

Article 251 – 2015

Classification et Définitions

Classification and Definitions

Article modifié - Modified Article	Date d'application - Date of application	Date de publication - Date of publication
------------------------------------	--	---

ART. 1 CLASSIFICATION

1.1 Catégories et groupes

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

Catégorie I :

- Groupe N : Voitures de Production
- Groupe A : Voitures de Tourisme
- Groupe R : Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série

Catégorie II :

- Groupe RGT : Voitures GT de Production
- Groupe GT3 : Voitures de Grand Tourisme de Coupe
- Groupe CN : Voitures de Sport-Production
- Groupe D : Voitures de Course de Formule Internationale

- Groupe E : Voitures de Course de Formule Libre

Catégorie III :

- Groupe F : Camions de Course

1.2 Classes de cylindrée

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

- | | | | | |
|-----|------------|----------------------|---|----------------------|
| 1. | jusqu'à | 500 cm ³ | | |
| 2. | de plus de | 500 cm ³ | à | 600 cm ³ |
| 3. | de plus de | 600 cm ³ | à | 700 cm ³ |
| 4. | de plus de | 700 cm ³ | à | 850 cm ³ |
| 5. | de plus de | 850 cm ³ | à | 1000 cm ³ |
| 6. | de plus de | 1000 cm ³ | à | 1150 cm ³ |
| 7. | de plus de | 1150 cm ³ | à | 1400 cm ³ |
| 8. | de plus de | 1400 cm ³ | à | 1600 cm ³ |
| 9. | de plus de | 1600 cm ³ | à | 2000 cm ³ |
| 10. | de plus de | 2000 cm ³ | à | 2500 cm ³ |
| 11. | de plus de | 2500 cm ³ | à | 3000 cm ³ |
| 12. | de plus de | 3000 cm ³ | à | 3500 cm ³ |
| 13. | de plus de | 3500 cm ³ | à | 4000 cm ³ |
| 14. | de plus de | 4000 cm ³ | à | 4500 cm ³ |
| 15. | de plus de | 4500 cm ³ | à | 5000 cm ³ |
| 16. | de plus de | 5000 cm ³ | à | 5500 cm ³ |
| 17. | de plus de | 5500 cm ³ | à | 6000 cm ³ |
| 18. | plus de | 6000 cm ³ | | |

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie de compétitions 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 compétitions. Aucune classe ne peut être subdivisée.

ART. 2 DEFINITIONS

2.1 Généralités

2.1.1 Voitures de production de série (Catégorie I)

Voitures au sujet desquelles a été constatée, à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression).

Les voitures doivent être vendues conformes à la fiche

CLASSIFICATION

Categories and groups

The cars used in competition are divided up into the following categories and groups:

Category I:

- Group N: Production Cars
- Group A: Touring Cars
- Group R: Touring Cars or Large Scale Series Production Cars

Category II:

- Group RGT: GT Production Cars
- Group GT3: Cup Grand Touring Cars
- Group CN: Production Sports Cars
- Group D: International Formula Racing Cars

- Group E: Free Formula Racing Cars

Category III:

- Group F: Racing Trucks

Cubic capacity classes

The cars are divided up into the following classes according to their cubic capacity:

- | | | | | |
|-----|-------|----------------------|-----------|----------------------|
| 1. | up to | 500 cm ³ | | |
| 2. | over | 500 cm ³ | and up to | 600 cm ³ |
| 3. | over | 600 cm ³ | and up to | 700 cm ³ |
| 4. | over | 700 cm ³ | and up to | 850 cm ³ |
| 5. | over | 850 cm ³ | and up to | 1000 cm ³ |
| 6. | over | 1000 cm ³ | and up to | 1150 cm ³ |
| 7. | over | 1150 cm ³ | and up to | 1400 cm ³ |
| 8. | over | 1400 cm ³ | and up to | 1600 cm ³ |
| 9. | over | 1600 cm ³ | and up to | 2000 cm ³ |
| 10. | over | 2000 cm ³ | and up to | 2500 cm ³ |
| 11. | over | 2500 cm ³ | and up to | 3000 cm ³ |
| 12. | over | 3000 cm ³ | and up to | 3500 cm ³ |
| 13. | over | 3500 cm ³ | and up to | 4000 cm ³ |
| 14. | over | 4000 cm ³ | and up to | 4500 cm ³ |
| 15. | over | 4500 cm ³ | and up to | 5000 cm ³ |
| 16. | over | 5000 cm ³ | and up to | 5500 cm ³ |
| 17. | over | 5500 cm ³ | and up to | 6000 cm ³ |
| 18. | over | 6000 cm ³ | | |

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of competitions, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their competitions.

No Class can be subdivided.

DEFINITIONS

General Conditions

Series Production cars (Category I)

Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression).

Cars must be sold in accordance with the homologation

<p>d'homologation.</p> <p>2.1.2 Voitures de compétition (Catégorie II)</p> <p>Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.</p> <p>2.1.3 Camions (Catégorie III)</p> <p>2.1.4 Voitures identiques</p> <p>Voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).</p> <p>2.1.5 Modèle de voiture</p> <p>Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.</p> <p>2.1.6 Vente normale</p> <p>Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.</p> <p>2.1.7 Homologation</p> <p>C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Voitures de Production (Groupe N), Voitures de Tourisme (Groupe A), du présent règlement.</p> <p>La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).</p> <p>Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "Règlement d'Homologation" établi par la FIA.</p> <p>Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 7 ans après l'abandon définitif de la construction en série du dit modèle (production annuelle inférieure à 10 % du minimum de production du groupe considéré). L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe, Voitures de Production (Groupe N) / Voitures de Tourisme (Groupe A).</p> <p>2.1.8 Fiches d'homologation</p> <p>Tout modèle de voiture homologué par la FIA fait l'objet d'une fiche descriptive dite "Fiche d'Homologation", sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier le dit modèle. Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur. Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J. La présentation de la dernière version des fiches d'homologation applicables est obligatoire à tout moment de la compétition sur demande des commissaires techniques. En cas de non présentation, la sanction peut aller jusqu'au refus de la participation du concurrent à la compétition. La fiche présentée doit impérativement être imprimée : - Soit sur papier estampillé / filigrané FIA - Soit sur papier estampillé / filigrané par une ASN uniquement dans le cas où le constructeur est de même nationalité que l'ASN. De même, en cas d'utilisation d'une voiture de Groupe A équipée d'une variante-kit (voir ci-après) touchant le châssis/coque, le certificat original fourni lors du montage par un centre agréé par le constructeur doit être présenté. Si la date de validité d'une fiche d'homologation se situe en cours de compétition, cette fiche sera valable pour cette compétition pendant toute sa durée. En ce qui concerne le Groupe Voitures de Production (Groupe N), outre la fiche spécifique à ce groupe, on doit également présenter la fiche Groupe Voitures de Tourisme</p>	<p>form.</p> <p>Competition cars (Category II)</p> <p>Cars built as single examples and destined solely for competition.</p> <p>Trucks (Category III)</p> <p>Identical cars</p> <p>Cars belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in case of a monocoque construction).</p> <p>Model of car</p> <p>Car belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels.</p> <p>Normal sale</p> <p>Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.</p> <p>Homologation</p> <p>Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), of these regulations. Application for homologation must be submitted to the FIA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and must entail the drawing up of a homologation form (see below). It must be established in accordance with the special regulations called "Homologation Regulations", laid down by the FIA. Homologation of a series-produced car becomes null and void 7 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered). The homologation of a model can only be valid in one group, Production Cars (Group N) / Touring Cars (Group A).</p> <p>Homologation forms</p> <p>All cars recognised by the FIA is the subject of a descriptive form called "Homologation Form" on which must be entered all data enabling identification of the said model.</p> <p>This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J.</p> <p>The presentation of the latest version of the applicable homologation forms is compulsory upon request by the scrutineers at any time during the competition. In case of non-presentation, the penalty may go as far as to refuse the participation of the competitor in the competition. The form presented must imperatively be printed: - Either on FIA stamped/watermarked paper - Or on stamped/watermarked paper from an ASN only if the manufacturer is of the same nationality as the ASN concerned. Likewise, if a Group A car fitted with a kit variant (see below) concerning the chassis/shell is used, the original certificate supplied at the time of mounting by a centre approved by the manufacturer must be presented. Should the date for the coming into force of a homologation form fall during a competition, this form will be valid for that competition throughout the duration of the said competition. With regard to Production Cars (Group N), apart from the specific form for this group, the Touring Cars (Group A) form must also be submitted.</p>
--	---

(Groupe A).

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques doivent se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il est possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique, disponible chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture, auprès de son ASN.

Description :

Une fiche se décompose de la façon suivante :

- 1) Une fiche de base décrivant le modèle de base.
- 2) Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des "variantes", des "errata" ou des "évolutions".

a Variantes (VF, VP, VO, VK)

Ce sont, soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des variantes de production (VP) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires), soit des variantes options (VO) (livrables sur demande spécifique), soit des "kits" (VK) (livrables sur demande spécifique).

b Erratum (ER)

Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.

c Evolution (ET)

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

Utilisation

1) Variantes (VF, VP, VO, VK)

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J.

Le mélange de plusieurs VO sur les éléments suivants est interdit : turbocompresseur, freins et boîte de vitesse.

Par exemple, le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc. ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée (voir aussi art. 254-2 pour Voitures de Production (Groupe N)).

En ce qui concerne les variantes-kits (VK), elles ne sont utilisables que dans les conditions indiquées par le constructeur sur la fiche d'homologation.

Ceci concerne en particulier les groupes de pièces qui doivent obligatoirement être considérés dans leur ensemble par le concurrent, et éventuellement les spécifications devant être respectées.

Pour les championnats FIA, le passeport technique FIA des voitures WRC, S2000-Rallyes, S2000, R5 et Super 1600 doit être présenté aux vérifications techniques de la compétition.

De plus, les marquages liés au passeport technique ne doivent être enlevés en aucune circonstance.

2) Evolution du type (ET) :

(voir aussi art. 254-2 pour les Voitures de Production (Groupe N))

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout.

En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi

In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its homologation form, the scrutineers must refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In case of lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire.

It is up to the competitor to obtain the homologation form concerning his car from his ASN.

Description:

A form breaks down in the following way:

A basic form giving a description of the basic model.

At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

Variants (VF, VP, VO, VK)

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the same part for the manufacturer and the client does not have the possibility of choice), or production variants (VP) (supplied on request and available from dealers), or option variants (VO) (supplied on specific request), or "kits" (VK) (supplied on specific request).

Erratum (ER)

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

Evolution (ET)

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

Use

Variants (VF, VP, VO, VK)

The competitor may use any variant or any article of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

The combination of several VOs on the following parts is prohibited: Turbocharger, brakes and gearbox.

For example, the fitting of a brake caliper as defined on a variant form is only possible if the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question. (For Production Cars (Group N), see also Art. 254-2).

As far as kit-variants (VK) are concerned, they may not be used only under the conditions indicated by the manufacturer on the homologation form.

This concerns in particular those groups of parts which must be considered as a whole by the competitor, and the specifications which are to be respected, if applicable.

For FIA championships, the FIA technical passport of WRC, S2000-Rally, S2000, R5 and Super 1600 cars must be presented at scrutineering for the competition.

In addition, the markings linked to the technical passport must not be removed under any circumstances.

Evolution of the type (ET)

(For Production Cars – Group N, see also Art. 254-2)

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applied or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a

une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles.

Par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

2.1.9 Parties mécaniques

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.1.10 Pièce d'origine ou de série

Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le constructeur du véhicule considéré, et montée sur le véhicule à l'origine.

2.1.11 Composite

~~Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.~~

2.1.11 Matériaux – Définitions

Alliage à base de X (par ex. alliage à base de Ni)

X doit être l'élément le plus abondant de l'alliage sur une base % w/w. Le pourcentage en masse minimal de l'élément X doit toujours être supérieur au pourcentage maximal de la somme de chacun des autres éléments présents dans l'alliage.

Alliage à base de X-Y (par ex. alliage à base de Al-Cu)

X doit être l'élément le plus abondant.

Par ailleurs, l'élément Y doit être le second constituant le plus élevé (%m/m), après X dans l'alliage.

La somme minimale possible des pourcentages en masse des éléments X et Y doit toujours être supérieure à la somme maximale possible des pourcentages de chacun des autres éléments individuels présents dans l'alliage.

Matériaux intermétalliques (par ex. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo)

Il s'agit de matériaux à base de composés intermétalliques, c'est-à-dire que la matrice du matériau comprend plus de 50%v/v de composé(s) intermétallique(s).

Un composé intermétallique est une solution solide entre deux métaux ou plus présentant soit une liaison partiellement ionique ou covalente, soit une liaison métallique avec un large spectre, dans un spectre étroit de composition proche de la proportion stœchiométrique.

Matériaux composites

Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

Il s'agit plus précisément de matériaux où un matériau matrice est renforcé soit par une phase continue, soit par une phase discontinue.

La matrice peut être métallique, céramique, polymérique ou à base de verre.

Le renforcement peut être constitué de fibres longues (renforcement continu) ou de fibres courtes, de trichites et de particules (renforcement discontinu).

Composites à matrice métallique (CMM)

Il s'agit de matériaux composites à matrice métallique contenant une phase de plus de 2% v/v non soluble dans la phase liquide de la matrice métallique.

Matériaux céramiques (par ex. Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

Il s'agit de solides inorganiques, non métalliques.

2.1.12 Scellé

Élément utilisé pour identifier des composants d'un véhicule dans l'un des buts suivants :

- Contrôle de l'utilisation ou du remplacement d'un composant
- Suivi du nombre de composants utilisés ou enregistrés comme exigé par la réglementation applicable

particular evolution, all the previous evolutions must be applied, except where they are incompatible.

For example, if two brake evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car will be used.

Mechanical components

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.

Original or series parts

A part which has undergone all the stages of production foreseen and carried out by the manufacturer of the vehicle concerned, and originally fitted on the vehicle.

Composite

~~Material formed from several distinct components, the association of which provides the whole with properties which none of the components taken separately possesses.~~

Materials – Definitions

X Based Alloy (e.g. Ni based alloy)

X must be the most abundant element in the alloy on a % w/w basis. The minimum possible weight percent of the element X must always be greater than the maximum possible of the sum of each of the other individual elements present in the alloy.

X-Y-based alloy (e.g. Al-Cu-based alloy)

X must be the most abundant element.

In addition, element Y must be the second highest constituent (%w/w) after X in the alloy.

The minimum possible sum of the weight percentages of the elements X and Y must always be greater than the maximum possible percentage of the sum of each of the other individual elements present in the alloy.

Intermetallic materials (e.g. TiAl, NiAl, FeAl, Cu₃Au, NiCo)

These are materials where the material is based upon intermetallic phases, i.e. the matrix of the material consists of more than 50%v/v intermetallic phase(s).

An intermetallic phase is a solid solution between two or more metals exhibiting either partly ionic or covalent, or metallic bonding with a long range order, in a narrow range of composition around the stoichiometric proportion.

Composite materials

Material formed from several distinct components, the association of which provides the whole with properties which none of the components taken separately possesses.

More specifically, these are materials where a matrix material is reinforced by either a continuous or discontinuous phase.

The matrix can be metallic, ceramic, polymeric or glass based.

The reinforcement can be present as long fibres (continuous reinforcement) or short fibres, whiskers and particles (discontinuous reinforcement).

Metal Matrix Composites (MMCs)

These are composite materials with a metallic matrix containing a phase of more than 2%v/v which is not soluble in the liquid phase of the metallic matrix.

Ceramic materials (e.g. Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

These are inorganic, non-metallic solids.

Seal

Element used for identifying components of a vehicle for either of the following purposes :

- Control of the use or replacement of a component
- Follow up of the number of components used or registered as required by the applicable regulations

<p>- Enregistrement d'un composant saisi afin de procéder à des vérifications techniques immédiates ou ultérieures</p> <p>- Empêcher le démontage et/ou la modification d'un composant ou d'une pièce d'un assemblage</p> <p>- Tout autre besoin pour l'application des réglementations techniques et/ou sportives</p> <p>2.2 Dimensions</p> <p>Périmètre de la voiture vue de dessus : Il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour la compétition considérée.</p> <p>2.3 Moteur</p> <p>2.3.1 Cylindrée</p> <p>Volume V engendré dans le (les) cylindre(s) moteur par le déplacement ascendant ou descendant du (des) piston(s). $V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$ avec : d = alésage l = course n = nombre de cylindres</p> <p>2.3.2 Suralimentation</p> <p>Augmentation de la pression de la charge de mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit. L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir Article 252-3.1 des Prescriptions Générales).</p> <p>2.3.3 Bloc-cylindres</p> <p>Le carter de vilebrequin et les cylindres.</p> <p>2.3.4 Collecteur d'admission</p> <p>Dans le cas d'une alimentation par carburateurs : Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du(des) carburateur(s) et allant jusqu'au plan de joint de la culasse.</p> <p>Dans le cas d'une alimentation par injection et mono papillon : Capacité s'étendant du corps de papillon inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.</p> <p>Dans le cas d'une alimentation par injection et multi-papillon : Capacité s'étendant des papillons inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.</p> <p>Dans le cas d'un moteur diesel : Système fixé sur la culasse distribuant l'air depuis une entrée d'air ou un conduit unique jusqu'aux orifices de la culasse.</p> <p>2.3.5 Collecteur d'échappement</p> <p>Capacité regroupant à tout moment les gaz d'au moins deux cylindres à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.</p> <p>2.3.6</p> <p>Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.</p> <p>2.3.7 Carter d'huile</p> <p>Les éléments boulonnés en dessous et au bloc-cylindres qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur.</p> <p>2.3.8 Compartiment moteur</p> <p>Volume délimité par les panneaux fixes ou amovibles du châssis et de la carrosserie entourant le moteur. Le tunnel de transmission ne fait pas partie du compartiment moteur.</p> <p>2.3.9 Lubrification par carter sec</p> <p>Tout système utilisant une pompe pour transférer de l'huile</p>	<p>- Registration of a component seized for carrying out immediate or differed technical checks</p> <p>- Prevent the dismantling and/or the modification of a component or part of an assembly</p> <p>- Any other need for the application of technical and/or sporting regulations</p> <p>Dimensions</p> <p>Perimeter of the car seen from above: The car as presented on the starting grid for the competition in question.</p> <p>Engine</p> <p>Cylinder capacity</p> <p>Volume V generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward movement of the piston(s). $V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$ where: b = bore s = stroke n = number of cylinders</p> <p>Supercharging</p> <p>Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.</p> <p>The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (see Article 252-3.1 of the General Prescriptions).</p> <p>Cylinder block</p> <p>The crankcase and the cylinders.</p> <p>Intake manifold</p> <p>In the case of a carburettor induction system: Part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the cylinder head gasket face.</p> <p>In the case of a single-valve injection induction system: Part extending from the body of the butterfly valve inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.</p> <p>In the case of a multi-valve injection induction system: Part extending from the butterfly valves inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.</p> <p>In the case of a diesel engine: Unit mounted to the cylinder head, which distributes the air from one inlet or a sole duct to the cylinder head ports.</p> <p>Exhaust manifold</p> <p>Part collecting together at any time the gases from at least two cylinders from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.</p> <p>For cars with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.</p> <p>Oil sump</p> <p>The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine.</p> <p>Engine compartment</p> <p>Volume defined by the fixed or detachable chassis and bodywork panels surrounding the engine. The transmission tunnel is not part of the engine compartment.</p> <p>Lubrication by dry sump</p> <p>Any system using a pump to transfer oil from one chamber</p>
--	--

	d'une chambre ou d'un compartiment à un autre, à l'exclusion de celle utilisée uniquement pour la lubrification normale des éléments du moteur.	or compartment to another, to the exclusion of the pump used for the normal lubrication of the engine parts.
2.3.10	Joint statique pour parties mécaniques	Static gasket for mechanical parts
	La seule fonction d'un joint est d'assurer l'étanchéité entre deux pièces minimum, immobiles l'une par rapport à l'autre. La distance entre les faces des pièces séparées par le joint doit être inférieure ou égale à 5 mm.	The only function of a gasket is to ensure the sealing of at least two parts, fixed in relation to each other. The distance between the faces of the parts separated by the gasket must be less than or equal to 5 mm.
2.3.11	Echangeur	Exchanger
	Élément mécanique permettant l'échange de calories entre deux fluides. Pour les échangeurs particuliers, on nommera le premier fluide comme le fluide à refroidir et le deuxième comme fluide permettant ce refroidissement. Exemple : Echangeur Huile/Eau (l'huile est refroidie par l'eau).	Mechanical part allowing the exchange of calories between two fluids. For specific exchangers, the first-named fluid is the fluid to be cooled and the second-named fluid is the fluid that allows this cooling. e.g. Oil/Water Exchanger (the oil is cooled by the water).
2.3.12	Radiateur	Radiator
	C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air. Echangeur Liquide/Air.	This is a specific exchanger allowing liquid to be cooled by air. Liquid / Air Exchanger.
2.3.13	Intercooler ou Echangeur de Suralimentation	Intercooler or Supercharging Exchanger
	C'est un échangeur, situé entre le compresseur et le moteur, permettant de refroidir l'air compressé par l'intermédiaire d'un fluide. Echangeur Air/Fluide.	This is an exchanger, situated between the compressor and the engine, allowing the compressed air to be cooled by a fluid. Air / Fluid Exchanger.
2.4	Train roulant	Running gear
	Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement non suspendues.	The running gear includes all parts totally or partially unsuspended.
2.4.1	Roue	Wheel
	Le voile et la jante. Par roue complète, on entend le voile, la jante et le pneumatique.	Flange and rim. By complete wheel is meant flange, rim and tyre.
2.4.2	Surface de frottement des freins	Friction surface of the brakes
	Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.	Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.
2.4.3	Suspension Mac Pherson	Mac Pherson suspension
	Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.	Any suspension system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through single attachment point at its top end, and pivots at its bottom end either on a transverse wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transverse link located longitudinally by an anti-roll bar, or by a tie rod.
2.4.4	Essieu de torsion	Twist beam axle
	Essieu constitué de deux bras tirés longitudinaux reliés chacun à la caisse par une articulation, et reliés rigidement entre eux par un profil transversal dont la rigidité en torsion est faible comparée à sa rigidité en flexion.	Axle made of two longitudinal trailing arms, each attached to the bodyshell through a joint, and rigidly attached one to the other through a transverse structure, the torsion stiffness of which is low compared to its bending stiffness.
2.5	Châssis - Carrosserie	Chassis - Bodywork
2.5.1	Châssis	Chassis
	Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de la dite structure.	The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.
2.5.2	Carrosserie	Bodywork
	A l'extérieur : toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air. A l'intérieur : l'habitacle et le coffre à bagages. Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosserie :	Externally: all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream. Internally: cockpit and boot. Bodywork is differentiated as follows:
	1) Carrosserie complètement fermée ;	Completely closed bodywork
	2) Carrosserie complètement ouverte ;	Completely open bodywork
	3) Carrosserie transformable : à capote souple, rigide,	Convertible bodywork with the hood in either supple (drop-

manoeuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3 Siège

Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.
 Dos de siège ou dossier :
 La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.
 Coussin du siège :
 La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4 Coffre à bagages

Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.
 Ce volume est limité en longueur par les structures fixes prévues par le constructeur et/ou par la face arrière des sièges les plus en arrière dans leur position la plus reculée, et/ou, le cas échéant, inclinée à 15° vers l'arrière au maximum.
 Ce volume est limité en hauteur par les structures fixes et/ou les séparations amovibles prévues par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5 Habitacle

Volume structural intérieur dans lequel se placent le pilote et les passagers.

2.5.6 Capot-moteur

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

2.5.7 Aile

Une aile est la partie définie selon le Dessin 251-1.

Aile avant :

Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1), le bord avant de la porte avant (B1/B1), et située sous le plan parallèle aux seuils de porte et tangent aux coins inférieurs de la partie visible du pare-brise (A1/A1).

Aile arrière :

Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2), le bord avant de la porte arrière (B2/B2), et située sous le bord inférieur de la partie visible de la glace de la porte latérale arrière, et sous la tangente au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière et au coin inférieur de la partie visible de la glace latérale de porte arrière (A2/A2).
 Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 sont définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

head) or rigid (hardtop) material.

Seat

The two surfaces making up the seat cushion and seatback or backrest.
 Seatback or backrest:
 Surface measured from the bottom of a normally seated person's spine.
 Seat cushion:
 Surface measured from the bottom of the same person's spine towards the front.

Luggage compartment

Any volume distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle.
 These volumes are limited in length by the fixed structures provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible, reclined at a maximum angle of 15° to the rear.
 These volumes are limited in height by the fixed structures and/or by the detachable partitions provided for by the manufacturer, or in the absence of these, by the horizontal plane passing through the lowest point of the windscreen.

Cockpit

Structural inner volume which accommodates the driver and the passengers.

Bonnet

Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.

Mudguard

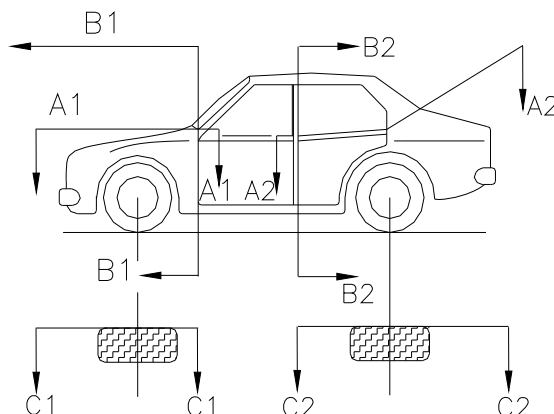
A mudguard is considered to be the area defined according to Drawing 251-1.

Front mudguard:

The area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C1/C1), the front edge of the front door (B1/B1), and situated below the plane parallel to the door sills and tangent to the lower corners of the visible part of the windscreen (A1/A1).

Rear Mudguard:

The area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C2/C2), the front edge of the rear door (B2/B2), and situated below the lower edge of the visible part of the window of the rear side door, and below the tangent to the lower corner of the visible part of the rear windscreen and to the lower rear corner of the visible part of the side window of the rear door (A2/A2).
 In the case of a two-door car, B1/B1 and B2/B2 are defined by the front and rear of the same door.



251-1

2.5.8 Persiennes

Assemblage de lamelles inclinées disposées à l'intérieur du périmètre d'une ouverture permettant de dissimuler un objet

Louvers

Combination of inclined slats arranged within the perimeter of an opening that conceal an object situated behind them

	situé derrière elles lorsque l'on regarde perpendiculairement à la surface de l'ouverture.	when looked at perpendicularly to the surface of the opening.
2.5.9	Feux diurnes Feux dirigés vers l'avant et utilisés pour rendre le véhicule facilement visible pour la conduite de jour. Les feux diurnes doivent s'éteindre automatiquement lorsque les phares sont allumés.	Diurnal lights Lights facing in a forward direction and used to make the vehicle more easily visible when driving during daytime. The diurnal lights must switch off automatically when the headlamps are switched on.
2.6	Système électrique Phare : Toute optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant.	Electrical system Headlight: Any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.
2.7	Réservoir de carburant Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.	Fuel tank Any container holding fuel likely to flow by any means whatsoever towards the main tank or the engine.
2.8	Boîte de vitesses automatique Elle est composée d'un convertisseur de couple hydrodynamique, d'une boîte à trains épicycloïdaux munis d'embrayages et de freins multidisques possédant un nombre de rapports de démultiplication déterminé, et d'une commande de changement de rapport. Le changement de rapport de démultiplication peut s'effectuer automatiquement sans désaccoupler le moteur et la boîte de vitesses donc sans interruption de la transmission du couple moteur. Les boîtes de vitesses à variation de démultiplication continue sont considérées comme des boîtes de vitesses automatiques avec la particularité de comporter une infinité de rapports de démultiplication.	Automatic Gearbox This is made up of a hydrodynamic torque converter, a box with epicyclic gears equipped with clutches and multi-disc brakes and having a fixed number of reduction gears, and a gear change control. The gear change can be achieved automatically without disconnecting the engine and gearbox, and thus without interrupting the engine torque transmission. Gearboxes with continually variable transmission are considered as automatic gearboxes with the particularity of having an infinite number of reduction ratios.

ART. 3 DEFINITIONS SPECIFIQUES AUX VEHICULES A PROPULSION ELECTRIQUE	SPECIFIC DEFINITIONS FOR ELECTRICALLY-POWERED VEHICLES
<p>3.1.1 Conditions prévisibles</p> <p>Par conditions prévisibles on entend : construction/entretien/maintenance (sur ou hors de la voiture), utilisation normale de la voiture, utilisation anormale de la voiture (notamment accidents, collisions, impacts causés par des débris), pannes non exceptionnelles de la voiture, pannes non exceptionnelles du système électrique (notamment, par exemple, surchauffe, erreur du logiciel, vibration d'un composant [peuvent diminuer avec la maturité du système]).</p>	<p>Expected conditions</p> <p>Expected conditions include build/service/maintenance (on or off the car), normal car use, abnormal car use (including driving accidents, collisions, debris impacts), unexceptional car failures, unexceptional electric drive system failures (including, for example, overheating, software error, vibration failure of component [these may decrease with system maturity]).</p>
<p>3.1.2 Défaillance unique</p> <p>Une "défaillance unique" [voir les "conditions prévisibles" susmentionnées] ne peut, par conséquent, désigner les pannes qui sont non exceptionnelles ou raisonnablement prévisibles (aussi, afin d'éviter tout doute, l'utilisation ou les défaillances anormales mais non exceptionnelles de la voiture ou du système de propulsion électrique ne doivent pas abaisser le niveau de protection contre le danger exigé par la politique de sécurité).</p> <p>Une "défaillance unique" non détectée ou indétectable et n'empêchant pas une utilisation continue doit être classée comme "condition prévisible" et ne doit pas abaisser le niveau de protection contre le danger exigé par la politique de sécurité.</p>	<p>Single point of failure</p> <p>A "single point of failure" [referencing the "expected conditions" that are listed above] cannot, therefore, include failures that are unexceptional or reasonably expected (thus, for the avoidance of any doubt, abnormal but unexceptional car use or failures of the car or electric drive system must not erode the level of hazard protection demanded by the policy).</p> <p>A "single point of failure" which is undetected or undetectable and allows continued deployment must then be classed as an "expected condition" and must not erode the level of hazard protection demanded by the policy.</p>
<p>3.1.3 Deux niveaux d'isolation</p> <p>Cette politique de sécurité se fonde sur un minimum de deux niveaux d'isolation pour toutes les "conditions prévisibles", chacun ayant un très haut degré de fiabilité (et présentant donc une probabilité extrêmement faible de double défaillance). Tout élément de conception ou de procédure qui est destiné à servir d'isolation mais qui n'est pas censé atteindre un niveau normal de très haute fiabilité doit être considéré comme un risque non exceptionnel et, par conséquent, une "condition prévisible" et ne doit pas abaisser le niveau de protection contre le danger exigé par la politique de sécurité.</p>	<p>Two levels of isolation</p> <p>The policy presumes a minimum of two levels of isolation in all "expected conditions" with a very high reliability of each (thereby achieving a compounded extremely low probability of dual point of failure). Any aspect of design or procedure that is intended to serve as isolation but is not expected to achieve a normal benchmark of very high reliability must be considered an unexceptional risk and, therefore, an "expected condition" and must not erode the level of hazard protection demanded by the policy.</p>
<p>3.1.4 Choc électrique mettant en danger la vie de toute personne</p> <p>En règle générale, on considère qu'un choc électrique (Article 3.1.8) mettant en danger la vie de toute personne est provoqué par une connexion prolongée entre le corps humain et une source de plus de 60 V DC ou 30 V AC en racine carrée moyenne (valeurs ISO/DIS 6469-3.2:2010).</p>	<p>Electric shock hazardous to the life of any person</p> <p>Electric shock (Article 3.1.8) hazardous to the life of any person is generally considered to be given by a sustained body connection to a source of more than 60 V DC or 30 V AC rms (values taken from ISO/DIS 6469-3.2:2010).</p>
<p>3.1.5 Véhicule routier électrique</p> <p>Un véhicule routier (entièrement) électrique est un véhicule routier, indépendant de l'infrastructure, dont la propulsion est assurée par un moteur fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique, dans lequel l'énergie électrique est convertie par un ou plusieurs dispositifs électriques en énergie mécanique à des fins de traction (cf. EN 13447).</p>	<p>Electric Road Vehicle</p> <p>A (pure) electric road vehicle is an electrically propelled and infrastructure independent, exclusively electrically supplied road vehicle in which electric energy is transformed by electrical machine(s) into mechanical energy for traction purposes (from EN 13447).</p>
<p>3.1.6 Véhicule hybride électrique</p> <p>L'Organisation Internationale de Normalisation définit un véhicule hybride électrique (HEV) comme étant "un véhicule équipé d'au moins un RESS (Art. 3.1.7) et d'une source d'énergie alimentée au carburant pour la propulsion du véhicule" (ISO 6469-1:2009).</p>	<p>Hybrid Electric Vehicle</p> <p>The International Organisation for Standardisation defines a hybrid electric vehicle (HEV) as: "a vehicle with at least one RESS (art. 3.1.7) and one fuelled power source for vehicle propulsion" (ISO 6469-1:2009).</p>
<p>3.1.6.1 Véhicule électrique totalement hybride</p> <p>Un véhicule hybride dans lequel le moteur électrique est capable non seulement d'assister le moteur à c. i. mais également de propulser le véhicule sans l'aide du moteur à c. i. fonctionne en mode "zéro émission". L'autonomie en mode "zéro émission" d'un véhicule entièrement hybride pourrait être de plusieurs kilomètres ou de quelques kilomètres.</p>	<p>Full Hybrid Electric Vehicle</p> <p>A hybrid vehicle is one in which the electric motor is able not only to assist the IC engine but also to propel the vehicle without the help of the IC engine, in the so-called zero emission mode. The range of the zero emission mode in a full hybrid could be several kilometres or fewer.</p>
<p>3.1.6.2 Véhicule hybride électrique rechargeable</p> <p>Un véhicule hybride électrique rechargeable (PHEV) est un véhicule hybride, équipé d'un important ensemble de</p>	<p>Plug-In Hybrid Electric Vehicle</p> <p>A plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) is a hybrid vehicle, which has a large high-capacity battery pack that can be</p>

batteries haute-capacité qui peut être rechargé sur secteur domestique ou en utilisant les fonctionnalités de charge à bord des hybrides classiques.

Si les hybrides électriques classiques requièrent une combinaison de freinage par récupération et d'énergie moteur pour recharger le RESS et propulser le véhicule, les véhicules rechargeables peuvent fonctionner soit comme des véhicules électriques avec un générateur auxiliaire à moteur à combustion interne, soit comme des véhicules entièrement hybrides dotés d'un ensemble de batteries haute-capacité.

3.1.7 **Système de stockage d'énergie rechargeable (RESS / SYST)**

Un système de stockage d'énergie rechargeable (RESS) est le dispositif de stockage d'énergie complet, comprenant un moyen de stockage d'énergie (par ex. volant d'inertie, condensateur, batterie, etc.), les composants pour monter, contrôler, gérer et protéger le moyen de stockage, y compris tous les composants nécessaires à son fonctionnement normal à l'exception de tous les liquides de refroidissement et équipements de refroidissement situés hors du/des logement(s) du RESS.

3.1.7.1 **Volant d'inertie**

Un volant d'inertie est un système mécanique ou électromécanique capable de stocker et de libérer de l'énergie au moyen d'un système de masse rotative tel que le rotor d'un moteur/générateur électrique.

3.1.7.2 **Condensateurs**

Un condensateur (condensateur électrolytique, condensateur électrique double couche (EDLC) appelé "Super Condensateur" ou "Ultra Condensateur") est un dispositif servant à stocker de l'énergie électrique dans le champ électrique ou, dans le cas de l'EDLC, un système dans lequel est stockée une charge électrique permettant l'adsorption et la désorption des ions dans un électrolyte vers les électrodes.

3.1.7.3 **Accumulateur**

La batterie de traction est un RESS, elle fournit de l'énergie électrique au circuit électrique et donc au(x) moteur(s) de traction et éventuellement au circuit auxiliaire (Article 3.1.19).

La batterie de traction est définie comme un équipement utilisé pour le stockage intermédiaire de l'énergie électrique fournie par la conversion de l'énergie cinétique, par un générateur ou par l'unité de charge (pour les hybrides rechargeables et les véhicules entièrement électriques).

Toute batterie embarquée connectée électriquement au circuit électrique est considérée comme faisant partie intégrante de la batterie de traction du véhicule. La batterie de traction est composée de plusieurs éléments de batterie connectés électriquement et regroupés en modules de batterie.

3.1.7.4 **Châssis de batterie**

Un châssis de batterie est un assemblage mécanique unique logé en option dans un compartiment de batterie, comprenant des modules de batterie, des cadres ou plateaux de fixation, des fusibles et contacteurs ainsi qu'un système de gestion des batteries.

Le RESS peut comprendre plusieurs châssis de batterie reliés entre eux à l'aide de connecteurs / câbles dûment protégés entre les châssis.

3.1.7.5 **Module de batterie**

Un module de batterie est un module individuel contenant un élément ou un jeu d'éléments liés électriquement et assemblés mécaniquement.

Le(s) châssis de batterie peut(vent) comprendre plusieurs modules de batterie reliés entre eux pour obtenir une tension ou un courant plus élevé(e). Ces connexions se trouvent à l'intérieur du châssis de batterie.

recharged by being plugged into normal household power outlets, as well as using the on-board charging capabilities of regular hybrids.

While regular electric hybrids require a combination of regenerative braking and energy from the engine to recharge the RESS and propel the vehicle, plug-ins can operate either as electric vehicles with an internal combustion engine backup generator or as a regular full hybrid vehicle with a high-capacity battery pack.

Rechargeable Energy Storage System (RESS) (STSY)

A Rechargeable Energy Storage System (RESS) (STSY) is the complete energy storage device, comprising an energy storage medium (e.g. flywheel, capacitor, battery etc.), the components to mount, monitor, manage and protect the storage medium including everything needed for normal operation of the RESS with the exception of all cooling liquid and cooling equipment located outside the RESS housing(s).

Flywheel system

A flywheel system is a mechanical or electromechanical system capable of storing and releasing energy by means of a rotating mass system, such as the rotor of an electric motor/generator.

Capacitors

A capacitor (electrolytic capacitor, Electric Double Layer Capacitor (EDLC) named "Super Capacitor" or "Ultra Capacitor") is a device to store electric energy in the electric field or, in the case of the EDLC, a system in which an electric charge is stored, permitting the adsorption and desorption of the ions in an electrolyte to electrodes.

Traction battery

The traction battery is a RESS STSY and supplies electric energy to the Power Circuit and thus to the traction motor(s) and possibly the auxiliary circuit (Article 3.1.19).

The traction battery is defined as any equipment used for the intermediate storage of electrical energy supplied by the conversion of kinetic energy or by a generator or by the charging unit (for plug-in hybrids and pure electric vehicles).

Any on-board battery electrically connected to the Power Circuit is considered to be an integral part of the vehicle's traction battery. The traction battery consists of numerous electrically connected battery cells grouped together in battery modules.

Battery pack

A battery pack is a single mechanical assembly optionally housed by a battery compartment, comprising battery modules, retaining frames or trays, fuses and contactors, as well as a battery management system.

The RESS may comprise more than one battery pack connected together with suitably protected cables/connectors between the packs.

Battery module

A battery module is a single unit containing one cell or a set of electrically connected and mechanically assembled cells.

The Battery Pack(s) may comprise more than one Battery Module connected together to obtain higher current or voltage. These connections are inside the Battery Pack.

<p>3.1.7.6 Élément de batterie</p> <p>Un élément de batterie est un dispositif de stockage de l'énergie électrochimique dont la tension nominale est celle du couple électrochimique, composé d'électrodes positives et négatives, et d'un électrolyte.</p> <p>3.1.7.7 Capacité énergétique de la batterie de traction</p> <p>La capacité C1 est la capacité de la batterie mesurée en Ah à la température de fonctionnement normale de la batterie et pour une décharge totale de la batterie d'un maximum d'1 heure. L'énergie embarquée est calculée comme étant le résultat du produit de la tension nominale de la batterie de traction du véhicule exprimée en volts par la capacité C1 en Ah. La capacité énergétique doit être exprimée en Wh ou Kw/h respectivement.</p> <p>3.1.7.8 Système de gestion des batteries</p> <p>Le système de gestion des batteries (BMS), intégré au RESS, est un important système de sécurité. Il comprend un circuit de surveillance et, en option, un circuit à équilibrage de charge pour maintenir tous les éléments à tout moment et dans toutes conditions de charge ou de décharge dans la fourchette de tension spécifiée par le fabricant de batteries.</p> <p>3.1.8 Choc électrique</p> <p>Effet physiologique résultant du passage d'un courant électrique à travers le corps humain (cf. ISO/DIS 6469-3.2:2010).</p> <p>3.1.9 Tension de service maximale</p> <p>Valeur maximale de tension AC en racine carrée moyenne (rms) ou de tension DC qui peut se produire dans un système électrique dans des conditions normales de fonctionnement selon les spécifications du fabricant, indépendamment des surtensions éphémères (cf. ISO 6469-1:2009).</p> <p>3.1.10 Classe de tension B</p> <p>Classification d'un composant ou d'un circuit électrique dans la classe de tension B, si sa tension de service maximale est > 30 V AC et ≤ 1000 V AC, ou > 60 V DC et ≤ 1500 V DC, respectivement (cf. ISO 6469-1:2009).</p> <p>3.1.11 Conditions de mesure de la tension maximale</p> <p>La tension maximale doit être mesurée au moins 15 minutes après que la charge du RESS a été effectuée.</p> <p>3.1.12 Distance d'isolement dans l'air</p> <p>Plus courte distance dans l'air entre des pièces conductrices.</p> <p>3.1.13 Ligne de fuite électrique</p> <p>Plus courte distance le long de la surface d'un matériau d'isolement solide entre deux pièces conductrices.</p> <p>3.1.14 Circuit électrique</p> <p>Le circuit électrique (puissance électrique) consiste en toutes les parties de l'équipement électrique qui sont utilisées pour déplacer le véhicule.</p> <p>Le circuit électrique comprend le RESS (Article 3.1.7), l'électronique de puissance (convertisseur, chopper) pour le/les moteur(s) d'entraînement, le/les contacteur(s) du coupe-circuit général (Article 3.1.14.3), le coupe-circuit général du pilote (Article 3.1.20), le disjoncteur manuel, les fusibles (Article 3.1.14.2), les câbles et les fils (Article 3.1.14.1a), les connecteurs, le/les générateur(s) et le/les moteur(s) d'entraînement.</p> <p>3.1.14.1 Bus de puissance</p> <p>Le bus de puissance est le circuit électrique utilisé pour la distribution d'énergie entre le générateur, le RESS (par ex. batterie de traction) et le système de propulsion qui consiste en l'électronique de puissance et le/les moteur(s) d'entraînement.</p>	<p>Battery cell</p> <p>A cell is an electrochemical energy storage device of which the nominal voltage is the electrochemical couple nominal voltage, made of positive and negative electrodes, and an electrolyte.</p> <p>Energy capacity of the traction battery</p> <p>The capacity C1 is the capacity of the battery in Ah at the normal battery operating temperature and for a complete battery discharge within 1 hour. The on-board energy is calculated by the product of the nominal voltage of the vehicle's traction battery in volts and the capacity C1 in Ah. The energy capacity must be expressed in Wh or kWh respectively.</p> <p>Battery Management System</p> <p>The Battery Management System (BMS) is part of the RESS and an important safety system. It comprises a monitoring and optionally a charge-balancing circuit to keep all cells, at any time and under any charge or discharge conditions, within the specified voltage range given by the battery manufacturer.</p> <p>Electric shock</p> <p>Physiological effect resulting from an electric current passing through a human body (from ISO/DIS 6469-3.2:2010).</p> <p>Maximum working voltage</p> <p>Highest value of AC voltage root-mean-square (rms) or of DC voltage, which may occur in an electric system under any normal operating conditions according to the manufacturer's specifications, disregarding transients (from ISO 6469-1:2009).</p> <p>Voltage class B</p> <p>Classification of an electric component or circuit as belonging to voltage class B, if its maximum working voltage is > 30 V AC and ≤ 1000 V AC, or > 60 V DC and ≤ 1500 V DC, respectively (from ISO 6469-1:2009).</p> <p>Conditions for the measurement of the maximum voltage</p> <p>The maximum voltage must be measured at least 15 minutes after the charging of the RESS has ended.</p> <p>Clearance</p> <p>Shortest distance in air between conductive parts.</p> <p>Creepage distance</p> <p>Shortest distance along the surface of a solid insulating material between two conductive parts.</p> <p>Power Circuit</p> <p>The Power Circuit consists of all those parts of the electrical equipment that are used for driving the vehicle.</p> <p>The Power Circuit comprises the RESS (Article 3.1.7), the power electronics (converter, chopper) for the drive motor(s), the contactor(s) of the General Circuit Breaker (Article 3.1.14.3), the Driver Master Switch (Article 3.1.20), the manually operated Service Switch, fuses (Article 3.1.14.2), cables and wires (Article 3.1.14.1a), connectors, the generator(s) and the drive motor(s).</p> <p>Power Bus</p> <p>The Power Bus is the electric circuit used for energy distribution between the generator, the RESS (e.g. traction battery) and the propulsion system, which consists of the power electronics and the drive motor(s).</p>
---	--

- a. Types d'isolation des câbles et des fils
Les définitions ci-après sont conformes à la norme ISO 8713:2005.
- b. Isolation de base
Isolation des pièces sous tension (Art. 3.1.16) nécessaire pour assurer la protection de base contre le contact (en l'absence de défaillance).
- c. Double isolation
Isolation comprenant l'isolation de base et une isolation supplémentaire.
- d. Isolation renforcée
Système d'isolation appliqué à des pièces sous tension, qui assure une protection contre le choc électrique équivalente à une double isolation.
NOTE : La référence à un système d'isolation n'implique pas nécessairement que l'isolation soit constituée par un élément homogène. L'isolation peut comporter plusieurs couches qui ne peuvent pas faire l'objet d'essais séparés en tant qu'isolation de base ou isolation supplémentaire.
- e. Isolation supplémentaire
Isolation indépendante appliquée en plus de l'isolation de base pour assurer la protection contre le choc électrique en cas de défaillance de l'isolation de base.

3.1.14.2 Protection de surtension (fusibles)

Une protection de surtension est un élément interrompant immédiatement le flux du courant électrique sur le passage duquel il se trouve, si l'intensité du courant qui le traverse excède une certaine limite pendant une période de temps donnée (i^2t).

3.1.14.3 Coupe-circuit général

Le terme "coupe-circuit général" désigne collectivement les relais ou contacteurs qui sont activés par les boutons d'arrêt d'urgence (Art. 3.1.14.4) pour isoler de toute source d'alimentation tous les systèmes électriques dans le véhicule.

Le(s) contacteur(s) utilisé(s) pour le coupe-circuit général doit(vent) être un modèle à l'épreuve des étincelles. Afin d'empêcher la fonte des contacts électriques du contacteur, son I_q (c'est-à-dire Intensité au carré - en ampères - multipliée par Temps - en secondes - représentant l'énergie de chaleur dissipée à travers le contact pendant l'ouverture ou la fermeture de celui-ci) doit être suffisante pour garantir le fonctionnement adéquat du coupe-circuit général, même en cas de forte demande en courant, se produisant notamment pendant la connexion du RESS au bus de puissance. Le cas échéant, un relais de pré-charge devrait être utilisé pour empêcher toute soudure des contacts.

Le coupe-circuit général DOIT utiliser des contacts mécaniques. Les dispositifs semi-conducteurs sont interdits. Le contacteur doit garantir le fonctionnement en cas de choc.

3.1.14.4 Boutons d'arrêt d'urgence

Les boutons d'arrêt d'urgence commandent le coupe-circuit général.

3.1.14.5 Masse du circuit électrique

La masse du circuit électrique est le potentiel de la masse du circuit d'alimentation électrique. En règle générale, il s'agit du pôle négatif U_B du RESS ou de 50% de la tension du RESS.

3.1.15 Masse du châssis, masse du véhicule et potentiel de la masse

La masse du châssis électrique (véhicule et carrosserie) ci-après désignée "masse du châssis" est le potentiel électrique de référence (potentiel de la masse si le véhicule est rechargé sur secteur) de toutes les pièces conductrices de la carrosserie, y compris le châssis et la structure de sécurité. La masse auxiliaire doit être connectée à la masse du châssis. Les boîtiers conducteurs du RESS et des unités du circuit électrique telles que le(s) moteur(s) et contacteurs doivent présenter de solides connexions à la masse du

Insulation types of cables and wires

The following definitions are in accordance with ISO 8713:2005.

Basic insulation

Insulation of live parts (art. 3.1.16) necessary to provide protection against contact (in a no-fault condition).

Double insulation

Insulation comprising both basic insulation and supplementary insulation.

Reinforced insulation

Insulation system applied to live parts, which provides protection against electric shock; equivalent to double insulation.

NOTE: The reference to an insulation system does not necessarily imply that the insulation is a homogeneous piece. It may comprise several layers, which cannot be tested individually as either basic insulation or supplementary insulation.

Supplementary insulation

Independent insulation, applied in addition to basic insulation, in order to provide protection against electric shock in the event of a failure of the basic insulation.

Overcurrent trip (fuses)

An overcurrent trip is a device that automatically interrupts the electrical current in the circuit in which it is installed if the level of this current i exceeds a defined limit value for a specific period of time (i^2t).

General Circuit Breaker

The term General Circuit Breaker refers collectively to the relays or contactors which are actuated by the Emergency Stop Switches (art. 3.1.14.4) to isolate all the electrical systems in the vehicle from any power sources.

The contactor(s) used for the General Circuit Breaker must be a spark-proof model. In order to prevent contact melting of the contactor its $[I^2t]$ (ampere squared seconds characteristics, representing heat energy dissipated on the breaker contacts during switching) must be sufficient to guarantee the proper operation of the General Circuit Breaker even under surge current conditions, in particular those occurring during the connection of the RESS to the Power Bus. If appropriate, a pre-charge relay should be used to prevent welding of the contacts.

The General Circuit Breaker MUST use mechanical contacts. Semiconductor devices are not permitted. The contactor must guarantee operation under crash conditions.

Emergency Stop Switches

The Emergency Stop Switches control the General Circuit Breaker.

Power Circuit Ground

Power Circuit Ground is the ground potential of the electrical Power Circuit. Typically this is the $-UB$ pole of the RESS, or 50 % of the RESS voltage.

Electric Chassis Ground, Vehicle Ground and Earth Potential

Electric Chassis (Vehicle and Bodywork) Ground, hereinafter named "Chassis Ground", is the electrical reference potential (earth potential if the vehicle is recharged from the grid) of all conductive parts of the bodywork including the chassis and the safety structure. Auxiliary ground must be connected to chassis ground. The conductive cases of the RESS and of Power Circuit units such as motor(s) and contactors must have robust connections to Chassis Ground.

châssis.

3.1.15.1 **Point principal de masse**

La distribution de courants élevés au sein d'un réseau doit être réalisée selon une configuration en étoile et non en boucle, afin d'éviter des dérives du potentiel de masse résultant des flux de courant. Le point central du potentiel électrique de référence est donc appelé "point principal de masse".

3.1.16 **Pièce sous tension**

Conducteur ou pièce conductrice conçus pour être sous tension électrique dans les conditions normales d'utilisation.

3.1.17 **Pièce conductrice**

Pièce à même de conduire le courant électrique.

NOTE : Bien que non nécessairement sous tension dans les conditions normales de service, elle peut devenir sous tension en cas de défaillance de l'isolation de base principale.

3.1.18 **Pièce conductrice apparente**

Pièce conductrice de l'équipement électrique qui peut être touchée par un doigt d'essai IPXXB et qui n'est pas normalement sous tension, mais peut le devenir en cas de défaillance (cf. ISO/DIS 6469-3.2:2010).

NOTE 1 : Cette notion est associée à un circuit électrique spécifique : une pièce sous tension dans un circuit peut être une pièce conductrice apparente dans un autre circuit [par exemple la carrosserie d'une voiture peut être une pièce sous tension du réseau auxiliaire, mais une pièce conductrice apparente de l'équipement de puissance].

NOTE 2 : Pour la spécification du doigt d'essai IPXXB, voir ISO 20653 ou CEI 60529.

3.1.19 **Circuit de bord**

Le circuit de bord (réseau) consiste en toutes les parties de l'équipement électrique qui sont utilisées pour la signalisation, l'éclairage ou la communication et éventuellement pour le fonctionnement du moteur à c. i.

3.1.19.1 **Batterie auxiliaire**

La batterie auxiliaire fournit de l'énergie pour la signalisation, l'éclairage ou la communication et éventuellement à l'équipement électrique qui est utilisé pour le fonctionnement du moteur à c. i. Un convertisseur DC-DC isolé galvaniquement et alimenté par la batterie de traction (Art. 3.1.7.3) peut être utilisé en remplacement de la batterie auxiliaire.

La tension de la batterie auxiliaire ou du convertisseur DC-DC doit être inférieure à 60 V.

3.1.19.2 **Masse auxiliaire**

La masse auxiliaire est le potentiel de la masse du circuit de bord. La masse auxiliaire doit présenter une solide connexion à la masse du châssis.

3.1.20 **Coupe-circuit général du pilote**

Le coupe-circuit général du pilote est un dispositif permettant de mettre sous tension ou hors tension le circuit électrique dans des conditions normales de fonctionnement :

- à l'exception de tout l'équipement électrique nécessaire pour faire fonctionner le moteur à c. i.
- et
- à l'exception des systèmes nécessaires
 - pour contrôler la résistance d'isolement entre la masse du châssis et le circuit électrique et
 - pour contrôler la tension maximale entre la masse du châssis et la masse du circuit électrique.

3.1.21 **Indicateurs de sécurité**

Les indicateurs de sécurité doivent indiquer clairement l'état "Live" ou "Safe" du circuit électrique. "Live" signifie que le circuit électrique est sous tension et "Safe" qu'il est hors tension.

Main Ground Point

The distribution of high currents in a network must be made in a star-point configuration and not in a loop, in order to avoid potential shifts resulting from current flows. The star-point of the electrical reference potential is henceforth named "Main Ground Point".

Live Part

Conductor or conductive part intended to be electrically energized in normal use.

Conductive part

Part capable of conducting electric current.

NOTE: Although not necessarily electrically energized in normal operating conditions, it may become electrically energized under fault conditions of the basic insulation.

Exposed conductive part

Conductive part of the electric equipment, which can be touched by a test finger according to IPXXB and which is not normally live, but which may become live under fault conditions (from ISO/DIS 6469-3.2:2010).

NOTE 1: This concept is relative to a specific electrical circuit: a live part in one circuit may be an exposed conductive part in another [e.g. the body of a vehicle may be a live part of the auxiliary network but an exposed conductive part of the Power Circuit].

NOTE 2: For the specification of the IPXXB test finger, see ISO 20653 or IEC 60529.

Auxiliary Circuit

The Auxiliary Circuit (Network) consists of all those parts of the electrical equipment used for signalling, lighting or communication and optionally to operate the IC engine.

Auxiliary battery

The auxiliary battery supplies energy for signalling, lighting or communication and optionally to the electrical equipment used for the IC engine. A galvanically isolated DC to DC converter powered by the traction battery (art. 3.1.7.3) may be used as a substitute for the auxiliary battery.

Voltage of the auxiliary battery or DC/DC converter must be under 60V.

Auxiliary Ground

Auxiliary Ground is the ground potential of the Auxiliary Circuit. Auxiliary Ground must have a robust connection to Chassis Ground.

Driver Master Switch

The Driver Master Switch (DMS) is a device to energise or de-energise the Power Circuit under normal operating conditions:

- with the exception of all electrical equipment needed to run the IC engine;
- and
- with the exception of the systems needed
 - to monitor the isolation resistance between Chassis Ground and Power Circuit and
 - to monitor the maximum voltage between Chassis Ground and Power Circuit Ground.

Safety indications

Safety indications must clearly show the "Live" or "Safe" condition of the Power Circuit. "Live" means that the Power Circuit is energised and "Safe" means that the Power Circuit is off.

<p>3.1.22 Moteur électrique</p> <p>Le moteur électrique est un dispositif rotatif qui transforme l'énergie électrique en énergie mécanique.</p>	<p>Electric Motor</p> <p>The electric motor is a rotating machine which transforms electrical energy into mechanical energy.</p>
<p>3.1.23 Générateur électrique</p> <p>Le générateur électrique est un dispositif rotatif qui transforme l'énergie mécanique en énergie électrique.</p>	<p>Electric Generator</p> <p>The electric generator is a rotating machine which transforms mechanical energy into electrical energy.</p>
<p>3.1.24 Conditions pour la mesure de la tension maximale</p> <p>La tension maximale sera en permanence surveillée par la FIA à l'aide d'un système d'enregistrement des données (DRS).</p>	<p>Conditions for the measurement of the maximum voltage</p> <p>The maximum voltage will be permanently monitored by the FIA via a Data Recording System (DRS).</p>
<p>3.1.25 Rembourrage de l'habitacle</p> <p>Eléments non-structuraux situés dans l'habitacle à la seule fin d'améliorer le confort et la sécurité du pilote. Tout équipement de ce type doit pouvoir être enlevé rapidement sans l'aide d'outils.</p>	<p>Cockpit padding</p> <p>Non-structural parts placed within the cockpit for the sole purpose of improving driver comfort and safety. All such material must be quickly removable without the use of tools.</p>
<p>3.1.26 Structure principale</p> <p>Partie entièrement suspendue de la structure du véhicule à laquelle les charges de la suspension et/ou des ressorts sont transmises, et s'étendant longitudinalement du point le plus en avant de la suspension avant sur le châssis au point le plus en arrière de la suspension arrière.</p>	<p>Main structure</p> <p>The fully sprung structure of the vehicle to which the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the foremost point of the front suspension on the chassis to the rearmost point of the rear suspension.</p>
<p>3.1.27 Suspension</p> <p>Moyen par lequel toutes les roues complètes sont suspendues par rapport à l'ensemble châssis/carrosserie par des intermédiaires de suspension.</p>	<p>Sprung Suspension</p> <p>The means whereby all complete wheels are suspended from the body/chassis unit by a spring medium.</p>
<p>3.1.28 Suspension active</p> <p>Tout système permettant le contrôle de toute partie de la suspension ou de la hauteur d'assiette lorsque la voiture est en mouvement.</p>	<p>Active Suspension</p> <p>Any system which allows control of any part of the suspension or of the trim height when the car is moving.</p>
<p>3.1.29 Cellule de sécurité</p> <p>Une structure fermée contenant l'habitacle et le compartiment de stockage d'énergie électrique.</p>	<p>Safety Cell</p> <p>A closed structure containing the cockpit and the electric storage compartment.</p>
<p>3.1.30 Structure composite</p> <p>Matériaux non homogènes ayant une section constituée soit de deux peaux collées de part et d'autre d'une âme centrale, soit d'une succession de couches formant un stratifié.</p>	<p>Composite structure</p> <p>Non-homogeneous materials which have a cross-section comprising either two skins bonded to each side of a core material or an assembly of plies which form one laminate.</p>
<p>3.1.31 Télémétrie</p> <p>Transmission de données entre une voiture en mouvement et le stand.</p>	<p>Telemetry</p> <p>The transmission of data between a moving car and the pit.</p>
<p>3.1.32 Caméra</p> <p>Caméras de télévision</p>	<p>Camera</p> <p>Television cameras</p>
<p>3.1.33 Boîtier de caméra</p> <p>Dispositif de forme et de poids identiques à ceux d'une caméra et qui est fourni par le concurrent concerné pour équiper sa voiture en remplacement d'une caméra.</p>	<p>Camera housing</p> <p>A device which is identical in shape and weight to a camera and which is supplied by the relevant competitor for fitting to his car in lieu of a camera.</p>
<p>3.1.34 Etrier de frein</p> <p>Toutes les parties du système de freinage en dehors de la cellule de sécurité, à l'exception des disques de frein, plaquettes de freins, pistons d'étriers, flexibles et accessoires de freinage, qui sont sollicités lorsqu'ils sont soumis à la pression du freinage. Les boulons ou les goujons qui sont utilisés comme fixations ne sont pas considérés comme faisant partie du système de freins.</p>	<p>Brake Calliper</p> <p>All parts of the braking system outside the safety cell, other than brake discs, brake pads, calliper pistons, brake hoses and fittings, which are stressed when subjected to the braking pressure. Bolts or studs which are used for attachment are not considered to be part of the braking system.</p>
<p>3.1.35 Contrôlé électroniquement</p> <p>Tout processus ou système de commande utilisant des semi-conducteurs ou une technologie thermionique.</p>	<p>Electronically controlled</p> <p>Any command system or process that utilises semi-conductor or thermionic technology.</p>
<p>3.1.36 Sections ouvertes et fermées</p> <p>Une section sera considérée fermée si elle se trouve entièrement à l'intérieur de la limite cotée qui la définit, dans le cas contraire, elle sera considérée ouverte.</p>	<p>Open and closed sections</p> <p>A section will be considered closed if it is fully complete within the dimensioned boundary to which it is referenced; if it is not, it will be considered open.</p>

MODIFICATIONS APPLICABLES AU 01.01.2016	MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2016
MODIFICATIONS APPLICABLES AU 01.01.2017	MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2017