

**Article 260D Réglementation spécifique aux Voitures R3D et R3T**  
**Artikel 260D Sonderbestimmungen für die Fahrzeuge R3D und R3T**

L'Article 260 (pour les voitures de Type R3) s'applique aux voitures des Groupes R3D et R3T à l'exception des Articles mentionnés ci-dessous:  
**Der Artikel 260 (für Fahrzeuge des Typs R3) ist auf die Fahrzeuge der Gruppen R3D und R3T anwendbar, mit Ausnahme der nachstehend aufgeführten Artikel:**

RALLYE 3 R3T Essence / Benzin											
01-3		Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série, moteur suralimenté Essence, 2 roues motrices (traction ou propulsion) <i>Tourenwagen oder Grossproduktions-Serienwagen, aufgeladener Benzinmotor, 2-Rad-Antrieb (vorne oder hinten)</i>									
103.1	<b>Cylindres Hubräume</b>	<b>R3T: jusqu'à / bis 1620 cm³</b> (pas de coefficient de calcul de cylindrée / kein Koeffizient für die Hubraumberechnung).									
Chapitre/ Kapitel	R3T	<b>Réglementation / Reglementierung</b> Ce règlement s'applique aux VR3T homologuées avant le 31.12.2019 Diese Reglementierung wird angewendet auf VR3T homologiert vor dem 31.12.2019									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Voiture / Fahrzeug</th> <th>N° Homologation</th> <th>N° Extension</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Citroën DS3 THP 150 SPORT CHIC 1598.2 cc</td> <td>A 5733</td> <td>01/01 VR3T ; 06/02 VR3T ; 08/03 VR3T ; 12/04 VR3T 14/05 VR3T ; 17/06 VR3T ; 20/07 VR3T ; 22/08 VR3T 27/09 VR3T</td> </tr> <tr> <td>Renault Clio R.S 1618.4 cc</td> <td>A 5755</td> <td>02/01 VR3T ; 10/03 VR3T ; 13/04 VR3T</td> </tr> </tbody> </table>	Voiture / Fahrzeug	N° Homologation	N° Extension	Citroën DS3 THP 150 SPORT CHIC 1598.2 cc	A 5733	01/01 VR3T ; 06/02 VR3T ; 08/03 VR3T ; 12/04 VR3T 14/05 VR3T ; 17/06 VR3T ; 20/07 VR3T ; 22/08 VR3T 27/09 VR3T	Renault Clio R.S 1618.4 cc	A 5755	02/01 VR3T ; 10/03 VR3T ; 13/04 VR3T
		Voiture / Fahrzeug	N° Homologation	N° Extension							
Citroën DS3 THP 150 SPORT CHIC 1598.2 cc	A 5733	01/01 VR3T ; 06/02 VR3T ; 08/03 VR3T ; 12/04 VR3T 14/05 VR3T ; 17/06 VR3T ; 20/07 VR3T ; 22/08 VR3T 27/09 VR3T									
Renault Clio R.S 1618.4 cc	A 5755	02/01 VR3T ; 10/03 VR3T ; 13/04 VR3T									
<b>1 – GENERALITES / ALLGEMEINES</b>											
01-1		<b>ARTICLE 1: DÉFINITION / DEFINITION (01)</b>									
01-2	<b>X</b>	Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série, moteur suralimenté Essence, 2 roues motrices (traction ou propulsion). <i>Tourenwagen oder Grossproduktions-Serienwagen, aufgeladener Benzinmotor, 2-Rad-Antrieb (vorne oder hinten).</i>									
02-1		<b>ARTICLE 2: HOMOLOGATION / HOMOLOGATION (02)</b>									
02-10	<b>X</b>	Utilisation des fiches de base Groupe A et Groupe N complétées de la (des) fiche(s) VR R3T <i>Verwendung der Grundblätter Gruppe A und Gruppe N vervollständigt mit dem/den VR-Blatt/Blättern R3T</i>									
03-1		<b>ARTICLE 2 bis: MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISEES / ZUGELASSENE ÄNDERUNGEN UND ZUSÄTZE (03)</b>									
03-5	<b>X</b>	L'utilisation de matériau, dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm³, est interdite pour la construction de toutes les pièces libres, sauf pour: – les bougies, – les revêtements d'échappement, – le turbo joint de pompe à eau, – les plaquettes de frein, – les revêtements des pistons d'étriers de frein, – les éléments roulants des roulements (billes, aiguilles, rouleaux), – les composants et capteurs électroniques, – les pièces dont le poids est inférieur à 20 g et tout revêtement d'épaisseur inférieure ou égale à 10 microns. L'utilisation de matériau métallique, dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 30 GPa/g/cm³ ou dont la limite maximum à la rupture spécifique (UTS) est supérieure à: 0,24 Mpa/kg/m³, les alliages qui ne sont pas à base de fer et à 0,30 Mpa/kg/m³ pour les alliages à base de fer, est interdite pour la construction de toutes les pièces libres. L'utilisation d'alliage de titane et d'alliage de magnésium est interdite sauf s'il s'agit de pièces montées sur le modèle (de série) dont est issu l'extension VR.									

03-5	<b>X</b>	Die Verwendung von Materialien mit einem spezifischen Elastizitätskoeffizient von mehr als 40 GPa/g/cm³ ist für die Herstellung von allen freigestellten Teilen verboten, ausser für: – die Zündkerzen, – die Verkleidungen am Auspuff, – die Turbodichtung der Wasserpumpe, – die Bremsbeläge, – die Beläge auf den Bremssattelkolben, – die beweglichen Teile der Lager (Kugeln, Nadeln, Rollen), – die elektronischen Komponenten und Kollektoren, – die weniger als 20 g wiegenden Teile sowie jede Ummantelung mit einer Dicke von maximal 10 Mikron oder weniger. Die Verwendung von metallischen Materialien mit einem spezifischen Elastizitätskoeffizient von mehr als 30 GPa/g/cm³ oder deren spezifische Bruchfestigkeit (UTS) höher ist als: 0,24 Mpa/kg/m³ für nicht aus Eisen bestehende Legierungen und 0,30 Mpa/kg/m³ für aus Eisen bestehenden Legierungen, ist für die Herstellung aller freigestellten Teile verboten.
103-1		<b>ARTICLE 3: CLASSES DE CYLINDREE / HUBRAUMKLASSEN (103)</b>
103-2		Les voitures sont réparties d'après leur cylindrée moteur, dans les classes suivantes: <i>Die Fahrzeuge werden aufgrund ihres Motorhubraumes in die folgenden Klassen eingeteilt:</i>
103-3	<b>X</b>	R3T jusqu'à 1.620 cm³ / bis 1.620 cm³
<b>2 – DIMENSIONS, POIDS / ABMESSUNGEN, GEWICHTE</b>		
201-1		<b>POIDS MINIMUM / MINDESTGEWICHT (201)</b>
201-2		Les voitures doivent avoir au moins le poids suivant: <i>Die Fahrzeuge müssen mindestens das folgende Gewicht aufweisen:</i>
201-3	<b>X</b>	R3T 1080 Kg terre et asphalte / Schotter und Asphalt
<b>3 – MOTEUR / MOTOR</b>		
300-1		<b>ARTICLE 6: MOTEUR / MOTOR (300)</b>
300-5	<b>X</b>	Un réalésage de 0,6 mm maximum est permis par rapport à l'alésage d'origine, pour autant que cela n'entraîne pas un franchissement de classe de cylindrée Il est autorisé de fermer les ouvertures non utilisées dans le bloc cylindre, si la seule fonction de cette opération est la fermeture. Le rechemisage du moteur est permis dans les mêmes conditions que le réalésage, et le matériau des chemises peut être modifié. Les chemises doivent être de section interne circulaire, coaxiales avec les cylindres, sèches ou humides et distinctes entre-elles. Le planage du bloc cylindre et de la culasse est autorisé <i>Ein Aufbohren um maximal 0,6 mm, im Verhältnis zur Originalbohrung, ist unter der Bedingung erlaubt, dass dadurch die Hubraumklassengrenze nicht überschritten wird.</i> <i>Es ist erlaubt, nicht benötigte Öffnungen im Motorblock zu verschliessen, wenn der einzige Zweck dieser Massnahme das Verschliessen ist. Das Ausbüchsen des Motors ist unter den gleichen Bedingungen wie das Aufbohren erlaubt, und das Material der Laufbüchsen kann verändert werden. Die Büchsen müssen einen kreisrunden Innendurchmesser haben, mit den Zylindern koaxial sein, trocken oder nass und voneinander getrennt sein. Das Glätten des Zylinderblocks und des Zylinderkopfes ist erlaubt.</i>
304-1		<b>SURALIMENTATION / AUFLADUNG (304)</b>
304-2	<b>X</b>	Turbocompresseur: Le système de suralimentation d'origine ou le système de suralimentation homologué en VR doit être conservé. Aucun dispositif de suralimentation supplémentaire par rapport à l'origine n'est autorisé. Dans le cas d'une suralimentation à double étage, la bride doit être montée en amont du premier turbo vu par l'air. La bride doit avoir une dimension interne maximale de 29 mm et une dimension externe maximale de 35 mm, aux conditions données dans l'Article 255.5.1.8.3. Ce diamètre est révisable à tout moment sans préavis. Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité par une bride d'un diamètre maximum intérieur de 20,5 mm, et d'un diamètre extérieur maximum de 26,5 mm, dans les conditions précisées dans l'Article 255.5.1.8.3. Il est autorisé, par usinage ou ajout de matière, de modifier le carter du turbo pour y installer la bride (Dessin 254-4) et le capteur de régime turbo ; cette modification doit être homologuée en VR. <i>Turbolader: Das originale Aufladungssystem oder das als VR homologierte Aufladungssystem muss bei-behalten werden.</i> <i>Im Vergleich zum Original darf keine zusätzliche Aufladungsvorrichtung eingebaut sein.</i> <i>Im Falle einer zweistufigen Aufladung muss der Drosselflansch vor dem ersten Turbolader in Luftrichtung montiert sein.</i> <i>Unter den im Artikel 255.5.1.8.3 aufgeführten Bedingungen muss der Drosselflansch ein maximales Innenmass von höchstens 29 mm und ein maximales Aussenmass von 35 mm aufweisen. Dieser Durchmesser kann jederzeit ohne Vorankündigung revidiert werden.</i> <i>Im Fall eines Motors mit zwei parallel angebrachten Kompressoren ist jeder Kompressor durch einen Drosselflansch mit einem Innendurchmesser von max. 20,5 mm und einem Aussendurchmesser von max. 26,5 mm, unter den im Artikel 255.5.1.8.3 aufgeführten Bedingungen begrenzt.</i> Für das Anbringen des Drosselflansches (Skizze 254-4) und des Turbo-Drehzahlfühlers kann das Gehäuse des Turboladers durch Bearbeitung oder Materialhinzufügung geändert werden: diese Veränderung muss als VR homologiert sein.

304-2-bis	X	Echangeur d'air de suralimentation: Origine ou homologué en VR. Système de pulvérisation d'eau sur l'intercooler : Il est possible d'utiliser le système homologué en VR. <i>Ladelufttaucher: Original oder als VR homologiert. Wasserzerstäubungssystem auf den Intercooler: Das als VR homologierte System darf verwendet werden.</i>
305-1		<b>NOMBRE DE CYLINDRE EN RALLYES / ANZAHL ZYLINDER BEI RALLYE (305)</b>
305-2	X	Le nombre de cylindres est limité à 4 / <i>Die Anzahl Zylinder ist auf 4 limitiert</i>
310-0		<b>RAPPORT VOLUMETRIQUE / VERDICHUNGSVERHÄLTNIS (310)</b>
310-1	X	Taux Maximum / <i>Maximales Verhältnis: 10,5:1</i>
321-0		<b>CULASSE / ZYLINDERKOPF (321)</b>
321-1	X	Il est autorisé de fermer les ouvertures non utilisées dans la culasse, si la seule fonction de cette opération est la fermeture. <i>Es ist erlaubt, nicht benötigte Öffnungen im Zylinderkopf zu verschliessen, wenn der einzige Zweck dieser Massnahme das Verschliessen ist.</i>
324-a0		<b>INJECTION / EINSPRITZUNG (324)</b>
324-a1	X	Tout système d'injection supplémentaire (par ex. eau) est interdit. Injecteurs: Pour l'injection directe d'essence, en tout point du circuit de carburant, la pression maximale autorisée est de 8 bars dans le circuit basse pression et de 200 bars en moyenne sur un cycle dans le circuit haute pression (injection directe seulement). <i>Jegliches zusätzliches Einspritzsystem (z.B. Wasser) ist verboten. Einspritzdüsen: Für die direkte Treibstoffeinspritzung beträgt der maximale zulässige Druck 8 bar im Tietdruckkreis und 200 bar durchschnittlich in einem Zyklus im Hochdruckkreis (nur Direkteinspritzung).</i>
324-a3	X	Les entrées dans l'ECU (senseurs, actuators, etc.), incluant leurs fonctions, doivent être homologuées en VR. Les faisceaux sont libres. Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre provenant ou non du constructeur. Seuls des capteurs / actuators homologués en VR doivent être utilisés. Seul le système d'acquisition de données homologué peut être utilisé. Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui règle le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air. <i>Die Eingänge ins ECU (Sensoren, Aktuatoren, usw.) inkl. ihre Funktionen müssen als VR homologiert sein. Die Kabelstränge sind freigestellt. Das Gasseil darf verdoppelt oder durch ein anderes, vom gleichen oder einem anderen Hersteller ersetzt werden. Es dürfen nur die als VR homologierten Geber/Aktuatoren verwendet werden. Nur das homologierte Datenerhebungsgerät ist gestattet. Nach der Vorrichtung zur Luftmessung angeordnete Elemente des Einspritzsystems, welche die Dosierung der dem Verbrennungsraum zugeführten Treibstoffmenge beeinflussen, dürfen verändert aber nicht entfernt werden, sofern sie keinen Einfluss auf die Luftzufuhr ausüben.</i>
325-0		<b>ARBRE A CAMES, POULIES / NOCKENWELLE, RIEMENSCHNEIBEN (325)</b>
325-1	X	Levée de soupape 11 mm maxi. La loi de levée doit être soit d'origine soit homologuée en VR. Le nombre et le diamètre des paliers doivent être conservés. Les Systèmes type «VVT» et «VALVETRONIC» etc. sont autorisés si d'origine. Ils peuvent être rendus inopérants. <i>Ventilhub max. 11 mm. Das Hubgesetz muss entweder original oder als VR homologiert sein. Die Anzahl und der Durchmesser der Lager müssen beibehalten werden. Die Systeme Typ «VVT» oder «VALVETRONIC» etc. sind gestattet, wenn original. Sie dürfen ausser Funktion gesetzt werden.</i>
327-a0		<b>ADMISSION / EINLASS (327a)</b>
327-d0		<b>SOUPAPES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT / EIN- UND AUSLASSVENTILE (327d / 328d)</b>
327-d1	X	Origine ou homologuées en VR. Les clavettes, les guides ne sont soumis à aucune restriction: il est autorisé d'ajouter des cales d'épaisseur sous les ressorts. <i>Original oder als VR homologiert. Für Keile und Führungen besteht keine Einschränkung; unter den Ventilfedern können Unterlegscheiben hinzugefügt werden.</i>
327-d8		<b>BOITIER PAPILLON / DROSSELKLAPPENGEHÄUSE (327d)</b>
327-d10	X	Le boîtier papillon doit être soit d'origine soit homologué en VR. Commande papillon mécanique au lieu d'électrique et vice versa si provenant d'un autre modèle de série. Seulement le kit de papillon à commande mécanique homologué ou le boîtier papillon d'origine peuvent être utilisés. <i>Das Klappengehäuse muss entweder original oder als VR homologiert sein. Klappenbetätigung mechanisch anstatt elektrisch und umgekehrt, wenn aus einem anderen Serienmodell stammend. Nur der homologierte Klappensatz mit mechanischer Betätigung oder das serienmässige Klappengehäuse dürfen verwendet werden.</i>

328-p0		<b>COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT / AUSPUFFKOLLEKTOR (328p)</b>
328-p0b	X	Le collecteur d'échappement doit être homologué en VR. <i>Der Auspuffkollektor 328-p0b muss als VR homologiert sein.</i>
328-p0b		Origine / <i>Original</i>
328-p2		<b>LIGNE D'ÉCHAPPEMENT / AUSPUFFSYSTEM (328p)</b>
328-p3a	X	Libre en aval du turbocompresseur. L'épaisseur des tubes utilisés pour réaliser la ligne d'échappement doit être supérieure ou égale à 0,9 mm, mesurée dans les parties non cintrées. La section du ou des tubes doit être équivalente à celle d'un tube de 70 mm intérieur. Dans le cas où deux entrées dans le premier silencieux existent, la section du conduit modifié doit être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine. Dans le cas où le modèle de série est équipé de deux sorties d'échappement, il est possible de remplacer la ligne d'échappement de série par une ligne d'échappement à une sortie ou par une ligne d'échappement à deux sorties (au moins les 2/3 de la ligne d'échappement doivent être constitués d'un tube de section maximale équivalente à celle d'un tube d'un diamètre intérieur de 70 mm.) L'emplacement de la sortie d'échappement arrière est libre. La découpe dans le parechocs arrière doit être homologuée en VR. Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de la compétition en ce qui concerne les niveaux sonores. Un silencieux est une partie du système d'échappement destinée à réduire le niveau de bruit d'échappement du véhicule. <i>Nach dem Turbolader freigestellt. Die Dicke der für die Gestaltung des Auspuffsystems verwendeten Rohre muss mindestens 0,9 mm betragen, gemessen an den nicht gekrümmten Teilen. Der Querschnitt des oder der Rohre muss der eines Rohres mit 70 mm Innenmass entsprechen. Im Falle, dass zwei Eingänge im ersten Schalldämpfer vorhanden sind, darf der Querschnitt des modifizierten Rohres die Summe der beiden Originalquerschnitte nicht übersteigen. Im Falle, dass das Serienmodell mit zwei Auspuffmündungen ausgerüstet ist, ist es gestattet, das Serien-Auspuffsystem durch ein System mit einer Mündung oder durch ein System mit zwei Mündungen (mind. 2/3 des Auspuffsystems muss aus einem Rohr mit einem, eines Rohres mit 70mm maximal Innendurchmesser entsprechenden Querschnitt bestehen) zu ersetzen. Die Lage der hinteren Auspuffmündung ist frei, Der Ausschnitt in der hinteren Stossstange muss als VR homologiert sein. Diese Freiheiten dürfen keine Karosserieänderungen zur Folge haben und sie müssen die gesetzlichen Vorschriften des Wettbewerbslandes zur Lärmbegrenzung erfüllen. Ein Schalldämpfer ist ein Teil des Auspuffsystems, bestimmt zur Reduktion des Auspuffgeräusches des Fahrzeuges.</i>
328-p6		<b>POT CATALYTIQUE / KATALYSATOR (328p)</b>
328-p7	X	Il doit être soit de série (provenant du modèle homologué ou d'un autre modèle produit à plus de 2500 exemplaires) soit pris dans la liste technique n°8. <i>Er muss entweder serienmässig (vom homologierten Modell oder von einem anderen, in mehr als 2500 Exemplaren hergestelltem Modell herrührend) oder aus der Technischen Liste Nr. 8 genommen worden sein.</i>
328-p7b	X	Le noyau du convertisseur catalytique doit être situé au moins 150 mm avant l'extrémité du tuyau d'échappement. <i>Der Kern des katalytischen Umwandlers muss sich mindestens 150mm vor dem äussersten Ende des Auspuffrohres befinden.</i>
329-0		<b>ARBRE D'EQUILIBRAGE / AUSGLEICHWELLE</b>
	X	Toute modification doit être homologuée en VR. <i>Jegliche Veränderung muss als VR homologiert sein.</i>
333-a0		<b>LUBRIFICATION, CIRCUIT D'HUILE / SCHMIERUNG, OELKREIS (333a)</b>
333-a3	X	Filter à huile: Le filtre est libre à condition qu'il soit interchangeable avec le filtre d'origine. Le montage d'un filtre à huile ou d'une cartouche en état de fonctionnement est obligatoire, et tout le débit d'huile doit passer par ce filtre ou cette cartouche. La conduite d'huile de série peut être remplacée par une autre. Afin de permettre l'installation des raccords de refroidisseur d'huile et de capteurs de température et/ou de pression, le support du filtre à huile peut être usiné ou remplacé. Il est permis d'installer un adaptateur entre le filtre à huile et le carter de filtre à huile ou entre le support de filtre à huile et le bloc moteur. Cet adaptateur peut également être muni de raccords de refroidisseur d'huile et de capteurs de température et/ou de pression. <i>Ölfiler: Der Filter ist frei, sofern er mit dem ursprünglichen Filter austauschbar ist. Das Anbringen eines funktionstüchtigen Ölfilters oder einer funktionstüchtigen Patrone ist obligatorisch und die gesamte Ölmenge muss durch diesen Filter oder diese Patrone führen. Die serienmässige Ölleitung kann durch eine andere ersetzt werden. Um die Anbringung der Ölkühler-Verbindungsstücke und von Temperaturfühler und/oder Drucksensor zu gestatten, ist es erlaubt, den Ölfilterhalter zu bearbeiten oder zu ersetzen. Es ist gestattet einen Adapter zwischen dem Ölfilter und dem Ölfiltergehäuse oder zwischen dem Ölfilterhalter und dem Motorblock anzubringen. Dieser Adapter kann ebenfalls mit Ölkühler-Verbindungsstücken und Temperaturfühlern und/oder Drucksensor ausgestattet sein.</i>

333-b0		<b>CARTER D'huile / OELWANNE (333b)</b>
333-b4	<b>X</b>	Pompe à huile: Si la pompe à huile possède un pilotage mécanique ou électrique d'origine, celui-ci peut être supprimé ou modifié. La pompe à huile ainsi que son système d'entraînement doit être homologué en VR. <i>Ölpumpe: Wenn die Ölpumpe serienmäßig mit einer mechanischen oder elektrischen Steuerung versehen ist, kann diese entfernt oder abgeändert werden. Die Ölpumpe sowie deren Antrieb müssen als VR homologiert sein..</i>
<b>4 – CIRCUIT DE CARBURANT / TREIBSTOFFSYSTEM</b>		
401-a0		<b>RESERVOIR DE CARBURANT / TREIBSTOFFTANK (401a)</b>
401-a1b	<b>X</b>	Il doit être conforme à une des spécifications FIA (FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999) et respecter les prescriptions de l'Art. 253-14. Capacité en Rallyes: min 65 litres, max 100 litres Il est autorisé de placer à l'extérieur un filtre et une pompe de caractéristiques libres. Ces pièces doivent être protégées de façon adéquate. Pour les voitures à deux volumes un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, doit entourer le réservoir et ses orifices de remplissage. Pour les voitures à trois volumes, une cloison ou un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, doit séparer l'habitacle du réservoir. <i>Er muss einer der FIA-Spezifikationen (FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999) sowie den Vorschriften des Art. 253-14 entsprechen. Füllmenge bei Rallyes: min. 65 Liter, max 100 Liter Es ist gestattet einen Filter und eine Pumpe mit freigestellten Charakteristiken ausserhalb des Tanks anzubringen. Diese Elemente müssen wirksam geschützt werden. Für die Fahrzeuge mit 2 Volumen muss ein feuerfester, gegenüber Flammen und Flüssigkeiten dichter Kasten den Tank und dessen Einfüllöffnungen umgeben. Für die Fahrzeuge mit 3 Volumen, muss eine feuerfeste, gegenüber Flammen und Flüssigkeiten dichte Trennwand oder ein Kasten den Fahrgastraum vom Tank trennen.</i>
402-a0		<b>CIRCUIT DE CARBURANT / TREIBSTOFFSYSTEM (402a)</b>
402-a1	<b>X</b>	Le montage d'une pompe à essence supplémentaire est autorisé, mais elle doit être uniquement une pompe à essence de secours c'est à dire qu'elle ne peut pas fonctionner en supplément de celle autorisée. Elle doit être uniquement connectable lorsque le véhicule est arrêté et à l'aide d'un dispositif purement mécanique placé à côté des pompes. Il est autorisé de monter un radiateur dans le circuit de carburant (capacité maximale un litre). Il est autorisé de percer 2 trous (diamètre maximum 60 mm ou surface équivalente) dans le plancher dont la seule fonction est de faire passer les canalisations nécessaire à l'alimentation / dégazage du réservoir de carburant. <i>Das Anbringen einer zusätzlichen Benzinpumpe ist gestattet, diese darf aber lediglich eine Not-Benzin-pumpe sein, d.h. sie darf nicht zusätzlich zu der erlaubten funktionieren. Sie darf nur mittels einer rein mechanischen, neben den Pumpen angebrachten Vorrichtung und im Halteszustand des Fahrzeuges angeschlossen werden können. Es ist gestattet, einen Kühler im Treibstoffsystem einzubauen (Inhalt max. ein Liter). Es ist gestattet, 2 Löcher (Höchstdurchmesser 60mm oder entsprechende Fläche) in den Boden zu bohren, deren einziger Zweck ist, die für die Treibstoffzuführung/Tankentlüftung notwendigen Leitungen durchzuführen.</i>

**Art. 277 Technisches Reglement für Formelfrei (Groupe 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.

**Motorhubraum**

Der Motorhubraum 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
- 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: 275-9.3
- Aufhängungslenker: 275-10.3.1+10.2
- Räderwerkstoffe: 275-12.2
- Feuerlöscher: 253-7
- Rückspiegel: 253-9

**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'habitacle 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 ou FT5 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: 275-9.3
- Bras de suspension: 275-10.3.1+10.2
- Matériaux des roues: 275-12.2
- Extincteurs: 253-7
- Rétroviseurs: 253-9