

902-access3	X	X	X	Pare-brise: Seuls les pare-brise de série et les pare-brise et homologués en VO peuvent être utilisés. Des fixations supplémentaires de sécurité pour le pare-brise et les vitres latérales peuvent être montées, à condition de ne pas améliorer les qualités aérodynamiques de la voiture. Garniture inférieure de pare-brise : Origine, modifiée localement pour • L'installation de l'armature de sécurité • L'accès aux platines supérieures de suspension avant Des fixations supplémentaires peuvent être ajoutées pour son montage sur la coque. <i>Windschutzscheibe: Allein die serienmässigen und die als VO homologierten Windschutzscheiben dürfen verwendet werden. Zusätzliche Sicherheitsbefestigungen können für die Windschutzscheibe und für die Seitenfenster unter der Bedingung angebracht werden, dass sie die aerodynamischen Eigenschaften des Fahrzeugs nicht verbessern.</i> <i>Untere Verkleidung der Windschutzscheibe: Original, kann lokal abgeändert werden für</i> • Den Einbau der Sicherheitsstruktur • Den Zugang der oberen Aufhängungsplatten vorne <i>Zusätzliche Befestigungen können für ihren Einbau auf der Rohkarosserie hinzugefügt werden.</i>
902-access4	X	X	X	Les fixations de pare-chocs sont libres et peuvent être en matériau composite, pour autant que la carrosserie, ainsi que la forme et la position des pare-chocs, demeure inchangée. Grille de série du pare-chocs avant Si le modèle homologué est équipé de radar de régulation de distance, il est autorisé : • de remplacer la grille de série par une grille provenant d'un autre modèle de série (aucune modification autorisée) • de découper la grille uniquement dans la zone où le radar est installé mais le trou doit être rempli d'une réplique de la grille de production ou d'une autre grille <i>Die Befestigungen der Stossstangen sind freigestellt und können aus Verbundwerkstoff bestehen, unter der Bedingung, dass die Karosserie sowie die Form und die Lage der Stossstangen unverändert bleiben.</i> <i>Serienmässiges Stossstangengitter</i> <i>Wenn das homologiert Modell mit einem Distanzregler-Radar ausgestattet ist, ist es erlaubt:</i> • das serienmässige Gitter durch ein Gitter eines anderen Serienmodells zu ersetzen (keine Änderungen erlaubt). • das Gitter nur in der Zone wo das Radar eingebaut ist zu zerschneiden jedoch muss das Loch mit einem Nachbildung des Produktionsgitters oder eines anderen Gitters gefüllt werden.
		X	X	Il est autorisé de modifier localement la partie supérieure intérieure du pare chocs avant. Les modifications ne doivent pas être visibles de l'extérieur lorsque le capot est fermé. <i>Es ist erlaubt, den oberen inneren Teil der vorderen Stossstange lokal zu verändern.</i> <i>Die Änderungen dürfen bei geschlossener Motorhaube von außen nicht sichtbar sein.</i>
902-access5	X	X	X	La suppression des baguettes décoratives extérieures, suivant le contour de la voiture et d'une hauteur inférieure à 55 mm, est autorisée. Les extensions d'ailes peuvent recevoir des fixations supplémentaires. <i>La suppression des baguettes décoratives extérieures, suivant le contour de la voiture et d'une hauteur inférieure à 55 mm, est autorisée.</i> <i>Flügelverbreiterung können zusätzliche Befestigungen erhalten.</i>
902-access6	X	X	X	Des canalisations d'air (sans modification des ouvertures homologuées) peuvent être ajoutées aux conditions suivantes: - L'air peut être canalisé uniquement pour refroidir les auxiliaires (hors freins) - Une seule canalisation par auxiliaire est autorisée (hors freins) - La section intérieure maximale de chaque canalisation doit être celle d'une section circulaire de diamètre 102mm <i>Luftleitungen (ohne Änderung der homologierten Öffnungen) können unter folgenden Bedingungen hinzugefügt werden:</i> - Die Luft kann nur zur Kühlung der Hilfsaggregate (ausser Bremsen) geleitet werden. - Pro Hilfsaggregat ist nur eine Leitung gestattet (ausser Bremsen). - Der maximale innere Querschnitt jeder Leitung muss einen runden Querschnitt mit 102mm Durchmesser entsprechen.

Art. 277 Technisches Reglement für Formelfrei (Gruppe E)

ART. 1 ALLGEMEINES

Es ist erlaubt, Wettbewerbe zu veranstalten, die anderen Fahrzeugen als die in einer der Gruppen des Anhang J definierten, offen stehen.

Alle Bestimmungen, die sich auf die Fahrzeuge beziehen, und besonders jede Hubraumbeschränkung, können von den Veranstaltern frei festgelegt werden. Sie müssen diese Vorschriften deutlich in der Ausschreibung veröffentlichen, welche unter allen Umständen von der gegenüber der FIA verantwortlichen Nationalen Sportbehörde genehmigt werden muss.

Motorraum

Der Motorraum wird entsprechend der Definition des Artikels 251.2.3.1 berechnet (Artikel 281.2.3.1 für Fahrzeuge des Typs Geländewagen).

Die Hubraum-Äquivalenzformeln der einzelnen Motortypen ist in den Artikeln 252.3.1 bis 252.3.5 definiert (Artikel 282.3.1 bis 282.3.5 für Fahrzeuge des Typs Geländewagen).

Definition / Zulassung:

a) Mit der Kategorie I (Artikel 251-1.1 oder Artikel 281.1.1 für Fahrzeuge des Typs Geländewagen) assimilierbaren Fahrzeuge: Sie müssen den Homologationskriterien eines der Homologationsreglemente der FIA entsprechen, mindestens 4 Plätze aufweisen (2+2* und Fahrzeuge des Typs Geländewagen ausgeschlossen) und ihre Originalstruktur (Chassis / Karosserie) muss jederzeit identifizierbar bleiben.

b) Mit der Kategorie II (Artikel 251.1.1 oder Artikel 281.1.1 für Fahrzeuge des Typs Geländewagen) assimilierbaren Fahrzeuge: Die mit der Kategorie II - wie im Artikel 251-1.1 definiert - assimilierbaren Fahrzeuge werden wie folgt eingestuft:

SH Fahrzeuge vom Typ Silhouette (Fahrzeuge, die wie ein Grossserien-Strassenfahrzeug mit mindestens 2 Sitzplätze aussehen)

SC Sportwagen (zweisitzige Rennsportfahrzeuge, offen oder geschlossen, speziell für Geschwindigkeitsrennen gebaut)

SS Fahrzeuge vom Typ einsitzige Rennwagen einer Internationalen Formel oder der Formel Frei

(*) Wagen des Typs 2+2: Jeder Wagen mit 4 Sitzen, der den Kriterien für die Fahrgastraum Dimensionen des Homologationsreglementes für Wagen der Gruppe A nicht entspricht.

ART. 2 SICHERHEIT

Die Fahrzeuge müssen aus Sicherheitsgründen den Vorschriften der nachfolgenden Artikel entsprechen, je nachdem ob sie mit Fahrzeugen der Kategorie I, II oder III assimilierbar sind (siehe Art. 251-1.1 oder Art. 281.1.1 für Fahrzeuge des Typs Geländewagen):

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie I (Art. 251.1.1):

– Sicherheit der Bremsanlage:	253-4
– Stromkreisunterbrecher:	253-13
– Sicherheitstank:	253-14
(Spezifikation FT3, FT3.5, FT5 oder FIA Norm 8875-2025 obligatorisch unter Einhaltung der Bestimmungen des Artikel 253-14)	
– Treibstoffleitungen, Pumpen und Filter:	253-3.1+3.2
– Einfüllöffnungen und Verschlüsse:	259-6.4
– Treibstoff:	252-9
– Oelsammelbehälter:	255-5.1.14
– Sicherheitsgurte:	253-6
– Rückwärtsgang:	275-9.4
– Aufhängungslenker:	275-10.3+10.4.1
– Räderwerkstoffe:	275-12.2
– Feuerlöscher:	253-7
– Rückspiegel:	253-9
– Schlussleuchte:	259-8.4.2
– Abschleppöse:	253-10

Art. 277 Règlement Technique pour Formule Libre (Groupe E)

ART. 1 GENERALITES

Il est permis d'organiser des compétitions sportives ouvertes à d'autres véhicules que ceux définis dans un des groupes de l'Annexe J.

Toutes les prescriptions concernant les véhicules et en particulier toute limitation de cylindrée moteur sont alors à la discrétion des organisateurs et il leur appartient de les faire figurer explicitement dans le règlement particulier de la compétition, lequel doit en tout état de cause être approuvé par l'Autorité Sportive Nationale, responsable devant la FIA.

Cylindrée du moteur

La cylindrée du moteur est calculée conformément à la définition de l'Article 251.2.3.1 (Article 281.2.3.1 pour les véhicules de type Tout-Terrain).

Les formules d'équivalence de cylindrée entre les différents types de moteurs sont définies aux Articles 252.3.1 à 252.3.5 (Articles 282.3.1 à 282.3.5 pour les véhicules de type Tout-Terrain).

Définition / Eligibilité:

a) Véhicules assimilables à la Catégorie I (Article 251-1.1 ou Article 281-1.1 pour les véhicules de type Tout-Terrain): Ils doivent satisfaire aux critères d'homologation d'un des règlements d'homologation de la FIA, avoir au moins 4 places (à l'exclusion des 2+2* et des véhicules de type Tout-Terrain) et leur structure (châssis / coque) d'origine doit rester identifiable à tout moment.

b) Véhicules assimilables à la Catégorie II (Article 251.1.1 ou Article 281.1.1 pour les véhicules de type Tout-Terrain): Les véhicules assimilables à la Catégorie II définie à l'Article 251-1.1) sont classés de la façon suivante:

SH Voitures de type silhouette (Véhicules ayant l'aspect d'une voiture routière de grande série à au moins 2 places)

SC Véhicules de sport (Véhicules de compétition biplaces, ouverts ou fermés, construits spécialement pour la compétition)

SS Véhicules de type monoplace de piste de Formule Internationale ou de Formule Libre

(*) Voiture de type 2+2: Toute voiture avec 4 sièges qui ne satisfait pas les critères de dimension d'habitable du règlement d'homologation pour voitures du Groupe A.

ART. 2 SECURITE

Les véhicules doivent, pour raisons de sécurité, répondre aux prescriptions des articles suivants selon qu'ils sont assimilables à des véhicules de catégorie I, II ou III (voir Article 251-1.1 ou Article 281.1.1 pour les véhicules de type Tout-Terrain):

Véhicules assimilables à la Catégorie I (Art. 251.1.1):

– Sécurité du système de freinage:	253-4
– Coupe-circuit:	253-13
– Réservoir de sécurité:	253-14
(Spécification FT3, FT3.5, FT5 ou Norm FIA 8875-2025 obligatoire, dans le respect des prescriptions de l'Art. 253-14)	
– Canalisations de carburant, pompes et filtres:	253-3.1+3.2
– Orifices de remplissage et bouchons:	259-6.4
– Carburant:	252-9
– Récupérateur d'huile:	255-5.1.14
– Ceintures de sécurité:	253-6
– Marche arrière:	275-9.4
– Bras de suspension:	275-10.3+10.4.1
– Matériaux des roues:	275-12.2
– Extincteurs:	253-7
– Rétroviseurs:	253-9
– Feu arrière:	259-8.4.2
– Anneau de prise en remorque:	253-10

- Feuerschutzwand: 253-15
- Sitz: 253-16
- Windschutzscheibe: 279-10.2.2
Ein funktionsfähiger Scheibenwischer ist obligatorisch.
Ein effizientes Belüftungssystem der Windschutzscheibe ist obligatorisch.
- Bodenfrieheit: 252.2.1
- Batterie(n):
Jede Batterie muss solide befestigt und abgedeckt sein, um einen Kurzschluss oder ein Ausfließen von Flüssigkeit zu vermeiden.
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019
Obligatorisch ausschliesslich für Internationale Serien
siehe Technische Liste N° 76
- **Unfalldatenschreiber: 253.20**
Auffalldatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen.
Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfalldatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

Gelände-Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie I (Art. 281.1.1):

- Sicherheit der Bremsanlage: 283-4
- Stromkreisunterbrecher: 283-13
- Sicherheitstank: 253-14
(Spezifikation FT3, FT3.5, FT5 **oder FIA Norm 8875-2025**
obligatorisch unter Einhaltung der Bestimmungen des Artikel 253-14)
- Treibstoffleitungen, Pumpen und Filter: 283-3.1+3.2
- Einfüllöffnungen und Verschlüsse: 283-14.2+14.3
- Treibstoff: 282-9
- Sicherheitsgurte: 283-6
- Rückwärtsgang: 275-9.4
- Aufhängungslenker: 282-5
- Räderwerkstoffe: 282-6
- Feuerlöscher: 283-7
- Rückspiegel: 283-9
- Beleuchtungseinrichtung: 283-16
- Abschleppöse: 283-10
- Feuerschutzwand: 283-15
- Sitz: 283-20
- Windschutzscheibe: 283-11
Ein funktionsfähiger Scheibenwischer ist obligatorisch.
Ein effizientes Belüftungssystem der Windschutzscheibe ist obligatorisch.
- Bodenfrieheit: 282.2.1
- Batterie(n):
Jede Batterie muss solide befestigt und abgedeckt sein, um einen Kurzschluss oder ein Ausfließen von Flüssigkeit zu vermeiden.
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019
Obligatorisch ausschliesslich für Internationale Serien
siehe Technische Liste N° 76
- **Unfalldatenschreiber: 283.21**
Auffalldatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen.
Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfalldatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb assimilierbar mit der Kategorie I (Art. 251.1.1):

- Crash Test
Muss die Richtlinien der FIA für Crash Tests erfüllen (auf Anfrage verfügbar beim Technischen Departement der FIA)
- Sicherheit der Bremsanlage: 253-4
- Stromkreisunterbrecher: 253-13

- Paroi anti-feu: 253-15
- Sièges: 253-16
- Pare-brise: 279-10.2.2
Un essuie-glace en état de marche est obligatoire.
Un système de désembuage efficace du pare-brise est obligatoire.
- Garde au sol: 252-2.1
- Batterie(s):
Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019
Obligatoire pour les séries internationales uniquement voir Liste Technique N° 76
- **Enregistreur de données d'accident: 253.20**
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

Véhicules de type Tout-Terrain assimilables à la Catégorie I (Art. 281.1.1):

- Sécurité du système de freinage: 283-4
- Coupe-circuit: 283-13
- Réservoir de sécurité: 253-14
(Spécification FT3, FT3.5, FT5 **ou Norm FIA 8875-2025**
obligatoire, dans le respect des prescriptions de l'Art. 253-14)
- Canalisations de carburant, pompes et filtres: 283-3.1+3.2
- Orifices de remplissage et bouchons: 283-14.2+14.3
- Carburant: 282-9
- Ceintures de sécurité: 283-6
- Marche arrière: 275-9.4
- Bras de suspension: 282-5
- Matériaux des roues: 282-6
- Extincteurs: 283-7
- Rétroviseurs: 283-9
- Equipement lumineux: 283-16
- Anneau de prise en remorque: 283-10
- Paroi anti-feu: 283-15
- Sièges: 283-20
- Pare-brise: 283-11
Un essuie-glace en état de marche est obligatoire.
Un système de désembuage efficace du pare-brise est obligatoire.
- Garde au sol: 282-2.1
- Batterie(s):
Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019
Obligatoire pour les séries internationales uniquement voir Liste Technique N° 76
- **Enregistreur de données d'accident: 283.21**
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

Véhicules à propulsion électrique assimilables à la Catégorie I (Art. 251.1.1):

- Essai de choc
Doit satisfaire les lignes directrices FIA pour essai de choc (disponible sur demande auprès du Département Technique de la FIA)
- Sécurité du système de freinage: 253-4
- Coupe-circuit: 253-13

- Starkstrom System: 253-18
Jegliches Starkstrom System muss vom Serienmässigen Hersteller (FEO) sein (diejenigen der für den Strassen-gebrauch homologierten Serienproduktionsfahrzeuge) mit Ausnahme von den, durch den Hersteller des Fahrzeugs vorgenommenen Modifikationen. FIA Genehmigung obligatorisch für die von der FIA genehmigten Internationalen Serien.
- Sicherheitsgurte: 253-6
- Rückwärtsgang: 275-9.4
- Aufhängungslenker: 275-10.3+10.4.1
- Räderwerkstoffe: 275-12.2
- Feuerlöscher: 253-7+253-18.23
- Rückspiegel: 253-9
- Schlussleuchte: 259-8.4.2
- Abschleppöse: 253-10
- Feuerschutzwand: 253-15
- Sitz und Sitzbefestigung: 253-16
Homologation oder Zertifizierung durch eine ASN obligatorisch für die von der FIA genehmigten Internationalen Serien.
- Windschutzscheibe: 279-10.2.2
Ein funktionsfähiger Scheibenwischer ist obligatorisch.
Ein effizientes Belüftungssystem der Windschutzscheibe ist obligatorisch.
- Bodenfrieheit: 252.2.1
- Hilfs-Batterie(n):
Jede Batterie muss solide befestigt und abgedeckt sein, um einen Kurzschluss oder ein Ausfließen von Flüssigkeit zu vermeiden.
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019
Obligatorisch ausschliesslich für Internationale Serien
siehe Technische Liste N° 76

- **Unfalldatenschreiber: 253.20**
Auffalldatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen.
Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfalldatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

Fahrzeuge assimilierbar mit den Kategorien II-SH und II-SC (Art. 251.1.1):

- Sicherheit der Bremsanlage: 253-4
- Stromkreisunterbrecher: 253-13
- Sicherheitstank: 259-6.3
Grundsätzlich
Fahrzeuge des Typs GT
- Tank: 257A-6.3 Anhang J 2015
- Entlüftung: 253-3.4
- Automatische Unterbrechung der Treibstoffzufuhr (nur für Fzg des Typs GT und E2-SC): 253-3.3
- Treibstoffleitungen, Pumpen und Filter: (253-3.1+259-6.2 pour SC)
(253-3.1+3.2 für SH)
- Einfüllöffnungen und Verschlüsse: 259-6.4
- Treibstoff: 252-9
- Oelsammelbehälter: 259-7.4
- Sicherheitsgurte: 259-14.2.1
- Längslage des Oelsystems: 275-7.2
(ausser Wagen mit am Heck angebrachtem Motor)
- Rückwärtsgang: 275-9.4
- Aufhängungslenker: 275-10.3+10.4.1
- Räderwerkstoffe: 275-12.2
- Feuerlöscher: 275-14.1 (253-7 für SH)
- Rückspiegel: 275-14.3.1+14.3.2+14.3.4 (253-9 pour SH)
- Schlussleuchte: 259-8.4.2
- Kopfstütze: 259-14.4 (SC)
- Abschleppöse: 259-14.6
- Feuerschutzwand: 259-16.6
- Windschutzscheibe: 259-3.6 (279-10.2.2 für SH)
Ein funktionsfähiger Scheibenwischer ist obligatorisch.
Ein effizientes Belüftungssystem der Windschutzscheibe ist obligatorisch.

- Système Haute Tension: 253-18
Tous les systèmes Haute Tension doivent être du fabricant d'équipement d'origine (FEO)(ceux de la voiture de production de série homologué pour usage routier), à l'exception des modifications effectuées par le constructeur de la voiture. Approbation FIA obligatoire pour les Séries Internationales approuvées par la FIA.
- Ceintures de sécurité: 253-6
- Marche arrière: 275-9.4
- Bras de suspension: 275-10.3+10.4.1
- Matériaux des roues: 275-12.2
- Extincteurs: 253-7+253-18.23
- Rétroviseurs: 253-9
- Feu arrière: 259-8.4.2
- Anneau de prise en remorque: 253-10
- Paroi anti-feu: 253-15
- Sièges et ancrages de sièges: 253-16
Homologation ou Certification par une ASN des ancrages de sièges obligatoire pour les Séries Internationales approuvées par la FIA
- Pare-brise: 279-10.2.2
Un essuie-glace en état de marche est obligatoire.
Un système de désembuage efficace du pare-brise est obligatoire.
- Garde au sol: 252-2.1
- Batterie(s) auxiliaire(s):
Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019
Obligatoire pour les séries internationales uniquement voir Liste Technique N° 76

- **Enregistreur de données d'accident: 253.20**
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

Véhicules assimilables aux Catégories II-SH et II-SC (Art. 251.1.1):

- Sécurité du système de freinage: 253-4
- Coupe-circuit: 253-13
- Réservoir de sécurité: 259-6.3
Cas général
Pour les voitures de type GT
- Réservoir: 257A-6.3 Annexe J 2015
- Mis à l'air libre: 253-3.4
- Coupure automatique de carburant obligatoire (voitures de type GT et E2-SC seulement): 253-3.3
- Canalisations de carburant, pompes et filtres: (253-3.1+259-6.2 pour SC)
(253-3.1+3.2 pour SH)
- Orifices de remplissage et bouchons: 259-6.4
- Carburant: 252-9
- Récupérateur d'huile: 259-7.4
- Ceintures de sécurité: 259-14.2.1
- Localisation longitudinale du système d'huile: 275-7.2
(sauf véhicule avec un moteur positionné à l'arrière)
- Marche arrière: 275-9.4
- Bras de suspension: 275-10.3+10.4.1
- Matériaux des roues: 275-12.2
- Extincteurs: 275-14.1 (253-7 pour SH)
- Rétroviseurs: 275-14.3.1+14.3.2+14.3.4 (253-9 pour SH)
- Feu arrière: 259-8.4.2
- Appui-tête: 259-14.4(SC)
- Anneau de prise en remorque: 259-14.6
- Paroi anti-feu: 259-16.6
- Pare-brise: 259-3.6 (279-10.2.2 pour SH)
Un essuie-glace en état de marche est obligatoire.
Un système de désembuage efficace du pare-brise est obligatoire.

- Sitzze: 253-16 (SH)
- Bodenfrieht: 252.2.1
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019
Obligatorisch ausschliesslich für Internationale Serien
siehe Technische Liste N° 76
- Batterie(n):
Jede Batterie muss solide befestigt und abgedeckt sein, um einen Kurzschluss oder ein Ausfliessen von Flüssigkeit zu vermeiden (SH).

– **Unfallatenschreiber:** 253.20
Aufprallatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen.
Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfallatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb assimilierbar mit der Kategorie II-SH (Art. 251.1.1):

- Crash Test
Muss die Richtlinien der FIA für Crash Tests erfüllen (auf Anfrage verfügbar beim Technischen Departement der FIA)
- Sicherheit der Bremsanlage: 253-4
- Stromkreisunterbrecher: 253-13
- Starkstrom System: 253-18
Jegliches Starkstrom System muss vom Serienmässigen Hersteller (FEO) sein (diejenigen der für den Strassengebrauch homologierten Serienproduktionsfahrzeuge) mit Ausnahme von den, durch den Hersteller des Fahrzeugs vorgenommenen Modifikationen.
FIA Genehmigung obligatorisch für die von der FIA genehmigten Internationalen Serien.

- Sicherheitsgurte: 259-14.2.1
- Rückwärtsgang: 275-9.4
- Aufhängungslenker: 275-10.3+10.4.1
- Räderwerkstoffe: 275-12.2
- Feuerlöscher: 253-7
- Rückspiegel: 253-9
- Schlussleuchte: 259-8.4.2
- Abschleppöse: 259-14.6
- Feuerschutzwand: 259-16.6
- Sitzze: 253-16
- Windschutzscheibe: 279-10.2.2
Ein funktionsfähiger Scheibenwischer ist obligatorisch.
Ein effizientes Belüftungssystem der Windschutzscheibe ist obligatorisch.

- Bodenfrieht: 252.2.1
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019
Obligatorisch ausschliesslich für Internationale Serien
siehe Technische Liste N° 76
- Hilfs-Batterie(n):
Jede Batterie muss solide befestigt und abgedeckt sein, um einen Kurzschluss oder ein Ausfliessen von Flüssigkeit zu vermeiden.

– **Unfallatenschreiber:** 253.20
Aufprallatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen.
Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfallatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

Gelände-Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II (Art. 281.1.1):

- Sicherheit der Bremsanlage: 283-4
- Stromkreisunterbrecher: 283-13
- Sicherheitsstank: 253-14
(Spezifikation FT3, FT3.5, FT5 **oder FIA Norm 8875-2025** obligatorisch unter Einhaltung der Bestimmungen des Artikel 253-14)
- Treibstoffleitungen, Pumpen und Filter: 283-3.1+3.2
- Einfüllöffnungen und Verschlüsse: 283-14.2+14.3
- Treibstoff: 282-9
- Ölsammelbehälter: 285-5.2
- Sicherheitsgurte: 283-6
- Rückwärtsgang: 275-9.4

- Sitzze: 253-16 (SH)
- Garde au sol: 252-2.1
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019
Obligatorisch pour les séries internationales uniquement voir Liste Technique N° 76
- Batterie(s):
Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide (SH).

– **Enregistreur de données d'accident:** 253.20
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

Véhicules à propulsion électrique assimilables à la Catégorie II-SH (Art. 251.1.1):

- Essai de choc
Doit satisfaire les lignes directrices FIA pour essai de choc (disponible sur demande auprès du Département Technique de la FIA)
- Sécurité du système de freinage: 253-4
- Coupe-circuit: 253-13
- Système Haute Tension: 253-18
Tous les systèmes Haute Tension doivent être du fabricant d'équipement d'origine (FEO)(ceux de la voiture de production de série homologué pour usage routier), à l'exception des modifications effectuées par le constructeur de la voiture.
Approbation FIA obligatoire pour les Séries Internationales approuvées par la FIA.

- Ceintures de sécurité: 259-14.2.1
- Marche arrière: 275-9.4
- Bras de suspension: 275-10.3+10.4.1
- Matériaux des roues: 275-12.2
- Extincteurs: 253-7
- Rétroviseurs: 253-9
- Feu arrière: 259-8.4.2
- Anneau de prise en remorque: 259-14.6
- Paroi anti-feu: 259-16.6
- Sièges: 253-16
- Pare-brise: 279-10.2.2
Un essuie-glace en état de marche est obligatoire.
Un système de désembuage efficace du pare-brise est obligatoire.

- Garde au sol: 252-2.1
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019
Obligatorisch pour les séries internationales uniquement voir Liste Technique N° 76
- Batterie(s) auxiliaire(s):
Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

– **Enregistreur de données d'accident:** 253.20
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

Véhicules de type Tout-Terrain assimilables à la Catégorie II (Art. 281.1.1):

- Sécurité du système de freinage: 283-4
- Coupe-circuit: 283-13
- Réservoir de sécurité: 253-14
(Spécification FT3, FT3.5, FT5 **ou Norm FIA 8875-2025** obligatoire, dans le respect des prescriptions de l'Art. 253-14)
- Canalisations de carburant, pompes et filtres: 283-3.1+3.2
- Orifices de remplissage et bouchons: 283-14.2+14.3
- Carburant: 282-9
- Récupérateur d'huile: 285-5.2
- Ceintures de sécurité: 283-6
- Marche arrière: 275-9.4

- Aufhängungslenker: 282-5
- Räderwerkstoffe: 282-6
- Feuerlöscher: 283-7
- Rückspiegel: 283-9
- Beleuchtungseinrichtung: 283-16
- Abschleppöse: 283-10
- Feuerschutzwand: 283-15
- Sitzze: 283-20
- Windschutzscheibe: 285-3.1
- Bodenfrieht: 282.2.1

- Batterie(n):
Jede Batterie muss solide befestigt und abgedeckt sein, um einen Kurzschluss oder ein Ausfliessen von Flüssigkeit zu vermeiden.
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019
Obligatorisch ausschliesslich für Internationale Serien
siehe Technische Liste N° 76

– **Unfallatenschreiber:** 283.21
Aufprallatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen.
Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfallatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

Gelände-Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb assimilierbar mit der Kategorie II (Art. 281.1.1):

- Crash Test
Muss die Richtlinien der FIA für Crash Tests erfüllen (auf Anfrage verfügbar beim Technischen Departement der FIA)
- Sicherheit der Bremsanlage: 283-4
- Stromkreisunterbrecher: 283-13
- Starkstrom System: 283-18
Jegliches Starkstrom System muss vom Serienmässigen Hersteller (FEO) sein (diejenigen der für den Strassengebrauch homologierten Serienproduktionsfahrzeuge) mit Ausnahme von den, durch den Hersteller des Fahrzeugs vorgenommenen Modifikationen.
FIA Genehmigung obligatorisch für die von der FIA genehmigten Internationalen Serien.

- Sicherheitsgurte: 283-6
- Rückwärtsgang: 275-9.4
- Aufhängungslenker: 282-5
- Räderwerkstoffe: 282-6
- Feuerlöscher: 283-7 + 253-18.23
- Rückspiegel: 283-9
- Beleuchtungs-ausrüstung: 283-16
- Abschleppöse: 283-10
- Feuerschutzwand: 283-15
- Sitzze: 283-20
- Windschutzscheibe: 285-3.1
Ein funktionsfähiger Scheibenwischer ist obligatorisch.
Ein effizientes Belüftungssystem der Windschutzscheibe ist obligatorisch.
- Bodenfrieht: 282.2.1

- Hilfs-Batterie(n):
Jede Batterie muss solide befestigt und abgedeckt sein, um einen Kurzschluss oder ein Ausfliessen von Flüssigkeit zu vermeiden.
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019
Obligatorisch ausschliesslich für Internationale Serien
siehe Technische Liste N° 76

– **Unfallatenschreiber:** 283.21
Aufprallatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen.
Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfallatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

- Bras de suspension: 282-5
- Matériaux des roues: 282-6
- Extincteurs: 283-7
- Rétroviseurs: 283-9
- Equipement lumineux: 283-16
- Anneau de prise en remorque: 283-10
- Paroi anti-feu: 283-15
- Sièges: 283-20
- Pare-brise: 285-3.1
- Garde au sol: 282-2.1

- Batterie(s):
Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019
Obligatorisch pour les séries internationales uniquement voir Liste Technique N° 76

– **Enregistreur de données d'accident:** 283.21
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

Véhicules de type Tout-Terrain à propulsion électrique assimilables à la Catégorie II (Art. 281.1.1):

- Essai de choc
Doit satisfaire les lignes directrices FIA pour essai de choc (disponible sur demande auprès du Département Technique de la FIA)
- Sécurité du système de freinage: 283-4
- Coupe-circuit: 283-13
- Système Haute Tension: 283-18
Tous les systèmes Haute Tension doivent être du fabricant d'équipement d'origine (FEO)(ceux de la voiture de production de série homologué pour usage routier), à l'exception des modifications effectuées par le constructeur de la voiture.
Approbation FIA obligatoire pour les Séries Internationales approuvées par la FIA.

- Ceintures de sécurité: 283-6
- Marche arrière: 275-9.4
- Bras de suspension: 282-5
- Matériaux des roues: 282-6
- Extincteurs: 283-7 + 253-18.23
- Rétroviseurs: 283-9
- Equipement lumineux: 283-16
- Anneau de prise en remorque: 283-10
- Paroi anti-feu: 283-15
- Sièges: 283-20
- Pare-brise: 285-3.1
Un essuie-glace en état de marche est obligatoire.
Un système de désembuage efficace du pare-brise est obligatoire.
- Garde au sol: 282-2.1

- Batterie(s) auxiliaire(s):
Chaque batterie doit être fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019
Obligatorisch pour les séries internationales uniquement voir Liste Technique N° 76

– **Enregistreur de données d'accident:** 283.21
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II-SS:

	Véhicules équipés de structures de sécurité homologuées FIA entre le 01/01/2016 et le 31/12/2019	Véhicules équipés de structures de sécurité homologuées FIA après le 01.01.2020
Leitungen und Treibstofftank	2016/275-6	2020/275-6
Treibstoff	252-9	2020/275-19
Öl- und Kühlsystem	259-7	2020/275-7
Gas-Sicherheitsmodus	2018/275-8.7	2020/275-8.11
Rückwärtsgang	2016/275-9.3	2020/275-9.4
Aufhängungselemente	2016/275-10.2 + 2016/275-10.3	2020/275-10.3 + 2020/275-10.4
Lenkung	2016/275-10.6	2020/275-10.10
Bremssystem	2016/275-11.1	2020/275-11.1
Material der Räder	2016/275-12.2	2020/275-12.2
Radbefestigung	-	2020/275-12.5
Fahrgastraum	2016/275-13	2020/275-13
Feuerlöscher	2016/275-14.1	2020/275-14.1
Hauptunterbrecher	2016/275-14.2	2020/275-14.2
Rückspiegel	2016/275-14.3	2020/275-14.3
Sicherheitsgurten	2016/275-14.4	2020/275-14.4
Schlussleuchte	2016/275-14.5	2020/275-14.5
Fahrgastraumpolsterung	2016/275-14.6	2020/275-14.6
Befestigung und Entfernung des Sitzes	2016/275-14.7	2020/275-14.7
Kopf- und Nackenstütze	2016/275-14.8	2020/275-14.8
Anti-Eindringlenker der Aufhängung*	siehe nachstehend Seitenschutz*	

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie III (Art. 251.1.1):

- Sicherheit der Bremsanlage: 253-4
- Stromkreisunterbrecher: 253-13
- Sicherheitstank: 259-6.3
- Treibstoffleitungen, Pumpen und Filter: 259-6.2
- Einfüllöffnungen und Verschlüsse: 259-6.4
- Treibstoff: 252-9
- Oelsammelbehälter: 259-7.4
- Sicherheitsgurte: 259-14.2.1
- Längslage des Oelsystems: 275-7.2
- Rückwärtsgang: 275-9.4
- Aufhängunglenker: 275-10.3+10.4.1

Véhicules assimilables à la Catégorie II-SS:

	Véhicules équipés de structures de sécurité homologuées FIA entre le 01/01/2016 et le 31/12/2019	Véhicules équipés de structures de sécurité homologuées FIA après le 01.01.2020
Canalisations et réservoir de carburant	2016/275-6	2020/275-6
Carburant	252-9	2020/275-19
Système d'huile et de refroidissement	259-7	2020/275-7
Mode sécurité accélérateur	2018/275-8.7	2020/275-8.11
Marche arrière	2016/275-9.3	2020/275-9.4
Éléments de suspension	2016/275-10.2 et 2016/275-10.3	2020/275-10.3 et 2020/275-10.4
Direction	2016/275-10.6	2020/275-10.10
Système de freinage	2016/275-11.1	2020/275-11.1
Matériau des roues	2016/275-12.2	2020/275-12.2
Fixation des roues	-	2020/275-12.5
Habitacle	2016/275-13	2020/275-13
Extincteurs	2016/275-14.1	2020/275-14.1
Interrupteur principal	2016/275-14.2	2020/275-14.2
Rétroviseurs	2016/275-14.3	2020/275-14.3
Ceintures de sécurité	2016/275-14.4	2020/275-14.4
Feu arrière	2016/275-14.5	2020/275-14.5
Rembourrage de l'habitacle	2016/275-14.6	2020/275-14.6
Fixation et retrait des sièges	2016/275-14.7	2020/275-14.7
Support de la tête et du cou	2016/275-14.8	2020/275-14.8
Barres anti-intrusion des suspensions*	voir protection latérale ci-dessous*	

Véhicules assimilables à la Catégorie III (Art. 251.1.1):

- Sécurité du système de freinage: 253-4
- Coupe-circuit: 253-13
- Réservoir de sécurité: 259-6.3
- Canalisations de carburant, pompes & filtres: 259-6.2
- Orifices de remplissage et bouchons: 259-6.4
- Carburant: 252-9
- Récupérateur d'huile: 259-7.4
- Ceintures de sécurité: 259-14.2.1
- Localisation longitudinale du système d'huile: 275-7.2
- Marche arrière: 275-9.4
- Bras de suspension: 275-10.3+10.4.1

- Räderwerkstoffe: 275-12.2
- Feuerlöscher: 290-2.7
- Rückspiegel: 290-2.13
- Schlussleuchte: 259-8.4.2
- Abschleppöse: 259-14.6
- Feuerschutzwand: 259-16.6
- Sitze: 253-16
- genehmigte Regenleuchten gemäss FIA Norm 8874-2019

– Unfalldatenschreiber: 253.20
Aufpralldatenschreiber (IDR) für alle Fahrzeuge empfohlen. Bei Fahrzeugen, bei denen der Einbau eines ADR (Unfalldatenschreiber) gemäss der Norm FIA 8872-2018 vorgeschrieben ist, ist die Verwendung eines IDR optional.

2.1 Sicherheitsstrukturen der vor dem 01.01.2016 gebauten Fahrzeuge:

Mit der Kategorie I assimilierbaren Fahrzeuge:
 Sie müssen Art. 253-8 und die mit der Kategorie III assimilierbaren Art. 259-16.4 einhalten.
 Fahrzeuge des Typs Geländewagen müssen Art. 283-8 einhalten
 Mit der Kategorie II assimilierbare Fahrzeuge:
 Die Fahrzeuge der Kategorie II müssen, je nach Typ, die folgenden Artikel einhalten:

- Typ Geländefahrzeug: Artikel 283-8
- Typ mehrsitziges Rennstreckenfahrzeug:
 Artikel 253-8 für SH
 Artikel 259-15.1 für SC gebaut vor dem 01.01.2004
 Artikel 259-16.4 für SC gebaut nach dem 01.01.2004
- Typ Rennstreckenmonoposto: **Gilt nicht für Fahrzeuge, die vor dem 01.01.2016 mit FIA homologierten Sicherheitsstrukturen ausgestattet wurden.**

2.2 Sicherheitsstrukturen der ab dem 01.01.2016 gebauten Fahrzeuge:**Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie I:**

Sie müssen Artikel 253-8 entsprechen.
 Fahrzeuge des Typs Geländewagen müssen Art. 283-8 einhalten.
 Für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb muss die Sicherheitsstruktur homologiert oder gemäss Homologationsreglement der FIA für Sicherheitsstrukturen von einer ASN zertifiziert sein.

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II:

Je nach Typ, müssen sie folgenden Artikeln entsprechen:

- Typ Geländefahrzeug: Artikel 283-8.
- Typ mehrsitziges Rennstreckenfahrzeug: Artikel 253-8 für SH, 259-16.4 für SC.
- Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb müssen mit einer von einer ASN gemäss Homologationsreglement für Sicherheitsstrukturen der FIA homologierten oder zertifizierten Überrollstruktur ausgerüstet sein.
- Typ Rennstreckenmonoposto: Gemäss nachstehenden Spezifikationen und Anforderungen.

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie III:

Sie müssen Artikel 287-3.1 oder 290-2.9.

2.2.1 Sicherheitsstrukturen für einsitzige Rennstreckenfahrzeuge:

Alle Tests müssen gemäss dem FIA-Testverfahren 01/00 in Anwesenheit eines technischen Delegierten der ASN und unter Verwendung von Messgeräten durchgeführt werden, die zur Zufriedenheit des technischen Delegierten der ASN kalibriert sind. Die Aufpralltests müssen in einem von der FIA zugelassenen Institut durchgeführt werden.

- Matériaux des roues: 275-12.2
- Extincteurs: 290-2.7
- Rétroviseurs: 290-2.13
- Feu arrière: 259-8.4.2
- Anneau de prise en remorque: 259-14.6
- Paroi anti-feu: 259-16.6
- Sièges: 253-16
- Feux de pluie approuvés selon la norme FIA 8874-2019

– Enregistreur de données d'accident: 253.20
Enregistreur de données d'impact (IDR) recommandé pour toutes les voitures. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.

2.1 Structures de sécurité des véhicules construits avant le 01.01.2016:

Véhicules assimilables à la Catégorie I:
 Ils doivent respecter l'Article 253-8, et ceux assimilables à la Catégorie III l'Article 259-16.4.
 Les véhicules de type Tout-Terrain doivent respecter l'art. 283-8.
 Véhicules assimilables à la Catégorie II:
 Les véhicules de Catégorie II, selon leur type, doivent respecter les articles suivants:

- Type Tout-Terrain: Article 283-8
- Type Voiture de piste à plus d'une place: Article 253-8 pour SH
 Article 259-15.1 pour SC construites avant le 01.01.2004
 Article 259-16.4 pour SC construites à partir du 01.01.2004
- Type Monoplace de piste: **Ne s'applique pas aux véhicules équipés de structures de sécurité homologuées FIA avant le 01/01/2016.**

2.2 Structures de sécurité des véhicules construits à partir du 01.01.2016:**Véhicules assimilables à la Catégorie I:**

Ils doivent respecter l'Article 253-8.
 Les véhicules de type Tout-Terrain doivent respecter l'art. 283-8.
 Pour les véhicules à propulsion électrique, l'armature de sécurité doit être Homologuée ou Certifiée par une ASN conformément au règlement d'homologation FIA pour armature de sécurité.

Véhicules assimilables à la Catégorie II:

Selon leur type, ils doivent respecter les articles suivants:

- Type Tout-Terrain: Article 283-8.
- Type Voiture de piste à plus d'une place: Article 253-8 pour SH, 259-16.4 pour SC.
- Pour les véhicules à propulsion électrique, l'armature de sécurité doit être Homologuée ou Certifiée par une ASN conformément au règlement d'homologation FIA pour armature de sécurité.
- Type Monoplace de piste: Conformément aux spécifications et exigences ci-dessous.

Véhicules assimilables à la Catégorie III:

Ils doivent respecter l'Article 287-3.1 ou 290-2.9.

2.2.1 Structures de sécurité pour les voitures monoplaces de piste

Tous les essais doivent être effectués conformément à la Procédure d'essai FIA 01/00, en présence d'un Délégué Technique de l'ASN et à l'aide d'un équipement de mesure calibré à la satisfaction du Délégué Technique de l'ASN. Les essais d'impact doivent être effectués dans un institut approuvé par la FIA.

2.2.1.1 Fahrzeuge mit Rohrrahmentechnologie:

a. Überrollschutz:

Alle Fahrzeuge müssen mit zwei Überrollbügel(n) ausgestattet sein, die verhindern, dass sich der Fahrer bei einem Überschlag des Fahrzeugs verletzt.

Die beiden Bügel müssen den nachstehend vorgeschriebenen statischen Belastungstests unterzogen werden.

Der Hauptbügel muss einem statischen Belastungstest entsprechend 12 kN seitlich, 45 kN längs nach hinten und 60 kN vertikal unterzogen werden.

Die Belastung muss dem höchsten Punkt der Struktur mittels einer harten und ebenen, senkrecht zur Belastungsachse stehenden Platte mit einem Durchmesser von 200 mm angelastet werden.

Während diesem Test muss die Überrollstruktur auf der Überlebenszelle befestigt sein, die auf ihrer Innenfläche mittels einer flachen Platte gehalten und durch die Motorbefestigungspunkte befestigt und seitlich gestützt wird; dabei darf die Festigkeit der getesteten Struktur nicht erhöht werden. Unter der Belastung, in der Belastungsachse gemessen, muss die Verformung kleiner sein als 50 mm und jede Strukturverformung darf bei senkrechter Messung höchstens 100 mm unterhalb des obersten Punktes der Überrollstruktur erfolgen.

Der zweite Bügel muss einer vertikalen Belastung von 75 kN unterzogen werden.

Die Belastung muss dem höchsten Punkt der Struktur mittels einer harten und ebenen, senkrecht zur Belastungsachse stehenden Platte mit einem Durchmesser von 100 mm angelastet werden.

Während diesem Test muss die Überrollstruktur auf der Überlebenszelle befestigt sein, die auf ihrer Innenfläche mittels einer flachen Platte gehalten und durch die Motorbefestigungspunkte befestigt und seitlich gestützt wird; dabei darf die Festigkeit der getesteten Struktur nicht erhöht werden.

Unter der Belastung, in der Belastungsachse gemessen, muss die Verformung kleiner sein als 50 mm und jede Strukturverformung darf bei senkrechter Messung höchstens 100 mm unterhalb des obersten Punktes der Überrollstruktur erfolgen. Dieser Test muss in Anwesenheit eines Technischen Delegierten der FIA / ASN und mittels durch die FIA / ASN geprüftes Messmaterial durchgeführt werden.

Ferner müssen alle Fahrzeughersteller Detailberechnungen liefern, welche klar darlegen, dass die Struktur in der Lage ist, der gleichen Belastung zu widerstehen, wenn die Längskomponente nach vorne angelastet wird.

Als Alternative dazu und nur auf Anfrage des Herstellers kann die Hauptüberrollstruktur einem zusätzlichen statischen Belastungstest in Anwendung der oben erwähnten, jedoch nach vorne angewandten Prozedur unterzogen werden.

Die Konzeption der Hauptüberrollstruktur und der zweiten Überrollstruktur ist freigestellt.

Im Grundriss auf eine horizontale Ebene muss jedoch die Hauptüberrollstruktur, 50 mm unterhalb ihres höchsten Punktes, einen Strukturquerschnitt von mindestens 10'000 mm² aufweisen.

b. Frontalschutzvorrichtung:

Eine aufprallabsorbierende Struktur muss vor dem Rohrrahmen montiert sein.

Diese Struktur muss daran fest befestigt sein.

Diese Struktur muss von der FIA homologiert sein oder den nachstehend beschriebenen Tests unterzogen worden sein. Der Rohrrahmen muss in der Lage sein, einen frontalen Crashtest zu überstehen.

Für diesen Test wird das Gesamtgewicht des Schlittens und der zu testenden Struktur 560 kg und die Aufprallgeschwindigkeit 12 m/s betragen.

2.2.1.1 Voiture de technologie à cadre multitubulaire:

a. Protection anti-tonneau:

Toutes les voitures doivent être équipées de deux structures anti-tonneau conçues pour éviter que le pilote ne se blesse en cas de retournement du véhicule.

Les deux arceaux doivent être soumis aux essais de charge statique prescrits ci-dessous.

L'arceau principal doit être soumis à une charge équivalente à 12 kN latéralement, 45 kN longitudinalement vers l'arrière et 60 kN verticalement.

La charge doit être appliquée au sommet de la structure par une plaquette rigide et plane de 200 mm de diamètre et perpendiculaire à l'axe de charge.

Pendant cet essai, la structure anti-tonneau doit être fixée à la cellule de survie, qui doit être soutenue sur sa face inférieure par une plaque plane fixée à celle-ci par les attaches de fixation du moteur et calée latéralement, mais pas de manière à augmenter la résistance de la structure testée. Sous la charge, la déformation doit être inférieure à 50 mm, mesurés selon l'axe de charge et toute défaillance structurelle doit être limitée à 100 mm au-dessous du sommet de la structure anti-tonneau, mesurés verticalement.

Le second arceau doit être soumis à une charge verticale de 75 kN.

La charge doit être appliquée au sommet de la structure par une plaquette rigide et plane de 100 mm de diamètre et perpendiculaire à l'axe de charge.

Pendant cet essai, la structure anti-tonneau doit être fixée à la cellule de survie, qui doit être soutenue sur sa face inférieure par une plaque plane fixée à celle-ci par les attaches de fixation du moteur et calée latéralement, mais pas de manière à augmenter la résistance de la structure testée. Sous la charge, la déformation doit être inférieure à 50 mm, mesurés selon l'axe de charge et toute défaillance structurelle doit être limitée à 100 mm au-dessous du sommet de la structure anti-tonneau, mesurés verticalement. Cet essai doit être effectué en présence d'un Délégué Technique de la FIA / l'ASN, au moyen de matériel de mesure vérifié par la FIA / l'ASN.

Par ailleurs, tous les constructeurs de voitures doivent fournir des calculs détaillés montrant clairement que la structure principale est capable de résister à la même charge lorsque la composante longitudinale est appliquée vers l'avant.

Al'inverse, et uniquement suite à une demande du constructeur, la structure anti-tonneau principale peut être soumise à un test de charge statique supplémentaire en utilisant la procédure susmentionnée mais effectuée vers l'avant.

La conception de la structure anti-tonneau principale et de la seconde structure anti-tonneau est libre.

Cependant, la structure anti-tonneau principale doit avoir une section structurelle minimale, en projection verticale, de 10'000 mm² sur un plan horizontal passant à 50 mm au-dessous de son point le plus élevé.

b. Protection frontale:

Une structure absorbant les chocs doit être montée à l'avant du cadre multitubulaire.

Cette structure doit y être solidement fixée.

Cette structure doit être homologuée par la FIA ou avoir été soumise aux essais décrits ci-dessous.

Le cadre multitubulaire doit être capable de supporter un essai de choc frontal.

Pour les besoins de cet essai, le poids total du chariot et de la structure à tester doit être de 560 kg et la vitesse d'impact de 12 m/s.

Die Festigkeit der getesteten Struktur muss so gewählt sein, dass während des Aufpralls die mittlere Verzögerung des Schlittens 25 g nicht überschreitet.

Ferner müssen alle strukturellen Schäden auf die frontale Aufprallstruktur beschränkt sein.

Dieser Test muss in Anwesenheit eines technischen Delegierten der FIA/ASN in einem anerkannten Testzentrum durchgeführt werden.

Um die Befestigungen der aufprallabsorbierenden Frontstruktur auf der Rohrrahmenstruktur zu testen, wird ein statischer Seitenbelastungstest in einer senkrechten, 400 mm vor der Vorderradachse gelegenen Ebene durchgeführt. Eine waagrechte, quer gerichtete konstante Kraft von 30 kN muss auf einer Seite der aufprallabsorbierenden Frontstruktur unter Verwendung einer 100 mm langen und 300 mm hohen Platte eingeleitet werden.

Das Zentrum der Plattenoberfläche muss durch die oben erwähnte Ebene und der mittlere Punkt der Höhe der Struktur in diesem Querschnitt verlaufen.

Nach 30 Sekunden darf keine Schwächung der Struktur oder irgendeiner Befestigung zwischen der Struktur und der Rohrrahmen eintreten.

Wenn eine von der FIA homologierte Frontalaufprallstruktur verwendet wird, wird die Unversehrtheit des Chassis mit dieser Struktur getestet.

c. Festigkeit des Rohrrahmens:

Darüber hinaus muss der Rohrrahmen drei unterschiedlichen, statischen Seitenbelastungstests unterzogen werden:

- 1) Im Cockpitbereich in einer senkrechten, durch die Mitte der Beckengurtbefestigung der Hosenträger-Sicherheitsgurte verlaufenden Ebene.
- 2) Im Bereich des Treibstofftanks in einer im Seitenriss durch die Mitte der Oberfläche dieses Tanks verlaufenden senkrechten Ebene.
- 3) In einer in der Mitte zwischen der Vorderradachse und dem höchsten Punkt der zweiten Überrollstruktur verlaufenden senkrechten Ebene.

Für die oben beschriebenen Tests wird eine 100 mm lange und 300 mm hohe Platte, deren Ecken mit einem Radius 3 mm abgerundet und die sich der Form des Rohrrahmens anschmiegt, gegen die äussersten Seiten des Rohrrahmens angebracht, wobei die untere Kante der Platten am untersten Teil des Rohrrahmens in diesem Querschnitt zu liegen kommt.

Es ist gestattet, Gummi mit einer Stärke von 3 mm zwischen den Platten und dem Rohrrahmen anzubringen.

Eine waagrechte, quer gerichtete konstante Kraft von 20 kN wird in weniger als 3 Minuten im Zentrum der Oberfläche der Platten über ein Kugelgelenk angewendet und während mindestens 30 Sekunden aufrecht erhalten.

Unter diesen Belastungsumständen darf keine Struktur-schwächung der Oberflächen des Rohrrahmens auftreten; jede dauerhafte Verformung muss unter 1 mm sein, wenn die Kraft während 1 Minute entfernt wird.

Die Verformung wird an den Plattenoberkanten auf den inneren Oberflächen gemessen.

Für den Test-1 darf die Ablenkung auf den inneren Oberflächen des Rohrrahmens 20 mm nicht überschreiten.

Während des Tests muss die Struktur auf einer ebenen Platte ruhen, auf der sie fest befestigt wird, aber nicht auf eine Weise, die die Festigkeit der zu testenden Bereiche erhöhen könnte.

Ein weiterer statischer Belastungstest muss auf den Rohrrahmen unterhalb des Treibstofftanks durchgeführt werden.

Eine Platte mit einem Durchmesser von 200 mm wird in der Mitte der Oberfläche des Treibstofftanks angebracht und eine senkrechte Kraft von 10 kN in weniger als 3 Minuten über ein Kugelgelenk nach oben angewendet.

La résistance de la structure testée doit être telle que pendant le choc la décélération moyenne du chariot ne dépasse pas 25 g.

De plus, tous dommages structurels doivent être restreints à la structure de choc frontal.

Cet essai doit être effectué en présence d'un Délégué Technique FIA / ASN dans un centre d'essais approuvé.

Pour tester les fixations de la structure absorbant les chocs frontaux sur la structure à cadre multitubulaire, un essai de charge statique latérale doit être effectué dans un plan vertical situé à 400 mm en avant de l'axe des roues avant. Une charge horizontale transversale constante de 30 kN doit être appliquée sur un côté de la structure absorbant les chocs frontaux, en utilisant une plaquette de 100 mm de long sur 300 mm de haut.

Le centre de la surface de la plaquette doit passer par le plan mentionné ci-dessus et le point médian de la hauteur de la structure dans cette section.

Au bout de 30 secondes d'application, il ne doit y avoir aucune défaillance de la structure ou d'une quelconque fixation entre la structure et le cadre multitubulaire.

Si une structure de choc frontal homologuée par la FIA est utilisée, l'intégrité du châssis doit être testée avec cette structure.

c. Résistance du cadre multitubulaire:

En outre, le cadre multitubulaire doit être soumis à trois essais distincts de charge statique latérale:

- 1) dans la zone de l'habitacle, dans un plan vertical passant par le milieu de la fixation de la sangle abdominale du harnais de sécurité.
- 2) dans la zone du réservoir de carburant, dans un plan vertical passant par le milieu de la surface de ce réservoir en élévation latérale.
- 3) dans un plan vertical passant à mi-chemin entre l'axe des roues avant et le sommet de la seconde structure anti-tonneau.

Pour les essais décrits ci-dessus, une plaquette de 100 mm de long sur 300 mm de haut, avec tous les angles d'un arrondi maximum de 3 mm et épousant la forme du cadre multitubulaire, doit être placée contre les côtés les plus extérieurs du cadre multitubulaire, le bord inférieur des plaquettes étant situé à la partie la plus basse du cadre multitubulaire dans cette section.

Il est permis de placer du caoutchouc d'une épaisseur de 3 mm entre les plaquettes et le cadre multitubulaire.

Une charge horizontale transversale constante de 20 kN doit être appliquée, en moins de 3 minutes, au centre de la surface des plaquettes par un joint à rotule et être maintenue pendant au moins 30 secondes.

Dans ces conditions de charge, il ne doit y avoir aucune défaillance structurelle des surfaces du cadre multitubulaire; toute déformation permanente doit être inférieure à 1 mm, une fois la charge retirée pendant 1 minute.

La déformation doit être mesurée au sommet des plaquettes sur les surfaces internes.

Pour le test 1, la déflexion sur les surfaces internes du cadre multitubulaire ne doit pas excéder 20 mm.

Pendant l'essai, le cadre multitubulaire doit reposer sur une plaque plane; il doit y être fixé solidement, mais pas de façon susceptible d'augmenter la résistance des zones à tester.

Un autre essai de charge statique doit être effectué sur le cadre multitubulaire en dessous du réservoir de carburant.

Une plaquette de 200 mm de diamètre doit être placée au milieu de la surface du réservoir de carburant, et une charge verticale de 10 kN doit être appliquée vers le haut en moins de 3 minutes par un joint à rotule.

Diese Belastung muss mindestens 30 Sek. aufrecht erhalten bleiben.

Unter diesen Belastungsumständen darf keine Struktur schwächung der Oberflächen des Rohrrahmens auftreten; jede dauerhafte, in der Plattenmitte gemessene Verformung muss unter 0.5 mm sein, wenn die Kraft seit 1 Minute entfernt wurde.

Zwei weitere statische Belastungstests müssen auf den Rohrrahmen, auf jeder Seite der Cockpitöffnung durchgeführt werden.

Eine Platte mit einem Durchmesser von 100 mm muss längs mit ihrer Oberkante auf der Höhe der Cockpitseite und ihrem Zentrum 200 mm vor der Hinterkante der Lehre für die Cockpitöffnung angebracht werden.

Eine waagrechte, quer gerichtete konstante Kraft von 10 kN muss senkrecht zur Fahrzeuglängsachse in weniger als 3 Minuten über ein Kugelgelenk angewendet werden.

Sie muss während min. 30 Sekunden erhalten bleiben. Unter diesen Belastungsumständen darf keine Struktur schwächung des Rohrrahmens auftreten; die Gesamtablenkung darf höchstens 10 mm betragen und jede dauerhafte Verformung muss unter 1.0 mm sein, wenn die Kraft während 1 Minute entfernt wird. Die Messung erfolgt auf der Mitte der Plattenoberfläche.

d. Seitenschutzvorrichtung:

Um den Schutz des Fahrers im Falle eines seitlichen Aufpralls zu erhöhen, muss eine von der FIA homologierte, einheitlich konstruierte Platte am Rohrrahmen befestigt sein.

Diese Platte muss sich von der vorderen Überrollstruktur bis zum hintersten Punkt des Treibstofftanks erstrecken. Die Platte muss den Rohrrahmen auch von unten / den Boden von den Längsträgern des Chassis bis zu den Längsträgern der Cockpitöffnung abdecken.

dt Ab dem 01.01.2014 gebaute Fahrzeuge (ebenfalls empfohlen für vor diesem Datum gebaute Fahrzeuge): Spezifikationen dieser Platte und ihrer Befestigung sind in der Technischen Liste N° 42 aufgeführt.

Um bei einem seitlichen Aufprall das Eindringen von Aufhängungselementen in die Überlebenszelle zu verhindern, muss jeder Teil jedes vorderen Aufhängungselements mit zwei inneren Verankerungspunkten über eine möglichst nahe an der Überlebenszelle befindliche Verbindung zu dieser verfügen. Diese Verbindung muss rund sein und einen Mindestdurchmesser von 10mm aufweisen, zudem muss jedes verschiebbare Gelenk verschraubt oder durch einen Stift gesichert sein und sich in der Mitte des Elements befinden.

e. Heckschutzvorrichtung:

Eine aufprallabsorbierende Struktur muss symmetrisch zur Längsachse des Fahrzeugs hinter dem Getriebe angebracht werden. Deren hinterster Punkt muss sich zwischen 550 und 620 mm hinter der Achse der Hinterräder befinden.

Ferner muss diese Struktur an einer 50 mm vor ihrem hintersten Punkt liegenden Stelle in der horizontalen Projektion einen äusseren Querschnitt von mindestens 9000 mm² aufweisen. Zur Berechnung dieser Fläche dürfen nur weniger als 100 mm von der Längsachse des Fahrzeugs entfernte Elemente berücksichtigt werden, und der Querschnitt darf vor diesem Punkt nicht geringer werden.

Diese Struktur muss einen Crashtest bestehen und aus Materialien angefertigt werden, welche die hohen Temperaturen, denen sie im Gebrauch wohl ausgesetzt ist, ohne merkliche Einbussen überstehen.

Die Struktur und das Getriebe müssen fest am Boden verankert werden, anschliessend prallt ein massives Objekt mit einem Gewicht von 560 kg und einer Geschwindigkeit von 10 m/s gegen diese Struktur.

Das für den Crashtest verwendete Objekt muss flach, 450

Cette charge doit être maintenue pendant au moins 30 secondes.

Dans ces conditions de charge, il ne doit y avoir aucune défaillance structurale du cadre multitubulaire; une fois la charge retirée depuis 1 minute, toute déformation permanente doit être inférieure à 0.5 mm, la mesure étant effectuée au milieu de la plaque.

Deux autres essais de charge statique doivent être effectués sur le cadre multitubulaire, de chaque côté de l'ouverture de l'habitacle.

Une plaque de 100 mm de diamètre doit être mise en place avec son bord supérieur à la hauteur du côté de l'habitacle et son centre 200 mm en avant du bord arrière du gabarit d'ouverture d'habitacle, mesurés longitudinalement.

Une charge horizontale transversale constante de 10 kN doit être appliquée à 90° de l'axe longitudinal de la voiture, en moins de 3 minutes, par un joint à rotule.

Elle doit être maintenue pendant au moins 30 secondes. Dans ces conditions de charge, il ne doit y avoir aucune défaillance structurale du cadre multitubulaire; la déflexion totale doit être de 10 mm maximum et toute déformation permanente doit être inférieure à 1.0 mm, une fois la charge retirée pendant 1 minute, les mesures étant prises au centre de la surface de la plaque.

d. Protection latérale:

Afin de renforcer la protection du pilote en cas de choc latéral, un panneau de construction uniforme homologué par la FIA doit être fixé au cadre multitubulaire.

Ce panneau doit s'étendre de la structure anti-tonneau avant jusqu'au point le plus en arrière du réservoir de carburant. Le panneau doit aussi recouvrir le cadre multitubulaire depuis le dessous / le plancher des longerons du châssis jusqu'aux longerons de l'ouverture de l'habitacle.

dt Véhicules construits à partir du 01.01.2014 (également recommandé pour les véhicules construits avant cette date): Les spécifications de ce panneau et de sa fixation figurent dans la Liste Technique N° 42.

Afin d'éviter l'intrusion d'éléments de suspension dans la cellule de survie lors d'un choc latéral, chaque partie de chaque composant de suspension avant disposant de deux points d'ancrage intérieurs doit être reliée à une liaison aussi proche que possible de la cellule de survie.

Cette liaison doit être circulaire avec un diamètre minimum de 10 mm, et toute articulation coulissante doit être boulonnée ou goupillée, et située au milieu de l'envergure.

e. Protection arrière:

Une structure absorbant les chocs doit être montée derrière la boîte de vitesses, symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture, son point le plus en arrière se situant entre 550 mm et 620 mm derrière l'axe des roues arrière.

Cette structure doit également avoir une section externe, en projection horizontale, d'au moins 9000 mm² à un point situé 50 mm à l'avant de son point le plus en arrière.

Pour calculer cette surface, seuls les éléments situés à moins de 100 mm de l'axe longitudinal de la voiture peuvent être pris en compte et la section ne peut pas diminuer à l'avant de ce point.

Cette structure doit passer un essai de choc et être construite à partir de matériaux qui ne seront pas significativement affectés par les températures auxquelles elle est susceptible d'être soumise pendant son utilisation.

La structure et la boîte de vitesses doivent être solidement fixées au sol et un objet massif d'une masse de 560 kg doit être projeté sur cette structure à une vitesse de 10 m/s. L'objet utilisé pour ce test doit être plat, large de 450 mm et haut de 550 mm et peut avoir des arrondis de 10 mm

mm breit und 550 mm hoch sein, zudem darf es überall mit einen Radius von 10 mm gerundete Kanten aufweisen.

Sein unterer Rand muss sich auf gleicher Höhe befinden wie der tiefste Punkt des Rohrrahmens, und es muss so beschaffen sein, dass es die Struktur senkrecht und im Winkel von 90° zur Längsachse des Fahrzeugs trifft.

Während des Crashtests darf sich das Aufprallobjekt in keiner Achse verdrehen, und die getestete Struktur darf auf beliebige Weise festgehalten werden, vorausgesetzt die Widerstandskraft der geprüften Teile gegen den Aufprall wird dadurch nicht erhöht.

Die geprüfte Struktur muss während dem Aufprall folgenden Belastungen standhalten:

- Die mittlere Verzögerung des Objekts darf 35g nicht übersteigen;
- Die maximale Verzögerung, ausschliesslich in der Richtung des Aufpralls gemessen, darf 60 g nicht mehr als 3 ms lang übersteigen.

Überdies müssen sich alle strukturellen Schäden auf die hintere Aufprallstruktur beschränken.

Wenn eine von der FIA homologierte hintere Aufprallstruktur verwendet wird, wird die Unversehrtheit des Getriebes an diesem Wagen mit dieser Struktur getestet.

2.2.1.2. Fahrzeuge mit Überlebenszelle in Kohlefaser: Definitionen, Verweise und Vereinbarungen gemäss Artikel 275-3.1 von 2026.

Fahrzeuge des Typs Monoposto, ausgerüstet mit einer Überlebenszelle in Kohlefaser und einer zwischen dem 01.01.2016 und dem 31.12.2019 homologierten angemessenen FIA Sicherheitsstruktur, die für den Einsatz an internationalen, von der FIA genehmigten Serien oder Wettbewerben bestimmt sind, müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

- gemäss Anhang J 2016 der FIA / Art. 275-15.3, 15.4 und Anhang J 2019 der FIA / Art. 275-15.1, 15.2, wenn das Mindestgewicht im Rennen (einschliesslich Fahrer) geteilt durch die maximale Leistung grösser oder gleich 3,3 kg/kW ist;
- gemäss technischem Reglement der FIA für die Formel 1 2016, Artikel 15.3, 15.4 und 15.5, und technischen Reglement der FIA für die Formel 1 2019, Artikel 15.1 und 15.2, wenn das Mindestgewicht im Rennen (einschliesslich Fahrer) geteilt durch die maximale Leistung weniger als 3,3 kg/kW beträgt.

Für Sicherheitsstrukturen, die vor dem 01.01.2020 FIA homologiert wurden: Ab dem 01.01.2026 darf keine neue Sicherheitsstruktur mehr hergestellt werden.

Fahrzeuge des Typs Monoposto, ausgerüstet mit einer Überlebenszelle in Kohlefaser und einer nach dem 01.01.2020 homologierten angemessenen FIA Sicherheitsstruktur, die für den Einsatz an internationalen, von der FIA genehmigten Serien oder Wettbewerben bestimmt sind, müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

- gemäss Anhang J 2020 der FIA (oder später) / Art. 275-15, wenn das Mindestgewicht im Rennen (einschliesslich Fahrer) geteilt durch die maximale Leistung grösser oder gleich 3,3 kg/kW ist;
- gemäss dem Technischen Reglement der Formel 1 der FIA 2020 (oder später), Art. 15, wenn das Mindestgewicht im Rennen (einschliesslich Fahrer) geteilt durch die maximale Leistung weniger als 3,3 kg/kW beträgt.

2.3 Nachtanken während des Rennens

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten ausschliesslich für Rundrennen welche ein Nachtanken erforderlich machen. Wenn die Strecke den Bewerbern kein zentralisiertes System zur Verfügung stellen kann, müssen diese ein Nachtanken gemäss Art. 257A-6.1 vornehmen und die Fahrzeuge müssen mit einem hermetischen Kupplungsstück, welches dem „Tot-Mann-System“ entspricht (ohne Haltevorrichtung im geöffneten Zustand) ausgerüstet sein. Abmessungen der Kupplung: Anhang J - Skizze 252.5.A mit einem Innendurchmesser $D \leq 2$ oder Skizze 252.5.B

de rayon sur tous les bords.

Son bord inférieur doit être au niveau du point le plus bas du cadre multitubulaire, et il doit être fait en sorte qu'il heurte la structure verticalement et à 90° de l'axe longitudinal de la voiture.

Pendant l'essai, l'objet projeté ne peut pivoter selon aucun axe, et la structure faisant l'objet du test peut être maintenue de n'importe quelle façon à condition que cela n'accroisse pas la résistance à l'impact des parties testées.

La résistance de la structure testée doit être telle que pendant le choc :

- la décélération moyenne de l'objet ne dépasse pas 35 g;
- la décélération maximale, mesurée uniquement dans le sens de l'impact, ne soit pas supérieure à 60 g pendant un cumul de plus de 3 ms.

De plus, tous les dommages structurels doivent être restreints à la structure de choc arrière.

Si une structure de choc arrière homologuée par la FIA est utilisée, l'intégrité de la boîte de vitesses de la voiture doit être testée avec cette structure.

2.2.1.2. Voitures avec cellule de survie en fibre de carbone: Définitions, références et conventions conformément à l'Article 275-3.1 de 2026.

Les voitures de type monoplace équipées d'une cellule de survie en fibre de carbone et de structures de sécurité appropriées homologuées FIA entre le 01.01.2016 et le 31.12.2019, destinées à être utilisées dans les séries ou les compétitions internationales approuvées par la FIA doivent être conformes:

- à l'Annexe J 2016 de la FIA / Art. 275-15.3, 15.4 et à l'Annexe J 2019 de la FIA / Art. 275-15.1, 15.2 si le poids minimum en course (pilotes compris) divisé par la puissance maximale est supérieur ou égal à 3,3 kg/kW;
- au Règlement Technique de Formule Un de la FIA 2016, Articles 15.3, 15.4 et 15.5 et au Règlement Technique de Formule Un de la FIA 2019, Articles 15.1 et 15.2, si le poids minimum en course (pilote compris) divisé par la puissance maximale est inférieur à 3,3 kg/kW.

Pour les structures de sécurité homologuées FIA avant le 01.01.2020: Aucune nouvelle structure de sécurité ne pourra être produites à partir du 01.01.2026.

Les voitures de type monoplace équipées d'une cellule de survie en fibre de carbone et de structures de sécurité appropriées homologuées FIA après le 01.01.2020, destinées à être utilisées dans les séries ou les compétitions internationales approuvées par la FIA doivent être conformes:

- à l'Annexe J 2020 de la FIA (ou plus tard) / Art. 275-15 si le poids minimum en course (pilote compris) divisé par la puissance maximale est supérieur ou égal à 3,3 kg/kW;
- au Règlement Technique de Formule Un de la FIA 2020 (ou après), Art. 15, si le poids minimum en course (pilotes compris) divisé par la puissance maximale est inférieur à 3,3 kg/kW.

2.3 Ravitaillement pendant la course

Les prescriptions suivantes sont uniquement pour les courses en circuit nécessitant un ravitaillement. Si les circuits ne peuvent mettre un système centralisé à disposition des concurrents, ceux-ci doivent effectuer le ravitaillement conformément à l'Art. 257A-6.1 et les voitures doivent être équipées d'accoupleurs étanches répondant au principe de l'homme mort (sans dispositif de retenue en position ouverte). Dimensions des accoupleurs : Annexe J - Dessins 252.5.A avec diamètre intérieur $D \leq 2$ ou Dessins 252.5.B.

ART. 3 MINDESTGEWICHT

Es ist das tatsächliche Gewicht des Fahrzeugs, ohne Fahrer/Beifahrer und deren Ausrüstung. Wenn verwendet, muss der Ballast dem Artikel 259-4.2 des Anhang J entsprechen.

Für die Kategorie II-SS darf das Gewicht des Fahrzeugs (einschliesslich Fahrer) ohne Treibstoff zu keinem Zeitpunkt unter dem Mindestgewicht liegen.

Zu keinem Zeitpunkt des Wettbewerbs darf das Fahrzeug weniger als das nachstehende Mindestgewicht wiegen:

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie I:

Bis 1000 cm ³	500 kg
Zwischen 1000 cm ³ und 1400 cm ³	550 kg
Zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	580 kg
Zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	620 kg
Zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	700 kg
Zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	780 kg
Zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	860 kg
Über 5000 cm ³	960 kg

Fahrzeuge des Typs Geländewagen assimilierbar mit der Kategorie I: siehe Art. 284.5

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II-SH:

Bis 1000 cm ³	500 kg
Zwischen 1000 cm ³ und 1400 cm ³	550 kg
Zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	580 kg
Zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	620 kg
Zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	700 kg
Zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	780 kg
Zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	860 kg
Über 5000 cm ³	960 kg

Fahrzeuge des Typs Geländewagen assimilierbar mit der Kategorie I:

Bis 1050 cm ³ (Hubraum nicht korrigiert)	950 kg
Über 2000 cm ³ (Hubraum nicht korrigiert) siehe Art. 285-4.1	

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II-SC:

Bis 1150 cm ³	360 kg
Zwischen 1150 cm ³ und 1400 cm ³	420 kg
Zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	450 kg
Zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	470 kg
Zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	560 kg
Zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	700 kg
Zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	765 kg
Zwischen 5000 cm ³ und 6000 cm ³	810 kg
Über 6000 cm ³	850 kg

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II-SS:

Bis 1150 cm ³	360 kg
Zwischen 1150 cm ³ und 1400 cm ³	420 kg
Zwischen 1400 cm ³ und 1600 cm ³	450 kg
Zwischen 1600 cm ³ und 2000 cm ³	470 kg
Zwischen 2000 cm ³ und 3000 cm ³	560 kg
Zwischen 3000 cm ³ und 4000 cm ³	700 kg
Zwischen 4000 cm ³ und 5000 cm ³	765 kg
Zwischen 5000 cm ³ und 6000 cm ³	810 kg
Über 6000 cm ³	850 kg

ART. 3 POIDS MINIMUM

C'est le poids réel du véhicule, sans l'équipage et son équipement.

Si utilisé, le lest doit être conforme à l'Article 259-4.2 de l'Annexe J.

Pour la Catégorie II-SS, la masse de la voiture (incluant le pilote) sans carburant ne doit à aucun moment être inférieure au poids minimum.

A aucun moment d'une compétition, le véhicule ne doit peser moins que le poids minimum suivant:

Véhicules assimilables à la Catégorie I:

Jusqu'à 1000 cm ³	500 kg
Entre 1000 cm ³ et 1400 cm ³	550 kg
Entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³	580 kg
Entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³	620 kg
Entre 2000 cm ³ et 3000 cm ³	700 kg
Entre 3000 cm ³ et 4000 cm ³	780 kg
Entre 4000 cm ³ et 5000 cm ³	860 kg
Au-delà de 5000 cm ³	960 kg

Véhicules de type Tout-Terrain assimilables à la Catégorie I: voir Article 284.5

Véhicules assimilables à la Catégorie II-SH:

Jusqu'à 1000 cm ³	500 kg
Entre 1000 cm ³ et 1400 cm ³	550 kg
Entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³	580 kg
Entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³	620 kg
Entre 2000 cm ³ et 3000 cm ³	700 kg
Entre 3000 cm ³ et 4000 cm ³	780 kg
Entre 4000 cm ³ et 5000 cm ³	860 kg
Au-delà de 5000 cm ³	960 kg

Véhicules de type Tout-Terrain assimilables à la Catégorie II:

Jusqu'à 1050 cm ³ (cylindrée non corrigée)	950 kg
Au-delà 2000 cm ³ (cylindrée non corrigée) voir art. 285-4.1	

Véhicules assimilables à la Catégorie II-SC:

Jusqu'à 1150 cm ³	360 kg
Entre 1150 cm ³ et 1400 cm ³	420 kg
Entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³	450 kg
Entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³	470 kg
Entre 2000 cm ³ et 3000 cm ³	560 kg
Entre 3000 cm ³ et 4000 cm ³	700 kg
Entre 4000 cm ³ et 5000 cm ³	765 kg
Entre 5000 cm ³ et 6000 cm ³	810 kg
Plus de 6000 cm ³	850 kg

Véhicules assimilables à la Catégorie II-SS:

Jusqu'à 1150 cm ³	360 kg
Entre 1150 cm ³ et 1400 cm ³	420 kg
Entre 1400 cm ³ et 1600 cm ³	450 kg
Entre 1600 cm ³ et 2000 cm ³	470 kg
Entre 2000 cm ³ et 3000 cm ³	560 kg
Entre 3000 cm ³ et 4000 cm ³	700 kg
Entre 4000 cm ³ et 5000 cm ³	765 kg
Entre 5000 cm ³ et 6000 cm ³	810 kg
Plus de 6000 cm ³	850 kg

ART. 4 KAROSSERIE / INNENRAUM**Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie I:**

Jedes ab dem 01.01.2009 von der betreffenden Nationalen Sportbehörde als neu betrachtete Fahrzeug muss mindestens eine Öffnung pro Seite aufweisen, um den Zugang zum Innenraum und seinen Insassen zu gestatten.

Der Innenraum muss so gestaltet sein, dass der in der normalen Fahrposition sitzende Fahrer diesen in 7 Sekunden durch die Öffnung auf der Fahrerseite und in 9 Sekunden durch die Öffnung auf der Beifahrerseite verlassen kann.

Karosserie: Bei zum geradeaus fahren in einer Linie gestellten Räder, darf der oberhalb der durch die Radnabenmitte gedachten Ebene liegende Oberteil jedes kompletten Rades und seinen Befestigungen weder von oben noch von hinten sichtbar sein (für alle Fahrzeuge der Kategorie I).

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II:

Windschutzscheibe: Die Form der Windschutzscheibe muss derer der Windschutzscheibe des Referenzfahrzeugs entsprechen. **Karosserie:** Bei zum geradeaus fahren in einer Linie gestellten Räder, muss die Karosserie die Räder über mindestens einen Drittel ihres Umfanges sowie über mindestens die ganze Reifenbreite wirksam überdecken..

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II-SC:

Karosserie: Entsprechend dem ersten Absatz vom Artikel 259-3.7.6 und dem Artikel 259.3.7.7 des Anhang J. Das Strukturvolumen des Innenraumes muss bezüglich der Längsachse des Fahrzeuges symmetrisch sein.

Geschlossene Fahrzeuge müssen eine Windschutzscheibe und zwei Türen (eine auf jeder Cockpitseite) aufweisen.

Die Karosserie muss alle mechanischen Elemente überdecken; nur die Ansaug- und Auspuffrohre sowie der Motoroberteil dürfen aus der Karosserie herausragen.

Die Karosserie muss die Räder über mindestens einen Drittel ihres Umfanges sowie über mindestens die ganze Reifenbreite wirksam überdecken. Die Partie hinter den Hinterrädern muss bis unterhalb der Hinterachse reichen.

Überhang hinten: Kein Teil des Fahrzeugs darf sich weiter als 800 mm hinter der Achse der Hinterräder befinden.

Höhe: Kein Teil der aerodynamischen Struktur darf sich mehr als 900 mm über dem Boden befinden.

Fahrzeuge assimilierbar mit der Kategorie II-SS:

Karosserie gegenüber dem Boden: Zwischen der Hinterkante der komplett bereiften Vorderräder und der Vorderkante der komplett bereiften Hinterräder müssen alle aufgehängten Teile des Fahrzeugs, die von unten sichtbar und über 500 mm seitlich der Fahrzeuglängsachse angebracht sind, unter allen Umständen mindestens 40 mm **von der Bezugsfläche (definiert gemäss Art. 275-3.1 / 2026)** entfernt liegen, mit dem Fahrer an Bord.

Überhang hinten: Kein Teil des Wagens darf sich weiter als 800 mm hinter der Achse der Hinterräder befinden.

Höhe: Kein Teil der aerodynamischen Struktur darf sich mehr als 900 mm über dem Boden befinden.

ART. 5 AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN

Für nach dem 01.01.2000 gebaute Fahrzeuge:

Die Seitenbleche des hinteren Flügels können die Karosserie berühren, dürfen jedoch auf diese keine Kräfte übertragen. Der hintere Flügel muss starr an der Hauptstruktur des Fahrzeugs und nicht nur an der Karosserie befestigt sein.

ART. 4 CARROSSERIE / HABITACLE**Véhicules assimilables à la Catégorie I:**

Tout véhicule fermé considéré nouveau à partir du 01.01.2009 par l'Autorité Sportive Nationale concernée, doit comporter au moins une ouverture par côté afin de permettre l'accès à l'habitacle et à ses occupants.

L'habitacle doit être conçu de telle sorte que le pilote assis en position de conduite normale puisse en sortir en 7 secondes par l'ouverture côté pilote, et en 9 secondes par l'ouverture côté passager.

Carrosserie: Les roues alignées pour aller en ligne droite, la partie de chaque roue complète et de ses fixations située au-dessus du plan passant par l'axe d'essieu, ne doit être visible ni de dessus ni de l'arrière (pour toutes les voitures de la catégorie I).

Véhicules assimilables à la Catégorie II:

Pare-brise: La forme du pare-brise doit correspondre à celle du pare-brise du véhicule de référence. **Carrosserie:** Les roues alignées pour aller en ligne droite, la carrosserie doit surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de leur circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique.

Véhicules assimilables à la Catégorie II-SC:

Carrosserie: Conforme au premier paragraphe de l'Article 259-3.7.6 et à l'Article 259.3.7.7 de l'Annexe J. Le volume structural de l'habitacle doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal du véhicule.

Les véhicules fermés doivent comporter un pare-brise et deux portes (une de chaque côté de l'habitacle).

La carrosserie doit recouvrir tous les composants mécaniques; seuls peuvent dépasser les tuyauteries d'échappement et d'admission, ainsi que le haut du moteur.

La carrosserie doit surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins un tiers de leur circonférence et sur au moins toute la largeur du pneumatique.

Derrière les roues arrière, la carrosserie doit descendre au-dessous de l'axe des roues arrière.

Porte-à-faux arrière: Aucune partie du véhicule ne doit être située à plus de 800 mm en arrière de l'axe des roues arrière.

Hauteur: Aucun élément de structure aérodynamique ne doit être situé à plus de 900 mm au-dessus du sol.

Véhicules assimilables à la Catégorie II-SS:

Carrosserie face au sol: Entre le bord arrière des roues avant complètes et le bord avant des roues arrière complètes, toutes les parties suspendues du véhicule visibles du dessous, situées latéralement à plus de 500 mm de l'axe longitudinal du véhicule, ne doivent pas se trouver à moins de 40 mm du **plan de référence (défini conformément à l'Art. 275-3.1 / 2026)** en toutes circonstances, avec le pilote à bord.

Porte-à-faux arrière: Aucune partie du véhicule ne doit être située à plus de 800 mm en arrière de l'axe des roues arrière. **Hauteur:** Aucun élément de structure aérodynamique ne doit être situé à plus de 900 mm au-dessus du sol.

ART. 5 DISPOSITIFS AERODYNAMIQUES

Pour les véhicules construits à partir du 01.01.2000:

Les plaques latérales de l'aileron arrière peuvent être en contact avec la carrosserie mais ne doivent lui transmettre aucun effort.

L'aileron arrière doit être fixé rigidement à la structure principale du véhicule et pas seulement à la carrosserie.