries: • The front and rear wheel axes centerline of the GT3 car in their nominal position. • In terms of width, the maximum dimensions of art. II-12.2 for the front splitter (1150mm), art. II-12.3 for the flat bottom (1950mm) and art. II-12.4 for the rear diffuser (1300mm) apply respectively. • In a flat area, coincident with the reference plane.
		
	Ces points doivent être situés sur des parties solides et indéformables du châssis et répondre aux spécifications suivantes : • Chaque point doit avoir une surface plane d'un diamètre de 30 mm, parallèle au plan de référence. • La distance verticale entre le plan de référence et ces points ne peut pas dépasser 20mm (vers l'intérieur de la voiture) et doit être constante pour les quatre points. • Chaque point doit avoir un trou fileté M5 au centre de la surface. Ces points peuvent être créés en ajoutant du matériau soudé ou collé à la carrosserie de la voiture de route, à condition que toutes les critères ci-dessus soient respectées. Si le point de référence se trouve sur le berceau ou sur un élément ajouté, la distance en Z entre la surface de référence et un point de référence sur le châssis doit également être homologuée. Si le point de référence situé sur le châssis/berceau n'est pas librement accessible, un trou doit être prévu sur le fond pour chaque point de référence du châssis ; le diamètre minimum de chaque trou est de 35 mm.	These points must be located on solid, non-deformable parts of the bodyshell and meet the following specifications: • Each point must have a flat surface with a 30mm diameter that is parallel to the reference plane. • The vertical distance from the reference plane to these points cannot exceed 20mm (towards the inside of the car) and must be consistent for all four points. • Each point must have an M5 threaded hole at the center of the surface. These points may be created by adding material that is welded or glued to the road car bodyshell, provided all the above criterias are met. If the reference point is on the subframe or on an added element, the distance in Z between the reference surface and a chassis reference point must be also homologated. If the reference point on the chassis/subframe is not freely accessible, a hole for each chassis reference point is required on the bottom; the minimum diameter for each hole is 35 mm.
II-2.8	LEST	BALLAST
	Le boîtier du lest doit être homologué. Il doit pouvoir loger des plaques de lest conformément au Dessin n°257A-1 de l'Annexe J 257A. Le boîtier doit avoir un couvercle transparent. Le boîtier du lest doit être fixé dans l'habitacle à l'emplacement du passager. La masse maximale admissible du lest doit être homologuée ; en aucun cas il ne doit être inférieur à 70kg.	The ballast housing must be homologated. It shall be capable of accommodating ballast plates according to Drawing n°257A-1 of Appendix J 257A. The housing must have a transparent cover. The ballast housing must be secured in the cockpit in the passenger's location. The maximum admissible ballast mass must be homologated; in no case must it be less than 70kg.

II-2.8.a	Boîtier du lest	Ballast housing
	Conception libre. Les ancrages à la coque (plancher de l'habitacle) et tous les éléments du boîtier du lest doivent être conçus pour supporter la charge calculée en considérant les paramètres suivants comme des valeurs minimales : • Masse maximale du lest homologué (y compris le boîtier du lest). • 25G accélération ou décélération. La déformation maximale des ancrages sur le châssis doit rester à l'intérieur d'une sphère d'un rayon maximal de 10 mm. Il ne doit pas y avoir de défaillance (pas de rupture) des fixations du boîtier du lest (les charges à ces points ne doivent pas être supérieures à la résistance à la traction).	Free design. The anchorages to the shell (cockpit floor) and all element of the ballast housing shall be designed to sustain the load calculated considering the following parameters as minimum values: • Maximum mass of the ballast homologated (including the ballast housing). • 25G acceleration or deceleration. The maximum deformation of the anchorages on the chassis must remain within a sphere with a maximum radius of 10mm. There must be no failure (no breakage) of ballast housing mountings (loads at these points must not be higher than tensile strength).
II-2.8.b	Vérification de la résistance	Verification of the resistance
	La démonstration doit être apportée par Analyse par Eléments Finis (FEA) ou par Essais.	Demonstration must be made by either Finite Element Analysis (FEA) or by Testing.
	<u>Analyse par Eléments Finis (FEA) :</u> Un rapport officiel doit être fourni à la FIA par le constructeur de la voiture, qui doit confirmer que les exigences de résistance ont été satisfaites. <u>Essais :</u> Ces essais doivent être effectués par un centre d'essais pour crash tests et tests statiques reconnu par la FIA (voir Liste Technique n°4). La FIA se réserve le droit d'exiger la présence d'un Délégué Technique FIA et doit donc être informée à l'avance de la date des essais. Un rapport officiel doit être fourni à la FIA par le centre d'essais, qui doit confirmer que les exigences de résistance ont été satisfaites.	<u>Finite Element Analysis (FEA):</u> The FIA must be provided with an official report by the car manufacturer, which must confirm that the resistance requirements have been met. <u>Testing:</u> Tests must be carried out by a testing centre for crash tests and static tests recognised by the FIA (see Technical List n°4). The FIA reserves the right to require an FIA Technical Delegate in attendance and must therefore be informed in advance of the date of the tests. The FIA must be provided with an official report by the testing centre, which must confirm that the the resistance requirements have been met.
II-3	MOTEUR	ENGINE
II-3.1	CARACTERISTIQUES GENERALES	GENERAL CHARACTERISTICS
	Un groupe motopropulseur hybride n'est pas autorisé. Si le véhicule d'origine est équipé d'un tel système, ce dernier doit être retiré. Seuls les moteurs essence 4 temps à essence sont autorisés. Origine du moteur <u>Le moteur doit être basé :</u> • soit sur le moteur de série monté dans la voiture d'origine ; • soit sur un moteur de série monté dans un modèle de voiture du même groupe produit à plus de 300 unités par an. La production en série du moteur ne doit pas avoir cessé plus de 48 mois avant la date d'homologation de la GT3. Translation libre du moteur. Changement d'emplacement (avant-arrière) non autorisé. Rotation maximale autorisée uniquement autour de l'axe X : 20 deg. Rotation maximale autorisée uniquement autour de l'axe Y : 10 deg. Rotation maximale autorisée uniquement autour de l'axe Z : 5 deg. A la seule fin de permettre la translation du moteur, des modifications locales limitées de la cloison entre l'habitacle/moteur sont autorisées jusqu'à une surface maximale de 500 cm².	Hybrid power train is not allowed. If the original vehicle is fitted with such a system, it must be removed. Only 4-stroke petrol engines are permitted. Engine origin <u>The engine must be based:</u> • either on the series production engine mounted in the original car; • or on a series production engine mounted in a model of car of the same group produced in a quantity of more than 300 units per year. The series production of the engine must have ended not more than 48 months prior to the date of homologation of the GT3. Free translation of the engine. Change of location (front-rear) not allowed. Maximum rotation allowed only around X-axis: 20 deg. Maximum rotation allowed only around Y-axis: 10 deg. Maximum rotation allowed only around Z-axis: 5 deg. For the sole purpose of allowing the engine translation, limited local modifications of the engine/cockpit bulkhead are allowed up to a maximum surface of 500 cm².
II-3.1.a	Cylindrée	Cylinder capacity
	La cylindrée peut être modifiée en fonction des modifications autorisées pour le vilebrequin et le bloc cylindre.	It may be modified in respect of the modifications allowed for crankshaft and cylinder block.
II-3.1.b	Rapport volumétrique	Compression ratio
	Modification libre.	Free modification.

II-3.1.c	Matériaux du moteur	Engine materials
	Sauf si expressément autorisée par le présent règlement, l'utilisation des matériaux suivants est interdite, à moins que ces derniers ne soient présents dans la pièce d'origine : • alliages à base de titane ; • alliages à base de magnésium. A l'exception des pièces rapportées, joints d'étanchéité et paliers qu'ils contiennent, les carters, culasses du moteur et couvre-culasses doivent être fabriqués à partir d'un alliage à base d'aluminium ou de fer sauf si les pièces d'origine sont utilisées. Toute structure métallique dont la fonction première ou secondaire est de retenir le lubrifiant ou le liquide de refroidissement dans le moteur doit être fabriquée à partir d'un alliage à base d'aluminium ou de fer. A l'exception des pièces rapportées, joints d'étanchéité et paliers, tous les éléments du moteur contenus dans les pièces ci-dessus doivent être fabriqués à partir d'un alliage à base d'aluminium ou de fer.	Unless explicitly authorised by the present regulations, the use of the following materials is prohibited unless used in the original part: • titanium-based alloys; • magnesium-based alloys. Other than inserts, seals and bearings within them, engine crankcases including sump and cylinder heads must be manufactured from aluminium- or iron-based alloys unless using original parts. Any metallic structure whose primary or secondary function is to retain lubricant or coolant within the engine must be manufactured from aluminium- or iron-based alloys. Other than inserts, seals and bearings, all engine components within the above parts must be manufactured from aluminium- or iron-based alloys.
II-3.1.d	Modifications du moteur	Engine modifications
	L'utilisation d'"helicoids" est autorisée.	The use of helicoils is permitted.
II-3.2	SUPPORTS DES UNITES DE PUISSANCE	SUPPORTS OF THE POWER UNITS
	Conception et nombre libres.	Design and number free.
II-3.3	BLOCS CYLINDRES	CYLINDER BLOCK
	Le bloc doit être conservé. <u>Modification autorisée :</u> • Par usinage : ○ pour la modification de l'alésage ou pour le chemisage si le bloc d'origine n'est pas équipé de chemises ; ○ pour le montage du carter sec et pompe(s) associée(s) ; ○ le plan de joint de culasse, à condition que la hauteur de bloc (distance entre le plan de joint de culasse et l'axe du vilebrequin) ne diffère pas de plus de 1 mm de la dimension du moteur d'origine ; ○ aux seules fins du renfort et de la fiabilité, la pièce brute de fonderie peut être usinée différemment pour augmenter les sections ou laisser davantage de matériau dans des zones spécifiques, à condition que la pièce d'origine demeure identifiable. • Par ajout de matériau : ○ l'ajout de matériau pour le renforcement local peut être effectué par soudure ou patches collés ; ○ les renforcements ne peuvent pas être effectués sur une zone de la pièce sur laquelle une couche de matériau de plus de 1 mm d'épaisseur a été enlevée par rapport à la pièce d'origine ; ○ les orifices de lubrification et les orifices des gicleurs de lubrification peuvent être modifiés ou obturés.	The block must be retained. <u>Allowed modification:</u> • By machining: ○ for the modification of the bore or for sleeving if the original block is not fitted with sleeves; ○ for the mounting of the dry sump and associated pump(s); ○ the cylinder head gasket plane, provided that the deck height (distance between cylinder head plane and crankshaft centreline) stays within 1 mm of the original engine dimension; ○ for the sole purposes of reinforcement and reliability, the raw casting may be machined differently to increase cross sections or leave more material in specific areas, provided that the original part remains identifiable. • By addition of material: ○ addition of material for local reinforcement may be done by welding or glued patches; ○ reinforcements cannot be done on an area of the part where material has been removed from the series production engine part by more than a 1 mm thick layer; ○ lubrication holes and lubrication injector holes may be modified or closed.
II-3.3.a	Chemises	Sleeves
	Conception libre.	Free design.
II-3.4	VILEBREQUIN	CRANKSHAFT
	Conception libre.	Free design.
II-3.5	VOLANT MOTEUR	FLYWHEEL
	Conception libre.	Free design.

II-3.6	BIELLE	CONNECTING ROD
	Conception libre.	Free design.
II-3.7	PISTON	PISTON
	Conception libre.	Free design.
II-3.8	CULASSE	CYLINDER HEAD
	Les fonderies des culasses doivent provenir du moteur de série. Les culasses peuvent être modifiées par usinage à condition que la pièce d'origine reste identifiable. <u>Modification autorisée par ajout de matériau :</u> • Pour le renforcement local, peut être effectué par soudure ou patches collés ; • Les renforcements ne peuvent pas être effectués sur une zone de la pièce sur laquelle une couche de matériau de plus de 1 mm d'épaisseur a été enlevée par rapport à la pièce d'origine ; • Les orifices de lubrification et les orifices d'injecteurs de lubrification peuvent être modifiés ou obturés.	The cylinder head castings must come from the series production engine. The cylinder heads may be modified by machining provided that the original part remains identifiable. <u>Allowed modification by addition of material:</u> • For local reinforcement, may be done by welding or glued patches; • Reinforcements cannot be done on an area of the part where material has been removed from the series production engine part by more than a 1 mm thick layer; • Lubrication holes and lubrication injector holes may be modified or closed.
II-3.8.a	Joint de culasse	Head gasket
	Conception libre.	Free design.
II-3.9	COUVRE-CULASSE	CYLINDER HEAD COVER
	Le couvre-culasse d'origine doit être conservé.	The original cylinder head cover must be retained.
II-3.10	SOUPAPE D'ADMISSION	INTAKE VALVE
II-3.10.a	Soupape	Valve
	Conception libre.	Free design.
II-3.10.b	Ressort	Spring
	Conception libre. Le rappel pneumatique des soupapes est interdit.	Free design. Pneumatic valve actuation is forbidden.
II-3.10.c	Système de commande	Actuation system
	Conception libre.	Free design.
II-3.11	SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT	EXHAUST VALVE
II-3.11.a	Soupape	Valve
	Conception libre.	Free design.
II-3.11.b	Ressort	Spring
	Conception libre. Le rappel pneumatique des soupapes est interdit.	Free design. Pneumatic valve actuation is forbidden.
II-3.11.c	Système de commande	Actuation system
	Conception libre.	Free design.
II-3.12	ARBRE A CAMES	CAMSHAFT
II-3.12.a	Admission	Intake
	Conception libre.	Free design.

II-3.12.b	Echappement	Exhaust
	Conception libre.	Free design.
II-3.12.c	Système d'entraînement des arbres à cames et calage variable	Camshaft driving system and variable timing
	Le calage variable peut être modifié, enlevé ou rendu inopérant. Si une distribution variable est utilisée, la loi de commande doit être homologuée. Si la loi de commande dépend de plusieurs variables, la matrice comprenant la plage complète de valeurs doit être enregistrée auprès de la FIA avec la feuille de calcul.	Variable timing may be modified, removed or rendered inoperative. If variable timing is used, the control rule must be homologated. If the control rule depends on more than one variable, the matrix with the complete range of values must be registered with the FIA along with the data sheet.
II-3.12.d	Couvercle du système d'entraînement des arbres à cames	Camshaft driving system covers
	Conception libre.	Free design.
II-3.13	SYSTEME D'ADMISSION	INTAKE SYSTEM
	Le système d'admission est défini par l'ensemble de composants situés entre le(s) filtre(s) à air ou la (les) bride(s) éventuelle(s), selon ce qui est intercepté en premier par le flux d'air, et les orifices d'admission de la (des) culasse(s). Le filtre à air, la (les) bride(s) éventuelle(s), le plenum et le collecteur sont compris dans cet ensemble. Pour les moteurs équipés d'une (de) bride(s) à air, tout l'air alimentant le moteur doit passer par ces brides et aucune canalisation contenant de l'air ne doit pénétrer ou sortir en aval de la (des) bride(s), jusqu'aux soupapes d'admission. Le volume interne maximal total entre la bride et l'orifice d'admission de la culasse est établi à 50 litres. Les systèmes d'admission variables ne sont pas autorisés. Si le moteur de série de base est équipé d'un tel système, celui-ci peut être conservé dans sa configuration d'origine (la loi de contrôle d'origine doit être homologuée) ou rendu inopérant. <u>La fiche d'homologation doit comporter un dessin en coupe de la partie du système d'admission comprenant :</u> • Les brides (si présentes) ; • Les canalisations situées en amont et en aval des brides (sur une longueur minimum de 400 mm de part et d'autre de la bride). La position des éventuels capteurs de pression et de température doit être indiquée. Ce dessin doit représenter le système tel qu'utilisé pendant les essais d'évaluation des performances (Art. I-4.2). Plenum et collecteur d'admission : conception libre. Si les conduits d'admission d'air du moteur traversent l'habitacle, ils doivent être fabriqués en métal ou dans un matériau ininflammable. La pièce doit avoir un niveau d'acceptation V0 conformément à la norme US "UL94" (capacité d'ignifugation). Leurs connexions doivent être complètement scellées ; ils doivent être isolés de l'habitacle au moyen d'une protection étanche supplémentaire.	The intake system is defined by the assembly of components situated between the air filter(s) or the possible restrictor(s), whichever is the first intercepted by the air flow, and the intake ports on the cylinder head(s). The air filter, possible restrictor(s), plenum and manifold are included in the assembly. For engines fitted with an air restrictor(s), all the air feeding the engine must pass through these restrictors, and no pipe containing air is permitted to enter or to exit downstream of the restrictor(s), up to the intake valves. The total maximum internal volume between the restrictor and the intake port of the cylinder head is set at 50 litres. Variable intake systems are not authorised. If the base series production engine is fitted with such a system, it may be retained in its original configuration (the original control law must be homologated) or may be rendered inoperative. <u>The homologation form must include a section drawing of the part of the intake system that includes:</u> • The restrictors (if present); • The lines situated upstream and downstream of the restrictors (over a minimum length of 400 mm each side of the restrictor). The position of any pressure and temperature sensors must be indicated. This drawing must describe the system as used in the Performance Evaluation Tests (Art. I-4.2). Plenum and intake manifold: free design. If the engine air intake ducts pass through the cockpit they must be made from metal or flame-resistant material. The part must have a V0 level of acceptance respecting the "UL94" US standard (fire-retardance capability). Their connections must be completely sealed; they must be isolated from the cockpit by means of an additional leak-proof protection.
II-3.13.1	Boîtier papillon	Throttle body
	Conception et nombre libres.	Design and number free.
II-3.13.2	Brides à air (moteurs atmosphériques uniquement)	Air restrictors (normally aspirated engines only)
	Elles doivent être en alliage d'aluminium. Les surfaces internes doivent être finies par polissage. Elles doivent avoir une géométrie interne conforme à l'Annexe V. Le diamètre intérieur (2xR_Restrictor) doit être défini par le Comité GT à l'issue des essais d'évaluation des performances (Art. I-4.2). Le dessin de la bride utilisé pour ces essais doit être déposé auprès de la FIA.	They must be made of aluminium alloy. The internal surfaces must be finished by polishing. They must have an internal geometry in compliance with Appendix V. The internal diameter (2xR_Restrictor) must be defined by the GT Committee after the Performance Evaluation Tests (Art. I-4.2). The drawing of the restrictor used for these tests must be registered with the FIA.

	Toute modification du diamètre des brides décidée par le Comité GT doit faire l'objet d'un nouveau dépôt du dessin de bride et du système d'admission auprès de la FIA. Sauf demande contraire de la FIA, les brides doivent toujours conserver les angles d'entrée et de sortie (A et B, tels que définis à l'Annexe V) spécifiés sur le dessin de bride déposé auprès de la FIA. Ces nouveaux dessins doivent être validés au préalable par la FIA. Elles doivent être entièrement visibles une fois le capot moteur ouvert, sans démontage d'aucun élément ou éventuel couvercle. Elles doivent être munies d'un dispositif permettant leur plombage par les commissaires techniques et il doit être possible de positionner directement un bouchon dans les brides pour effectuer le test de calage moteur (Art. 257A-313.3).	Any modification of the restrictor diameter decided by the GT Committee must be the subject of a new registration of the restrictor drawing and of the intake system with the FIA. Unless requested otherwise by the FIA, the restrictors must always keep the inlet and outlet angles (A and B, as defined in Appendix V) specified on the restrictor drawing registered with the FIA. These new drawings must be validated beforehand by the FIA. They must be entirely visible once the bonnet is open and without the removal of any element or cover. They must be fitted with a device allowing them to be sealed by the scrutineers, and it must be possible to place a plug directly inside the restrictors in order to perform the engine stall test (Art. 257A-313.3).
II-3.14	SYSTEME D'ÉCHAPPEMENT	EXHAUST SYSTEM
	Le système d'échappement désigne l'ensemble collecteur, ligne, d'échappement, silencieux et convertisseur catalytique (s'il y a lieu). La conception du système d'échappement est libre. Lorsque la ligne d'échappement comporte un pot catalytique, les gaz d'échappement doivent à tout moment le traverser. <u>La position de la sortie d'échappement peut être modifiée par rapport à la voiture de série, dans le respect des conditions suivantes :</u> - Doit être située à l'arrière ou sur les côtés de la voiture avec les contraintes supplémentaires suivantes : - arrière de la voiture : située entièrement au-dessus du plan parallèle au plan de référence passant par le bord de fuite supérieur arrière du diffuseur arrière ; - côté de la voiture : située entièrement au-dessus du plan supérieur du fond plat ; - Doit être située à l'intérieur du périmètre de la voiture. La sortie de la ligne d'échappement ne doit pas être dirigée vers les dispositifs aérodynamiques. Le système d'échappement doit être homologué. Les protections thermiques en contact direct ou indirect avec l'échappement à des fins d'isolation thermique de ce dernier doivent être homologués.	The exhaust system is the assembly of manifold, exhaust line, silencer and catalytic converter (if applicable). The design of the exhaust system is free. When the exhaust line includes a catalytic converter, the exhaust gases must, at all times, pass through it. <u>The position of the exhaust exit may be modified relative to the series car, respecting the following conditions:</u> - Must be situated at the rear or on the sides of the car with the following additional constraints: - rear of the car: located completely above the plane parallel to the reference plane passing through the rear upper trailing edge of the rear diffuser; - side of the car: located completely above the top plane of the flat floor; - Must be situated within the perimeter of the car. The exit of the exhaust line must not be directed towards the aerodynamic devices. The exhaust system must be homologated. The heat shielding in direct or indirect contact with the exhaust for exhaust thermal insulation purposes must be homologated.
II-3.15	SYSTEME DE SURALIMENTATION	SUPERCHARGING SYSTEM
	<u>Un compresseur et/ou turbocompresseur peuvent être remplacés pour atteindre les objectifs de la Fenêtre de Performances GT3 FIA, à condition que cet ensemble soit conforme à ce qui suit :</u> - Les entrées à diamètre variable et les aubes internes ajustables sont interdites sauf s'il s'agit d'une spécification de production sur le moteur de série sur lequel le moteur de la voiture GT3 homologuée est basé ; - Un turbo à deux étages de compression est interdite sauf s'il s'agit d'une spécification de production sur le moteur de série sur lequel le moteur de la voiture GT3 homologuée est basé ; - Les systèmes de suralimentation entraînés électriquement sont interdits sauf s'il s'agit d'une spécification de production sur le moteur de série sur lequel le moteur de la voiture GT3 homologuée est basé. L'alimentation électrique ne peut être utilisée que pour entraîner le système de suralimentation ; - Pas de passage de turbocompresseur à compresseur mécanique et vice-versa ; - Le turbocompresseur doit provenir d'un modèle d'automobile produit par un constructeur à raison de plus de 300 véhicules.	<u>A compressor and/or turbocharger may be replaced to achieve the targets of the FIA GT3 Performance Windows and provided that the unit complies with the following:</u> - Variable diameter inlets and adjustable internal blades are forbidden unless they are production specification on the series production engine on which the engine of the homologated GT3 car is based; - Two stage turbocharging is forbidden unless it is production specification on the series production engine on which the engine of the homologated GT3 car is based; - Electrically driven supercharging systems are forbidden unless it is production specification on the series production engine on which the engine of the homologated GT3 car is based. The electrical power can only be used to drive the supercharging system; - No switching from turbo to compressor and vice versa; - The turbocharger must come from a model of automobile of a manufacturer produced in a quantity of more than 300 vehicles.

II-3.15.c	Intercooler	Intercooler
	Conception et nombre libres. Toutefois, les modifications effectuées pour accueillir un intercooler différent ne doivent pas modifier l'intégrité structurelle de la voiture et de la carrosserie. <u>Les nouveaux intercoolers doivent avoir un volume combiné total inférieur à :</u> • Systèmes de refroidissement de suralimentation air-air – volume total 15 litres ; • Systèmes de refroidissement de suralimentation air-eau-air – volume total 25 litres. Le volume total désigne le volume du faisceau. Les tuyaux et conduits ne sont pas pris en compte. Tous les échangeurs (quel que soit leur type) doivent être pris en compte. Tous les échangeurs seront inclus dans la fiche d'homologation. Par conséquent, pour un intercooler eau/eau qui utilise l'eau du moteur pour le refroidissement (également assuré par le radiateur principal), le volume à considérer est celui du radiateur principal même si ce dernier a deux fonctions (eau moteur et eau de l'intercooler). A part les intercoolers, 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.	Design and number free. However, any modifications carried out to accommodate a different intercooler must not alter the structural integrity of the car and the bodywork. <u>The new intercoolers must have a total combined volume of less than:</u> • Air to air charge cooling systems – 15 litres total volume; • Air to water to air charge cooling systems – 25 litres total volume. Total volume refers to the core volume. Piping and ducting are not considered. All heat exchangers (whatever the type) must be accounted for. All heat exchangers will be included in the homologation form. Therefore, for the water/water intercooler that uses the engine water for cooling (which is also cooled by the main radiator), the volume to be considered is that of the main radiator even if it has two functions (engine water and intercooler water). 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.
II-3.15.d	Système de contrôle de la pression	System for pressure control
	Le système de contrôle de la pression de suralimentation doit être homologué, soupape(s) de décharge, bypass et wastegate y compris.	The system for boost pressure control must be homologated, including the dump valve(s), bypass and wastegate.
II-3.16	SYSTEME DE CONTROLE DU MOTEUR	ENGINE CONTROL SYSTEM
	Tous les capteurs et actionneurs, leurs fonctions y comprises, doivent être homologués. Pour le contrôle du moteur, seuls les capteurs énumérés dans la colonne "Moteur" de l'Annexe IX sont autorisés.	All sensors and actuators, including their functions, must be homologated. For the purpose of engine control, only the sensors listed in the Engine column of Appendix IX are allowed.
II-3.16.a	Capteur de régime	RPM sensor
	La position du capteur de régime pour surveiller les performances du moteur et de sa roue phonique doivent être homologués.	The position of the RPM sensor to monitor the engine performance and its exciter must be homologated.
II-3.16.b	Système d'allumage	Ignition system
	La technologie à préchambre de combustion n'est pas autorisée. Si le moteur de série de base est équipé d'un système à préchambre, celui-ci peut être conservé non modifié.	Pre-combustion chamber technology is not authorised. If the base series production engine is fitted with a pre-combustion chamber system, it may be retained unmodified.
II-3.17	SYSTEME DE LUBRIFICATION	LUBRICATION SYSTEM
	Conception libre. La qualité de l'huile moteur doit être homologuée.	Free design. Engine oil grade must be homologated.
II-3.18	SYSTEME DE REFROIDISSEMENT	COOLING SYSTEM
	Conception libre.	Free design.
II-3.18.c	Radiateur	Radiator
	Conception libre. Emplacement du radiateur : même emplacement que dans la voiture routière par rapport au centre de l'empattement. Nombre libre. Les conduits d'air de refroidissement en amont et en aval du radiateur sont libres, mais un dessin CAO 3D doit être enregistré auprès du Département Technique de la FIA avant l'essai d'évaluation des performances.	Free design. Location of radiator: same location as on the road car in relation to the wheelbase centre. Free number. Air cooling ducts upstream and downstream of the radiator are free, but a 3D CAD drawing must be registered with the FIA Technical Department before the performance evaluation test.

II-4 SYSTÈME DE CARBURANT		FUEL SYSTEM
II-4.1	CIRCUIT DE REMPLISSAGE ET DE MISE A L'AIR	FILLER AND AIR VENT CIRCUIT
	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.	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.
II-4.2	RESERVOIR(S) DE CARBURANT	FUEL TANK(S)
	Tous les réservoirs de carburant doivent être constitués d'autres de caoutchouc conformes ou supérieures aux spécifications FT3-1999 et doivent respecter les prescriptions de l'Article 253-14. La capacité du réservoir de carburant ne doit pas excéder 120 litres. Il est interdit d'utiliser des réservoirs en plastique. Voitures homologuées à partir du 01.01.2025 Le réservoir de carburant doit être équipé d'un valve anti-retour, installé à l'intérieur du réservoir, au niveau de chaque goulot de remplissage et de ventilation. L'emplacement du valve anti-retour doit être indiqué sur le schéma du circuit de carburant.	All fuel tanks must be rubber bladders conforming to or exceeding the specifications of FT3-1999, and must comply with the prescriptions of Article 253-14. The capacity of the fuel tank must not be more than 120 litres. It is forbidden to use plastic fuel tank. Cars homologated as from 01.01.2025 The fuel tank must be equipped with a rollover valve installed inside the tank, positioned at the level of each filler and ventilation neck. The position of the rollover valve must be indicated in the fuel circuit scheme.
II-4.2.a	Installation du réservoir de carburant	Installation of the fuel tank
II-4.2.a.1	Emplacement d'origine	Original location
	• Entre les deux plans verticaux tangents à l'avant des roues avant et à l'arrière des roues arrière complètes. • Les parois extérieures ne doivent pas être à plus de 700 mm de l'axe longitudinal de la voiture.	• Between the two vertical planes tangent to the front of the complete front wheels and to the rear of the complete rear wheels. • The outside walls must not be more than 700 mm from the longitudinal centreline of the car.
II-4.2.a.2	Autre emplacement	Other location
	• Les parois avant et arrière doivent être entre l'arceau principal et l'extrémité arrière de l'armature de sécurité. • Les parois extérieures ne doivent pas être à plus de 700 mm de l'axe longitudinal de la voiture.	• The front and rear walls must be between the main rollbar and the rear extremity of the safety cage. • The outside walls must not be more than 700 mm from the longitudinal centreline of the car.
II-4.2.a.3	Dans tous les cas	In all cases
	La coque (y compris le soubassement et les cloisons de l'habitacle) peut être modifiée localement, sans modifications des longerons et de la structure principale, sauf pour les fixations du réservoir de carburant. Les modifications sont limitées à la zone d'installation définie par le présent règlement.	The bodysell (including underbody and bulkheads of the cockpit) may be modified locally, with no modifications to the members and the main structure, except for the mountings of the fuel tank. Modifications are limited to the area for installation defined in the present regulations.
II-4.3	POMPE(S) A CARBURANT	FUEL PUMP(S)
	Conception libre.	Free design.
II-5 EQUIPEMENT ELECTRIQUE		ELECTRICAL EQUIPMENT
II-5.1	BATTERIES	BATTERIES
	Les batteries de la voiture de série peuvent être remplacées. La tension et la masse (min. et max) doivent être homologués.	The production car batteries may be replaced. The voltage and the mass (min. and max) must be homologated.
II-5.1.a	Fixation des batteries	Batteries mounting
	Les fixations doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g ou être au moins équivalentes à celles spécifiées à l'Art. 257A-504 de l'Annexe J. La résistance des fixations doit être démontrée par calcul. Les autres exigences de l'Art. 257A-504 s'appliquent.	Mountings must be able to withstand 25 g deceleration or they must be at least equivalent to that specified in Art. 257A-504 of Appendix J. The resistance of the mountings must be proved by calculation. The other requirements of Art. 257A-504 apply.

II-5.2	ALTERNATEUR ET DEMARREUR	ALTERNATOR AND STARTER
II-5.2.a	Alternateur	Alternator
	L'alternateur de la voiture de série peut être remplacé. L'emplacement d'origine peut être modifié. L'alternateur, l'emplacement et le système d'entraînement doivent être homologués.	The production car alternator may be replaced. The original location may be modified. The alternator, location and driving system must be homologated.
II-5.2.b	Démarrreur	Starter
	Le démarreur de la voiture de série peut être remplacé. Les alterno-démarrureurs sont interdits. La puissance du démarreur ne peut pas dépasser 3kW.	The production car starter may be replaced. Starter-alternators are prohibited. The power of the starter cannot exceed 3kW.
II-5.7	CAPTEURS	SENSORS
	Sauf indication contraire dans le présent règlement, seuls les capteurs énumérés dans l'Annexe IX sont autorisés. Le type, la quantité et la position de chaque capteur doivent être homologués; leur installation et leur utilisation peuvent être indiquées comme facultatives. De plus, les capteurs énumérés dans la colonne "Restricted" de l'Annexe IX sont autorisés, mais ils ne peuvent être installés et utilisés que s'ils font l'objet d'une autorisation mentionnée dans le règlement sportif ou particulier de la compétition ou du championnat. Les capteurs du système de contrôle du moteur et de l'ABS déjà décrits dans d'autres chapitres de la fiche d'homologation ne doivent pas être répétés. Les capteurs intégrés aux actionneurs électriques, aux unités de commande et autres composants homologués ne sont pas mentionnés dans la fiche d'Homologation.	Unless otherwise specified in this regulations, only the sensors listed in the Appendix IX are allowed. The type, the quantity and the position of each sensor must be homologated; their installation and use may be indicated as optional. In addition, the sensors listed in the Restricted column of Appendix IX are allowed, but they may only be installed and used if the authorization is mentioned in the relevant sporting or supplementary regulations of the competition or the championship. Engine control system and ABS sensors already described in other chapters of the homologation form must not be repeated. The sensors integrated into electric actuators, control units and other homologated components are not mentioned on the Homologation form.
II-5.8	MODULE DE DISTRIBUTION D'ENERGIE	POWER DISTRIBUTION MODULE
	Tous les modules de distribution d'énergie (PDM) présents dans la voiture doivent être homologués. Les PDM exclusivement liés au fonctionnement des Variantes Option doivent être homologués auprès du VO concerné.	All Power Distribution Modules (PDM) present in the car must be homologated. The PDMs exclusively linked to the operation of the Option Variants must be homologated with the relevant VO.
II-6	TRANSMISSION	TRANSMISSION
	La transmission à quatre roues motrices est interdite. Si le véhicule d'origine est équipé d'un tel système, il doit être rendu inopérant. Les modifications nécessaires doivent être décrites en détail en information complémentaire de la Fiche d'Homologation.	Four-wheel drive is forbidden. If the original vehicle is fitted with such a system, it must be rendered inoperative. The necessary modifications must be described in detail in the complementary information section of the Homologation Form.
II-6.1	BOITE DE VITESSES	GEARBOX
	Conception et emplacement libres. Aux seules fins de permettre l'installation de la boîte de vitesses et du carter de couple final, des modifications locales limitées de la cloison (plancher) sont autorisées jusqu'à une surface maximale de 500 cm ² . Les rapports et arbres de transmission doivent être fabriqués en acier.	Free design and free location. For the sole purpose of allowing the installation of the gearbox and final drive casing, limited local modifications of the bulkhead (floor) are allowed up to a maximum surface of 500 cm ² . Gear ratios and shafts must be made from steel.
II-6.1.a	Carter	Housing
	Un seul carter de boîte de vitesses peut être homologué. Matériau : alliage d'aluminium ou alliage de magnésium.	A single gearbox housing may be homologated. Material: aluminium alloy or magnesium alloy.
II-6.1.b	Rapport de boîte de vitesses	Gearbox ratio
	Maximum 6 rapports en marche avant, 1 constant et 1 marche arrière.	Maximum 6 forward ratios, 1 constant and 1 reverse gear.

II-6.1.c	Lubrification et refroidissement d'huile	Lubrication and oil cooling
	Conception libre.	Free design.
II-6.2	SYSTEMES DE COMMANDE DE BOITE DE VITESSES	GEARBOX CONTROL SYSTEM
	"L'assistance" hydraulique, pneumatique ou électrique (16 V maximum) est autorisée. • Cette assistance a pour unique objectif de se substituer à la force du pilote. • Chaque changement de rapport doit être initié séparément par le pilote et, dans les contraintes imposées par les limitations mécaniques de la boîte de vitesses, le rapport demandé doit être engagé immédiatement. • Le changement peut être retenté automatiquement. • Une fois la demande de changement de rapport acceptée, aucune autre demande ne peut être acceptée tant que le premier changement de rapport n'a pas été effectué. • L'interdiction du changement de rapport est autorisée. • Le système peut être contrôlé électroniquement. • Seuls les signaux d'entrée suivants peuvent être utilisés pour la stratégie de changement de rapport : ○ signal de montée/de descente de rapport ; ○ signal de contacteur de déverrouillage de point mort ; ○ régime moteur ; ○ position du papillon ; ○ demande de couple ; ○ position du barillet ; ○ vitesse de roue ; ○ pression d'embrayage. Les interrupteurs de commande et leurs fonctions doivent être homologués.	External hydraulic, pneumatic or electric (16V maximum) "assistance" is authorised. • The sole purpose of this assistance is to act as a substitute for the driver's strength. • Each gear shift must be initiated separately by the driver and, within the constraints imposed by the mechanical limitations of the gearbox, the requested gear must be engaged immediately. • The shift may be retried automatically. • Once a request for a gear shift has been accepted, no further request may be accepted as long as the first gear shift has not been made. • Shifting interdiction is allowed. • The system may be electronically controlled. • Only the following input signals may be used for the gear shifting strategy: ○ gear shift up/down signal; ○ neutral unlock switch signal; ○ engine RPM; ○ throttle position; ○ torque demand; ○ barrel position; ○ wheel speed; ○ clutch pressure. The control switches and their functions must be homologated.
II-6.3	EMBRAYAGE	CLUTCH
II-6.3.a	Mécanisme d'embrayage	Clutch mechanism
	Disques et plateaux de pression : nombre et dimensions libres. Matériaux de friction : céramétique et carbone.	Discs and pressure plates: number and dimensions free. Friction materials: cerametallic and carbon.
II-6.3.b	Système de commande d'embrayage	Clutch control system
	Hydraulique ou mécanique. Un système de commande d'embrayage assisté est autorisé. Les embrayages centrifuges sont interdits.	Hydraulic or mechanic. Power assisted clutch control system is authorised. Centrifugal clutches are forbidden.
II-6.4	COUPLE FINAL	FINAL DRIVE
II-6.4.a	Carter	Housing
	Conception libre. Matériau : d'origine, alliage d'aluminium ou de magnésium.	Free design. Material: original, aluminium or magnesium alloy.
II-6.4.b	Rapport	Ratio
	Un seul ensemble de rapports peut être homologué. Les rapports de couple final et les arbres de transmission doivent être fabriqués en acier.	Only one set of ratios may be homologated. Final drive ratios and shafts must be made from steel.

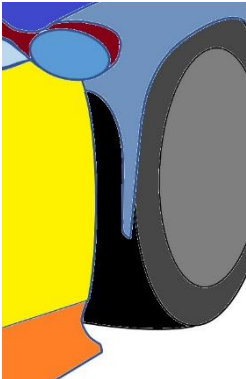
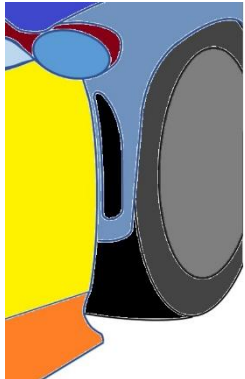
II-6.4.c	Différentiel	Differential
	Un seul différentiel à glissement limité mécanique est autorisé. Un différentiel à glissement limité mécanique est un système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est-à-dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique. Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique. Tout différentiel à gestion électronique est interdit. Vecteur de couple interdit. <u>Disques et plateaux de pression :</u> • Nombre et dimensions libres ; • Matériau : acier. Le chargement des disques d'embrayage ne peut provenir que du couple d'entraînement (via des rampes et/ou poussée d'engrenage) et du mécanisme de pré-charge. Il ne doit pas comporter de composant dépendant du taux de glissement ou de la vitesse (par ex. hydraulique, visqueux, centrifuge, etc.). Un seul ensemble de rampes (angles) autorisé.	Only one mechanical limited-slip differential is permitted. A mechanical limited-slip differential is any system that works exclusively mechanically, that is, without the assistance of a hydraulic or electric system. A viscous clutch is not considered as a mechanical system. Any differential with electronic management is prohibited. Torque vectoring forbidden. <u>Discs and pressure plates:</u> • Number and dimensions free; • Material: steel. The loading of the clutch plates may only derive from the drive torque (via ramps and/or gear thrust) and the preload mechanism. It must not include a speed or slip rate-dependent component (e.g. hydraulic, viscous, centrifugal, etc.) Only one set of ramps (angles) permitted.
II-6.4.d	Lubrification et refroidissement d'huile	Lubrication and oil cooling
	Conception libre.	Free design.
II-6.5	ARBRES DE TRANSMISSION (LONGITUDINAUX)	PROPSHAFTS (LONGITUDINAL)
	Conception libre. Les articulations et supports (incluant le tube de reprise de couple pour le système transaxes) doivent être homologués avec l'arbre de transmission.	Free design. Joints and supports (including torque tube for transaxle system) must be homologated with the propshaft.
II-6.6	ARBRE DE TRANSMISSION (TRANSVERSAL)	DRIVESHAFT (TRANSVERSE)
	Conception libre, le matériau doit être l'acier. Les articulations doivent être homologuées avec l'arbre de transmission.	Free design, material must be steel. Joints must be homologated with the driveshaft.
II-7	ESSIEUX, SUSPENSION ET DIRECTION	AXLES, SUSPENSION AND STEERING
II-7.1	GENERALITES	GENERAL
	Pas d'ancrage direct des essieux/suspensions sur le moteur, la boîte de vitesses, le carter de couple final. 3^{ème} élément de suspension interdit. Aucun roulement à billes (ou à aiguilles) n'est autorisé sur les articulations de la suspension (rotules OK). Suspension active interdite.	No direct mounting of axles/suspensions on engine, gearbox, final drive housing. 3rd suspension element forbidden. No ball (or needle) bearings allowed on suspension joints (ball joints OK). Active suspension forbidden.
II-7.2	ESSIEU AVANT	FRONT AXLE
II-7.2.a	Cinématique de l'essieu avant	Front axle kinematic
	Principe cinématique identique à celui de la voiture d'origine, ou double triangle obligatoire si le principe d'origine n'est pas conservé. Point d'ancrage sur le châssis : conception libre. <u>Par rapport au modèle de voiture de série, les points d'ancrage cinématiques côté châssis peuvent être :</u> • Déplacés librement suivant X et Z. • Déplacés librement suivant Y, mais aucun point cinématique ne peut se déplacer de plus de 50 mm vers l'intérieur par rapport au point cinématique le plus à l'intérieur de la voiture de série. Si le point cinématique le plus à l'intérieur de la voiture de série correspond à l'articulation de la biellette de direction, l'angle de direction doit être de 0° (crémaillère de direction en position intermédiaire).	Kinematic principle identical to the original car, or double wishbone compulsory when the original principle is not retained. Mounting point on chassis: free design. <u>Compared to the series car model, the kinematic mounting points on chassis side may be :</u> • Freely moved in X and Z. • Freely moved in Y, but no kinematic point can move more than 50 mm inboard from the innermost kinematic point of the series car. If the innermost kinematic point of the series road car is the steering rod joint, the steering angle must be at 0° (steering rack in middle position).

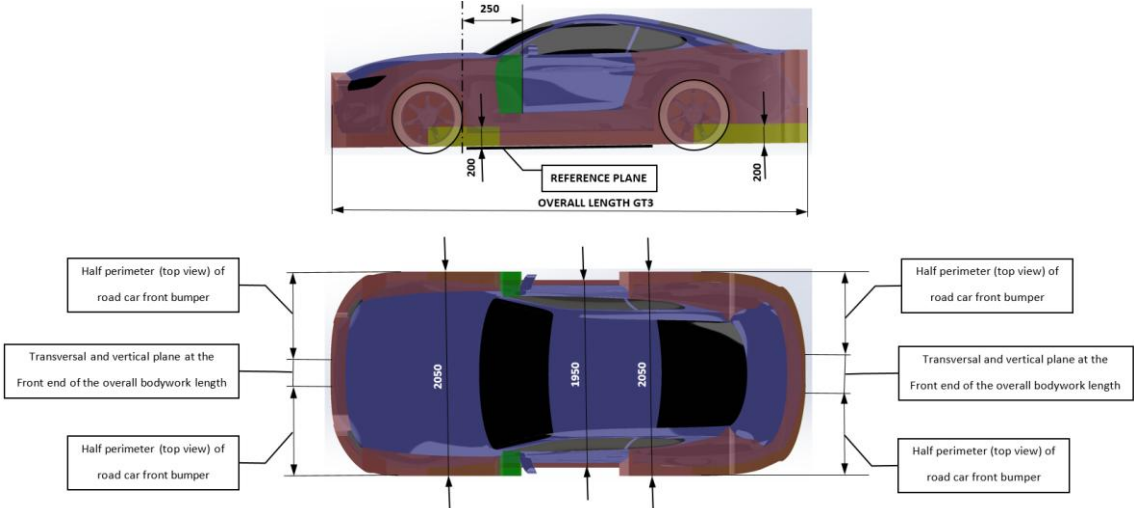
II-7.2.b	Pièces de l'essieu avant	Front axle parts
	<u>Pièces à homologuer :</u> • Triangles et bras de suspension (longueur réglable autorisée); • Supports de montage des triangles et bras (incluant la biellette de direction); • Porte-moyeu (une seule position pour chaque point de pivotement); • Moyeu de roue; • Fixations des amortisseurs (une seule position pour chaque point de pivotement); • ... Conception libre. Matériau : acier ou alliage d'aluminium. Palier en céramique autorisé. Moyeu de roue : doit être en acier.	<u>Parts to be homologated:</u> • Suspension wishbones and arms (adjustable length permitted); • Brackets for the mountings of wishbones and arms (including the steering rod); • Hub carrier (only one position for each pivot point); • Wheel hub; • Shock absorber mountings (only one position for each pivot point); • ... Free design. Material: steel or aluminium alloy. Ceramic bearing allowed. Wheel hub: material must be steel.
II-7.2.c	Berceau avant	Front subframe
	Les berceaux peuvent être constitués de plusieurs pièces. Fixations supplémentaires autorisées, à condition de ne pas être à plus de 900 mm en arrière de l'axe de l'essieu avant. Les modifications de la coque/du châssis pour les fixations supplémentaires doivent rester localisées. Utilisation de matériau composite interdite.	Subframes may be made up of several parts. Additional mountings permitted, provided that they are no more than 900 mm rearward of the front axle centreline. Modifications to the bodyshell/chassis for the additional mountings must remain local. Use of composite material forbidden.
II-7.3	ESSIEU ARRIERE	REAR AXLE
II-7.3.a	Cinématique de l'essieu arrière	Rear axle kinematic
	Principe cinématique identique à celui de la voiture d'origine, ou double triangle obligatoire si le principe d'origine n'est pas conservé. Point d'ancrage sur le châssis : conception libre. <u>Par rapport au modèle de voiture de série, les points d'ancrage cinématiques côté châssis peuvent être :</u> • Déplacés librement suivant X et Z. • Déplacés librement suivant Y, mais aucun point cinématique ne peut se déplacer de plus de 50 mm vers l'intérieur par rapport au point cinématique le plus à l'intérieur de la voiture de série.	Kinematic principle identical to the original car, or double wishbone compulsory when the original principle is not retained. Mounting point on chassis: free design. <u>Compared to the series car model, the kinematic mounting points on chassis side may be :</u> • Freely moved in X and Z. • Freely moved in Y, but no kinematic point can move more than 50 mm inboard from the innermost kinematic point of the series car.
II-7.3.b	Pièces de l'essieu arrière	Rear axle parts
	<u>Pièces à homologuer :</u> • Triangles et bras de suspension (longueur réglable autorisée); • Supports de montage des triangles et bras (incluant la biellette de parallélisme); • Porte-moyeu (une seule position pour chaque point de pivotement); • Moyeu de roue; • Fixations des amortisseurs (une seule position pour chaque point de pivotement); • ... Conception libre. Matériau : acier ou alliage d'aluminium. Palier en céramique autorisé. Moyeu de roue : doit être en acier.	<u>Parts to be homologated:</u> • Suspension wishbones and arms (adjustable length permitted); • Brackets for the mountings of wishbones and arms (including the toe link); • Hub carrier (only one position for each pivot point); • Wheel hub; • Shock absorber mountings (only one position for each pivot point); • ... Free design. Material: steel or aluminium alloy. Ceramic bearing allowed. Wheel hub: material must be steel.
II-7.3.c	Berceau arrière auxiliaire	Auxiliary rear subframe
	Les berceaux peuvent être constitués de plusieurs pièces. Fixations supplémentaires autorisées, à condition de ne pas être à plus de 900 mm en avant de l'axe de l'essieu arrière. Les modifications de la coque/du châssis pour les fixations supplémentaires doivent rester localisées. Utilisation de matériau composite interdite.	Subframes may be made up of several parts. Additional mountings permitted, provided that they are no more than 900 mm forward of the rear axle centreline. Modifications to the bodyshell/chassis for the additional mountings must remain local. Use of composite material forbidden.

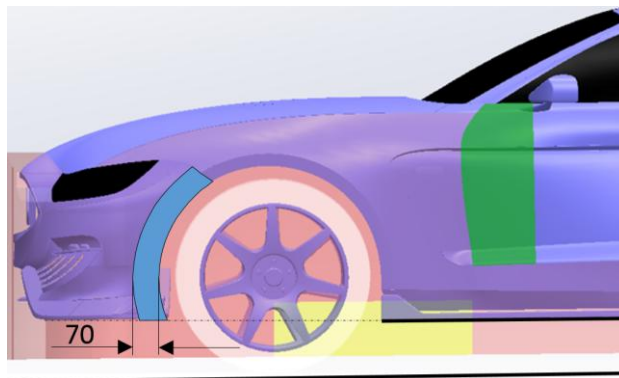
II-7.4	AMORTISSEURS	SHOCK ABSORBERS
	Actionnement par un système basculeur/poussoir interdit, sauf si le principe cinématique est utilisé sur la voiture de série. Dans ce cas, les points cinématiques côté châssis ne peuvent pas être modifiés.	Actuation by a rocker/pushrod system forbidden unless the kinematic principle is used on the series road car. In the latter case, the kinematic points on the chassis side cannot be changed.
II-7.5	BARRES ANTI-ROULIS	ANTI-ROLL BARS
	Les systèmes complets doivent être homologués. La section de la barre doit être circulaire : solide ou creuse. Un maximum de trois sections par barre peuvent être homologuées. Les barres anti-roulis doivent être de type exclusivement mécanique (aucune pièce de type hydraulique ne peut être connectée à la barre anti-roulis ou à l'un de ses composants). Les ajustements au moyen de couteaux mécaniques et/ou de différentes positions des biellettes sont autorisés.	The complete systems must be homologated. The bar section must be circular: solid or hollow. A maximum of three sections per bar may be homologated. The anti-roll bars must be of a exclusively mechanical type (no part that is of a hydraulic type may be connected to the anti-roll bar or to one of its components). Adjustment via mechanical blades and/or via different positions of droplinks allowed.
II-7.6	DIRECTION	STEERING
	Seule une liaison mécanique rigide entre le volant de direction et les roues est autorisée.	Only a rigid mechanical link between the steering wheel and the wheels is permitted.
II-7.6a	MECANISME DE DIRECTION	STEERING MECHANISM
	Conception et position libres. Un seul rapport peut être homologué. Rapport variable autorisé. Les biellettes de direction doivent être fabriquées à partir d'un alliage à base de fer. Alliage d'aluminium autorisé pour les extrémités de biellette. L'utilisation de la direction à quatre roues est interdite. Si le véhicule d'origine est équipé d'un tel système, il doit être rendu inopérant. Les modifications nécessaires doivent être décrites en détail en information complémentaire de la Fiche d'Homologation.	Design and position free. Only one ratio may be homologated. Variable ratio allowed. The steering rods must be made of iron-based alloy. Aluminium alloy allowed for the rod ends. The use of four-wheel steering is forbidden. If the original vehicle is fitted with such a system, it must be rendered inoperative. The necessary modifications must be described in detail in the complementary information section of the Homologation Form.
II-7.6b	COLONNE DE DIRECTION	STEERING COLUMN
	Conception libre. Colonne de direction déformable : dispositif d'absorption d'énergie "OEM" non modifié obligatoire, ou testé conformément aux critères de collision LMP. La cloison peut être modifiée pour permettre le passage de la colonne de direction et son joint d'étanchéité.	Free design. Collapsible steering column: compulsory OEM unmodified energy-absorbing device, or tested according to LMP crash criteria. The bulkhead may be modified for the passing of the steering column and its sealing.
II-7.7	DIRECTION ASSISTEE	POWER STEERING
	Conception libre.	Free design.
II-7.7.a	SYSTEME DE REFROIDISSEMENT DE LA DIRECTION ASSISTEE	POWER STEERING COOLING SYSTEM
	Le système de refroidissement de la direction assistée (le cas échéant) doit être homologué.	The cooling system (if any) of the power steering must be homologated.
II-8	SYSTEME DE FREINAGE	BRAKING SYSTEM
II-8.1	SYSTEME DE FREINAGE ASSISTE	POWER BRAKE SYSTEM
	Seul le système de freinage assisté de la voiture routière non modifié est autorisé. Il doit être homologué si utilisé.	Only the unmodified road car power brake system is allowed. It must be homologated if used.
II-8.2	MAITRES-CYLINDRES	MASTER CYLINDERS
	Conception libre.	Free design.

II-8.3	SYSTEME ANTI-BLOCAGE	ANTI-BLOCKING SYSTEM												
	ESP interdit, ABS autorisé (max. 8 électrovannes et pompes à deux pistons ; doit provenir d'un catalogue commercial). Seuls les capteurs énumérés dans la colonne "ABS" de l'Annexe IX sont autorisés.	ESP banned, ABS allowed (max. 8 electro valves and 2-piston pumps; it must come from a commercial catalogue). Only the sensors listed in the ABS column of Appendix IX are allowed.												
II-8.4	REGULATEUR DE LA PRESSION DE FREINAGE	BRAKING PRESSURE REGULATOR												
	Seul un système avec intervention directe sur la position du centre de l'articulation, sur le levier de commande des pompes hydrauliques des circuits avant et arrière, est autorisé. Seuls les systèmes autonomes activés par le pilote assis en condition de course sont autorisés; la relation entre l'action du pilote et le levier de commande doit être univoque.	Only a system with direct intervention in the position of the centre of the joint, on the linkage lever of the hydraulic pumps of the front and rear circuits, is authorised. Only stand-alone systems actuated by the driver when seated in racing conditions are allowed; the relation between the driver's action and the lever movement must be univocal.												
II-8.5	ETRIERS DE FREINS	BRAKE CALLIPERS												
	Conception libre. Nombre maximum de pistons = 6. Matériau de l'étrier : alliage d'aluminium, limite élastique maximum 80 Gpa (les composants internes peuvent être en acier ou en alliage de titane).	Free design. Maximum number of pistons = 6. Calliper material: aluminium alloy, maximum yield strength 80 Gpa (internal parts may be made from steel or titanium alloy).												
II-8.6	DISQUES DE FREINS	BRAKE DISCS												
	Conception libre. Les disques en céramique et en carbone sont interdits.	Free design. Ceramics and carbon discs are forbidden.												
II-8.7	REFROIDISSEMENT DES FREINS	BRAKES COOLING												
	Seul le refroidissement par canalisation de l'air ambiant vers les freins est autorisé. Aucun dispositif autre qu'un simple conduit n'est autorisé. La forme et la taille des conduits et des flexibles sont libres en aval des entrées d'air situées sur la carrosserie homologuée. Refroidissement des disques complets de frein : Les conduits de refroidissement doivent diriger le flux d'air exclusivement vers coté intérieur du disque de frein complet. Un écran peut être installé sur le coté intérieur du disque complet de frein, sous réserve des contraintes suivantes : • Radialement, l'écran peut dépasser le rayon extérieur du disque de 15 mm maximum. • Axialement, l'écran peut recouvrir au delà du diamètre extérieur du disque que sur un quart (¼) de son épaisseur, mesuré sur un disque neuf, à partir du coté intérieur du disque. Refroidissement des étriers de frein : Les conduits peuvent envelopper l'étrier de frein ; la lame d'air entre les conduits et l'étrier ne doit pas dépasser 20 mm	Only cooling by channelling ambient air to the brakes is permitted. No device other than a simple duct is permitted. The shape and size of ducts and hoses are free downstream of the air inlets on the homologated bodywork. Brake disc assembly cooling: Cooling ducts shall direct airflow exclusively to the inboard side of the brake disc assembly. A screen may be fitted on the inboard side of the brake disc assembly, subject to the following constraints: • Radially, the screen may extend beyond the outer radius of the disc by a maximum of 15 mm. • Axially, the screen may overlap the disc beyond its outer diameter by no more than one quarter (¼) of the disc thickness, measured when the disc is new, from the inboard side of the disc. Brake calliper cooling: Ducts may wrap the calliper; the air gap between ducts and calliper cannot exceed 20 mm												
II-8.8	MASQUAGE DES CONDUITS DE REFROIDISSEMENT DES FREINS	BRAKE COOLING DUCTS BLANKING												
	Le masquage maximal autorisé de l'ouverture d'admission des conduits de refroidissement des freins doit être homologué conformément aux critères définis à l'Annexe IV.	The maximum permitted blanking of the brake cooling ducts intake opening shall be homologated in accordance with the criteria defined in Appendix IV.												
II-9	ROUES	WHEELS												
II-9.1	ROUE (VOILE ET JANTE)	WHEEL (RIM AND FLANGE)												
	Largeur maximale 13". Matériau : alliage d'aluminium ou alliage de magnésium. <table border="1"> <tr> <td>Poids minimum</td> <td>Avant</td> <td>Arrière</td> </tr> <tr> <td></td> <td>9.0 kg</td> <td>9.5 kg</td> </tr> </table> Conditions de contrôle du poids : pneu, écrou(s) et soupape retirés ; chevilles incluses.	Poids minimum	Avant	Arrière		9.0 kg	9.5 kg	Maximum width 13". Material: aluminium alloy or magnesium alloy. <table border="1"> <tr> <td>Minimum weight</td> <td>Front</td> <td>Rear</td> </tr> <tr> <td></td> <td>9.0 kg</td> <td>9.5 kg</td> </tr> </table> Conditions of weight check: tyre, nut(s) and valve removed; pegs included.	Minimum weight	Front	Rear		9.0 kg	9.5 kg
Poids minimum	Avant	Arrière												
	9.0 kg	9.5 kg												
Minimum weight	Front	Rear												
	9.0 kg	9.5 kg												

II-9.2	FIXATION DES ROUES	WHEEL ATTACHMENT																
	Un dispositif spécifique de maintien du système de fixation des roues (autre que goupille de sécurité avec ressort) est obligatoire.	A specific device for locking the wheel attachment system (other than safety pin with spring) is compulsory.																
II-10	HABITACLE	COCKPIT																
II-10.1	INTERRUPTEURS ET COMMANDES	SWITCHES AND CONTROLS																
	La position et la fonction des interrupteurs, les boutons et poignées sur le tableau de bord et le volant doivent être homologués.	The position and the function of switches, buttons and handles on the dashboard and steering wheel must be homologated.																
II-10.2	TABEAU DE BORD	DASHBOARD																
	Le matériau du tableau de bord est libre, mais la forme générale et l'aspect du modèle d'origine doivent rester inchangés. Le tableau de bord peut être déplacé de 50 mm maximum en Z par rapport au tableau de bord de la voiture d'origine. La casquette de protection solaire du tableau de bord peut être enlevée ou modifiée. Toute partie du tableau de bord située à 50 mm (direction Z) sous le plan parallèle au plan de référence et tangent au bord visible le plus bas de la vitre avant de la porte de série peut être coupée et supprimée. <u>Console centrale :</u> Conception libre. Elle doit permettre au pilote de sortir de l'habitacle dans le temps prévu à l'Art. 257A-1003 de l'Annexe J. L'ouverture qui en résulte doit être fermée. Les ouvertures de ventilation d'origine de l'habitacle peuvent être fermées.	The material of the dashboard is free, but the general shape and the appearance of the original model must remain unchanged. The dashboard may be moved by 50 mm maximum in Z compared to the dashboard of the original car. The sun protection dome of the dashboard may be removed or modified. Any part of the dashboard located 50 mm (Z direction) below the plane parallel to the reference plane and tangent the lowest visible edge of the the series production front door window can be cut and removed. <u>Central console:</u> Free design. It must allow the cockpit exit time as required by Art. 257A-1003 of Appendix J. The resulting opening must be closed. The original cockpit ventilation openings may be closed.																
II-11	CARROSSERIE	BODYWORK																
II-11.1	GENERALITES	GENERALITIES																
	L'aspect de la carrosserie doit respecter les lignes générales de la carrosserie d'origine. Les lignes de séparation entre les panneaux de carrosserie doivent rester identiques à celles de la carrosserie d'origine. La trappe du goulot de remplissage de carburant peut être intégrée dans le panneau de carrosserie et sa ligne de séparation d'origine supprimée. Des lignes de séparation supplémentaires peuvent être ajoutées. Les frises de carrosserie et les sous-composants appliqués sur les panneaux de carrosserie de la voiture routière de série, peuvent être moulés dans le panneau de carrosserie tout en conservant la même forme, taille et position. <u>Les fixations rapides actionnées sans outils ne sont pas autorisées pour la fixation de la carrosserie et des pièces aérodynamiques, à l'exception de celles figurant dans le tableau ci-dessous :</u> <table><tr><th>Groupe de composants</th><th>Pièces incluses</th></tr><tr><td>Avant</td><td>Pare-chocs, aile, splitter</td></tr><tr><td>Arrière</td><td>Pare-chocs, panneau de custode, diffuseur</td></tr><tr><td>Latéral</td><td>Moulure de seuil</td></tr></table> Les groupes de composants tels que définis ci-dessus ne doivent pas être remplaçables comme un seul ensemble. La surface extérieure du véhicule ne doit présenter, en direction de l'extérieur, aucune partie pointue ou tranchante ni aucune saillie. Aucune partie saillante de la surface extérieure ne doit avoir un rayon de courbure inférieur à 2.5 mm. Cette exigence ne s'applique pas aux parties de la surface extérieure qui font saillie de moins de 5 mm, mais les angles de ces parties dirigées vers l'extérieur doivent être émoussés, sauf lorsque ces parties font saillie de moins de 1.5 mm.	Groupe de composants	Pièces incluses	Avant	Pare-chocs, aile, splitter	Arrière	Pare-chocs, panneau de custode, diffuseur	Latéral	Moulure de seuil	Bodywork appearance must respect the general lines of the original bodywork. The split lines between bodywork panels must remain as on the original bodywork. The hatch for the fuel filler neck may be integrated into the body panel and its original split line removed. Additional split lines may be added. The bodywork friezes and sub-components applied to the bodywork panels of the series road car may be molded into the bodywork panel while maintaining the same shape, size and position. <u>Quick release fasteners operated without tools are not allowed for fixing bodywork and aerodynamic parts except for those included in the table below:</u> <table><tr><th>Component group</th><th>Parts included</th></tr><tr><td>Front</td><td>Bumper, fender, splitter</td></tr><tr><td>Rear</td><td>Bumper, quarter panel, diffuser</td></tr><tr><td>Side</td><td>Sill moulding</td></tr></table> Component groups as defined above shall not be replaceable as one assembly. The external surface of the vehicle shall not show, directed outwards, any pointed or sharp parts or any projections. No protruding part of the external surface may have a radius of curvature less than 2.5 mm. This requirement shall not apply to parts of the external surface which protrude by less than 5 mm, but the outward facing angles of such parts shall be blunted, save where such parts protrude by less than 1.5 mm.	Component group	Parts included	Front	Bumper, fender, splitter	Rear	Bumper, quarter panel, diffuser	Side	Sill moulding
Groupe de composants	Pièces incluses																	
Avant	Pare-chocs, aile, splitter																	
Arrière	Pare-chocs, panneau de custode, diffuseur																	
Latéral	Moulure de seuil																	
Component group	Parts included																	
Front	Bumper, fender, splitter																	
Rear	Bumper, quarter panel, diffuser																	
Side	Sill moulding																	

II-11.1.a	Ouvertures	Openings
	Les ouvertures autorisées pour l'entrée et/ou la sortie de flux d'air doivent être complètement incluses dans les panneaux de carrosserie. Sauf spécification contraire, les ouvertures des panneaux de carrosserie peuvent être équipées d'un grillage avec mailles. <u>Les ouvertures d'origine de la carrosserie peuvent être :</u> • Conservées avec la même forme et les mêmes dimensions, sauf indication contraire ci-dessous ; • Fermées par un panneau rigide suivant la forme linéaire des panneaux de carrosserie autour de l'ouverture ou fixée à 20 mm au maximum au-delà de la surface de la carrosserie. Les ouvertures sont mesurées à l'extrémité intérieure du rayon de raccordement avec la surface de la carrosserie. Les formes de type snorkel ou équerre (gurney) sur les ouvertures ne sont pas autorisées, sauf indication contraire ci-dessous.	The openings permitted for air flow inlet and/or outlet must be completely enclosed in the bodywork panels. When not specified differently, the openings in the bodywork panels may be fitted with netting with a mesh. <u>Original bodywork openings may be:</u> • Maintained with the same shape and dimensions unless specified differently below. • Closed by a rigid panel following the linear shape of bodywork panels around the opening or set at maximum 20 mm beyond the surface of the bodywork. Openings are measured at the inner end of the connecting radius with the bodywork surface. Snorkel or angle bracket (gurney) type shapes on openings are not allowed unless specified differently below.
	 Not accepted	 Accepted
	Pour permettre l'installation des montant de l'aileron arrière, deux ouvertures oblongues à extrémités arrondies peuvent être créées sur les panneaux de carrosserie arrière. La largeur de l'ouverture ne doit pas dépasser deux fois l'épaisseur du montant ; la longueur de l'ouverture doit permettre uniquement l'installation et le réglage du montant.	To allow for the installation of the rear wing pillars, two obround openings may be created in the rear body panels. The width of the opening must not exceed twice the thickness of the pillar; the length of the opening must only allow for the installation and adjustment of the pillar.
II-11.1.b	Circulation du flux d'air	Air flow circulation
	Le passage délibéré de l'air n'est pas autorisé, sauf pour le refroidissement ou s'il est présent sur la carrosserie d'origine. Les sorties des conduits de refroidissement ne doivent pas canaliser l'air directement dans ou sur les dispositifs aérodynamiques. <u>Liste des éléments pouvant être refroidis :</u> • Moteur, transmission et ligne d'échappement ; • Freins ; • Direction assistée ; • Équipement électrique/électronique ; • Habitacle/pilote ; • Système d'air conditionné ; • Système de changement de vitesse assisté ; • Carter d'embrayage. La fonction de l'ouverture d'origine peut être modifiée. Les dessins CAO en 3D des conduits de refroidissement du moteur et de la boîte de vitesses/du couple final doivent être enregistrés auprès du Département Technique de la FIA au plus tard un mois avant l'essai d'évaluation des performances.	The deliberate through-flow of air is not permitted, except for cooling or if present on the original bodywork. Cooling duct outlets must not channel air directly into or onto the aerodynamic devices. <u>List of items that are able to be cooled:</u> • Engine, transmission and exhaust line; • Brakes; • Power steering; • Electric/electronic equipment; • Cockpit/driver; • Air conditioning system; • Power assisted gearshift system; • Clutch housing. The function of the original opening may be modified. The 3D CAD drawings of the cooling ducts for the engine and gearbox/final drive must be registered with the FIA Technical Department at the latest one month before the performance evaluation test.

II-11.2	PANNEAUX DE CARROSSERIE	BODYWORK PANELS
		
II-11.2.a	Matériaux	Materials
	<u>L'utilisation de matériaux composites est autorisée pour les pièces suivantes :</u> • Pare-chocs avant, grilles comprises ; • Capot avant ; • Ailes avant ; • Portes ; • Support et boîtier pour caméras et rétroviseurs latéraux ; • Seuils de porte ; • Toit et trappe de toit ; • Panneau de custode arrière ; • Passages de roues ; • Couvercle de coffre ; • Pare-chocs arrière ; • Spoiler arrière. •	<u>The use of composite is allowed for the following parts:</u> • Front bumper including grids; • Front bonnet; • Front fenders; • Doors; • Side mirrors and cameras support and housing; • Door sills; • Roof and roof hatch; • Rear quarter panel; • Wheel arches; • Boot lid; • Rear bumper; • Rear spoiler.
II-11.2.b	Visibilité des roues	Wheel visibility
	L'Art. 257A-1102.1 de l'Annexe J s'applique. Moitiés supérieures couvertes vues de dessus et de l'arrière de chaque roue.	Appendix J art 257A-1102.1 apply Top halves covered seen from above and from the rear of each wheel.
II-11.2.c	Pare-chocs avant	Front Bumper
	Il peut être élargi jusqu'à la largeur maximale de la carrosserie. Vu de dessus, le pare-chocs ne doit pas dépasser le périmètre du pare-chocs de la voiture routière (vue de dessus) translaté transversalement par rapport à l'axe de la voiture. Les deux demi-périmètres obtenus ne peuvent pas être modifiés et doivent être reliés par une ligne droite suivant l'axe Y (voir dessin sous le Chapitre II-11.2). <u>Afin de permettre la couverture de la moitié supérieure de la roue avant vue de l'avant (Art. II-11.2.b), le pare-chocs peut être élargi au-delà des limites du volume décrit ci-dessus et dans les conditions suivantes :</u> • La largeur totale du pare-chocs ne doit pas dépasser 2050 mm. • Au-dessus du plan de référence. • Uniquement suivant l'axe X vers l'avant, sur une longueur maximale de 70 mm à partir du passage de roue (bord arrière du pare-chocs).	It may be enlarged up to the maximum width of the bodywork. Seen from above, the bumper must not protrude beyond the perimeter of the road car bumper (top view) translated transversely from the car centreline. The two semi-perimeters obtained must not be modified and must be connected by a straight line along Y axis (see drawing below Chapter II-11.2). <u>In order to allow the coverage of the upper half of the front wheel seen from the front (Art. II-11.2.b), the bumper may be widened beyond the limits of the volume described above and under the following conditions :</u> • The total width of the bumper must not exceed 2050 mm. • Above the reference plane. • Only along X-axis towards the front, over a maximum length of 70 mm from the wheel arch (rear edge of the bumper).



Les ouvertures peuvent être agrandies ou réduites.

La surface supérieure du splitter avant peut être utilisée comme bord inférieur d'une ouverture de pare-chocs à condition que le périmètre de l'ouverture soit fermé.

A l'intérieur des ouvertures d'origine, le support d'immatriculation, la (les) grille(s), le séparateur de flux et les éléments de conception peuvent être retirés et/ou modifiés.

Deux ouvertures supplémentaires au maximum peuvent être ajoutées pour le refroidissement.

La partie inférieure du pare-chocs peut être modifiée afin de permettre l'installation du splitter.

Openings may be enlarged or reduced.

The front splitter upper surface may be used as the lower edge of a bumper opening provided the perimeter of the opening is closed.

Inside the original openings, the matriculation support, grid(s), split flow and design elements may be removed and/or modified.

A maximum of two additional openings may be added for the purpose of cooling.

The lower part of the bumper may be modified in order to allow the installation of the splitter.

II-11.2.d

Capot avant/Couvercle de coffre avant

Front bonnet/front boot lid

Même forme que la pièce d'origine.

Peut être étiré conformément au changement de dimensions autorisé par l'Art. II-2.2 et au nouveau profil de la ligne de séparation avec le pare-chocs.

Des ouvertures peuvent être ajoutées.

Equerre ("gurney") autorisée devant les ouvertures. La hauteur maximale de ce "gurney" par rapport au capot est de 15 mm.

Si le capot de la voiture de série est aussi large que toute la largeur de la voiture, le capot avant peut être agrandi jusqu'à 2050 mm. En outre, les deux sections latérales pour une largeur (en Y) égale à la largeur de la roue complète de la GT3 plus 100 mm peuvent entrer dans les concessions pour les ailes avant décrites dans l'article ci-après.

Same shape as the original part.

May be stretched according to the change of dimensions permitted by Art. II-2.2 and the new profile of split line with the bumper.

Openings may be added.

Angle bracket (gurney) allowed in front of the openings. The maximum height of this gurney in relation to the bonnet is 15 mm.

If the series car bonnet is as wide as the whole width of the car, the front bonnet may be enlarged up to 2050 mm. Furthermore, the two side sections for a width (in Y) equal to the width of the GT3 complete wheel plus 100 mm may fall within the front fender concessions described in the following article.

II-11.2.e

Ailes avant

Front fenders

La forme des ailes d'origine peut être modifiée et étirée conformément au changement de dimensions autorisé par l'Art. 2.3. Elles peuvent être agrandies jusqu'à la largeur maximale de la carrosserie.

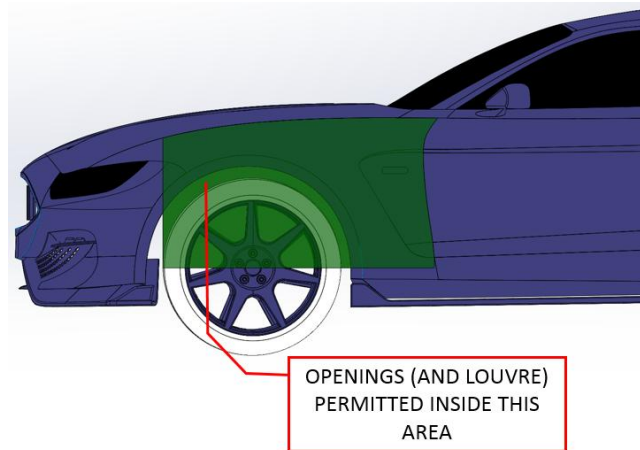
Les ouvertures ne sont autorisées que dans les conditions suivantes :

- Au-dessus d'un plan situé à 285 mm au-dessus du plan de référence et derrière le plan transversal et vertical tangent à l'avant des roues avant complètes.
- Elles doivent respecter le règlement de visibilité des roues (Art. II-11.2.b).
- Les persiennes sont autorisées.

The shape of the original fenders may be modified and stretched according to the change of dimensions permitted by Art. 2.3. They may be enlarged up to the maximum width of the bodywork.

Openings are allowed only on the following conditions:

- Above a plane located 285 mm above the reference plane and behind the transverse and vertical plane tangent to the front of the complete front wheels.
- They must respect the wheel visibility regulations (Art. II-11.2.b).
- Louvers permitted

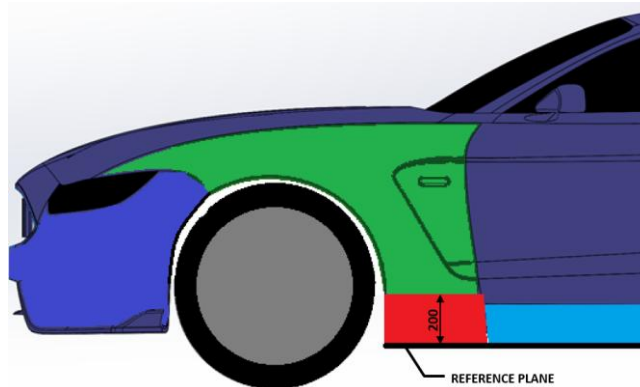


Derrière la roue complète avant, l'aile avant et le passage de roue peuvent être découpés sous un plan :

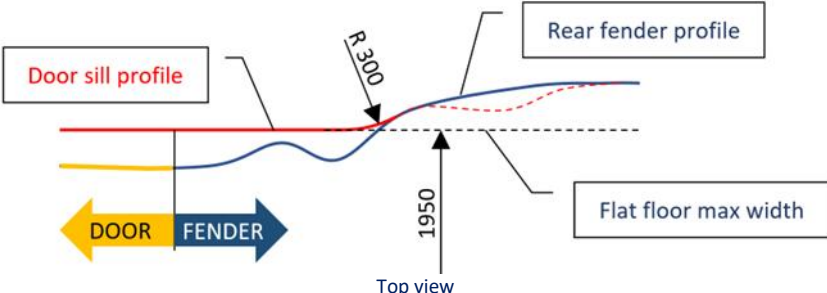
- parallèle au plan de référence
- à 200 mm au-dessus du plan de référence

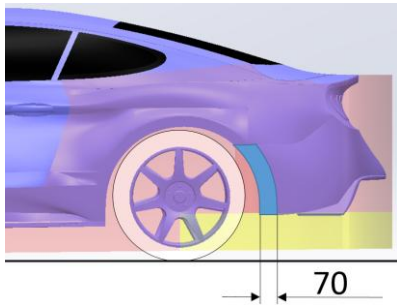
Behind the complete front wheel, the front fender and the wheel arch may be cut-off below a plane:

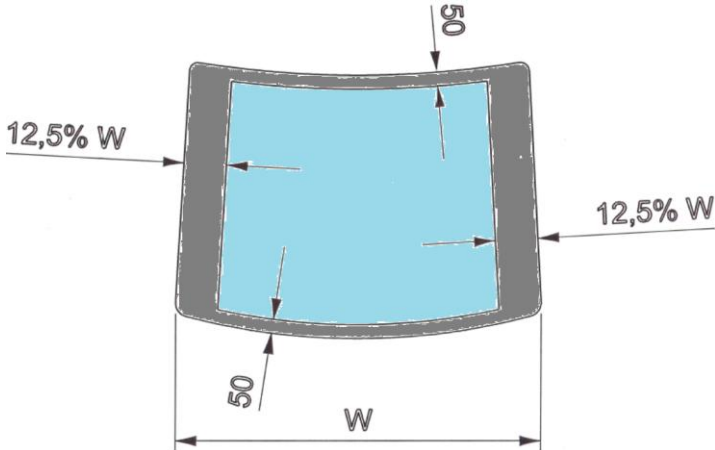
- parallel to the reference plane
- 200 mm above the reference plane



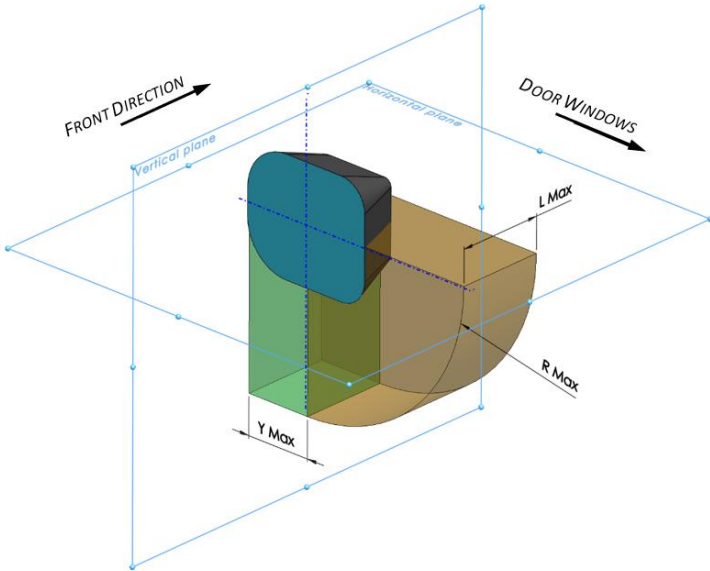
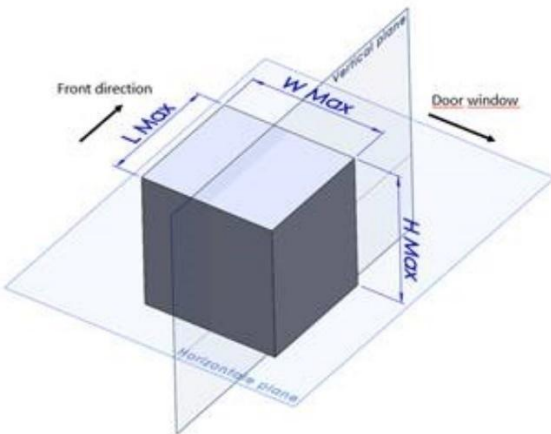
II-11.2.f	Porte	Door
	La forme extérieure doit être celle de la pièce d'origine. Un évidement rectangulaire est autorisé dans le seul but d'installer un panneau d'affichage. Le volume de l'évidement doit se limiter au minimum nécessaire pour l'installation du panneau d'affichage. L'orientation du dispositif d'affichage doit être le plus possible parallèle au plan de référence. La partie inférieure de la porte peut être découpée jusqu'à 50 mm exclusivement afin de pouvoir monter un seuil de porte plus grand avec la conduite d'échappement. Disposition de l'ouverture : identique à celle du modèle de voiture routière. Exclusivement le long du profil de la porte et exclusivement pour la porte, la largeur de la carrosserie doit être identique au modèle de voiture de route. Des exceptions ne sont admises que pour satisfaire à l'exigence de visibilité des roues : la section avant de la porte, jusqu'à un plan distant de 250 mm du plan transversal et vertical tangent à l'arrière des roues avant complètes, peut être modifiée.	The external shape must be as the original part. A rectangular recess is permitted for the installation of a display panel. The volume of the recess must be limited to the minimum necessary for the installation of the display panel. The orientation of the display device must be as parallel as possible to the reference plane. The lower part of the door may be trimmed up to 50 mm exclusively in order to fit a bigger door sill with the exhaust line. Opening layout: same as the road car model. Exclusively along the door profile and exclusively for the door, the width of the bodywork must be identical to the road car model. Exceptions are allowed only to comply with the wheel visibility requirement: the forward section of the door, up to a plane 250 mm distant from the transversal and vertical plane tangent to the rear of the complete front wheels, may be modified.

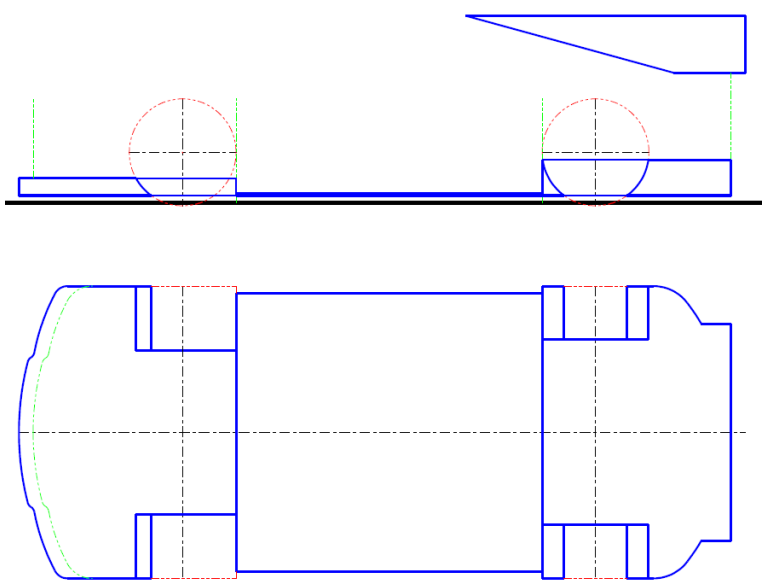
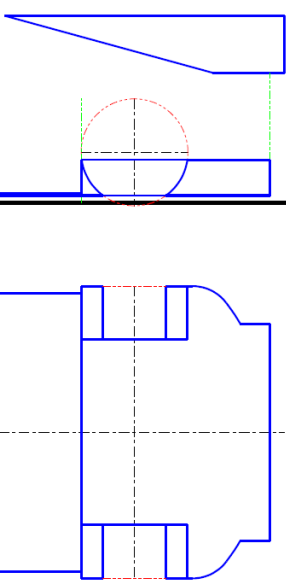
II-11.2.g	Seuil de porte	Door sill
	Le panneau d'origine peut être remplacé. Vu de dessus, le seuil de la porte ne doit pas dépasser le périmètre des ailes avant et arrière. Le seuil de porte peut s'étendre jusqu'à une largeur maximale de 1950 mm pour couvrir le fond plat lorsque la largeur de l'aile arrière est inférieure à 1950 mm. <u>Seuil de porte entre les ailes avant et arrière :</u> • Conception libre ; • La largeur maximale ne doit pas être supérieure à 1950 mm. En vue de dessus, le rayon de raccordement maximal est de 300 mm.	The original panel may be replaced. Seen from above, the door sill must not protrude beyond the perimeter of the front and rear fenders. The door sill may extend up to a maximum width of 1950mm to cover the flat bottom when rear fender width is lower than 1950 mm. <u>Door sill between the front and rear fenders:</u> • Free design; • The maximum width must not be greater than 1950 mm. In top view the maximum connection radius is 300 mm.
	 Top view	
	Une prise d'air de type "NACA" est autorisée par côté pour le refroidissement des freins. Des ouvertures de refroidissement sont autorisées sur la face verticale uniquement lorsque la ligne d'échappement passe par le seuil de la porte. Elles doivent être fermées soit par des persiennes (largeur maximale des canaux de 10 mm), soit par un grillage avec un maillage de 10 mm maximum. <u>Applicable uniquement aux voitures à moteur avant avec ligne d'échappement le long du seuil de porte :</u> Vu de dessus, uniquement pour la couverture de la ligne d'échappement, le seuil de porte peut dépasser jusqu'à la largeur maximale de la voiture de course. La connexion entre la largeur maximale de la voiture et 1950 mm ou l'aile arrière doit être contenue à moins de 150 mm de la sortie du tuyau d'échappement. Sa surface extérieure doit reproduire le seuil de porte de la voiture routière. Une surface supérieure supplémentaire pour couvrir l'échappement est autorisée. La surface inférieure, sauf si elle est couverte par le fond plat (voir Art. II-12.3), doit être couverte par un grillage ayant un taux d'ouverture/couverture d'au moins 3/2 sauf sur 50 mm de chaque côté de l'axe de la sortie du tuyau d'échappement, où elle peut être couverte par une surface plate. Les supports entre le plancher plat et la surface extérieure sont autorisés mais doivent être placés à des distances d'au moins 300 mm les uns des autres et avec une épaisseur maximale de 10 mm.	One air inlet of the "NACA" type is allowed per side for brake cooling. Only when the exhaust line goes through the door sill, cooling openings are allowed on the vertical face. They must be closed either with louvres (10 mm maximum width of channels) or by wire netting with a mesh of maximum 10 mm. <u>Applicable to front-engined cars only with exhaust line along door sill:</u> Seen from above, only for the coverage of the exhaust line, the door sill may protrude up to the maximum width of the race car. The connection between the maximum width of the car and 1950mm or the rear fender must be contained within 150mm from the outlet of the exhaust pipe. Its outboard surface must replicate the road car door sill. An additional upper surface to cover the exhaust is permitted. The bottom surface, except where it is covered by the flat bottom (see Art. II-12.3), must be covered by a wire mesh having an open/cover ratio of not less than 3/2 except for 50 mm each side of the axis of the exhaust tailpipe outlet, where it may be covered by a flat surface. Supports between the flat floor and the outboard surface are permitted but must be placed at distances of no less 300 mm apart and with a maximum thickness of 10 mm.
II-11.2.h	Toit	Roof
	Même forme que la pièce d'origine.	Same shape as the original part.
II-11.2.i	Aile arrière/panneau de custode arrière	Rear fender/rear quarter panel
	Peuvent être étirés conformément au changement de dimensions autorisé par l'Art. 2.3. Le long des ailes arrière, la largeur de la carrosserie peut être augmentée jusqu'au maximum autorisé par l'Art. II-2.5. Le panneau d'origine peut être remplacé. La forme des ailes d'origine peut être modifiée mais les ailes doivent être continues. "Continu" signifie qu'il n'y a pas de trous complètement fermés.	May be stretched according to the change of dimensions permitted by Art. 2.3. Along the rear fenders the width of the bodywork may be increased up to the maximum allowed in Art. II-2.5. The original panel may be replaced. The shape of the original fenders may be modified but the fenders must be continuous. "Continuous" means no fully enclosed holes.

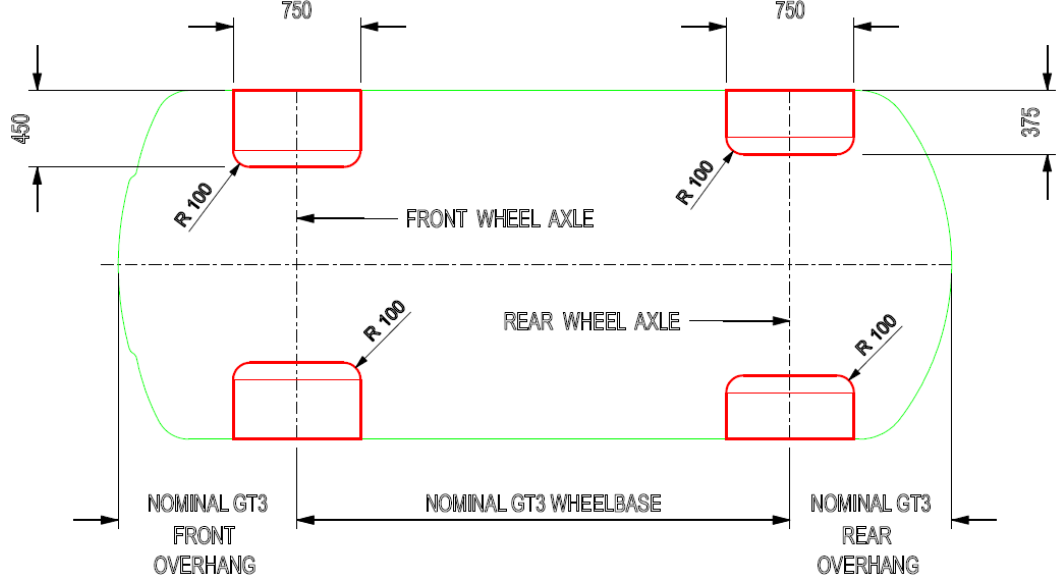
	Une ouverture par côté est autorisée pour le refroidissement et l'admission d'air du moteur. Si une ouverture est présente sur la voiture de série, elle doit respecter l'Article II-11.1.a, à l'exception de sa largeur. La largeur de cette ouverture peut être augmentée jusqu'à 15% par rapport à l'ouverture d'origine de la voiture de série.	One opening per side allowed for cooling and engine air intake. If an opening is present on the series production road car, it must comply with Article II-11.1.a, except for its width. The width of this opening may be increased by up to 15% compared to the original series production opening.
II-11.2.j	Capot arrière/Couvercle de coffre arrière	Rear bonnet/rear boot lid
	Même forme que la pièce d'origine. Peuvent être étirés conformément au changement de dimensions autorisé par l'Art. II-2.2. <u>Des ouvertures et/ou un snorkel ne peuvent être ajoutés qu'aux fins suivantes :</u> • Refroidissement du compartiment moteur ; applicable uniquement aux voitures à moteur arrière ; • Air d'admission pour le refroidisseur de la boîte de vitesses/du couple final ; • Air d'admission pour le condenseur de la climatisation. La hauteur maximale du snorkel complet par rapport au capot est de 60 mm.	Same shape as the original part. May be stretched according to the change of dimensions permitted by Art. II-2.2. <u>Openings and/or snorkel may be added only for the following purposes:</u> • Engine compartment cooling; applicable to rear-engined cars only; • Intake air for gearbox/final drive cooler; • Intake air for air conditioning condenser. The maximum height of the complete snorkel in relation to the bonnet is 60 mm.
II-11.2.k	Pare-chocs arrière	Rear bumper
	Il peut être agrandi jusqu'à la largeur maximale de la carrosserie. Vu de dessus, le pare-chocs ne doit pas dépasser le périmètre du pare-chocs de la voiture routière (vue de dessus) translaté transversalement par rapport à l'axe de la voiture, sauf si la forme de la pièce d'origine est conservée. Les deux demi-périmètres obtenus doivent être reliés au centre par une ligne droite suivant Y (voir dessin sous le Chapitre II-11.2). <u>Afin de permettre la couverture de la moitié supérieure de la roue arrière vue de l'arrière (Art. II-11.2.b), le pare-chocs peut être élargi au-delà des limites du volume décrit ci-dessus dans les conditions suivantes :</u> • La largeur totale du pare-chocs ne doit pas dépasser 2050 mm. • Au-dessus du plan de référence. • Uniquement suivant l'axe X vers l'arrière, sur une longueur maximale de 70 mm à partir du passage de roue (bord avant du pare-chocs).	It may be enlarged up to the maximum width of the bodywork. Seen from above, the bumper must not protrude beyond the perimeter of the road car bumper (top view) translated transversely from the car centreline, except if the shape of the original part is retained. The two semi-perimeters obtained must be connected in the center by a straight line along Y (see drawing below Chapter II-11.2). <u>In order to allow the coverage of the upper half of the rear wheel seen from the rear (Art. II-11.2.b), the rear bumper may be widened beyond the limits of the volume described above under the following conditions :</u> • The total width of the bumper must not exceed 2050 mm. • Above the reference plane. • Only along X-axis towards the rear, over a maximum length of 70 mm from the wheel arch (front edge of the bumper).
		
	<u>Derrière les roues arrière, le pare-chocs arrière et les passages de roues peuvent être découpés sous un plan :</u> • Parallèle au plan de référence • A 200 mm au-dessus du plan de référence La partie inférieure du pare-chocs peut être modifiée afin de permettre l'installation du diffuseur. Des ouvertures pour la sortie de l'air de refroidissement et pour la sortie d'échappement peuvent être ajoutées. Les ouvertures sont autorisées en arrière des roues complète arrière, au-dessus d'un plan situé à 285 mm au-dessus du plan de référence. Elles doivent respecter le règlement de visibilité des roues (Art. II-11.2.b). Elles peuvent être équipées de persiennes.	<u>Behind the rear wheels the rear bumper and the wheel arches may be cut-off below a plane:</u> • Parallel to the reference plane • 200 mm above the reference plane The lower part of the bumper may be modified in order to allow the installation of the diffuser. Openings for cooling air outlet and for exhaust exit may be added. Openings are allowed behind the complete rear wheels, above a plane located 285 mm above the reference plane. They must respect the wheel visibility regulations (Art. II-11.2.b). They may be fitted with louvers.

	Sur une longueur transversale maximale de 1300 mm, la surface supérieure du diffuseur arrière peut être utilisée comme bord inférieur d'une ouverture de pare-chocs et doit être symétrique par rapport à l'axe de la voiture. <u>Cette ouverture doit avoir :</u> • Un périmètre fermé • Une hauteur maximale de 150 mm (mesurée perpendiculairement au plan de référence) La surface maximale de toutes les ouvertures ne doit pas dépasser 35 dm². La largeur, la hauteur et la surface totale mentionnées ci-dessus sont considérées dans un plan transversal.	Over a maximum transverse length of 1300 mm, the rear diffuser upper surface may be used as the lower edge of a bumper opening and must be symmetrical about the car centerline. <u>This opening must have:</u> • A closed perimeter • A maximum height of 150 mm (measured perpendicular to the reference plane) The total area of all openings must not exceed 35 dm². The width, the height and the total area mentioned above are considered in a transversal plane.
II-11.2.I	Spoiler arrière	Rear spoiler
	Le spoiler arrière de série peut être conservé avec la même forme et les mêmes dimensions ou être retiré. Si la voiture de série est équipée d'un spoiler arrière mobile, celui-ci doit être rendu inopérant et placé en position de stationnement, ou retiré et redessiné dans les panneaux de la carrosserie, mais avec la dimension du spoiler de série en position de stationnement.	The production rear spoiler may be maintained with the same shape and dimensions or be removed. If the production car has a mobile rear spoiler, this must be rendered inoperative and set in the parking position, or removed and reshaped into the bodywork panels but with the dimension of the production spoiler in the parking position.
II-11.3	VITRAGES	GLAZING
II-11.3.a	Pare-brise	Windscreen
	Polycarbonate ou PMMA obligatoire, même transparence que le verre d'origine, épaisseur minimum 6.0 mm.	Polycarbonate or PMMA compulsory, same transparency as the original glass, minimum thickness of 6.0 mm.
II-11.3.b	Vitres latérales et arrière	Side and rear windows
	Le verre peut être remplacé mais le matériau de remplacement doit assurer la même transparence que le verre d'origine, épaisseur minimale 3.0 mm. Un cadre peut être ajouté à la porte si elle en est dépourvue d'origine. Les deux vitres latérales arrière peuvent être remplacées par un panneau mat ayant la même forme que la fenêtre d'origine, à la seule fin de monter les dispositifs de remplissage et de ventilation du réservoir de carburant. Un cadre est autorisé sur la vitre arrière, il doit respecter les dimensions maximales indiquées sur le dessin ci-dessous.	Glass may be replaced but the replacement must ensure the same transparency as the original glass, minimum thickness 3.0 mm. A frame may be added to the door if it is originally frameless. Both rear side windows may be replaced by a matt panel having the same shape as the original window, for the sole purpose of fitting the filling and venting devices of the fuel tank. A frame is allowed on the rear window, it must comply with the maximum dimensions indicated on drawing hereunder.
		
	<u>Les ouvertures pour la ventilation de l'habitacle et/ou du compartiment moteur sont autorisées dans les conditions suivantes :</u> • Vitres latérales arrière : surface ouverte jusqu'à 50 % de la surface de la fenêtre de la voiture d'origine ; • Fenêtre arrière : surface ouverte jusqu'à 30 % de la surface de la fenêtre de la voiture d'origine ; • Elles peuvent être recouvertes par des persiennes ou un grillage.	<u>Openings for cockpit and/or engine compartment ventilation are allowed on the following conditions:</u> • Rear side windows: open surface up to 50% of the surface of the window of the original car; • Rear window: open surface up to 30% of the surface of the window of the original car; • They may be covered by louvers or mesh.

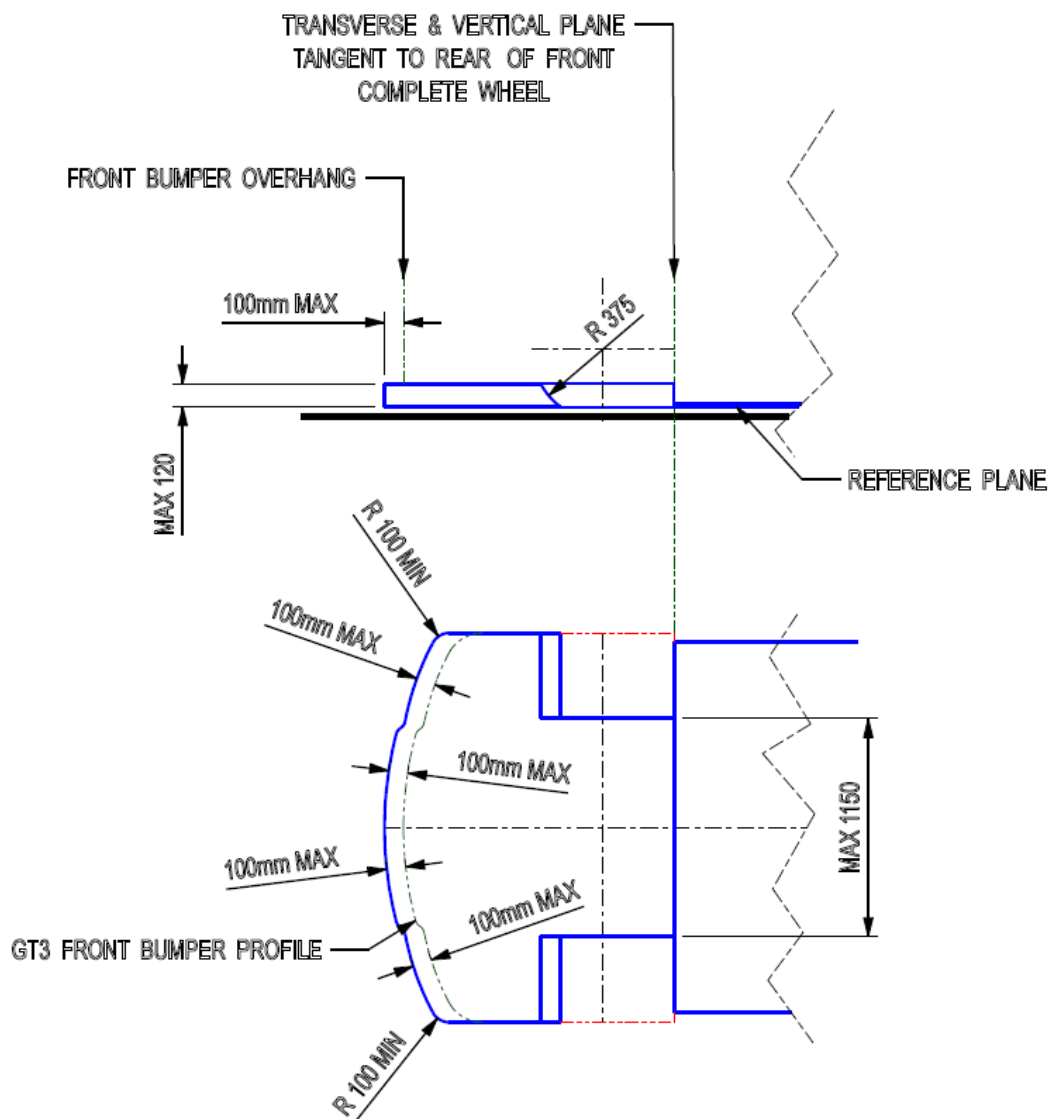
II-11.4	SYSTEME D'ECLAIRAGE	LIGHTING SYSTEM
II-11.4.a	Bloc phare	Headlight unit
	<u>Le bloc phare d'origine peut être conservé ou remplacé dans les conditions suivantes :</u> • La forme extérieure et le contour des phares (partie balayée par le courant d'air) doivent être identiques à ceux des feux du modèle de voiture routière ; • Le bloc phare doit rester une unité indépendante comme dans la voiture routière ; • La lentille du phare peut être séparée du bloc phare ; • La position doit rester inchangée par rapport à l'original ou translatée en X, Y et/ou tournée en Z à l'intérieur du volume libre ; • L'intérieur du phare est libre, mais il ne doit pas être possible de voir le compartiment avant (moteur ou bagages) lorsque le capot est fermé. Les clignotants, les feux diurnes, les feux antibrouillard et les feux de stationnement peuvent être intégrés dans le bloc phare et retirés de la carrosserie d'origine.	<u>The original headlight unit may be retained or replaced on the following conditions:</u> • The external shape and contour of the headlights (part swept by the airstream) must be identical to those of the lights of the road car model; • The headlight unit must remain an independent unit as in the road car; • The headlight lens may be separate from the headlight unit; • The position must remain unchanged from the original or translated in X, Y and/or rotated in Z within the free volume; • The interior of the headlight is free but it must not be possible to see the front (engine or luggage) compartment when the bonnet is closed. The indicators, diurnal lights, fog lights and parking lights may be integrated into the headlight unit and removed from the original bodywork.
II-11.4.b	Feux arrière et lentilles	Rear lights and lens
	D'origine.	Original.
II-11.5	RETROVISEURS ET CAMERAS	REAR VIEW MIRRORS AND CAMERA
	Pour garantir la visibilité sur les côtés de la voiture, il faut installer des rétroviseurs complets ou des caméras : • En X : entre le centre des roues avant et le milieu de la porte • En Z : au-dessous du point le plus haut du toit et à 500 mm au-dessus du plan de référence. Si la géométrie de série n'est pas conservée : • Le boîtier du rétroviseur ou de la caméra ne peut être prolongé jusqu'au panneau de porte qu'au moyen d'une structure ne comportant aucune ouverture et uniquement à l'intérieur du volume identifié dans le dessin ci-dessous (exemple du rétroviseur gauche). • Le boîtier du rétroviseur ou de la caméra ne peut être fixé au véhicule que par une seule structure de support dont la corde ne doit pas dépasser 120 mm. Sur le dessin ci-dessous : ○ L Max : 180 mm ○ R Max : 250 mm ○ Y Max : 55 mm ○ Le plan horizontal passe par le centre de la surface du rétroviseur ou par l'axe de la caméra. ○ Le plan vertical passe par le centre de la surface du rétroviseur ou par l'axe de la caméra. Le plan vertical peut être tourné de +/- 16 degrés par rapport au plan longitudinal de la voiture (X-Z).	To ensure visibility also from the side of the car, the complete rear view mirrors or the cameras must be installed: • In X: Between front wheel center and middle of the door • In Z: Below highest point of the roof and 500 mm above the reference plane. If the series geometry is not retained: • The mirror or camera housing may only be extended to the door panel by means of a structure that does not contain any opening and only inside the volume identified in the drawing below (example of left-hand side rear view mirror). • The mirror or camera housing may only be connected to the vehicle with a single support structure whose chord must not exceed 120 mm. On the below drawing : ○ Lmax : 180 mm ○ Rmax : 250 mm ○ Ymax: 55 mm ○ The horizontal plane passes through the center of the mirror surface or the axis of the camera. ○ The vertical plane passes through the center of the mirror surface or the axis of the camera. The vertical plane may be rotated +/- 16 degrees with respect to the longitudinal plane of the car (X-Z)

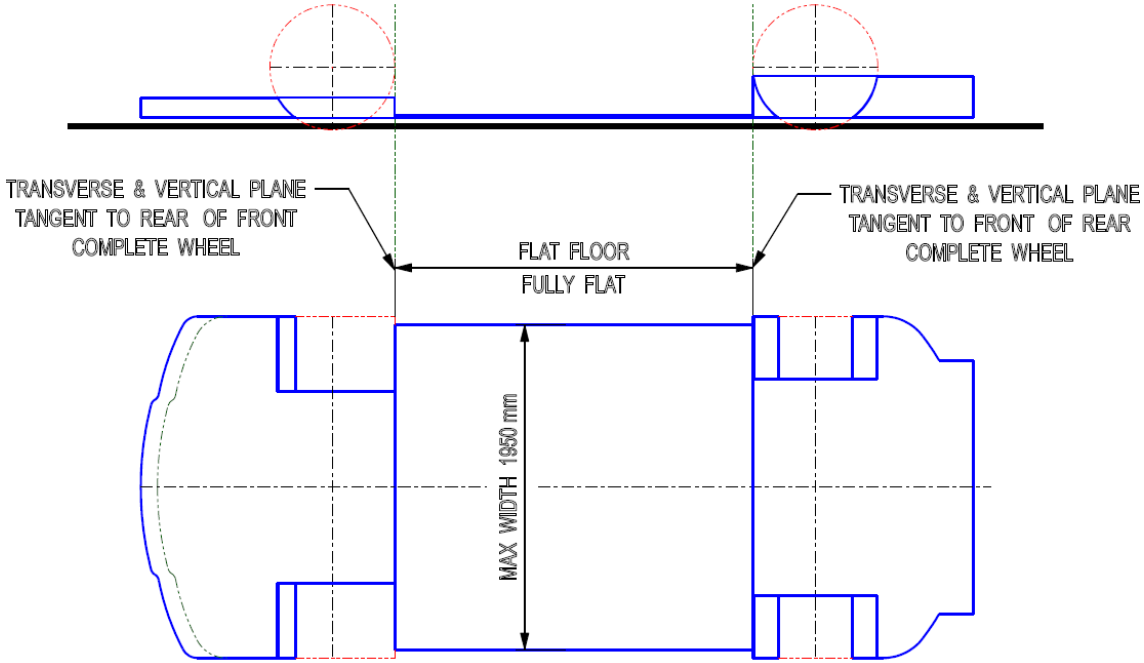
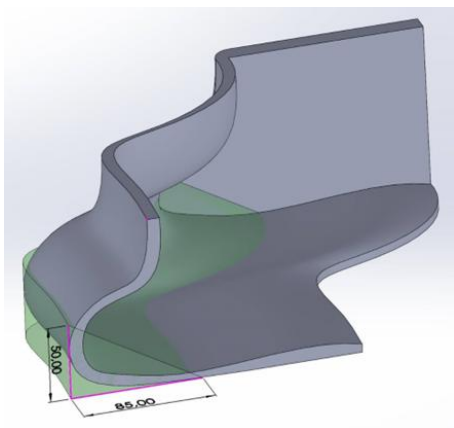
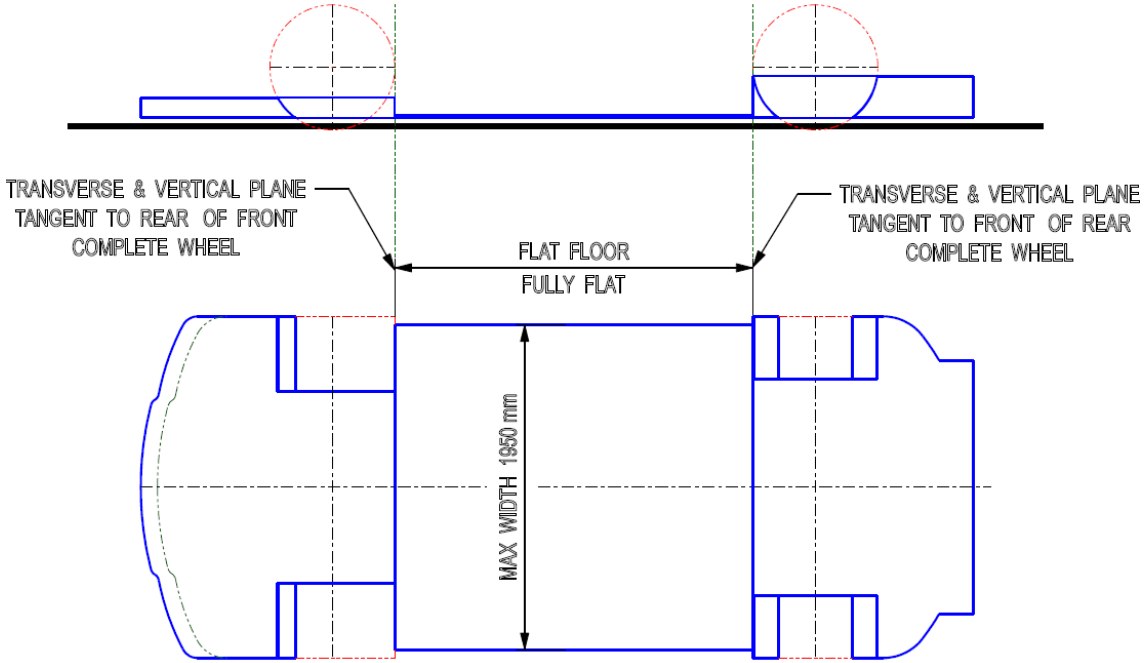
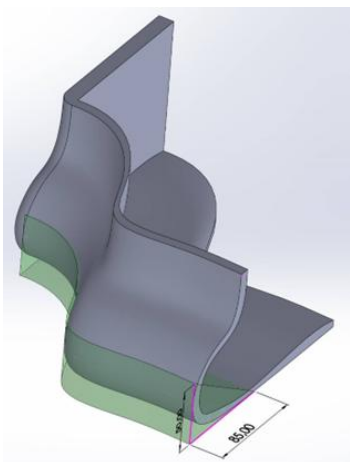
	
	Le boîtier de la caméra doit être contenu à l'intérieur du volume identifié dans le dessin ci-dessous. Sur le dessin ci-dessous : • L Max : 100 mm • W Max : 80 mm • H Max : 100 mm
	
	Le mécanisme de réglage doit être contenu dans le boîtier du rétroviseur ou de la caméra. Le rétroviseur ou la caméra comprend : • la glace du rétroviseur ou la lentille de la caméra dans n'importe quelle position réglable ; • le boîtier ; • la structure de support permettant de fixer le boîtier sur le véhicule. Si des caméras sont utilisées, deux moniteurs doivent être entièrement visibles du pilote et positionnés sur les côtés droit et gauche du tableau de bord ou dans les panneaux de porte en respectant le côté de la caméra correspondante. Chaque moniteur doit avoir une taille minimale de 75 cm², sauf si les moniteurs de la voiture de série sont utilisés.
	The camera housing must be contained inside the volume identified in the drawing below. On the below drawing : • Lmax : 100 mm • Wmax : 80 mm • Hmax : 100 mm The adjustment mechanism must be contained into the mirror or camera housing. The rear view mirror or camera includes: • mirror glass or camera lens in any adjustable position; • housing; • support structure connecting the housing to the vehicle. If the cameras are used, two monitors must be fully visible by the driver and positioned on the right and left sides of the dashboard or in the door panels respecting the side of the relative camera. Each monitor must have a minimum size of 75 cm² unless the series road car monitors are used.

II-12	AERODYNAMIQUE	AERODYNAMIC
	Tous les dispositifs aérodynamiques doivent être fixés rigidement à la carrosserie et/ou à la coque. Le seul dispositif réglable est l'aileron arrière, exclusivement pour changer sa position. Aucun élément de carrosserie ne peut présenter un quelconque degré de liberté par rapport au châssis ou à la carrosserie dans toutes les directions. Un mouvement non permanent de 10mm maximum dans la direction Z+ pour le splitter, le seuil de porte et le diffuseur arrière est autorisé. Cette limite, qui tient compte de toute déformation élastique, s'applique à tous les points des composants spécifiés. Les fixations et butées mécaniques, destinées à limiter le mouvement des éléments mentionné ci-dessus, doivent être homologuées. Les sorties des conduits de refroidissement ne doivent pas canaliser l'air directement sur les dispositifs aérodynamiques. Sauf autorisation expresse, les dispositifs aérodynamiques ne doivent comporter aucune ouverture. Tout dispositif aérodynamique dépassant de plus de 5 mm de la surface à laquelle il est fixé doit avoir une épaisseur minimale de 6 mm. Chaque arête doit avoir un rayon minimal de 3 mm.	All aerodynamic devices must be rigidly fixed to the bodywork and/or to the bodyshell. The only adjustable device is the rear wing, exclusively for changing its position. No element of bodywork may have any degree of freedom in relation to the chassis or bodyshell in all directions A non-permanent movement of 10mm maximum in Z+ direction for the splitter, door sill and rear diffuser is permitted. This limit, which accounts for any elastic deformation, applies to all points of the specified components. The fixings and mechanical stops, designed to limit the movement of the aforementioned elements, must be homologated. Cooling duct outlets must not channel air directly onto aerodynamic devices. Unless specifically allowed, aerodynamic devices must not include any openings. Any aerodynamic devices protruding more than 5 mm from the surface to which the device is fixed must have a minimum thickness of 6 mm. Every edge must have a minimum radius of 3 mm.
II-12.0.a	Conception libre pour les dispositifs aérodynamiques	Free design for aerodynamic devices
	Dans les volumes décrits ci-dessous, la conception des dispositifs aérodynamiques, le(s) matériau(x) et les lignes de séparation sont libres. Le matériau et le poids doivent être homologués.  Les détails des limites des volumes figurent dans les paragraphes ci-dessous. Des patins sont autorisés pour protéger le splitter avant, le plancher plat et le diffuseur arrière.	Within the volumes described below, the design of the aerodynamic devices, the material(s) and the split lines are free. The material and the weight must be homologated.  The details of the limits of the volumes are set out in the paragraphs below. Skid blocks permitted to protect the front splitter, the flat floor and the rear diffuser.

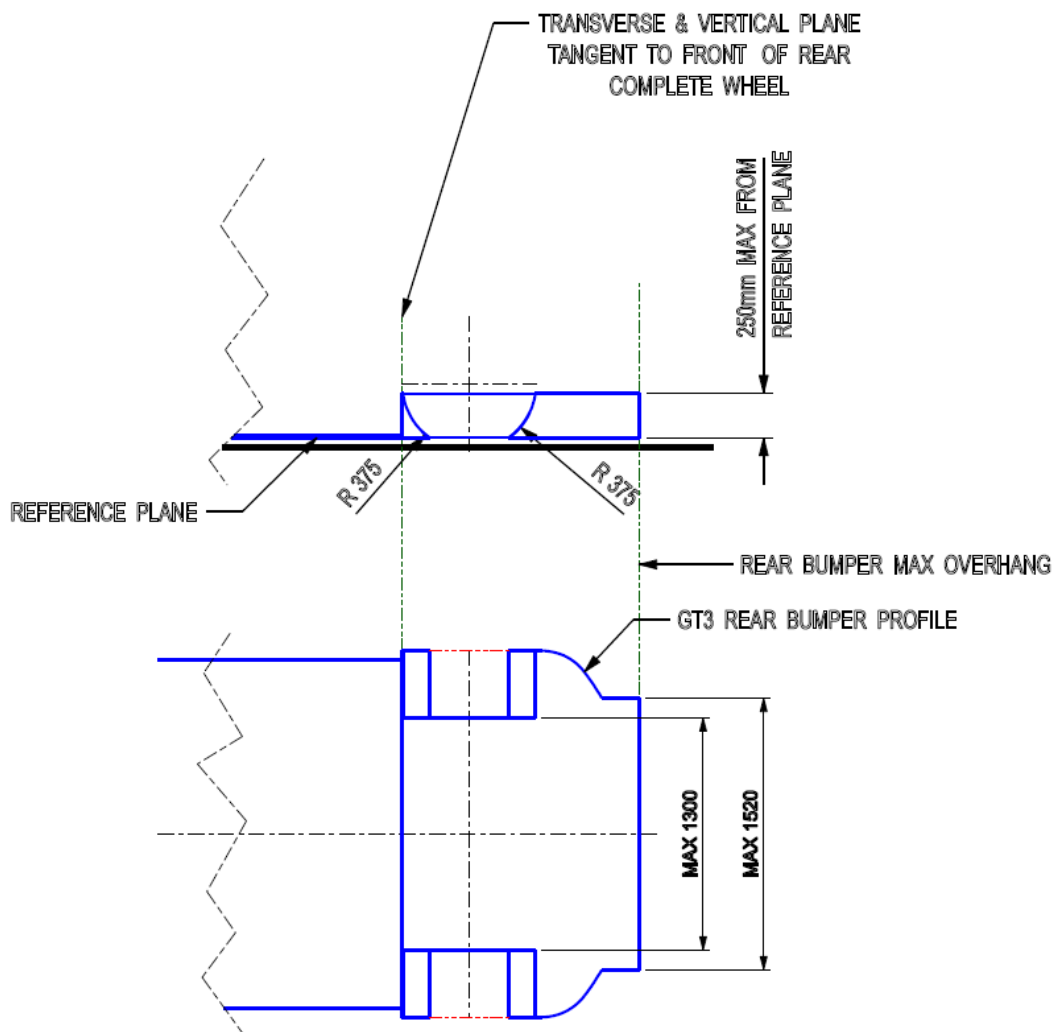
II-12.0.b	Volumes de roues libres	Free Wheel Volumes
	Aucun dispositif aérodynamique ne peut faire saillie dans le volume cylindrique défini comme suit : • L'axe du cylindre dans les conditions suivantes : ○ distance nominale de la GT3 de l'essieu en X par rapport au <u>point de référence</u> sur la coque ; ○ parallèle à l'axe transversal (Y) du système de coordonnées du véhicule ; ○ situé à 285 mm au-dessus du plan de référence ; • Rayon : 375 mm ; • Largeur : ○ essieu avant : à partir de la largeur maximale de la voiture maintenue sur une longueur de 450 mm ; ○ essieu arrière : à partir de la largeur maximale de la voiture maintenue sur une longueur de 375 mm ; • Arrondi égal à 100 mm du rayon du bord intérieur du cylindre sur la circonférence. Seuls les flexibles reliant les conduites de refroidissement des freins à l'ensemble de freinage non suspendu ainsi que les éléments de suspension sont autorisés dans ces volumes.	No aerodynamic devices may protrude into the cylindrical volume defined as below: • Cylinder axis under the following conditions: ○ nominal GT3 distance of the axle in X from the <u>datum point</u> on the body shell; ○ parallel to transversal (Y) axis of vehicle co-ordinate system; ○ located 285 mm above the reference plane; • Radius: 375 mm; • Width: ○ front axle: from maximum width of the car maintained over a length of 450 mm; ○ rear axle: from maximum width of the car maintained over a length of 375 mm; • Rounding equal to 100 mm of the radius of the inboard edge of the cylinder along the circumference. Only the flexible hoses connecting the brake cooling ducts to the unsprung brake assembly as well as the suspension elements are allowed within these volumes. 
II-12.0.c	Déflexion	Deflection
	Avec les dispositifs normalement installés dans la voiture : • Le bord de fuite de l'aile arrière et le bord d'attaque du splitter avant ne peuvent pas s'écarter verticalement vers le bas de plus de 5 mm lorsqu'une charge de 1000 N est appliquée. • Le bord de fuite du diffuseur arrière ne peut pas dévier verticalement vers le bas de plus de 5 mm lorsqu'une charge de 400 N est appliquée.	With the devices normally installed into the car: • The trailing edge of the rear wing and the leading edge of the front splitter cannot deviate vertically down more than 5mm when a load of 1000N is applied. • The trailing edge of the rear diffuser cannot deviate vertically down more than 5mm when a load of 400N is applied.
II-12.1	DEFLECTEURS LATÉRAUX (PARE-CHOC AVANT)	SIDE DEFLECTORS (FRONT BUMPER)
	Un maximum de deux déflecteurs latéraux montés de chaque côté du pare-chocs avant est autorisé. Les déflecteurs latéraux ne doivent pas dépasser le périmètre du splitter vu de dessus.	Max. two side deflectors fitted to each side of the front bumper are allowed. Side deflectors must not protrude beyond the perimeter of the splitter seen from above.

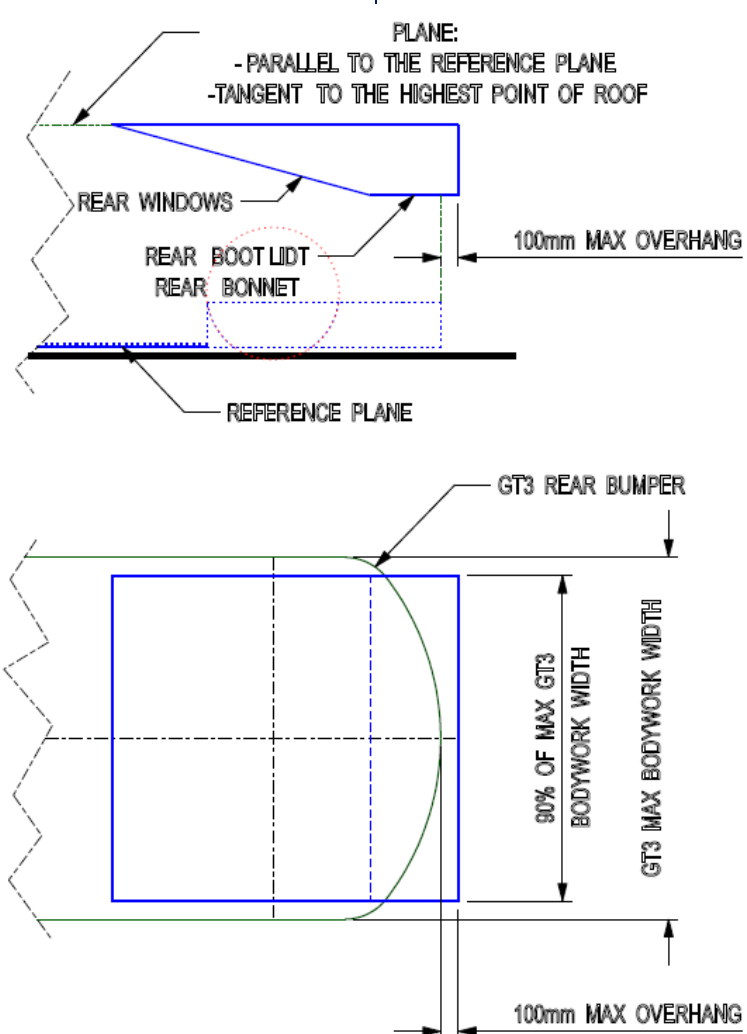
II-12.2	SPLITTER AVANT	FRONT SPLITTER
	À l'exception de la partie du splitter dépassant à l'avant du pare-chocs avant vu de dessus, les flux d'air ne peuvent s'échapper que par les surfaces inférieures et latérales du splitter. Max. 100 mm de porte-à-faux par rapport au périmètre du pare-chocs avant vu de dessus. Hauteur maximale du volume libre dans cette zone : 120 mm. Min. 100 mm de rayon à la jonction avec les côtés. Au maximum 4 dérives internes peuvent être installées dans les canaux sous le splitter. Seules les dérives verticales sont autorisées. Les dérives ne doivent pas dépasser le périmètre du splitter vu de dessus. Les dérives peuvent avoir une épaisseur inférieure à 6 mm. A l'exception des limitations décrites ci-dessus, la hauteur maximale en Z par rapport au plan de référence est limitée à 120 mm.	With the exception of the part of the Splitter protruding beyond the front bumper at the front, air flows may only leak the lower and lateral surfaces of the splitter. Max. 100 mm overhang from front bumper perimeter seen from above. Maximum height of free volume in this area: 120 mm. Min. 100 mm radius at junction with sides. A maximum of 4 internal fins may be fitted in the channels below the splitter. Only vertical fins are allowed. Fins must not protrude beyond the perimeter of the splitter seen from above. Fins may be less than 6 mm thick. Except for the limitations described above, the maximum height in Z from the reference plane is limited to 120 mm.
	Un maximum de deux prises d'air de type "NACA" est autorisé uniquement pour le refroidissement des composants mécaniques et des auxiliaires. Seuls les conduits ayant une section intérieure maximale équivalente à une section circulaire de 60 mm de diamètre sont autorisés entre la prise d'air de type "NACA" et l'élément à refroidir.	A maximum of two air inlets of the "NACA" type are allowed only for cooling mechanical components and ancillaries. Only the ducts having a maximum internal cross-section area equivalent to a circular section having a diameter of 60 mm are allowed only between the air inlet of the "NACA" type and the item which needs cooling.



II-12.3	FOND PLAT	FLAT BOTTOM
	Entre le plan transversal et vertical tangent à l'arrière des roues avant complètes et le plan transversal et vertical tangent à l'avant des roues arrière complètes, le plancher plat doit : • Être entièrement plat ; • Avoir une largeur maximale ne dépassant pas 1950 mm ; • Être symétrique par rapport à l'axe central de la voiture ; • Ne pas dépasser le périmètre de la voiture (vue de dessus).  Entre la largeur maximale du fond plat et la largeur choisie du splitter entre les roues avant (telle que définie par l'art. II-12.2), le bord d'attaque peut être chanfreiné et/ou arrondi. Le chanfrein et/ou l'arrondi doit être entièrement contenu dans le volume défini ci-dessous : • Section constamment parallèle au plan longitudinal et formée par un triangle rectangle. • Le cathéter majeur, d'une longueur de 85 mm, doit être sur le plan de référence. • Le cathetus mineur, d'une longueur de 50 mm, doit toucher sans interférence le bord le plus en avant du fond plat ou du logement de garniture de roue.  Les prises d'air de type "NACA" ne sont autorisées que pour le refroidissement des composants mécaniques et des accessoires.	Between the transverse and vertical plane tangent to the rear of the complete front wheels and the transverse and vertical plane tangent to the front of the complete rear wheels, the flat floor must: • Be fully flat; • Have a maximum width not greater than 1950 mm; • Be symmetrical with respect to the car centreline; • Not protrude beyond the perimeter of the car (seen from above).  Between the maximum width of the flat bottom and the chosen width of the splitter between the front wheels (as defined by art. II-12.2), the leading edge may be chamfered and/or rounded. The chamfer and/or round must be fully contained within the volume defined below: • Section constantly parallel to the longitudinal plane and formed by a right-angled triangle. • The major cathetus, with a length of 85mm, must be on the reference plane. • The minor cathetus, with a length of 50mm, must touch the most forward edge of the flat bottom or wheel liner housing without interference.  The air inlets of the "NACA" type are allowed only for cooling mechanical components and ancillaries.

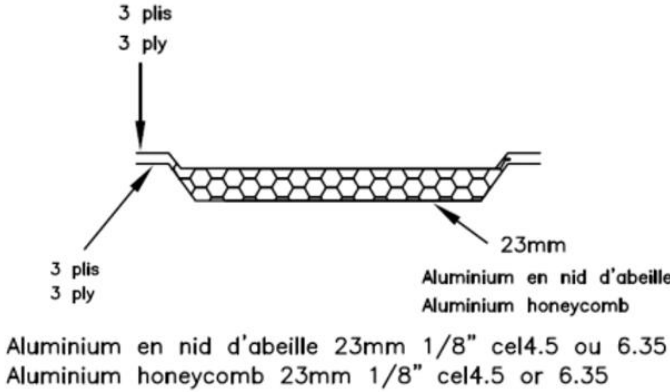
	Seuls les conduits ayant une section intérieure maximale équivalente à une section circulaire de 60 mm de diamètre sont autorisés entre la prise d'air de type "NACA" et l'élément à refroidir.	Only the ducts having a maximum internal cross-section area equivalent to a circular section having a diameter of 60 mm are allowed only between the air inlet of the "NACA" type and the item which needs cooling.
II-12.4	DIFFUSEUR ARRIERE	REAR DIFFUSER
	Jusqu'au point de porte-à-faux du pare-chocs arrière et jusqu'à 1520 mm de largeur en Y (symétrique à l'axe de la voiture), le bord arrière peut être droit (pas besoin de suivre la forme du pare-chocs). D'autres extensions dans la direction Y sont autorisées, mais elles ne doivent pas dépasser le périmètre du pare-chocs arrière. En Z, le diffuseur et ses dérives doivent être contenus entre 2 plans parallèles distants de 250 mm ; le plan inférieur doit coïncider avec le plan de référence. Au maximum 4 dérives peuvent être montées dans les canaux sous le diffuseur. Seules les dérives verticales sont autorisées. Les dérives ne doivent pas dépasser le périmètre du diffuseur vu de dessus. Les dérives peuvent avoir une épaisseur inférieure à 6 mm. Les dérives doivent être montées de manière rigide et être en contact avec le diffuseur sur au moins 75 % de leur longueur mesurée selon X.	Up to the rear bumper overhang point and up to 1520 mm width in Y (symmetrical to the car centreline), the rear edge may be straight (no need to follow bumper shape). Further extensions in Y direction are allowed but they must not protrude beyond the perimeter of the rear bumper. In Z, the diffuser and its fins must be contained between 2 parallel planes 250 mm apart; the lower plane must be coincident with the reference plane. A maximum of 4 fins may be fitted in the channels below the diffuser. Only vertical fins are allowed. Fins must not protrude beyond the perimeter of the diffuser seen from above. Fins may be less than 6 mm thick. The fins must be rigidly fitted and in contact with the diffuser over a minimum of 75% of their length measured along X.

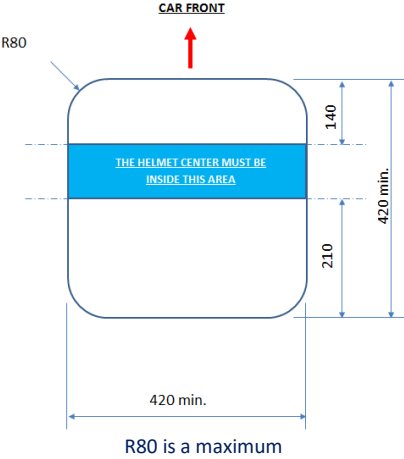


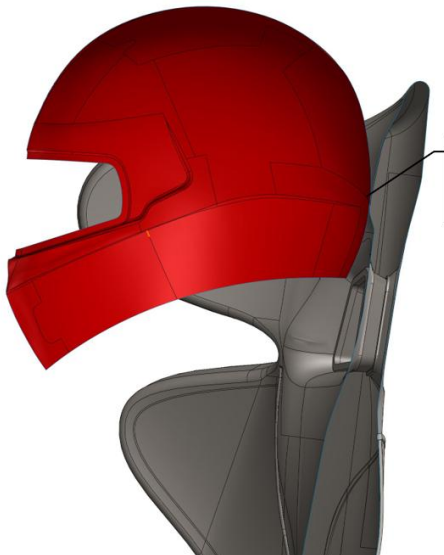
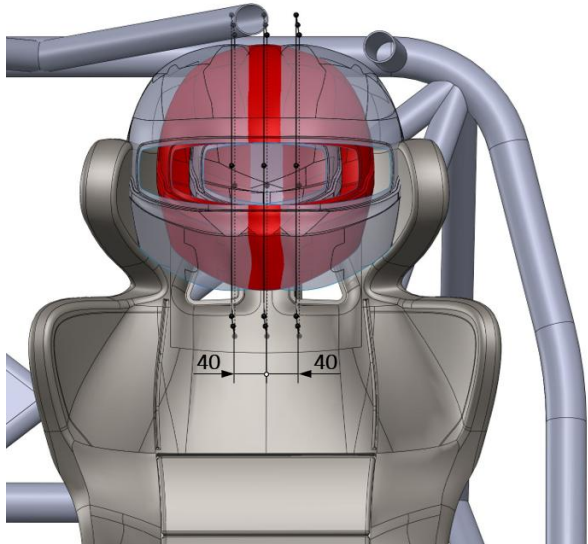
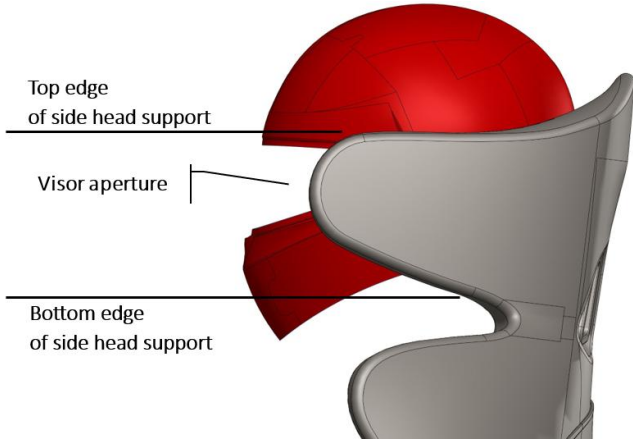
II-12.5	AILERON ARRIERE	REAR WING
II-12.5.a	<u>Conception libre, avec les limites décrites ci-dessous :</u> • Sous un plan parallèle au plan de référence et tangent au point le plus haut du toit ; • Un plan transversal et vertical situé à 100 mm au-delà du point de porte-à-faux du pare-chocs arrière ; • Jusqu'à 90 % de la largeur de la voiture et symétrique par rapport au plan longitudinal et vertical passant par l'axe de la voiture ; • Profil unique seulement (pas de profil ou de volet supplémentaire) mais ne doit pas nécessairement être rectiligne ; • Longueur maximale de la corde : 400 mm ; • L'épaisseur du "gurney" peut être inférieure à 6 mm mais doit être d'au moins 1 mm ; Sa position ne peut pas être modifiée lorsque la voiture est en mouvement.	<u>Free design, with the limits described below:</u> • Below a plane parallel to the reference plane and tangent to the highest point of the roof; • A transversal and vertical plane 100 mm beyond the rear bumper overhang point; • Up to 90% width of the car and symmetrical with respect to the longitudinal and vertical plane passing through the car centreline; • Single profile only (no additional profile or flap) but need not necessarily be straight; • Maximum chord length: 400 mm; • The thickness of the gurney may be less than 6 mm but must be at least 1 mm; Its position cannot be changed while the car is in motion. 
II-12.5.b	Les dérives latérales ne sont pas incluses dans les limites indiquées à l'Art. II-12.5.a. <u>Dérives latérales :</u> • Elles ne peuvent pas être utilisées comme support d'aile; • Elles doivent être plates avec une épaisseur minimale de 10 mm ; • Leurs périmètres doivent avoir un rayon minimal de 5 mm ; • En vue latérale, elles ne peuvent pas avoir des dimensions supérieures à 420 mm (X), 250 mm (Z); • Elles doivent couvrir complètement la dernière section de l'aile vu de côté.	The end plates are not included in the limits specified in Art. 12.5.a. <u>End plates :</u> • They cannot be used as wing support; • They must be flat with a minimum thickness of 10 mm; • Their perimeters must have a minimum radius of 5 mm; • In side view they cannot have dimensions greater than 420 mm (X), 250 mm (Z); • They must completely cover the final section of the wing seen from the side.
II-12.5.c	<u>Montant de l'aile arrière :</u> Il doit être rigide et démontable.	<u>Rear wing pillar :</u> It must be rigid and dismantable.

	Il peut dépasser les limites indiquées à l'Art. II-12.5.a : • Verticalement (suivant Z) de 75 mm maximum mais pas à plus de 120 mm du point le plus haut de l'aileron arrière ("gurney" et dérives latérales exclus); • Horizontalement (selon X) de 30 mm maximum mais pas à plus de 100 mm du point le plus en arrière de l'aileron arrière arrière ("gurney" et dérives latérales exclus). Ces composants doivent être • En matériau métallique; • Plans (parties en contact avec le flux d'air uniquement); • Parallèles au plan vertical passant par l'axe de la voiture (plan XZ). Les bords d'attaque doivent avoir un rayon constant. Les bords de fuite peuvent avoir un rayon constant ou être chanfreinés sur 20 mm max.(épaisseur min. du bord de fuite = 2 mm).	It may extend beyond the limits specified in Art. 12.5.a : • Vertically (along Z) by a maximum 75 mm but by no more than 120 mm from the highest point of the rear wing (gurney and end plates excluded); • Horizontally (along X) by a maximum of 30 mm but by no more than 100 mm from the rearmost point of the rear wing (end plates excluded); Its components must be • Made of metallic material; • Flat (parts in contact with air flow only); • Parallel to the vertical plane passing through the car centreline (XZ plane). The leading edges must be rounded with a constant radius. The trailing edges may be rounded with a constant radius or chamfered to a max. of 20 mm (min. thickness at the trailing edge = 2 mm).
II-13	SECURITE	SAFETY
II-13.1	ANCRAGES DE SIEGES	SEAT MOUNTINGS
	Ils doivent être homologués par le constructeur de la voiture. Plusieurs homologations sont possibles. Les sièges homologués et montés avec fixations au niveau du dossier sont obligatoires.	They must be homologated by the car manufacturer. Several homologations are possible. Seats homologated and mounted with seat-back mountings are compulsory.
II-13.1.a	Exigences de conception	Design requirements
	Les ancrages doivent être capables de résister aux cas de charges arrière et latéraux appliqués sur le siège (amplitude, emplacement et direction) tels que prescrits par la norme pour siège FIA 8862-2009. Ceci doit être démontré pour chaque siège spécifique devant être utilisé dans la voiture concernée. Sous ces cas de charges, le niveau de contrainte des matériaux des éléments de la voiture sollicités doit rester inférieur à leurs limites de rupture respectives. De plus, aucune pièce ne doit subir de défaillance structurelle une fois l'effort relâché. <u>Cas particulier :</u> Si le dossier du siège et les sangles d'épaules des harnais de sécurité sont montés sur le même renfort de l'armature de sécurité, 70 % des efforts latéraux appliqués au siège (prescrite dans la norme pour siège FIA 8862-2009) doivent être combinés avec les efforts appliqués aux ancrages des harnais de sécurité (prescrits dans l'Art. 253-6.2 de l'Annexe J).	The mountings must be able to withstand the rear and side load cases applied to the seat (magnitude, location and orientation) as prescribed by the FIA 8862-2009 seat standard. This must be demonstrated for each specific seat to be used in the car concerned. Under these load cases, the stress level of materials of car components stressed must remain below their respective ultimate tensile strength. Furthermore, there should be no structural failure of any part once the load is released. <u>Specific case:</u> If the seat back and safety harness shoulder straps are mounted on the same safety cage member, 70% of side loads applied to the seat (prescribed in the FIA 8862-2009 seat standard) must be combined with loads applied to the safety harness mountings (prescribed in Art. 253-6.2 of Appendix J).
II-13.1.b	Vérification des exigences de conception	Verification of the design requirements
	La démonstration doit être apportée par Analyse par Eléments Finis (FEA) ou par Essais. <u>Analyse par Eléments Finis (FEA) :</u> Un rapport officiel doit être fourni à la FIA par le constructeur de la voiture, qui doit confirmer que les exigences de l'Art. II-13.1.a ont été satisfaites. <u>Essais :</u> Ces essais doivent être effectués par un centre d'essais pour crash tests et tests statiques reconnu par la FIA (voir Liste Technique n°4). La FIA se réserve le droit d'exiger la présence d'un Délégué Technique FIA et doit donc être informée à l'avance de la date des essais. Un rapport officiel doit être fourni à la FIA par le centre d'essais, qui doit confirmer que les exigences de l'Art. II-13.1.a ont été satisfaites. <u>Le modèle ou les pièces utilisés pour la FEA ou pour les Essais doit inclure :</u> • Coque/châssis nu avec l'armature de sécurité ; • Coque du siège ; • Supports (cornières) de siège homologués avec le siège ; • Toutes les fixations.	Demonstration must be made by either Finite Element Analysis (FEA) or by Testing. <u>Finite Element Analysis (FEA):</u> The FIA must be provided with an official report by the car manufacturer, which must confirm that the requirements of Art. II-13.1.a have been met. <u>Testing:</u> Tests must be carried out by a testing centre for crash tests and static tests recognised by the FIA (see Technical List n°4). The FIA reserves the right to require an FIA Technical Delegate in attendance and must therefore be informed in advance of the date of the tests. The FIA must be provided with an official report by the testing centre, which must confirm that the requirements of Art. II-13.1.a have been met. <u>The model or parts used for FEA or for Testing must include:</u> • Bare bodyshell/chassis with the safety cage; • Seat shell; • Seat supports (brackets) homologated with the seat; • All fixings.

	Le siège doit être fixé aux supports de siège (cornières) en utilisant la position "la plus défavorable" (sans doute la position la plus haute). Si différents types de supports de siège (cornières) sont homologués pour un siège donné, les supports de siège (cornières) doivent être choisis de façon a représenter le scénario "le plus défavorable" (sans doute la position la plus haute).	The seat must be attached on seat supports (brackets) using the "worst case" position (likely to be the highest position). If several types of seat supports (brackets) are homologated for a given seat, the seat supports (brackets) must be chosen such that they represent the "worst case" scenario (likely to be the highest position).												
II-13.2	ANCRAGES DES HARNAIS DE SECURITE	SAFETY HARNESS MOUNTINGS												
	Conception libre. Chaque nouveau point d’ancrage sur la coque (le châssis) doit pouvoir résister à la charge telle que définie par l'Annexe J 2023 Art. 253-6.2.4.3. L'homologation doit spécifier la norme FIA pour harnais de sécurité pour laquelle les ancrages sont approuvés.	Free design. Each new anchorage point on the shell (chassis) must be able to withstand a load as defined by Appendix J 2023 Art. 253-6.2.4.3. The homologation must specify the FIA standard for safety harnesses for which the mountings are approved.												
II-13.2.a	Vérification de la résistance	Verification of the resistance												
	La démonstration doit être apportée par Analyse par Eléments Finis (FEA) ou par Essais. <u>Analyse par Eléments Finis (FEA) :</u> Un rapport officiel doit être fourni à la FIA par le constructeur de la voiture, qui doit confirmer que les exigences de résistance ont été satisfaites. <u>Essais :</u> Ces essais doivent être effectués par un centre d’essais pour crash tests et tests statiques reconnu par la FIA (voir Liste Technique n°4). La FIA se réserve le droit d’exiger la présence d’un Délégué Technique FIA et doit donc être informée à l’avance de la date des essais. Un rapport officiel doit être fourni à la FIA par le centre d’essais, qui doit confirmer que les exigences de résistance ont été satisfaites. Le modèle ou les pièces utilisés pour la FEA ou pour les Essais doit inclure au moins la coque/châssis nu et toutes les fixations des sangles d'entrejambes.	Demonstration must be made by either Finite Element Analysis (FEA) or by Testing. <u>Finite Element Analysis (FEA):</u> The FIA must be provided with an official report by the car manufacturer, which must confirm that the resistance requirements have been met. <u>Testing:</u> Tests must be carried out by a testing centre for crash tests and static tests recognised by the FIA (see Technical List n°4). The FIA reserves the right to require an FIA Technical Delegate in attendance and must therefore be informed in advance of the date of the tests. The FIA must be provided with an official report by the testing centre, which must confirm that the the resistance requirements have been met. The model or parts used for FEA or for Testing must include at least the bare bodyshell/chassis with the safety cage and all crotch strap fixings.												
II-13.3	INSTALLATION DES FILETS DE COURSE	INSTALLATION OF RACING NETS												
	Les fixations des filets de courses (homologués conformément à la norme FIA 8863-2013) doivent être homologuées par le constructeur de la voiture.	The racing net attachments (homologated according to FIA 8863-2013 standard) must be homologated by the car manufacturer.												
II-13.4	PROTECTION LATÉRALE	SIDE PROTECTION												
II-13.4.a	Panneau de protection latérale	Side protection panel												
	<u>Construction</u> Matériau composite conformément au dessin ci-dessous, à partir de plis solides carbone-kevlar. Carbone et kevlar peuvent être sur des couches différentes, mais le pli le plus à l'intérieur doit toujours être un pli solide carbone-kevlar ou kevlar, pour chaque pli la masse surfacique de fibre doit être comprise entre 200g/m² et 300g/m². Masse surfacique des 6 plis solides carbone-kevlar : 1680g/m² min. <u>Fixation</u> A l’armature de sécurité ou à la coque. <u>Installation</u> <table><tr><td>Horizontalement</td><td>Il doit au moins s’étendre du bord avant au bord arrière de l’ouverture de porte.</td></tr><tr><td>Verticalement</td><td>Il doit s’étendre du bas de l’ouverture de porte à l’entretoise de porte supérieure de l’armature de sécurité.</td></tr><tr><td>Transversalement</td><td>L’espace entre ce panneau et le panneau de porte ne doit pas être supérieur à 15 mm.</td></tr></table>	Horizontalement	Il doit au moins s’étendre du bord avant au bord arrière de l’ouverture de porte.	Verticalement	Il doit s’étendre du bas de l’ouverture de porte à l’entretoise de porte supérieure de l’armature de sécurité.	Transversalement	L’espace entre ce panneau et le panneau de porte ne doit pas être supérieur à 15 mm.	<u>Construction</u> Made of composite material according to drawing hereunder, and constructed from solid carbon-kevlar plies. Carbon and kevlar may be separate layers, but the innermost ply (inboard) must always be solid carbon-kevlar or kevlar, each ply must have a fiber areal weight between 200 g/m² and 300 g/m². Total fiber areal weight of the 6 solid carbon-kevlar plies : 1680g/m² min. <u>Mounting</u> To the safety cage or the bodyshell. <u>Installation</u> <table><tr><td>Horizontally</td><td>It must extend at least from the front edge to the rear edge of the door opening.</td></tr><tr><td>Vertically</td><td>It must extend from the bottom of the door opening to the upper doorbar of the safety cage.</td></tr><tr><td>Transversely</td><td>The gap between this panel and the door panel must be no more than 15 mm.</td></tr></table>	Horizontally	It must extend at least from the front edge to the rear edge of the door opening.	Vertically	It must extend from the bottom of the door opening to the upper doorbar of the safety cage.	Transversely	The gap between this panel and the door panel must be no more than 15 mm.
Horizontalement	Il doit au moins s’étendre du bord avant au bord arrière de l’ouverture de porte.													
Verticalement	Il doit s’étendre du bas de l’ouverture de porte à l’entretoise de porte supérieure de l’armature de sécurité.													
Transversalement	L’espace entre ce panneau et le panneau de porte ne doit pas être supérieur à 15 mm.													
Horizontally	It must extend at least from the front edge to the rear edge of the door opening.													
Vertically	It must extend from the bottom of the door opening to the upper doorbar of the safety cage.													
Transversely	The gap between this panel and the door panel must be no more than 15 mm.													

	 Aluminium en nid d'abeille 23mm 1/8" cel4.5 ou 6.35 Aluminium honeycomb 23mm 1/8" cel4.5 or 6.35				
II-13.4.b	<table><tr><th>Matériau absorbeur d'énergie</th><th>Energy-absorbing material</th></tr><tr><td> Le volume entre le panneau extérieur de la porte pilote et le panneau de protection latérale décrit ci-dessus doit être rempli avec du matériau absorbeur d'énergie depuis le bas de la porte jusqu'à au moins la partie supérieure de l'entretoise de porte supérieure de l'armature de sécurité. <u>Types de matériaux absorbeurs d'énergie approuvés par la FIA :</u> • IMPAXXTM 300 (densité nominale 37 kg/m³) • Ce matériau absorbeur d'énergie peut être fixé soit sur la porte, soit sur le panneau de protection latérale, ou sur les deux. Une protection superficielle en tissu ignifugeant (MI), ou constituée à partir d'au plus 2 plis de fibre de carbone solide, est autorisée. Si la protection est collée, le processus de collage doit avoir été validé par le fabricant du matériau. Des ouvertures pour vérifier la présence du matériau absorbeur d'énergie, lorsque le panneau interne de la porte n'est pas amovible, sont obligatoires. </td><td> The volume between the outer skin of the driver's door and the side protection panel described above must be filled with energy-absorbing material, from the bottom of the door up to at least the top of the upper doorbar of the safety cage. <u>Types of FIA-approved energy-absorbing material:</u> • IMPAXXTM 300 type (nominal density 37 kg/m³); • This energy-absorbing material may be fixed either to the door or to the side protection panel, or to both. A superficial protection in fire-retardant fabric (FR), or made of no more than 2 plies of solid carbon fibre, is permitted. If the protection is bonded, the process must have been validated by the manufacturer of the material. Openings to verify the presence of the energy-absorbing material, when the internal panel of the door is not removable are compulsory. </td></tr></table>	Matériau absorbeur d'énergie	Energy-absorbing material	Le volume entre le panneau extérieur de la porte pilote et le panneau de protection latérale décrit ci-dessus doit être rempli avec du matériau absorbeur d'énergie depuis le bas de la porte jusqu'à au moins la partie supérieure de l'entretoise de porte supérieure de l'armature de sécurité. <u>Types de matériaux absorbeurs d'énergie approuvés par la FIA :</u> • IMPAXXTM 300 (densité nominale 37 kg/m³) • Ce matériau absorbeur d'énergie peut être fixé soit sur la porte, soit sur le panneau de protection latérale, ou sur les deux. Une protection superficielle en tissu ignifugeant (MI), ou constituée à partir d'au plus 2 plis de fibre de carbone solide, est autorisée. Si la protection est collée, le processus de collage doit avoir été validé par le fabricant du matériau. Des ouvertures pour vérifier la présence du matériau absorbeur d'énergie, lorsque le panneau interne de la porte n'est pas amovible, sont obligatoires.	The volume between the outer skin of the driver's door and the side protection panel described above must be filled with energy-absorbing material, from the bottom of the door up to at least the top of the upper doorbar of the safety cage. <u>Types of FIA-approved energy-absorbing material:</u> • IMPAXXTM 300 type (nominal density 37 kg/m³); • This energy-absorbing material may be fixed either to the door or to the side protection panel, or to both. A superficial protection in fire-retardant fabric (FR), or made of no more than 2 plies of solid carbon fibre, is permitted. If the protection is bonded, the process must have been validated by the manufacturer of the material. Openings to verify the presence of the energy-absorbing material, when the internal panel of the door is not removable are compulsory.
Matériau absorbeur d'énergie	Energy-absorbing material				
Le volume entre le panneau extérieur de la porte pilote et le panneau de protection latérale décrit ci-dessus doit être rempli avec du matériau absorbeur d'énergie depuis le bas de la porte jusqu'à au moins la partie supérieure de l'entretoise de porte supérieure de l'armature de sécurité. <u>Types de matériaux absorbeurs d'énergie approuvés par la FIA :</u> • IMPAXXTM 300 (densité nominale 37 kg/m³) • Ce matériau absorbeur d'énergie peut être fixé soit sur la porte, soit sur le panneau de protection latérale, ou sur les deux. Une protection superficielle en tissu ignifugeant (MI), ou constituée à partir d'au plus 2 plis de fibre de carbone solide, est autorisée. Si la protection est collée, le processus de collage doit avoir été validé par le fabricant du matériau. Des ouvertures pour vérifier la présence du matériau absorbeur d'énergie, lorsque le panneau interne de la porte n'est pas amovible, sont obligatoires.	The volume between the outer skin of the driver's door and the side protection panel described above must be filled with energy-absorbing material, from the bottom of the door up to at least the top of the upper doorbar of the safety cage. <u>Types of FIA-approved energy-absorbing material:</u> • IMPAXXTM 300 type (nominal density 37 kg/m³); • This energy-absorbing material may be fixed either to the door or to the side protection panel, or to both. A superficial protection in fire-retardant fabric (FR), or made of no more than 2 plies of solid carbon fibre, is permitted. If the protection is bonded, the process must have been validated by the manufacturer of the material. Openings to verify the presence of the energy-absorbing material, when the internal panel of the door is not removable are compulsory.				
II-13.5	<table><tr><th>TRAPPE DE TOIT D'ACCES A L'HABITACLE</th><th>ROOF HATCH FOR ACCESS TO THE COCKPIT</th></tr><tr><td> Une trappe démontable est obligatoire sur le toit du côté pilote afin de permettre l'accès sans entrave au pilote depuis l'extérieur de l'habitacle. Quand la trappe est démontée, l'ouverture dans le toit doit respecter les dimensions indiquées sur le dessin ci-dessous. Le bord latéral extérieur doit être aussi proche que possible de la partie latérale supérieure de l'armature de sécurité. Le centre du casque doit rester à l'intérieur de la zone indiquée sur le dessin ci-dessous. La trappe doit être fixée au panneau de toit uniquement au moyen d'un maximum de 8 fixations rapides actionnées par une clé Allen de 4 mm. Le panneau de toit d'origine peut être remplacé par un panneau en matériau composite s'il est démontré que cela rend l'intégration de la trappe plus facile et à condition que le nouveau panneau équipé de la trappe ne soit pas plus léger que le panneau d'origine. Les traverses de toit de la coque peuvent être supprimées pour permettre l'installation de la trappe de toit. </td><td> One removable hatch is compulsory in the roof on the driver's side, to allow free access to the driver from outside the cockpit. When the hatch is removed, the opening on the roof must comply with the dimensions specified on the drawing below. The outer side edge must be as close as possible to the upper side member of the safety cage. The helmet centre must remain within the area specified on the drawing below. The hatch must be secured to the roof panel only by means of a maximum of 8 quick release fasteners operated by a 4 mm Allen key. The original roof panel may be replaced with a panel in composite material if it is proved that this renders the integration of the hatch easier, and on condition that the new panel fitted with the hatch is not lighter than the original panel. The bodyshell roof cross members may be removed to allow the installation of the roof hatch. </td></tr></table>	TRAPPE DE TOIT D'ACCES A L'HABITACLE	ROOF HATCH FOR ACCESS TO THE COCKPIT	Une trappe démontable est obligatoire sur le toit du côté pilote afin de permettre l'accès sans entrave au pilote depuis l'extérieur de l'habitacle. Quand la trappe est démontée, l'ouverture dans le toit doit respecter les dimensions indiquées sur le dessin ci-dessous. Le bord latéral extérieur doit être aussi proche que possible de la partie latérale supérieure de l'armature de sécurité. Le centre du casque doit rester à l'intérieur de la zone indiquée sur le dessin ci-dessous. La trappe doit être fixée au panneau de toit uniquement au moyen d'un maximum de 8 fixations rapides actionnées par une clé Allen de 4 mm. Le panneau de toit d'origine peut être remplacé par un panneau en matériau composite s'il est démontré que cela rend l'intégration de la trappe plus facile et à condition que le nouveau panneau équipé de la trappe ne soit pas plus léger que le panneau d'origine. Les traverses de toit de la coque peuvent être supprimées pour permettre l'installation de la trappe de toit.	One removable hatch is compulsory in the roof on the driver's side, to allow free access to the driver from outside the cockpit. When the hatch is removed, the opening on the roof must comply with the dimensions specified on the drawing below. The outer side edge must be as close as possible to the upper side member of the safety cage. The helmet centre must remain within the area specified on the drawing below. The hatch must be secured to the roof panel only by means of a maximum of 8 quick release fasteners operated by a 4 mm Allen key. The original roof panel may be replaced with a panel in composite material if it is proved that this renders the integration of the hatch easier, and on condition that the new panel fitted with the hatch is not lighter than the original panel. The bodyshell roof cross members may be removed to allow the installation of the roof hatch.
TRAPPE DE TOIT D'ACCES A L'HABITACLE	ROOF HATCH FOR ACCESS TO THE COCKPIT				
Une trappe démontable est obligatoire sur le toit du côté pilote afin de permettre l'accès sans entrave au pilote depuis l'extérieur de l'habitacle. Quand la trappe est démontée, l'ouverture dans le toit doit respecter les dimensions indiquées sur le dessin ci-dessous. Le bord latéral extérieur doit être aussi proche que possible de la partie latérale supérieure de l'armature de sécurité. Le centre du casque doit rester à l'intérieur de la zone indiquée sur le dessin ci-dessous. La trappe doit être fixée au panneau de toit uniquement au moyen d'un maximum de 8 fixations rapides actionnées par une clé Allen de 4 mm. Le panneau de toit d'origine peut être remplacé par un panneau en matériau composite s'il est démontré que cela rend l'intégration de la trappe plus facile et à condition que le nouveau panneau équipé de la trappe ne soit pas plus léger que le panneau d'origine. Les traverses de toit de la coque peuvent être supprimées pour permettre l'installation de la trappe de toit.	One removable hatch is compulsory in the roof on the driver's side, to allow free access to the driver from outside the cockpit. When the hatch is removed, the opening on the roof must comply with the dimensions specified on the drawing below. The outer side edge must be as close as possible to the upper side member of the safety cage. The helmet centre must remain within the area specified on the drawing below. The hatch must be secured to the roof panel only by means of a maximum of 8 quick release fasteners operated by a 4 mm Allen key. The original roof panel may be replaced with a panel in composite material if it is proved that this renders the integration of the hatch easier, and on condition that the new panel fitted with the hatch is not lighter than the original panel. The bodyshell roof cross members may be removed to allow the installation of the roof hatch.				

	 R80 is a maximum	
II-13.6	DISPOSITIFS DE LEVAGE	LIFTING DEVICES
	Deux points d'ancrage sont obligatoires sur le dessus de la voiture pour pouvoir soulever cette dernière à l'aide d'une grue. Ces points d'ancrage doivent être constitués de 2 bagues intégrées à la structure supérieure de la voiture et doivent être conforme aux dimensions et prescriptions de la Liste Technique 104. Ils doivent permettre de lever la voiture à 1.5 mètre au-dessus du sol en toute sécurité. L'angle de la voiture doit être inférieur à 25° avec la voiture complète et le réservoir de carburant à moitié plein.	Two anchor points are mandatory on the top of the car in order to lift it with a crane. These anchor points must be 2 lifting bushes integrated into the structure of the top of the car and must comply with the dimensions and prescriptions of the Technical List 104. They must permit the car to be lifted safely to an altitude of 1.5 metres above the ground. The car angle must be less than 25° with car complete with mid fuel tank.
II-13.7	STRUCTURES D'ABSORPTION DES CHOCS	IMPACT-ABSORBING STRUCTURES
	Les structures d'absorption des chocs spécifiques ou modifiées doivent être homologuées.	Dedicated or modified impact-absorbing structures must be homologated.
II-13.8	POSITION DE L'ADR	ADR POSITION
	La position du boîtier du kit ADR doit être homologuée. Cette position doit être desservie par un faisceau de câblage conforme au protocole CAN décrit dans la version la plus récente des spécifications d'installation ADR.	The position of the ADR kit unit must be homologated. This position must be served by a wiring loom in accordance with the CAN protocol described in the most updated version of the ADR installation specifications.
II-13.9	ARMATURE DE SECURITE	SAFETY CAGE
II-13.9.a	Dégagement du casque du pilote	Driver helmet clearance
	Aucun membre de l'armature de sécurité ne doit être en contact avec le casque du pilote avant qu'il ne se pose sur le support latéral de tête ou le repose-tête. Cela doit être démontré dans les conditions suivantes : - Centre du casque coïncidant avec le plan vertical central du siège et arrière du casque en contact avec le repose-tête. - Centre du casque décalé transversalement (selon Y) de 40 mm (Réf. Annexe J Art. 257A-1301.2) du plan vertical médian du siège ; le décalage doit être fait à la fois vers la droite et vers la gauche.	No member of the safety cage must be in contact with the driver's helmet before it is rested on seat-side-head support or seat headrest. This must be demonstrated in the following conditions: - Centre of the helmet coinciding with the central vertical plane of the seat and the back of the helmet in touch with the seat headrest; - Center of the helmet transversely offset (along Y) 40 mm (Ref appendix J art. 257A-1301.2) of the central vertical plane of the seat; the offset must be done both to the right and to the left.

	 HELMET IN CONTACT WITH SEAT HEADREST	
	En outre, cela doit être démontré pour chaque siège spécifique à utiliser dans la voiture concernée et, au moins, pour les positions assises extrêmes identifiées par le constructeur de la voiture. Contraintes du modèle pour la démonstration: • Model/gabarit du casque tel que défini par la FIA (fourni sur demande); • L'ouverture de la visière du casque doit être contenue entre le bord supérieur et le bord inférieur du support latéral de tête (voir dessin ci-dessous) ; • Siège fixé sur les points de fixation homologués.	Furthermore, this must be demonstrated for each specific seat to be used in the car concerned and, at least, for the extreme seat positions identified by the car manufacturer. Model constraints for demonstration: • Model/template of the helmet as defined by the FIA (provided upon request); • The visor aperture of the helmet must be contained between the top and the bottom edge of the seat-side-head support (see drawing below); • Seat fixed on the homologated mounting points.
	 Top edge of side head support Visor aperture Bottom edge of side head support	

II-13.9.b	Homologation ou certification de l'armature de sécurité	Homologation or certification of the safety cage
	<u>L'armature de sécurité doit être :</u> - Homologuée ou certifiée par une ASN conformément au Règlement d'Homologation pour Armatures de Sécurité de la FIA de l'année d'homologation de la voiture. La conception de l'armature doit être au préalable approuvée par la FIA pour permettre l'homologation de la voiture. Le dossier avec la conception de l'armature doit être soumis au plus tard un mois avant le dossier de simulation de choc et de modification du châssis (voir Annexe VII) ; A l'issue du processus d'homologation, l'ASN doit fournir à la FIA une copie numérique authentique de la fiche ou du certificat officiel. ou - Homologuée par la FIA selon le Règlement d'Homologation pour Armatures de Sécurité.	<u>The safety cage must be:</u> - Homologated or certified by an ASN according to the FIA Homologation Regulations for Safety Cages of the year of homologation of the car. The design of the cage must be approved beforehand by the FIA in order to allow the homologation of the car. The dossier with the design of the cage must be submitted at the latest one month before the crash simulation and chassis modification dossier (see Appendix VII); At the end of the homologation process, the ASN must provide the FIA with an authentic digital copy of the official form or certificate; or - Homologated by the FIA according to the homologation regulations for safety cages.
II-14	CAS PARTICULIERS	PARTICULAR CASES
	Si, avec toutes les modifications autorisées ci-dessus, la voiture ne peut pas se trouver dans les fenêtres de performance, le Comité GT peut examiner les demandes du constructeur concernant des modifications supplémentaires afin que la voiture se trouve dans les fenêtres.	If, with all the modifications permitted above, the car is not able to be within the Performance Windows, the GT Committee may consider requests from the manufacturer for additional modifications in order to have the car within the windows.

	PARTIE III	PART III
III-1	EXTENSIONS D'HOMOLOGATION	HOMOLOGATION EXTENSIONS
III-1.1	ERRATUM (ER)	ERRATUM (ER)
	Un erratum est la constatation officielle et la correction d'un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur. Un erratum annule et remplace ce renseignement. Les errata permettent de corriger des erreurs de compilation de fiche, et non de remplacer des pièces existantes. Si un erratum a déjà été accepté pour un article, celui-ci ne peut plus être corrigé de cette façon. En regard de la correction, seront précisés la donnée erronée et le numéro de l'article (ou de la photo) modifié. Cette fiche d'erratum précisera obligatoirement les coordonnées des renseignements erronés (page de la fiche de base, numéro de l'extension, etc.). A la demande de la FIA, un erratum peut être utilisé pour homologuer des informations supplémentaires ou des composants modifiés/nouveaux requis suite à des modifications du règlement d'homologation. Un tel erratum peut être homologué en dehors du calendrier établi et ne sera pas comptabilisé dans le quota spécifié à l'Art. III-8.	An erratum is the official certification and correction of an incorrect piece of information previously supplied by the manufacturer. An erratum thus deletes and replaces that piece of information. Errata enable the correction of errors made in compiling the form, and not the replacement of existing parts. If an erratum has already been accepted for an item, it can no longer be corrected in this fashion. Concerning the correction, the incorrect data and the number of the item (or photo) modified must be clearly stated. The details of the erroneous information (basic form page, n° of extension, etc.) must also be mentioned on this erratum form. At the request of the FIA, an erratum may be used to homologate additional information or modified/new components required as result of amendments to the homologation regulation. Such an erratum can be homologated outside the established schedule and will not count towards the quota specified in Art. III-8.
III-1.1.1	Erratum sécurité et fiabilité (ESF)	Safety and Reliability Erratum (ESF)
	Avec l'accord du Comité GT, une extension d'erratum sécurité et fiabilité (ESF) peut être appliquée pour résoudre les problèmes de sécurité et de fiabilité de la voiture homologuée. Des preuves claires et une analyse technique détaillée doivent être fournies pour appuyer la demande. À la seule discrétion du Comité GT, si la demande est jugée avoir un impact sur les performances de la voiture de quelque manière que ce soit, elle peut être soumise à une homologation avec une extension de type Evolution ou être rejetée. De plus, si nécessaire, le Comité peut imposer un test d'évaluation des performances pour évaluer les effets des modifications proposées. À la discrétion du Comité d'Homologation de la FIA, une période de transition peut être accordée à compter de la date d'homologation de l'extension ESF. Pendant cette période, les anciennes et les nouvelles spécifications de la pièce peuvent être utilisées. Une fois la période de transition terminée, l'extension annule et remplace la spécification de la pièce précédemment homologuée. Si un erratum sécurité et fiabilité a déjà été accepté pour un élément, il ne peut plus être corrigé de cette manière. Le Comité d'homologation peut également exiger une inspection s'il le juge nécessaire.	With the agreement of the GT Committee, a Safety and Reliability Erratum (ESF) extension may be applied to address safety and reliability issues in the homologated car. Clear evidence and a detailed technical analysis must be provided to support the request. At the sole discretion of the GT Committee, if the application is deemed to impact the performance of the car in any way, it may be required to be homologated with an Evolution type extension or be rejected. Additionally, if necessary, the Committee may mandate a performance evaluation test to assess the effects of the proposed changes. At the discretion of the FIA Homologation Committee, a transitional period may be granted from the date of homologation of the ESF extension. During this period, both the old and new specifications of the part may be used. Once the transitional period ends, the extension supersedes and replaces the previously homologated part specification. If a Safety and Reliability Erratum has already been accepted for an item, it can no longer be corrected in this fashion. The Homologation Committee may also mandate an inspection if deemed necessary.
III-1.2	EVOLUTION (EVO)	EVOLUTION (EVO)
	Le constructeur a la possibilité de demander l'homologation de nouveaux composants. Cette demande doit être soumise à l'approbation du Comité GT de la FIA. Une fois approuvés, les nouveaux composants feront l'objet d'une fiche d'extension d'homologation "Evolution". Toutes les caractéristiques figurant dans la fiche "Evolution" annulent et remplacent celles figurant dans la Fiche d'Homologation de base. Les composants figurant dans cette fiche ne peuvent être utilisés séparément et doivent impérativement être utilisés dans leur intégralité.	The manufacturer has the possibility to apply for the homologation of new components. This application must be submitted for the agreement in principle of the FIA GT Committee. Once approved, the new components will be the subject of an "Evolution" homologation extension form. All specifications featuring on this form cancel and replace those featuring on the basic Homologation Form. The components featuring on this form must not be used separately and must imperatively be used all together as a whole.

III-1.3	VARIANTES DE FOURNITURE (VF)	SUPPLY VARIANT (VF)
	Une variante de la production de série due par exemple à la livraison simultanée d'une même pièce ou d'un même accessoire de caractéristiques équivalentes par des fournisseurs différents. Le client n'est pas en mesure de choisir l'une ou l'autre fabrication. Ces variantes doivent être décrites sur la Fiche d'Homologation. Une variante de fourniture ne peut être faite que sur les subdivisions d'articles de la Fiche d'Homologation. Toute différence entre une pièce homologuée en VF et la pièce originale doit être telle qu'elle ne puisse avoir un effet sur les performances ou la fiabilité de la voiture ou d'une de ses parties, en toutes circonstances et quels que soient ses réglages. Il sera tenu compte des quantités de production des pièces considérées, ainsi que du montage ou non des deux pièces sur les voitures de compétition.	A series production variant due, for instance, to the simultaneous delivery of the same part or accessory with the same characteristics by different suppliers. The customer has no opportunity to choose one or the other make. These variants must be described on the Homologation Form. A supply variant may only be made on the subdivisions of items on the Homologation Form. Any difference between a part homologated in VF and the original part must not be such that it could have an effect on the performance or reliability of the car or any part thereof, under any circumstances or in any state of tuning. The production quantities of the relevant parts and the question of whether or not both are fitted to competition cars must be taken into account.
III-1.4	VARIANTE OPTION (VO)	OPTION VARIANT (VO)
	<u>Les éléments suivants peuvent être homologués en Variante Option :</u> • Catalyseurs et silencieux L'installation optionnelle de catalyseurs homologués par une ASN (Liste Technique n°8) et/ou silencieux sur le système d'échappement est autorisée. Toutes les modifications nécessaires à leur installation doivent être homologuées. • Un kit pour courses d'endurance (durée supérieure à 2 heures) comprenant les éléments suivants : - embrayage ; - système de ravitaillement rapide en carburant ; - système d'indication de fin de remplissage du réservoir de carburant (capteur et voyant lumineux) ; - alternateur ; - capteurs redondants pour la commande de boîte de vitesses ; - arbres de transmission transversaux ; - articulations des pièces d'essieu et de suspension ; - ensemble moyeu/roulement de roue ; - porte-moyeu modifié uniquement pour le montage de l'ensemble moyeu/roulement de roue ; - grillages amovibles additionnels pour les prises et sorties d'air de la carrosserie ; • Un système d'air conditionné • Système de fixation de la batterie sur la coque (châssis) Voir Art. II-5.1. • Ancrages des sièges Voir Art. II-13.1. • Ancrages des filets de course Voir Art. II-13.3. • Installation d'un système anti-collision L'installation optionnelle d'un tel système est autorisée. Celui-ci doit uniquement fournir une information visuelle au pilote. Toutes les modifications de pièces déjà homologuées qui sont nécessaires à son installation doivent être homologuées. • Capteurs de système anti-cabrage connectés à l'ECU • Système d'éclairage supplémentaire intégré • Position du boîtier du kit ADR • Arbres de transmission transversal avec couplemeter L'installation optionnelle de arbres de transmission transversal équipé avec des couplemeters homologués par la FIA (Liste Technique n°89) est autorisée. Toutes les modifications nécessaires à leur installation doivent être homologuées. • Porte pour panneau d'affichage	<u>The following components may be homologated as Option Variant:</u> • Catalytic converters and silencer The optional installation of catalytic converters homologated by an ASN (Technical List n°8) and/or silencer on the exhaust system is permitted. All modifications necessary for their installation must be homologated; • A kit for endurance races (duration of more than 2 hours) including the following components: - clutch; - quick refuelling system; - system indicating that the fuel tank has finished filling (sensor and warning light); - alternator; - redundant sensors for the gearbox control; - transverse drive shafts; - joints of axle and suspension parts; - wheel hub/bearing assembly; - modified hub carrier for the sole purpose of mounting the wheel hub/bearing assembly; - additional removable wire meshes for the bodywork air inlets and outlets; • An air conditioning system • Battery mounting system on bodyshell (chassis) See Art. II-5.1. • Seat mountings See Art. II-13.1. • Racing nets attachments See Art. II-13.3. • Installation of a collision avoidance system The optional installation of such a system is authorised. It must provide only visual information to the driver. All modifications to parts already homologated that are necessary for its installation must be homologated; • Sensors connected to the ECU for an anti-lift system • Built-in supplementary lighting system • Position of the ADR kit unit • Transverse driveshafts with torquemeter The optional installation of transverse driveshafts equipped with on board torquemeters homologated by an FIA (Technical List n°89) is permitted. All modifications necessary for their installation must be homologated. • Door for display panel

III-2	PRESENTATION DES DEMANDES D'HOMOLOGATION AU COMITE	SUBMISSION OF HOMOLOGATION APPLICATIONS TO THE COMMITTEE
III-2.1	HOMOLOGATION	HOMOLOGATION
	C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé peut être classé dans le Groupe Voitures de Grand Tourisme (GT3) du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays dans lequel se trouve le siège principal du constructeur ou, avec l'accord exprès dudit constructeur, par l'ASN du pays dans lequel se trouve l'usine de montage final du véhicule considéré. Elle doit donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après). L'homologation ne sera accordée que pour des modèles encore en construction au 1^{er} janvier de l'année précédant celle de validité du présent règlement, ou dont la construction a été commencée après cette date.	This is the official certification made by the FIA that a model of a specific car may be classified in the Grand Touring Cars Group (GT3) of the present regulations. The homologation application must be sent in to the FIA by the ASN of a country in which the headquarters of the manufacturer is located or, with the approval of this manufacturer, by the ASN of the country in which the assembly plant of the vehicle of the make considered is located. It shall give rise to the drawing up of a homologation form (see hereinafter). Homologation will only be granted to car models which are still in production on 1 January of the year preceding the one for which the present regulations are valid, or the production of which was started after that date.
III-2.2	CONDITIONS IMPOSEES AUX ASN	CONDITIONS REQUIRED FROM ASNS
	Pour qu'une demande d'homologation puisse être présentée à la FIA, elle doit provenir d'une ASN de la part d'un constructeur, si ce constructeur a fait établir une déclaration spécifiant qu'il se conformera aux spécifications du règlement d'homologation (voir Acceptation du Règlement d'Homologation et Délégation de Signature). La déclaration doit être soumise au Comité Homologation de la FIA, soit lors de la première séance de l'année, soit lors du dépôt de la première demande d'homologation présentée pour l'année en cours. Cette déclaration écrite doit être établie au nom du constructeur de la voiture faisant l'objet de la demande et être signée par la ou les personne(s) habilitée(s), selon les lois du pays, à signer officiellement au nom de la société constructrice, soit le directeur général, soit un responsable de la direction générale. De ce fait, le constructeur s'engage à se conformer aux prescriptions du Code Sportif International et à tous les règlements internationaux, y compris le présent, ainsi qu'à tout règlement national complémentaire établi par l'ASN concernée, sur la procédure d'établissement et de transmission à la FIA des demandes d'homologation présentées par le constructeur. Au cas où le non-respect d'une prescription quelconque serait constaté, la FIA pourra prendre toute sanction prévue par le Code Sportif International.	The application for homologation may only be submitted to the FIA by an ASN on behalf of a manufacturer, if that manufacturer has established a declaration whereby he undertakes to abide by the specifications of the homologation regulations (see Covenant for Homologation Procedure and Proxy Signature). The declaration must be submitted to the FIA Homologation Committee, either at its first meeting of the year or when the first application for homologation for the current year is submitted. This written declaration must be issued in the name of the manufacturer who actually produces the car for which the application for homologation has been submitted, and must be signed by the person(s) legally authorised in the country concerned to sign officially on behalf of the manufacturing firm, either the Managing Director or another responsible member of the general management. In doing so, the manufacturer pledges to abide by the International Sporting Code and all other international regulations, including the present ones, and any other complementary national regulations issued by the ASN concerned, regarding the procedure for drawing up and forwarding to the FIA all applications submitted by the manufacturer. Should any of the prescriptions not be observed, the FIA may impose any of the penalties provided for in the International Sporting Code.
III-2.3	EXAMEN DES DEMANDES D'HOMOLOGATION	STUDY OF HOMOLOGATION APPLICATIONS
	Chaque année, la FIA publie le calendrier des procédures d'homologation (voir Art. III-7). <u>Ce calendrier comporte :</u> • La date limite du dépôt des demandes ; • La date d'entrée en vigueur des homologations prononcées. Les ASN doivent assurer l'expédition des fichiers numériques (Word ou Pdf) de chaque demande d'homologation en conformité avec cet article à l'adresse email suivante : homologation@fia.com Avant de les expédier, les ASN doivent vérifier que les demandes sont conformes au règlement et complètes. Des sanctions pourront être prises, jusqu'au refus de la demande, lorsque une information attendue sur le modèle de fiche FIA est manquante, incomplète ou provisoire. Une image CAD à la place d'une photo (à l'endroit où elle est exigée) est considérée comme information incomplète.	Each year, the FIA draws up the calendar of homologation procedures (see Art. III-7). <u>This calendar specifies:</u> • The deadlines for receipt of applications; • The dates on which the homologations granted will come into effect. The National Sporting Authorities must ensure that digital files (Word or Pdf) of each application are sent, in accordance with this article, to the following email address: homologation@fia.com Before dispatching them, the National Sporting Authorities will ensure that the applications are complete and in conformity with the regulations. Penalties may be imposed, up to the refusal of the application, when information expected on the FIA template form is missing, incomplete or provisional. A CAD image instead of a photo (where it is required) is considered as incomplete information.

	Une information déclarée susceptible de modification après le dépôt de la demande est considérée provisoire. Chaque demande doit être reçue par le Secrétariat de la FIA au plus tard aux dates mentionnées à l'Art. III-7. Tout retard entraînera le report de la demande à la session suivante. Pour être acceptée sans report, une demande reçue en retard doit être justifiée par le calendrier sportif international de la FIA et les droits d'homologation seront doublés. Le Département Technique de la FIA mettra les demandes à disposition sur un serveur réservé avec accès restreint. <u>Les personnes bénéficiant de l'accès à ce serveur sont :</u> • Le Comité Homologation de la FIA ; • Les ASN ayant transmis les demandes ; • Les Constructeurs, selon une liste établie par la FIA.	Information declared susceptible to modification after the receipt of the application is considered provisional. Each application must be received by the FIA Secretariat no later than the dates mentioned under Art. III-7. Any delay will entail the postponement of the application until the following session. To be accepted without being postponed, an application received late must be justified by the international sporting calendar of the FIA, and the homologation fees will be doubled. The FIA Technical Department will make the applications available on a reserved server with restricted access. <u>This server can be accessed by the following persons:</u> • The FIA Homologation Committee; • The ASNs that forwarded the requests; • The manufacturers, according to a list drawn up by the FIA.
III-2.4	VALIDATION DES HOMOLOGATIONS	AUTHENTICATION OF HOMOLOGATIONS
	Les procès-verbaux de réunions d'homologation mentionneront toutes les remarques relatives aux demandes présentées et seront communiquées aux ASN concernées. Les fichiers numériques corrigés doivent suivre la même procédure d'expédition que la demande initiale. L'homologation des demandes approuvées sous réserve ne sera prononcée que le premier du mois suivant la réception et l'acceptation par le Secrétariat de la FIA des renseignements supplémentaires que le Comité Homologation de la FIA aura jugé nécessaire de demander. La liste des nouvelles homologations sera publiée mensuellement sur le site internet de la FIA. Toute demande d'homologation non finalisée dans les 6 mois suivant la date limite de réception de la session d'homologation concernée sera automatiquement annulée. De plus, une pénalité financière forfaitaire de 1000 euros (pour l'année en cours) sera appliquée.	The minutes of the homologation meetings shall contain all the comments relating to the applications submitted and shall be communicated to the ASNs concerned. The corrected digital files must be sent according to the same procedure as the initial application. For applications accepted with reservations, the homologation will not be pronounced until the 1st of the month following the receipt and approval by the FIA Secretariat of the supplementary information requested by the FIA Homologation Committee. The list of new homologations will be published each month on the FIA website. All homologation applications not finalised within the 6 months following the application deadline for the homologation session concerned will be automatically cancelled. Furthermore, a fine of 1000 euros (for the current year) will be applied.
III-3	VERIFICATIONS ET INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES	CHECKS AND ADDITIONAL INFORMATION
	Le Comité Homologation de la FIA organisera des inspections concernant la conformité de la demande d'homologation. De telles inspections seront effectuées lorsque le Comité Homologation de la FIA le juge nécessaire ou lorsqu'un membre de la Commission des Constructeurs le demande. Une voiture doit toujours être disponible pour inspection et il incombera à tout moment au constructeur de convaincre les inspecteurs que la demande est conforme. Les représentants de la FIA se réservent le droit d'exiger tout document/photographie qu'ils jugent nécessaire pour compléter l'inspection, que le constructeur devra obligatoirement leur fournir avant la fin de l'inspection, sauf accord explicite contraire. La FIA peut imposer un droit supplémentaire au cas où plus d'une inspection serait jugée nécessaire par rapport à une voiture ou à son extension. La FIA se réserve le droit de contrôle des homologations existantes et peut en conséquence demander un complément d'information aux constructeurs. Au cas où il serait établi que de fausses déclarations ont été faites ou que des engagements pris dans le cadre de toute homologation (disponibilité de la voiture et des pièces, prix des pièces, etc.) n'ont pas été respectés, la FIA pourra suspendre et/ou annuler l'homologation concernée et prendre d'autres sanctions contre le constructeur concerné, telles que le refus de considérer d'autres demandes d'homologation pour une période donnée, l'imposition d'une amende, etc. Un délai minimum d'une semaine doit être respecté entre l'inspection et l'homologation.	The FIA Homologation Committee will arrange inspections concerning the conformity of the application for homologation. Such inspections shall be made whenever the FIA Homologation Committee deems it necessary or a member of the Manufacturers' Commission so requests. A car must always be available for inspection, and the onus shall at all times be on the manufacturer to satisfy the inspectors that the application is in order. The FIA representatives reserve the right to require that the manufacturer shall obligatorily provide them with any document/photo they deem necessary to complete a homologation inspection, before the end of the inspection, unless explicitly otherwise agreed. The FIA may charge an additional fee should more than one inspection be deemed necessary in respect of a car or its extension. The FIA reserves the right to check existing homologations, and can thus ask the manufacturers for additional information. Where it can be established that false declarations have been made or that the commitments made as part of any homologation (availability of car and parts, prices of parts, etc.) are not respected, the FIA may suspend and/or cancel the homologation concerned and impose other sanctions on the manufacturer involved, such as the refusal to consider other homologation applications for a given period, the imposition of a fine, etc. A minimum delay of one week between the inspection and the homologation must be respected.

III-4 FICHES D'HOMOLOGATION		HOMOLOGATION FORMS
III-4.1	FICHE D'HOMOLOGATION DU MODELE INTERNATIONAL	INTERNATIONAL MODEL HOMOLOGATION FORM
	La FIA a fait imprimer la fiche d'homologation de base ainsi que la fiche d'extension d'homologation en français/anglais et chaque ASN peut en commander des exemplaires qui lui seront fournis à titre payant. Toute fiche d'homologation non conforme au modèle International FIA ne sera pas reconnue. La fiche d'homologation peut être remplie dans la langue du pays concerné, mais doit inclure une traduction en français ou en anglais de toutes les informations. Toutes les dimensions seront données dans le système métrique, sauf les mesures des roues.	The FIA has printed the basic homologation form and extension forms in French/English, and each ASN may order copies of them which will be sent in return for a small charge. Any homologation form which does not comply with the International FIA model will not be recognised. The homologation form may be filled in the language of the country in question, but must include a French or English translation of all the data. All dimensions must be given according to the metric system, apart from the wheel measurements.
III-4.2	SPECIFICATIONS A FOURNIR SUR LA FICHE D'HOMOLOGATION DE BASE	INFORMATION TO BE GIVEN ON THE BASIC HOMOLOGATION FORM
	Il est obligatoire de remplir entièrement la fiche d'homologation de base. Cette fiche d'homologation de base ne doit contenir aucune autre information que celle demandée aux différentes questions numérotées. Des précisions peuvent être apportées dans les "Informations complémentaires". Chaque question ne peut être suivie que de l'information technique concernant la pièce ou l'équipement standard et non de deux possibilités (par exemple : pièce standard et optionnelle). Le constructeur doit s'employer à compléter toute fiche avec la plus grande exactitude et la plus grande précision. Il est fortement recommandé de vérifier l'exactitude des informations reportées dans toute fiche avant tout envoi à la FIA. En aucun cas, la FIA ne saurait être tenue pour responsable de toute omission ou erreur commise par le constructeur.	It is mandatory to fill in the homologation form completely. This basic homologation form may not include any information other than that required by the different numbered questions. Clarifications may be made in the section "Complementary information". Each question may be followed solely by technical information concerning the standard part or equipment and not by two possibilities (for instance: standard and optional part). The manufacturer must fill in every form with the utmost accuracy and precision. It is strongly recommended to check the accuracy of the information contained in all forms before sending them to the FIA. Under no circumstances will the FIA be held responsible for any omission or error made by the manufacturer.
III-5 TOLERANCES DE FABRICATION		MANUFACTURING TOLERANCES
	Les tolérances prévues par la FIA sont précisées sur les fiches vierges d'homologation. Au cas où elles dépasseraient ces limites, une explication pouvant comprendre des dessins doit être fournie.	The tolerances prescribed by the FIA are specified on the blank homologation form. If the manufacturing tolerances exceed these limits, they must be supported by drawings.
III-6	RECTIFICATION D'UNE FICHE D'HOMOLOGATION PAR LE COMITE	CORRECTION OF A HOMOLOGATION FORM BY THE COMMITTEE
	Au cas où le Comité Homologation de la FIA constaterait qu'une fiche d'homologation d'un modèle dont l'homologation a déjà été prononcée comporterait des indications ne correspondant pas à la réalité ou non conformes aux prescriptions de l'Annexe J ou du présent règlement, cette fiche doit être rectifiée comme demandé par le Comité Homologation de la FIA. La rectification sera valable à compter du premier jour du mois suivant. Toute erreur évidente n'ayant pas trait aux performances peut être corrigée directement par le Secrétariat de la FIA.	Should the FIA Homologation Committee find that the homologation form of an already homologated model contains specifications which are inaccurate or which do not comply with the prescriptions of Appendix J or the present regulations, this form must be corrected as instructed by the FIA Homologation Committee. The correction will be valid as from the 1st of the following month. All obvious errors having no connection with performance may be corrected directly by the Secretariat of the FIA.

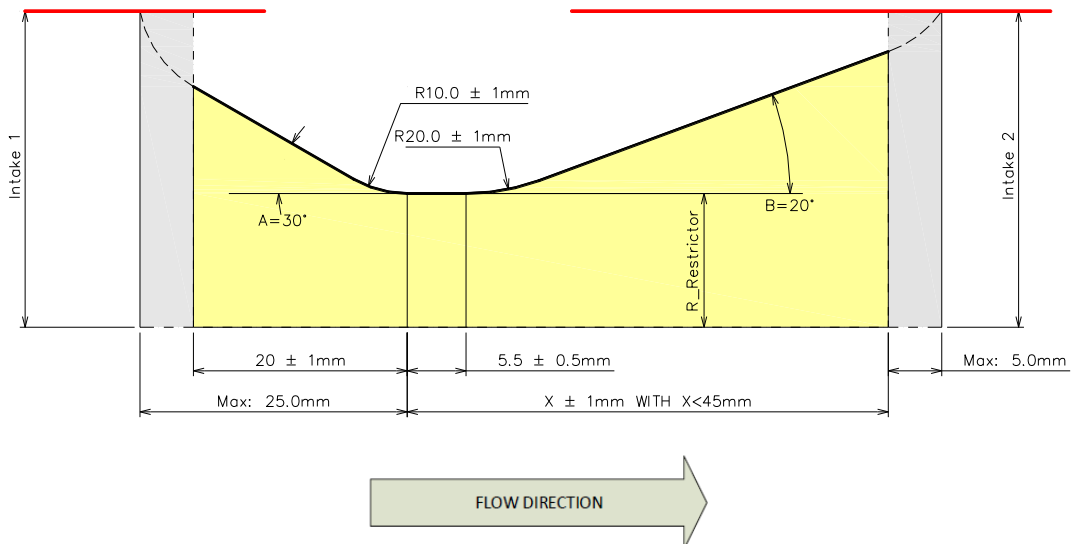
III-7		CALENDRIER DES PROCEDURES D'HOMOLOGATION						SCHEDULE OF HOMOLOGATION PROCEDURES							
III-7.1		Nouvelle homologation ou évolution (EVO)						New homologation or evolution (EVO)							
		Dates limites de réception des demandes					Entrée en vigueur au plus tôt des homologations prononcées		Application deadline for the receipt of applications					Earliest date of commencement of validity of homologations granted	
		1 ^{er}	septembre	2025		1 ^{er}	janvier	2026	1	September	2025		1	January	2026
		1 ^{er}	novembre	2025		1 ^{er}	mars	2026	1	November	2025		1	March	2026
		1 ^{er}	février	2026		1 ^{er}	juin	2026	1	February	2026		1	June	2026
		1 ^{er}	juin	2026		1 ^{er}	octobre	2026	1	June	2026		1	October	2026
		Voir aussi Annexe VII.						See also Appendix VII.							
III-7.2		Extensions d'homologation (sauf EVO)						Homologation extensions (except EVO)							
		Dates limites de réception des demandes					Entrée en vigueur au plus tôt des homologations prononcées		Application deadline for the receipt of applications					Earliest date of commencement of validity of homologations granted	
		1 ^{er}	novembre	2025		1 ^{er}	janvier	2026	1	November	2025		1	January	2026
		1 ^{er}	février	2026		1 ^{er}	mars	2026	1	February	2026		1	March	2026
		1 ^{er}	juin	2026		1 ^{er}	juillet	2026	1	June	2026		1	July	2026
		1 ^{er}	septembre	2026		1 ^{er}	octobre	2026	1	September	2026		1	October	2026
		Voir aussi Annexe VII.						See also Appendix VII.							
III-8		DEMANDES D'HOMOLOGATION ACCEPTABLES HORS CALENDRIER (HORS SESSION)						HOMOLOGATION APPLICATIONS ACCEPTABLE OUTSIDE SCHEDULE (OUTSIDE SESSION)							
		Au total, par année civile, 2 extensions de type Erratum Sécurité et Fiabilité, Variante Option, Variante de Fourniture ou Erratum, concernant chacune un seul chapitre, dans le respect du présent règlement.						A total of 2 extensions per calendar year of the Safety and Reliability Erratum, Option Variant, Supply Variant or Erratum type, each concerning only one chapter, respecting the present regulations.							
III-9		HOMOLOGATIONS CADUQUES						LAPSED HOMOLOGATIONS							
		Toutes les homologations se rapportant à un modèle deviennent caduques 7 ans après l'abandon de la production du modèle de série (cf. Art. I-3.2.1), c'est-à-dire 7 ans après que la production annuelle soit tombée en dessous de 10 % du minimum de production (cf. Art. I-3.2.1.b). Le constructeur doit fournir un certificat de production (document indiquant le nombre de voitures des modèles homologués ayant été produits au cours de l'année précédente) dans le courant du mois de janvier de chaque année. Le nombre de voitures figurant sur le certificat de production doit être supérieur à 10 % du minimum exigé pour l'homologation initiale afin de conserver l'homologation. Si la FIA ne reçoit pas ce certificat de production, il sera considéré que la production du modèle homologué aura cessé. Une extension de 2 années peut être accordée une seule fois par la FIA à tout constructeur en faisant la demande écrite avant le 30 juin de l'année de fin de validité de l'homologation publiée par la FIA.						All homologations concerning a given model lapse 7 years after the production of the series car (cf. Art. I-3.2.1) has stopped, i.e. 7 years after annual production has fallen below 10 % of the production minimum (cf. Art. I-3.2.1.b). The manufacturer must provide, in January of each year, a production certificate (document stating the number of cars of the homologated models produced in the previous year). The number of cars appearing on the production certificate must be more than 10 % of the minimum required for the initial homologation to retain homologation. If the FIA does not receive such a production certificate, it will be deemed that the production of the homologated model will have stopped. An extension of 2 years may be granted only once by the FIA to any manufacturer who so requests in writing before 30 June of the year in which the validity of the homologation comes to an end, as published by the FIA.							

	MODIFICATIONS APPLICABLES AU 01.01.2027	MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2027
--	--	---

...

...

	MODIFICATIONS APPLICABLES AU 01.01.2028	MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2028
	PARTIE II	PART II
II-11	CARROSSERIE	BODYWORK
II-11.2	PANNEAUX DE CARROSSERIE	BODYWORK PANELS
II-11.2.f	Porte	Door
	La forme extérieure doit être celle de la pièce d'origine. Un évidement rectangulaire est autorisé dans le seul but d'installer un panneau d'affichage. Le volume de l'évidement doit se limiter au minimum nécessaire pour l'installation du panneau d'affichage. L'orientation du dispositif d'affichage doit être le plus possible parallèle au plan de référence. La partie inférieure de la porte peut être découpée jusqu'à 50 mm exclusivement afin de pouvoir monter un seuil de porte plus grand avec la conduite d'échappement. Disposition de l'ouverture : Identique à celle du modèle de voiture routière. Pour des raisons de sécurité, le constructeur de la voiture peut demander au Comité d'Homologation de la FIA d'homologuer une configuration d'ouverture différente de celle du modèle de voiture routière. Exclusivement le long du profil de la porte et exclusivement pour la porte, la largeur de la carrosserie doit être identique au modèle de voiture de route. Des exceptions ne sont admises que pour satisfaire à l'exigence de visibilité des roues : la section avant de la porte, jusqu'à un plan distant de 250 mm du plan transversal et vertical tangent à l'arrière des roues avant complètes, peut être modifiée.	The external shape must be as the original part. A rectangular recess is permitted for the installation of a display panel. The volume of the recess must be limited to the minimum necessary for the installation of the display panel. The orientation of the display device must be as parallel as possible to the reference plane. The lower part of the door may be trimmed up to 50 mm exclusively in order to fit a bigger door sill with the exhaust line. Opening layout: Same as the road car model. For safety reasons, the car manufacturer may request the FIA Homologation Committee to homologate an opening layout different from the road car model. Exclusively along the door profile and exclusively for the door, the width of the bodywork must be identical to the road car model. Exceptions are allowed only to comply with the wheel visibility requirement: the forward section of the door, up to a plane 250 mm distant from the transversal and vertical plane tangent to the rear of the complete front wheels, may be modified.

	ANNEXES	APPENDICES
Appendix IV	FIA 2025-2027 GT3 - PERFORMANCE CRITERIA	
		 Technical Criteria for 2025-2027 GT3 cars
Appendix V	FIA 2025-2027 GT3 - RESTRICTOR GEOMETRY	
	 Any dimension not specified on drawing is free but must be written on drawing registered with the FIA  Free Design Area  The yellow areas on the drawing must be of right conical shape with a circular basis The cone generator must be rectilinear and all cones axes must be merged with the restricted area axis Nominal figures of A and B angles must remain as specified on drawing Tolerances for A and B angles must be specified and must be max. $\pm 0.5^\circ$ Tolerances for all dimensions must be specified and must be max. ± 0.5 mm (unless otherwise stated) Ratio: D Intake 2 / D Intake 1 ≥ 1 (D Intake = nominal diameters, as stated on the drawing)	
Appendix VI	FIA 2025-2027 GT3 – DATA SHEET	
		 Appendix_VI_GT3 Datasheet 2025-2027.
Appendix VII	FIA 2025-2027 GT3 – GENERAL CALENDAR & MILESTONES	
		 Homologation Process GT3.xlsx
Appendix VIII	FIA 2025-2027 GT3 – CRASH SIMULATION CRITERIA	
		 1.6 HR_GT3_App VIII_Crash Simulation

Appendix IX	FIA 2025-2027 GT3 – ALLOWED SENSORS
	 Sensor_List_V3.xlsx
Appendix X	FIA 2025-2027 GT3 - AERODYNAMIC CRITERIA
	 Appendix X - GT3 Aerodynamic Criteria
Appendix XI	FIA 2025-2027 GT3 - PROCEDURE FOR REQUESTING AN ESHOP ACCOUNT
	 REQUEST TO CREATE A CAR MANI