

FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DE L'AUTOMOBILE

# ANNEXE J

*au Code Sportif International*

1964-1965

# ANNEXE J

## REGLEMENT INTERNATIONAL DES VOITURES DE TOURISME ET DE GRAND TOURISME

### CHAPITRE I

#### Dispositions générales

251. **Application du Règlement.** — Le présent règlement définit les voitures construites en grande ou petite série et homologuées par la F.I.A. dans l'une ou l'autre des catégories « Tourisme » ou « Grand Tourisme » conformément aux prescriptions de l'article 254 ci-après.

Il est d'application obligatoire dans toutes les épreuves inscrites au Calendrier Sportif International (vitesse ou régularité) ou au Calendrier des Courses Nationales à Participation Etrangère Autorisée, et auxquelles participent des voitures de série des catégories Tourisme et Grand Tourisme.

252. **Catégories et groupes de véhicules.** — Les véhicules désignés à l'article précédent seront répartis dans les catégories et groupes suivants :

A) Catégorie « TOURISME » :

**Groupe 1 : Voitures de Tourisme de série ;**

**Groupe 2 : Voitures de Tourisme améliorées.**

B) Catégorie « GRAND TOURISME » :

**Groupe 3 : Voitures de Grand Tourisme.**

Ce groupe recueille en outre les voitures de tourisme de série modifiées sous le rapport de la carrosserie, ainsi que les voitures appartenant à l'ancien groupe des « voitures de tourisme spéciales ».

Les épreuves ouvertes aux voitures des catégories « Tourisme » et/ou « Grand Tourisme » pourront l'être également aux voitures de la catégorie « Sport ». Dans ce cas, les voitures de cette catégorie, non définie au présent règlement, formeront le :

### C) Groupe 4 : Voitures de Sport.

dans lequel seront admises toutes les voitures conformes à la réglementation spéciale de l'Annexe C au Code Sportif International ainsi que les voitures de tourisme et de grand tourisme d'un modèle homologué par la F.I.A. mais qui, en raison des transformations dont elles auront été l'objet, n'auront pas trouvé place dans l'un des 3 groupes précédents (voir article 275 ci-après).

Les organisateurs sont libres du choix du ou des groupes à faire figurer dans leurs règlements particuliers.

Sauf dispositions contraires imposées par la F.I.A. pour une catégorie d'épreuves déterminée, l'amalgame de plusieurs groupes consécutifs est autorisé.

L'ordre des groupes ci-dessus indiqué étant considéré comme constituant une succession logique, une voiture qualifiée pour prendre part dans un groupe quelconque non prévu dans le règlement particulier d'une épreuve est automatiquement qualifiée pour concourir dans un groupe supérieur.

**253. Echelle des classes.** — Les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les 15 classes suivantes :

1. Cylindrée inférieure ou égale à 400 cc.
2. Cylindrée supér. à 400 cc. et infér. ou égale à 500 cc.
3. Cylindrée supér. à 500 cc. et infér. ou égale à 600 cc.
4. Cylindrée supér. à 600 cc. et infér. ou égale à 700 cc.
5. Cylindrée supér. à 700 cc. et infér. ou égale à 850 cc.
6. Cylindrée supér. à 850 cc. et infér. ou égale à 1.000 cc.
7. Cylindrée supér. à 1.000 cc. et infér. ou égale à 1.150 cc.
8. Cylindrée supér. à 1.150 cc. et infér. ou égale à 1.300 cc.
9. Cylindrée supér. à 1.300 cc. et infér. ou égale à 1.600 cc.
10. Cylindrée supér. à 1.600 cc. et infér. ou égale à 2.000 cc.
11. Cylindrée supér. à 2.000 cc. et infér. ou égale à 2.500 cc.
12. Cylindrée supér. à 2.500 cc. et infér. ou égale à 3.000 cc.
13. Cylindrée supér. à 3.000 cc. et infér. ou égale à 4.000 cc.
14. Cylindrée supér. à 4.000 cc. et infér. ou égale à 5.000 cc.
15. Cylindrée supér. à 5.000 cc.

Le classement ci-dessus s'entend des voitures à moteur non suralimenté.

Les voitures dont le moteur comporte un dispositif quelconque de suralimentation prévu dans la série par le constructeur pourront être homologuées par la F.I.A. mais dans une des classes supérieures à celle à laquelle elles appartiennent du fait de leur cylindrée nominale.

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

#### 254. **Homologation des modèles construits en série.**

Pour qu'une voiture construite en série soit admise dans une compétition dans l'une ou l'autre des deux catégories « Tourisme » ou « Grand Tourisme », il faut qu'elle soit d'un modèle préalablement homologué en catégorie « Tourisme » ou « Grand Tourisme » par la F.I.A.

L'homologation de chaque modèle de tourisme ou de grand tourisme doit être demandée par l'Automobile-Club National du pays de construction dudit modèle, lequel A.C.N. doit certifier que le minimum de fabrication requis a été effectivement atteint et doit fournir une fiche d'homologation (voir article 255) permettant d'identifier sans équivoque le modèle en question.

L'homologation sera accordée par la F.I.A. sur avis favorable d'une Sous-Commission désignée par la C.S.I. dite « Sous-Commission des Homologations » et diffusée dans le plus bref délai par le Secrétariat de la C.S.I.

Tout changement apporté définitivement en série à la construction d'un modèle existant devra faire l'objet d'une note descriptive précisant la nature exacte de la modification en question. Cette note sera transmise à la Sous-Commission qui devra préciser duquel des 3 cas suivants il s'agit :

##### **1<sup>er</sup> cas : Introduction d'un nouveau modèle.**

La ou les modifications introduites à titre définitif améliorent de façon notable les performances du modèle auxquelles elles s'appliquent ou en affectent les caractéristiques essentielles.

Il s'agit alors d'un nouveau modèle pour lequel sera exigée la construction de la série minimale requise pour la catégorie considérée et entraînant obligatoirement l'établissement d'une nouvelle fiche d'homologation.

**2<sup>e</sup> cas : Evolution normale du type.**

La ou les modifications en question sont introduites à titre définitif (abandon de la fabrication de l'ancien modèle), mais elles n'affectent pas de façon notable les performances ou les caractéristiques essentielles du modèle auquel elles s'appliquent.

Le modèle modifié continuera à bénéficier de l'homologation primitive sans qu'il soit nécessaire pour le constructeur de produire une nouvelle série minimale, mais les modifications devront faire l'objet soit d'un additif à la fiche d'homologation de base, soit d'une nouvelle fiche d'homologation.

**3<sup>e</sup> cas : Variante.**

S'il s'agit d'une ou de plusieurs modifications affectant de façon notable soit les performances du véhicule, soit ses caractéristiques essentielles, mais apportées à une partie de la série du constructeur, sans que la fabrication du modèle précédent soit pour autant abandonnée, ces modifications seront considérées comme introduisant une « variante ».

Cette « variante » sera acceptée au même titre que le modèle original, à partir du moment où la série minimale requise pour cette catégorie de voiture aura été construite en douze mois. Elle entraînera l'établissement soit d'une fiche d'homologation distincte soit d'une fiche complémentaire de la fiche de base.

Toutefois, lorsqu'il s'agit de modifications qui entraînent une incontestable diminution des performances, telles que celles utilisées pour adapter une voiture à des tâches utilitaires au détriment du rendement mécanique, la ou les variantes en question seront admises, sans qu'il y ait d'obligation pour le constructeur de réaliser une série minimale préalable, à condition :

- a) Que les pièces substituables soient mentionnées sur la fiche d'homologation concernant le modèle en question ;
- b) Que la substitution tout en réduisant le rendement

général ne vienne pas améliorer certaines performances secondaires présentant un intérêt particulier dans l'épreuve où se trouve engagé le véhicule (par exemple le montage d'un carburateur de type économique pour une épreuve de consommation).

La ou les variantes pourront toutefois être acceptées sans justification d'une série minimale de base, lorsqu'il s'agit d'un équipement spécial, climatique ou autre, destiné à adapter le véhicule à un climat arctique ou tropical, ou à un terrain d'évolution particulier (tel que le désert ou la brousse), à la condition expresse que le véhicule ne soit utilisé que pour des compétitions se déroulant dans les conditions spéciales ci-dessus mentionnées.

**255. Fiches d'homologation.** — Toutes les voitures de tourisme et de grand tourisme homologuées par la F.I.A. feront l'objet d'une fiche descriptive dite fiche d'homologation sur laquelle seront indiquées les caractéristiques permettant d'identifier chaque modèle.

Seront seuls utilisés à cet effet par tous les A.C.N. les modèles de fiche d'homologation ainsi que de fiche additionnelle « évolution normale du type » et « variante » établis par la F.I.A.

Ces fiches seront remplies par les soins de l'A.C.N. du pays de construction du véhicule et soumis par cet A.C.N. à la Sous-Commission des Homologations.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation et, le cas échéant, la fiche annexe concernant sa voiture auprès de l'A.C.N. du pays de construction de son véhicule.

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

**256. Carburant.** — Le carburant devra être d'un type commercial dont la distribution est communément assurée par les stations-service routières du ou des pays parcourus par l'épreuve. S'il s'agit d'un pays où le carburant commercial de la meilleure définition est d'un rendement inférieur au carburant ayant le plus faible indice d'octane dans l'un

des 3 pays suivants : France, Grande-Bretagne, Italie, une dérogation spéciale pourra être consentie aux organisateurs avec l'accord de la C.S.I.

Les lubrifiants pour hauts de cylindres ou pour moteurs deux-temps sont autorisés, sous réserve que leur adjonction au carburant n'augmente pas son indice d'octane.

## CHAPITRE II

### Groupe 1 : Voitures de Tourisme de série

**257. Définition. — Minimum de fabrication.** — Les voitures de tourisme de série sont des véhicules automobiles destinés au transport des personnes et pour lesquels leur constructeur a cherché à obtenir les meilleures conditions d'emploi normal. Elles doivent être homologuées par la F.I.A. dans la catégorie « Tourisme ».

Pour pouvoir bénéficier d'une telle homologation, ces voitures doivent être conformes à un modèle bien défini dans un catalogue et être notoirement destinées à une utilisation normale pour la promenade et les affaires. Elles doivent être offertes à la clientèle par les services de vente habituels du constructeur.

Elles doivent être d'un modèle dont la construction est en cours ou n'a pas été abandonnée de façon définitive depuis plus de quatre ans. Elles doivent avoir été fabriquées en série à une cadence minimum de 1.000 exemplaires identiques sous le rapport de la mécanique et de la carrosserie, en douze mois consécutifs.

Par « identique », il faut entendre que la forme extérieure et que les matériaux constitutifs des pièces mécaniques, du châssis et de la carrosserie doivent demeurer inchangés.

Exception faite des changements et montages explicitement autorisés par le présent règlement, tout accessoire ou toute pièce mécanique ne pourra être remplacé que par le même accessoire ou la même pièce utilisé par le constructeur pour le modèle considéré, les seules tolérances de dimensions étant celles prévues officiellement par l'usine.

Tous les éléments du véhicule doivent obligatoirement être ceux d'un même modèle homologué, qu'il s'agisse du modèle de base ou de l'une de ses variantes également homologuée (voir article 254), à l'exception des éléments dont l'adjonction, la suppression, la modification ou le remplacement est explicitement autorisé par le présent règlement (compte tenu du groupe auquel appartient la voiture).

Toutefois dans les cas résultant de l'« évolution du type » (voir ci-dessus à l'article 254, 2<sup>e</sup> cas) lorsqu'un constructeur a définitivement abandonné la fabrication de certaines pièces de rechange, il est permis d'utiliser en remplacement des pièces de rechange du modèle évolué, à condition qu'elles soient parfaitement adaptables et n'entraînent aucune modification quelconque des pièces portantes.

258. **Carrosseries.** — Les voitures de tourisme de série doivent comporter une carrosserie fermée, ou une carrosserie « transformable ».

Par carrosserie il faut entendre toutes les parties extérieures, léchées par les filets d'air et situées au-dessus d'un plan passant par le moyeu des roues.

Par carrosserie transformable il faut entendre une carrosserie pouvant être tantôt complètement fermée, tantôt ouverte et comportant notamment des portières avec glaces mobiles. Sont exclues les carrosseries comportant une simple capote offrant une protection sommaire contre les intempéries même si cette capote est munie de bavolets.

La carrosserie devra être en principe, celle fabriquée par le constructeur du châssis. Pourra cependant être également admise une carrosserie fabriquée en série par un carrossier agréé par le constructeur du châssis. Les voitures ainsi carrossées à l'extérieur de l'usine principale devront exister au nombre de 1.000 exemplaires montés en douze mois consécutifs, et faire l'objet d'une homologation distincte.

259. **Nombre et dimensions des places.** — Les voitures de tourisme de série devront comporter le nombre de places prévues par le constructeur. Ce nombre devra être d'au moins DEUX lorsque la cylindrée du moteur est infé-



rieure ou égale à 700 cc. et d'au moins QUATRE lorsque la cylindrée excède 700 cc. Compteront seules comme places celles spécialement aménagées par le constructeur de la carrosserie en vue de transporter des passagers, conducteur compris. Ces places devront avoir au minimum les dimensions indiquées sur le schéma ci-après.

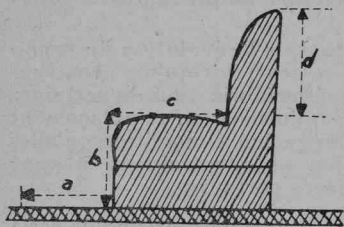


Fig. 1 (Echelle : 1/25)

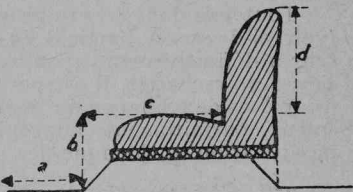


Fig. 2 (Echelle : 1/25)

**a** est toujours mesuré horizontalement et parallèlement à l'axe longitudinal du châssis, entre deux plans verticaux perpendiculaires à cet axe longitudinal et délimitant d'AV en AR l'espace libre au niveau où se prend la mesure.

Pour la place du conducteur, **a** est mesuré au niveau du plancher ou du fond des caves s'il y a lieu, depuis l'aplomb de la pédale la plus reculée dans sa position de repos.

Pour la place du passager, **a** est mesuré à 20 cm au-dessus du plancher, ou du fond des caves s'il y a lieu.

Dans le cas de sièges mobiles, il est interdit de modifier la position d'aucun siège pendant les opérations de mesure.

**b** est mesuré verticalement depuis l'extrémité AR de **a** jusqu'au plan horizontal tangent à la partie la plus haute du coussin, comme indiqué sur le croquis.

**c** est mesuré dans le plan horizontal ci-dessus défini, depuis l'extrémité supérieure de **b**, parallèlement à **a** et au milieu de chaque place, jusqu'au plan vertical perpendiculaire à l'axe longitudinal du châssis et tangent à la partie la plus avancée du dossier.

Les dossiers des sièges devront avoir une hauteur minimum de 30 cm mesurée verticalement depuis l'extrémité AR de c.

Les carrosseries doivent être établies de telle façon que :  
 $a + b + c = 1 \text{ m } 10$  au minimum.

La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, à l'aplomb des pédales.

Ne seront pas admises comme voitures à quatre places, celles comportant à l'intérieur de la carrosserie deux places AV normales et un emplacement AR aménagé pour le transport de chiens ou de bagages, même si les dimensions de cet emplacement permettent d'y installer occasionnellement des passagers.

L'aménagement normal des places AV pourra faire l'objet de toutes modifications destinées à améliorer le confort des occupants de la voiture (transformation des sièges, ou leur remplacement par d'autres) sous réserve qu'il n'y ait pas réduction du nombre ni du confort des places prévues par le constructeur.

**260. Poids minimum.** — La fiche d'homologation devra mentionner le poids officiel du modèle considéré. Ce poids sera obtenu par la moyenne résultant de la pesée effective de 5 voitures du même modèle, prises au hasard et pesées dans les conditions suivantes : avec roue de secours prévue par le constructeur et garnie d'un pneu semblable à ceux équipant au moins deux roues du véhicule, le plein d'huile et le plein d'eau s'il y a lieu, mais sans carburant ni outillage ni bagage ni personne à bord.

Lors de la vérification du poids par les Commissaires Techniques à l'occasion d'une épreuve, il sera accordé une tolérance de 3% en moins par rapport au poids mentionné sur la fiche, quelle que soit la cause de la diminution de poids mais à condition qu'il s'agisse d'un allègement licite en vertu du présent règlement.

#### **261. Changements et montages autorisés.**

Par rapport à ce qui a été prévu par le constructeur et

qui est décrit sur la fiche d'homologation, un véhicule ne pourra pas subir d'autres modifications et/ou adjonctions de mécanique, de matière ou d'apparence tant extérieures qu'intérieures en dehors de celles qui sont explicitement autorisées dans le présent article.

Toute modification et/ou adjonction non explicitement autorisées au présent article entraîneraient le déclassement du véhicule et — d'après la nature et l'importance des modifications et/ou adjonctions — son affectation à l'un des groupes suivants définis au présent règlement, ou son exclusion de l'épreuve si le groupe auquel il doit être assigné n'est pas prévu au règlement particulier.

Toute modification et/ou adjonction non explicitement autorisées ci-dessous doivent faire l'objet d'une déclaration écrite du concurrent qui sera jointe à la demande d'engagement, sous peine d'exclusion de l'épreuve ou — dans le cas de fraude caractérisée — d'une pénalité plus sévère.

Les modifications et/ou adjonctions autorisées sont les suivantes :

1) **Appareils d'éclairage** : marque et nombre libres, sous réserve qu'ils restent conformes aux stipulations de la Convention internationale sur la circulation routière.

2) **Radiateurs et réservoirs de carburant** : tout radiateur ou réservoir prévu par le constructeur pour le modèle considéré et mentionné dans le manuel d'entretien et sur la fiche d'homologation peut être employé.

L'utilisation de radiateurs de capacité supérieure à celle du ou des radiateurs prévus par le constructeur peut être autorisée par l'A.C.N. avec l'accord de la F.I.A., lorsqu'il s'agit d'épreuves organisées dans des conditions géographiques inhabituelles (parcours en pays désertiques, par exemple).

Le montage d'un rideau de radiateur fixe ou mobile quel que soit son système de commande, est autorisé.

Le type et l'emplacement de l'orifice de remplissage du réservoir sont libres même si le changement du type ou de l'emplacement entraîne une nouvelle ouverture dans la carrosserie. Dans ce cas, le nombre d'orifices ne devra cependant pas être augmenté et celui-ci ou ceux-ci devront,

en tout cas, être à l'extérieur de la carrosserie. Il appartiendra aux Commissaires Sportifs de l'épreuve d'interdire le départ de toute voiture qui du point de vue de la sécurité ne leur donnerait pas entièrement satisfaction sous ce rapport.

En outre, la capacité totale des réservoirs principaux et auxiliaires prévus par le constructeur pour le modèle considéré et déclarés sur la fiche d'homologation, ne devra en aucun cas excéder les limites suivantes :

- Voitures jusqu'à 700 cc de cylindrée-moteur : 60 l.
- Voitures de 700 à 1.000 cc de cylindrée-moteur : 70 l.
- Voitures de 1.000 à 1.300 cc de cylindrée-moteur : 85 l.
- Voitures de 1.300 à 1.600 cc de cylindrée-moteur : 100 l.
- Voitures de 1.600 à 2.000 cc de cylindrée-moteur : 110 l.
- Voitures de 2.000 à 2.500 cc de cylindrée-moteur : 120 l.
- Voitures de 2.500 à 3.000 cc de cylindrée-moteur : 130 l.
- Voitures de 3.000 à 5.000 cc de cylindrée-moteur : 140 l.
- Voitures de plus de 5.000 cc de cylindrée-moteur : 160 l.

Ces contenances maximales doivent en tout cas être respectées dans les cas exceptionnels prévus ci-dessus au 2<sup>e</sup> alinéa, du présent article.

**3) Filtre à air :** peut être changé ou supprimé.

**4) Carburateurs :** le carburateur ou les carburateurs normalement prévus pour le modèle homologué et inscrits sur la fiche d'homologation ne doivent pas être changés ni modifiés. Il est cependant permis d'en changer les gicleurs et de remplacer la commande automatique du starter par une commande à main (ou vice-versa).

**5) Batterie et générateur :** la tension (voltage) du système électrique ne doit pas être changée. La marque, le type et la capacité (ampérage) de la batterie et du générateur sont libres de même que leur système d'attache, à condition que restent inchangés le système d'entraînement du générateur et l'emplacement de la batterie. Par emplacement de la batterie, est entendu le compartiment de carrosserie où il est monté à l'origine.

Le remplacement de la dynamo par un alternateur est autorisé à condition que le système d'attache au moteur et le support d'origine restent inchangés.

**6) Bobine d'allumage, condensateur, distributeur :** sont libres, sous réserve que le système d'allumage reste le même que celui prévu par le constructeur pour le modèle considéré.

Le montage d'une bobine ou d'un condensateur de rechange en n'importe quel emplacement est autorisé à condition que l'intervention de ces organes ne puisse être commandée de l'intérieur de la voiture.

Le remplacement d'une commande automatique de l'avance à l'allumage par une commande à main (ou vice-versa) est autorisé. Un allumage transistorisé n'est autorisé que s'il est admis à l'homologation et mentionné sur la fiche.

**7) Bougies :** nombre par cylindre conforme à celui prévu par le constructeur mais marque et type libres.

**8) Pompe à essence :** une commande mécanique peut être remplacée par une commande électrique et vice-versa.

Le nombre de pompes à essence fonctionnant simultanément ne peut être augmenté.

**9) Réalésage :** est autorisé à condition que la nouvelle cote d'alésage ne dépasse pas de + 0,6 mm la cote d'origine. En outre, l'augmentation de cylindrée ne doit pas avoir pour effet de faire passer la voiture dans la classe supérieure.

La marque des pistons est libre ainsi que leur matière de fabrication, mais ceux-ci devront être identiques (sauf en ce qui concerne les nervures intérieures) aux pistons fournis par le constructeur pour le modèle considéré et devront peser au moins le même poids.

En particulier, la forme de la tête, l'emplacement de l'axe, le nombre et le type des segments ne pourront être modifiés. Le type de segment est défini par la fonction pour laquelle ils ont été conçus : de feu, d'étanchéité, racleur.

Lorsque le moteur comporte des chemises amovibles, l'échange des pistons est autorisé dans les mêmes conditions que prévues ci-dessus et l'échange des chemises l'est également sous réserve qu'elles soient identiques aux originales et notamment que leur matière de fabrication reste la même.

En outre, les moteurs à chemises amovibles bénéficieront de la même tolérance de réalésage que les moteurs non chemisés.

**10) Silencieux :** la marque et le type sont libres, à condition que l'efficacité d'insonorisation ne soit pas diminuée et que le collecteur d'origine — en particulier son orifice de sortie — ne soit pas modifié.

Par collecteur, il faut entendre la capacité recueillant les gaz à la sortie des tubes unitaires.

**11) Transmission :** toute boîte de vitesse, à commande manuelle ou automatique et tout rapport de pont prévus et fournis par le constructeur pour le modèle considéré, admis à l'homologation et mentionnés sur la fiche d'homologation, peuvent être utilisés.

Le remplacement de la commande au pied de l'embrayage par une commande automatique, quel que soit son principe de fonctionnement, est autorisé.

**12) Amortisseurs :** marque et type libres, à condition de ne pas modifier leur nombre, ni leur principe de fonctionnement, ni leur support de fixation d'origine.

Par principe de fonctionnement, on doit entendre : amortisseur hydraulique ou à friction, télescopique ou à bras, quelles que soient les résultantes mécaniques de ces principes différents, telles par exemple qu'un amortisseur à double ou simple effet — et dans le cas d'amortisseur hydraulique — qu'il y ait ou non adjonction d'une chambre à gaz.

**13) Roues et jantes :** doivent être d'un type prévu par le constructeur et mentionné sur la fiche d'homologation.

Une même série de base peut comprendre des roues de type différent (roues pleines, ajourées, à rayon, etc...), et des jantes différentes. Mais même lorsque la fiche d'homologation mentionne ces différences, les 4 roues de la voiture devront toujours avoir le même diamètre.

Lorsque le constructeur a prévu une roue de secours, celle-ci garnie d'un pneumatique identique à l'un de ceux montés sur les roues de la voiture devra être à bord de la

voiture pendant toute la durée de la compétition, convenablement logée à l'emplacement prévu par le constructeur, dans les meilleures conditions de sécurité.

Les roues pourront être équilibrées.

**14) Pneumatiques :** la marque et le type sont libres, mais ils doivent toujours pouvoir se monter sur les roues et jantes d'origine sans modification de celles-ci et sans intermédiaire.

**15) Freins :** le montage d'une double pompe ou d'un dispositif quelconque permettant d'assurer à la fois une action simultanée sur les 4 roues et une action divisée sur les roues AV et les roues AR est autorisé.

La marque et le mode de fixation des garnitures est libre, mais aucune autre modification n'est autorisée. En particulier, les dimensions des surfaces de frottement doivent demeurer inchangées.

**16) Accessoires supplémentaires :** sont autorisés tous ceux qui sont susceptibles d'améliorer les conditions d'emploi du véhicule, le confort de ses passagers ou la sécurité sous réserve qu'ils n'aient aucune influence sur le rendement mécanique du moteur, de la transmission, de la tenue de route et du freinage (sauf autorisations explicitement prévues au présent article). Aucun des accessoires normalement montés par le constructeur pour le modèle considéré ne devra être supprimé.

**17) Eléments de carrosserie :** les seuls éléments de carrosserie qui peuvent être remplacés sont les suivants : pare-brise, glaces des portières, de custode et de lunette AR, sièges AV, volant. En cas de remplacement des glaces prévues par le constructeur, seules peuvent être employées des glaces de sécurité à l'exclusion de la matière plastique. En outre, le système de commande de l'ouverture des glaces et son fonctionnement tel qu'il est prévu par le constructeur doit être maintenu. Aucun autre élément de carrosserie ne peut être supprimé ou remplacé à l'exception de ce qui est prévu ci-après au paragraphe 18.

**18) Pare-chocs, enjoliveurs, carénage :** toutes les voitures pour lesquelles le constructeur a normalement

prévu des pare-chocs doivent obligatoirement les conserver lorsqu'elles prennent part à des compétitions sur route ouverte.

Pour les courses de vitesse en circuit et en côte, les règlements particuliers devront spécifier si le démontage des pare-chocs est autorisé ou est obligatoire, faute de quoi les pare-chocs devront rester en place.

Les enjoliveurs de roues et tous les enjoliveurs extérieurs de carrosserie pourront être supprimés à l'exception de la calandre et des sertisseurs de phares et sous condition que ces démontages ne provoquent pas l'apparition d'angles vifs ou d'aspérités dangereuses.

L'adjonction de toute plaque de protection sous la voiture est interdite à moins qu'il ne s'agisse d'un élément dûment mentionné sur la fiche d'homologation ou encore qu'il s'agisse d'une autorisation explicite ou d'une obligation inscrite dans le règlement particulier de l'épreuve.

## CHAPITRE III

### Groupe 2 : Voitures de Tourisme améliorées

262. **Dispositions générales.** — Toutes les dispositions du Chapitre II concernant les voitures de tourisme de série s'appliquent semblablement aux voitures de tourisme améliorées à l'exception de la clause de l'article 257 concernant les voitures dont la fabrication est abandonnée depuis plus de quatre ans.

263. **Changements et montages autorisés.** — Outre les 18 latitudes accordées pour les voitures du groupe 1, les autorisations suivantes sont accordées pour les voitures du groupe 2.

Tout changement et/ou montage non explicitement autorisé ci-après rendra la voiture inapte au classement en groupe 2 et entraînera son affectation à l'un des groupes suivants prévus au présent règlement ou son exclusion de l'épreuve si aucun de ces groupes suivants n'est prévu dans le règlement particulier.



Tout changement ou montage non explicitement autorisés par le présent règlement devra faire l'objet d'une déclaration écrite qui sera jointe par le concurrent à sa formule d'engagement sous peine d'exclusion de l'épreuve et sans préjudice de pénalités plus sévères en cas de fraude caractérisée.

Les changements et montages autorisés sont les suivants :

**19) Roues :** peuvent être d'un type différent de celui ou ceux prévus par le constructeur à condition que le moyeu reste inchangé et que soient respectées les dimensions de la jante et de la voie prévues et déclarées par le constructeur.

Les roues y compris leur système d'attache, peuvent être renforcées, même si cette consolidation entraîne une modification du système d'attache dont le type devra toutefois rester le même.

**20) Réalésage :** autorisé dans les mêmes conditions que celles prévues pour les voitures du groupe 1 (voir article 261, paragraphe 9), mais avec tolérance maximum de + 1,2 mm.

**21) Stabilisateur :** est autorisé le montage d'un stabilisateur vendu comme tel dans le commerce.

**22) Filtre et radiateur d'huile :** un filtre à huile et/ou un radiateur peuvent être ajoutés lorsque le modèle tel qu'il est livré par le constructeur n'en comporte pas.

**23) Carburateur :** on peut changer le ou les carburateur(s) prévu(s) par le constructeur en leur substituant un ou d'autres, d'un diamètre différent à condition que :

a) Le nombre soit le même que celui prévu par le constructeur ;

b) Il soit (ou ils soient) de la même marque et du même principe de fonctionnement en tous leurs détails que ceux du ou des carburateurs déclarés sur la fiche d'homologation (nombre de corps, de papillons, de buses, de gicleurs, de pompes, etc...) ;

c) Il(s) puisse(nt) se monter directement sur la tubulure d'admission au moteur sans l'intervention d'aucune

pièce intermédiaire et en utilisant les éléments de fixation d'origine.

**24) Ressorts :** (soupapes, embrayage, suspension, etc.), peuvent être remplacés par d'autres, de provenance quelconque, mais sans modification du nombre prévu par le constructeur et à condition de pouvoir être montés sans entraîner de modification des supports d'origine.

**25) Pistons et arbre(s) à cames :** toute liberté est laissée en ce qui concerne les pistons qui pourront être allégés, changés de forme ou remplacés par d'autres fournis ou non par le constructeur.

L'arbre ou les arbres à cames pourront également être modifiés ou remplacés par d'autres fournis ou non par le constructeur sous réserve que la levée maximale des soupapes n'exécède pas celle prévue par le constructeur et déclarée sur la fiche d'homologation pour le modèle considéré.

**26) Mise au point, finissage :** toutes les opérations de mise au point par finissage ou grattage des pièces d'origine, mais non le remplacement de celles-ci, sauf en ce qui concerne les ressorts, les pistons et l'arbre ou les arbres à cames, comme spécifié ci-dessus aux paragraphes 24) et 25). En d'autres termes, sous la réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce de série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, allégée, réduite ou changée de forme par usinage, à l'exclusion de toute adjonction de matière, de toute extension mécanique ou de tout traitement entraînant la modification des caractéristiques de la structure moléculaire ou de la surface du métal.

L'augmentation du taux de compression par rabotage du bloc ou de la culasse (ou emploi d'un joint de culasse mince, ou suppression de ce dernier) est autorisée.

**27) Freinage :** la puissance du freinage pourra être accrue sous réserve que soient conservés le principe de fonctionnement prévu par le constructeur (frein-tambour ou freins-disque) et l'usage des supports d'origine.

Par supports d'origine, il faut entendre les pièces sur lesquelles sont montées les parties mobiles (tambours ou

disques) ainsi que le système de fixation des éléments portant les pièces de frottement (mâchoires ou patins).

**28) Armature intérieure supplémentaire :** une armature ou tout élément supplémentaire installé à l'intérieur de la carrosserie d'origine et destiné à garantir la sécurité du conducteur en cas d'accident est autorisée sous les conditions suivantes :

a) Qu'il ne gêne en aucune façon l'accès aux sièges ou leur occupation normale ;

b) Qu'il n'empiète pas sur l'espace occupé par le conducteur ou aucun des passagers ;

c) Qu'il ne constitue pas, de par sa conception, un renforcement de la rigidité structurelle du véhicule qui puisse influencer la tenue de route ;

d) Le poids exact de ce dispositif doit faire l'objet d'une déclaration du concurrent accompagnant le bulletin d'engagement.

**264. Garde-au-sol** (règle applicable aux seules épreuves de vitesse). — La voiture, équipée des roues et pneumatiques qui seront utilisés en compétition, avec réservoir vide et sans personne à bord, devra pouvoir franchir un gabarit de 80 cm × 80 cm et de 12 cm de hauteur. En outre, la voiture avec pilote à bord et avec le plein de carburant qui lui est nécessaire pour prendre le départ de l'épreuve devra, en tout cas, pouvoir franchir par ses propres moyens un gabarit de 80 cm × 80 cm et de 7 cm de hauteur.

## CHAPITRE IV

### Groupe 3 : Voitures de Grand Tourisme

**265. Définition.** — Les voitures de Grand Tourisme sont des véhicules construits en petite série à l'usage d'une clientèle qui recherche les meilleures performances et/ou le maximum de confort sans souci spécial d'économie.

Ces voitures doivent être conformes à un modèle bien défini dans un catalogue et être offertes à la clientèle par

les services de vente habituels du constructeur. Elles doivent être homologuées par la F.I.A. conformément aux dispositions de l'article 265 ci-après.

Seront d'autre part classées dans le Groupe 3 (voitures de Grand Tourisme) les voitures homologuées dans la catégorie « Tourisme » composées d'éléments mécaniques de série et n'ayant subi d'autres changements ou montages que ceux autorisés par les articles 261 et 263, mais équipées d'une carrosserie spéciale.

Par carrosserie spéciale est entendu :

**a)** Soit la carrosserie d'origine telle qu'elle est définie à l'article 258 ayant été l'objet d'une modification quelconque de forme ou d'aspect (autre que celles qui résulteraient d'une latitude prévue aux articles 261 et 263) ou d'un changement du matériau employé par le constructeur.

**b)** Soit une carrosserie sans rapport avec la carrosserie d'origine et fabriquée spécialement pour répondre à une demande individuelle par un carrossier indépendant ou par le constructeur.

Dans ce cas, il y a lieu de distinguer les deux éventualités suivantes :

1<sup>o</sup> S'il s'agit d'un châssis autoportant, celui-ci doit être conservé et peut être renforcé, mais ne doit être ni allégé ni tronqué.

2<sup>o</sup> S'il ne s'agit pas d'un châssis autoportant, c'est-à-dire lorsque la voiture ne comporte pas de châssis, ou ne comporte qu'un châssis partiel ou insuffisamment portant, la carrosserie pourra être changée dans son ensemble, mais devra, sous sa nouvelle forme, utiliser obligatoirement les points d'attache d'origine sur les organes de série de la suspension, de la propulsion et de la direction.

Seront également classées dans le Groupe 3, les voitures de tourisme, équipées de leur carrosserie de série mais ayant été l'objet de modifications ou de montages non autorisés ci-dessus aux articles 261 et 263 et dont les limites sont spécifiées ci-après à l'article 274, **b**). Toutefois, ces voitures — appelées autrefois voitures de tourisme spéciales — ne sont qu'assimilées aux voitures de grand tourisme et les organisateurs qui désirent constituer un groupe homogène

de voitures de grand tourisme conservent le droit d'en refuser la participation.

**266. Minimum de fabrication. — Homologation. —** Pour bénéficier d'une homologation dans la catégorie « Grand Tourisme » les voitures devront avoir été fabriquées à la cadence minimale de 100 exemplaires identiques sous le rapport de la carrosserie et de la mécanique en douze mois consécutifs. Elles devront être d'un modèle dont la fabrication est en cours ou n'a pas été abandonnée de façon définitive depuis plus de 4 ans.

Le mot « identique » est entendu dans le même sens que celui défini à l'article 257, 4<sup>e</sup> alinéa. Toutefois, une même série minimum de 100 exemplaires pourra comporter deux équipements de carburateur différents, en nombre ou en dimensions. Par « équipement » est entendu l'ensemble carburateur et tubulure.

Les voitures de grand tourisme devront en outre être conformes aux prescriptions des articles 267 à 270 ci-après.

**267. Rayon de braquage. —** Le rayon de braquage devra être au maximum de 6 m 75, c'est-à-dire que la voiture devra pouvoir tourner complètement dans chaque direction sans que les roues dépassent deux lignes parallèles tracées sur le sol et espacées de 13 m 50.

**268. Mise en marche. —** Les voitures de grand tourisme devront obligatoirement comporter un dispositif de mise en marche du moteur pouvant être actionné par le conducteur se trouvant à bord.

**269. Réservoirs de carburant. —** Les voitures de grand tourisme devront comporter un des réservoirs de carburant prévus par le constructeur et dont les capacités devront être mentionnées sur la fiche d'homologation.

Toutefois, la capacité totale des réservoirs de carburant (principaux et auxiliaires) ne devra pas excéder les limites spécifiées ci-dessus à l'article 261 2).

#### **270. Carrosserie.**

##### **LARGEUR MINIMALE — NOMBRE DE PLACES**

Les voitures de grand tourisme devront présenter des

carrosseries susceptibles d'une utilisation touristique normale particulièrement en ce qui concerne le confort, l'habitabilité et la protection contre les intempéries.

Elles devront être entièrement finies et ne présenter aucun élément provisoire. Elles devront comporter au moins deux places, réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et de même niveau, sans préjudice des réglages normaux d'adaptation à la taille du pilote. La largeur intérieure minimale devra être d'au moins 100 cm pour les voitures d'une cylindrée inférieure ou égale à 1.000 cc. et de 110 cm pour les voitures d'une cylindrée supérieure.

Cette largeur, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du véhicule devra être respectée sur une hauteur minimale de 25 cm et une profondeur minimale de 30 cm située entre le plan vertical tangent à l'arrière du volant et le dossier du siège (c'est-à-dire aux points normaux de débattement des coudes du pilote).

L'emplacement du passager devra rester utilisable pendant toute la durée de l'épreuve. Il ne devra être ni totalement, ni partiellement recouvert et devra présenter les mêmes qualités de confort, d'habitabilité et de protection que celui du conducteur.

Toutefois, la place du passager pourra être recouverte par une toile ou tout autre matière souple similaire qui soit démontable rapidement à la main sans le secours d'aucun outillage. En aucun cas les sièges ne pourront servir de support à une roue de secours, ni être combinés avec le(s) réservoir(s) de carburant. Ceux-ci seront placés en dehors de l'habitacle en sorte que les occupants du véhicule soient à l'abri des émanations de gaz et des projections directes de carburant.

Les organes de transmission (arbres et joints de cardan) devront passer sous le plancher ou à l'intérieur de cages ou de tunnels. Le plancher, les cages ou les tunnels ne devront présenter aucun caractère provisoire, mais être régulièrement raccordés entre eux et être convenablement fixés à la carrosserie ou au châssis.

En ce qui concerne leur situation par rapport aux

pédales, les sièges devront répondre aux cotes minimales spécifiées à l'article 259 pour les voitures de tourisme. La hauteur verticale sous toit ou sous capote, à l'aplomb du conducteur mesurée de la partie la plus basse du dessus du siège utilisé en compétition devra être au minimum de 85 cm.

## PARE-BRISE — ESSUIE-GLACE — HAUTEUR PROTEGEE

Le pare-brise est obligatoire.

Il devra être disposé symétriquement par rapport à l'axe de la voiture et être muni d'au moins un essuie-glace automatique, placé devant le conducteur et balayant une surface suffisante pour que celui-ci puisse, de son siège, voir distinctement la route.

En outre, pour les voitures à carrosserie ouverte ou transformable, le pare-brise devra répondre aux exigences suivantes :

Largeur minimale mesurée « à la corde » :

— 90 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur inférieure ou égale à 1.000 cc ;

— 100 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur supérieure à 1.000 cc.

Hauteur minimale : 25 cm, mesurée à la verticale et maintenue sur toute la largeur minimale.

En tous les points de la largeur minimale ci-dessus spécifiée, la distance entre l'arête supérieure du pare-brise et le point le plus bas de la face supérieure des coussins des sièges AV devra être d'au moins 80 cm, mesurée à la verticale.

Les voitures comportant un toit rigide amovible sont considérées comme étant des voitures à carrosserie ouverte.

## AILES.

Les ailes des véhicules ne devront présenter aucun caractère provisoire et devront être solidement fixées.

Les ailes seront placées exactement au-dessus des roues et devront les couvrir efficacement en entourant au moins un tiers de leur circonférence.

La largeur des ailes devra être telle qu'aucune partie du pneumatique ne dépasse les bords latéraux de l'aile, les roues n'étant pas braquées.

Dans le cas où les ailes seront recouvertes en tout ou en partie par les éléments de la carrosserie, l'ensemble des ailes et de la carrosserie ou la carrosserie seule devra néanmoins satisfaire à la condition de protection prévue ci-dessus.

Les extrémités AR des ailes AV et AR devront descendre au moins jusqu'au plan horizontal passant par le moyeu de la roue.

Les ailes pivotant en même temps que les roues sont interdites. Elles doivent être solidaires de la carrosserie et ne présenter avec celle-ci aucune solution de continuité.

### CAPOTES.

Les voitures ouvertes ou transformables devront être munies d'une capote s'ajustant directement et sans utilisation d'une pièce intermédiaire quelconque sur le pare-brise, les glaces de portières ou les panneaux latéraux et l'arrière de la carrosserie.

La capote ne devra en aucun cas gêner l'ouverture des portières. Elle devra comporter une lunette arrière aux dimensions minimales spécifiées au présent article (voir ci-après à « Lunette arrière »).

Elle sera susceptible d'être utilisée partiellement ou en permanence pendant l'épreuve si le règlement particulier le prévoit.

La capote pourra être remplacée par un toit rigide amovible, mais lors des opérations de vérification, les voitures devront être présentées avec l'un ou l'autre des dispositifs en place.

### PORTIERES.

Tous les véhicules devront être munis d'au moins une portière rigide de chaque côté avec dispositif de fermeture et charnière, donnant directement accès aux sièges. Elles devront en s'ouvrant, libérer un espace permettant le passage frontal d'un rectangle de 50 cm × 30 cm.



Les véhicules à portière frontale ou arrière pourront ne comporter qu'une seule portière.

Pour les voitures à carrosserie fermée ou transformable, les portières doivent être munies de glaces manœuvrables, en verre de sécurité ou en matière plastique rigide et transparente, permettant l'aération et présentant par fenêtre, une largeur minimum de 40 cm et une hauteur minimum de 25 cm.

#### LUNETTE ARRIERE

Elle devra présenter un passage de lumière d'une largeur minimale de 50 cm et une hauteur minimale verticale de 10 cm maintenue sur toute la largeur minimale.

#### EMPLACEMENT A BAGAGE.

Il devra être prévu un espace, couvert et faisant partie intégrante de la carrosserie mais extérieur à celui utilisé pour les sièges avant et susceptibles d'abriter un parallélépipède d'au moins 65 cm × 40 cm × 20 cm, à l'exclusion de la roue de secours, de l'outillage ou de la capote démontée.

**271. Carrosseries spéciales.** — Les carrosseries spéciales ouvertes ou fermées fabriquées en supplément de celles qui auront permis l'homologation de la voiture conformément à l'article 265 ci-dessus, seront admises sous réserve qu'elles répondent aux spécifications des articles 264 a) et b) et 270 ci-dessus et que le poids du véhicule reste au moins égal à celui de la voiture homologuée correspondante, avec tolérance de moins 3% (non cumulable).

A partir du moment où il existe une fabrication de série de 100 exemplaires en douze mois consécutifs, munie de la carrosserie de série et dûment homologuée, il n'est plus exigé aucun minimum de fabrication pour une carrosserie spéciale qu'elle soit montée par le constructeur ou par le concurrent.

**272. Poids minimum.** — Le poids d'une voiture de grand tourisme devra être mentionné sur la fiche d'homologation du modèle considéré.

Il sera vérifié dans les conditions spécifiées ci-dessus à l'article 260, y compris la tolérance totale de moins 3%

par rapport au poids mentionné sur la fiche d'homologation.

**273. Modifications autorisées.** — Tous les montages et modifications autorisés pour les voitures de tourisme de série (Groupe 1) et améliorées (Groupe 2) sont autorisés pour les voitures de grand tourisme (Groupe 3), en particulier tous ceux prévus aux articles 261 et 263.

Toute voiture de grand tourisme ayant été l'objet d'un montage ou d'une modification non explicitement autorisé ne pourrait prendre part à une compétition que dans le Groupe 4 défini à l'article 275 ci-après, pour autant que l'organisateur ait prévu ledit groupe dans son règlement particulier.

**N. B** — Toute modification ou adjonction non explicitement prévue ci-dessus rendra le véhicule inapte au classement dans le Groupe 3 et entraînera son affectation au Groupe 4 du présent règlement (voir ci-après, article 275).

Toute modification ou adjonction non prévue ci-dessus et n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration préalable écrite du concurrent entraînera une sanction qui pourra aller jusqu'à la mise hors compétition, sans préjudice de sanctions plus sévères en cas de fraude caractérisée.

## **274. Voitures de tourisme assimilées grand tourisme :**

### **a) VOITURES DE TOURISME A CARROSSERIE SPECIALE.**

Les voitures de tourisme d'un modèle homologué par la F.I.A. équipées d'une carrosserie spéciale (voir article 265), répondant aux spécifications de l'article 270 et conformes en ce qui concerne leur mécanique au modèle de série sous réserve des changements et montages autorisés par les articles 261 et 263, seront assimilées aux voitures de grand tourisme et pourront prendre part aux compétitions dans le Groupe 3.

Si lesdites voitures sont l'objet de changements et montages excédant les limites prévues aux articles 261 et 263, elles ne seront admises à participer aux compétitions que dans le Groupe 4 (voitures de sport) (voir ci-après à l'article 275).

**b) VOITURES DE TOURISME A CARROSSERIE DE SERIE ET A MECANIQUE SPECIALE (ANCIENNEMENT APPELEES « VOITURES DE TOURISME SPECIALES »).**

Seront également assimilées aux voitures de grand tourisme, les voitures de tourisme d'un modèle homologué par la F.I.A. équipées de leur carrosserie d'origine, mais comportant des changements et montages autres que ceux autorisés aux articles 261 et 263 et exécutés soit par le constructeur soit par le concurrent dans le but d'augmenter les performances et d'améliorer les conditions d'emploi du véhicule.

Ces modifications ou adjonctions peuvent affecter les organes mécaniques du moteur, de la transmission, de la direction, de la suspension, le nombre de carburateurs, le système d'admission et d'échappement, le système de freinage.

Le réalésage du moteur qu'il soit chemisé ou non chemisé, est autorisé jusqu'à la limite de la classe à laquelle appartient la voiture en vertu de sa cylindrée d'origine. En outre, en considération du sens de l'évolution technique et de la nécessité d'accroître la sécurité des voitures dont les performances élevées n'avaient pas été prévues initialement par le constructeur, l'amélioration du freinage pourra être recherchée sans qu'il y ait obligation de conserver le système d'origine. Des freins à tambour pourront donc être remplacés par des freins à disque.

Toutefois, la conception et l'architecture générales de la voiture, du moteur et autres éléments mécaniques devront être celles de la voiture de série correspondante. La carrosserie de série ne pourra être modifiée, le châssis pourra être renforcé mais non allégé ni tronqué. L'empattement et la voie doivent rester les mêmes. La suspension et le pont AR devront demeurer du même type. Tous les carters et blocs englobant les pièces mécaniques doivent rester inchangés, sous réserve des exceptions suivantes :

- 1) Culasse ;
- 2) Carter d'huile ;
- 3) Dispositif de freinage ;
- 4) Carters de boîtes de vitesse et de pont AR qui pour-

ront être l'objet de modifications mineures pour permettre soit la modification du nombre des rapports de boîte, soit le montage d'une vitesse surmultipliée.

Le poids minimum devra être celui mentionné sur la fiche d'homologation du modèle de série correspondant, mais il sera accordé au moment de la vérification une tolérance de moins 10% (au lieu de moins 3%).

L'adjonction d'un compresseur, souffleur ou dispositif quelconque de suralimentation non prévu dans la série et non mentionné sur la fiche d'homologation reste interdite pour les voitures de ce groupe.

Tous les changements ou montages non autorisés aux articles 261 et 263 devront obligatoirement faire l'objet d'une déclaration écrite du concurrent qui accompagnera le bulletin d'engagement envoyé aux organisateurs.

**N. B.** — Toute omission ou fausse indication portée sur la déclaration mentionnée ci-dessus, entraînera une sanction qui pourra aller jusqu'à la mise hors compétition de la voiture, sans préjudice de sanctions plus sévères à l'égard du concurrent en cas de fraude caractérisée.

## CHAPITRE V

### **Voitures non conformes aux dispositions précédentes**

**275. Groupe 4. Voitures de sport et assimilées.** — Si les organisateurs de l'épreuve désirent accepter la participation d'autres voitures que celles qui sont conformes aux spécifications énoncées pour les Groupes 1, 2 et 3 ci-dessus définis, il leur est loisible de prévoir un 4<sup>e</sup> Groupe qui recueillera :

1) Toutes les voitures de tourisme et de grand tourisme d'un modèle homologué par la F.I.A., mais non conformes aux spécifications exigées pour être classées dans l'un des Groupes 1 à 3. Dans ce cas, elles devront répondre au moins aux exigences des articles 266 à 270.

Ne sont toutefois pas sujettes aux prescriptions de

l'article 267 (rayon de braquage maximum), les voitures dérivant d'un modèle homologué en catégorie tourisme, mais assimilées aux voitures de sport en raison de modifications excédant les limites compatibles avec un classement dans l'un des 3 groupes précédents, lorsque lesdites voitures participent à des épreuves de régularité.

2) Toutes les voitures d'un modèle non homologué mais conformes cependant aux spécifications de l'Annexe C au Code Sportif International.

**276. Voitures n'entrant dans aucune des catégories ou groupes précédents.** — Les organisateurs sont libres de prévoir la participation à une même épreuve de voitures d'un type quelconque ne correspondant à aucun des catégories ou groupes ci-dessus désignés, tels par exemple : voitures militaires, autobus, camions, voitures expérimentales non conformes à l'Annexe C ni à l'Annexe J, etc.

Ils ne devront toutefois admettre aucun de ces véhicules dans l'un quelconque des 4 groupes définis à l'article 252.

IMPRIMERIES RÉUNIES  
DE CHAMBÉRY  
3, RUE LAMARTINE  
1050