



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

Annexe 6 / Appendix 6

FICHE TECHNIQUE PF : CONDITIONS ET TOLÉRANCES

PF TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES

ART. 1	DÉFINITIONS	DEFINITIONS
	Fiche Technique Pf Ensemble des informations techniques de la voiture déclarées via le site internet dédié "Facteur de Performance" : www.fiaperformancefactor.com La Fiche Technique Pf doit être générée sur le site internet Pf exclusivement. Pf Valeur du "Facteur de Performance" de la voiture. Le nombre Pf indique le niveau de performance de la voiture et permet sa catégorisation en accord avec le Règlement Sportif. Le Pf est déterminé par une analyse globale des facteurs influant sur les performances de course d'une voiture. Le Pf d'une voiture peut changer suivant les modifications apportées aux paramètres de la voiture. Le nombre Pf doit être généré sur le site internet Pf et est indiqué sur la Fiche Technique Pf. PF-ID Ce code à 8 chiffres identifie la Fiche Technique Pf et l'associe à la configuration de la voiture engagée dans le cadre d'une Compétition FIA. Le PF-ID doit être généré sur le site internet Pf et est indiqué sur la Fiche Technique Pf. Renforcement du châssis de base Le renforcement du châssis de base est constitué uniquement de l'armature de sécurité conçue à partir des dessins de l'Art. 253 de l'Annexe J (2016) comme suit : 8.3.1 Structure de base (dessins 253-1 à 253-3) ; 8.3.2.1 Entretoises et renforts obligatoires supplémentaires (dessins 253-4 à 253-15) ; 8.3.2.2 Entretoises et renforts facultatifs supplémentaires (dessins 253-16 à 253-33). Seules les connexions suivantes de l'armature de sécurité sont autorisées pour le renforcement du châssis : - six pieds de l'armature de base comme indiqué sur les dessins 253-1 à 253-3. Les pieds avant et arrière peuvent être positionnés à l'extérieur du volume central de renforcement à l'aide de pieds d'ancrage à l'extrémité des tubes de l'arceau ; - un pied supplémentaire, choisi parmi les dessins 253-18B, 253-26, 253-27 et 253-28B, et relié au volume central de renforcement par des pieds d'ancrage à l'extrémité des tubes de l'arceau ; - deux pieds supplémentaires tels que décrits dans le dessin 253-25 reliés aux chapelles des jambes de force de l'essieu avant par des pieds d'ancrage à l'extrémité des tubes de l'arceau ; - cette structure peut être reliée directement au volume central de renforcement par des soudures ou des entretoises en tôle (voir dessin A). Les pieds ou tubes de connexion supplémentaires sont interdits.	Pf Technical Sheet All the technical information of the car declared via the dedicated "Performance Factor" website: www.fiaperformancefactor.com The Pf Technical Sheet must be generated exclusively by the Pf website. Pf The "Performance Factor" value of the car. The Pf number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations. The Pf is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance. The Pf of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters. The Pf value must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet. PF-ID This 8-digit code identifies the Pf Technical Sheet and links it to the configuration of the car entered in the FIA Competition. The Pf-ID must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet. Basic chassis reinforcement The basic chassis reinforcement is comprised solely of the safety cage designed on the basis of the (2016) Appendix J art.253 drawings as follows: 8.3.1 Basic structure (drawings from 253-1 to 253-3); 8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (drawings from 253-4 to 253-15); 8.3.2.2 Additional optional members and reinforcements (drawings 253-16 to 253-33). Only the following connections of the safety cage are allowed for chassis reinforcement: - six basic cage feet as shown in drawings 253-1 to 253-3. The front and rear feet may be positioned outside the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes; - one additional foot, chosen from drawings 253-18B, 253-26, 253-27 and 253-28B, and connected to the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes; - two additional feet as described in drawing 253-25 connected to the front axle strut towers by mounting feet at the end of the rollbar tubes; - this structure may be directly connected to the central stiffening volume with welds or sheet metal webs (see drawing A). Extra connection tubes or feet are prohibited.

Aucune entretoise structurelle supplémentaire n'est autorisée dans le renforcement du châssis de base.

Volume central de renforcement

Est défini comme le volume à l'intérieur :

- d'un plan vertical passant par la partie la plus avancée du pare-brise avant ;
- d'un plan vertical passant par l'axe des roues arrière ;
- du toit, du plancher, des portières et des panneaux latéraux externes de la carrosserie.

Entretoise structurelle

Un élément rigide reliant deux ou plusieurs points du châssis et/ou de l'armature de sécurité.

No additional structural members are permitted in the basic chassis reinforcement.

Central stiffening volume

Is defined as the volume inside:

- A vertical plane passing through the forward-most part of the front windscreen.
- A vertical plane passing through centre line of the rear wheels.
- Roof, floor, door, and external side body panels.

Structural member

A rigid element connecting two or more points of the chassis and/or rollcage.

ART. 2	CONDITIONS	CONDITIONS
2.1	Lors d'une demande d'inscription à une Compétition FIA, le Pilote et le Concurrent doivent procéder à la déclaration technique de la voiture engagée et obtenir une Fiche Technique Pf en respectant les délais précisés dans le formulaire d'engagement, faute de quoi la candidature à la Compétition FIA sera refusée.	When submitting a registration request for an FIA Competition, the Driver and the Competitor must conduct a technical declaration of the car entered and obtain a Pf Technical Sheet, by the deadlines set out in the entry form, failing which the application to the FIA Competition will be rejected.
2.2	Une seule Fiche Technique Pf (avec un seul PF-ID) est soumise pour chaque voiture engagée à une Compétition FIA.	Only one Pf Technical Sheet (with a single PF-ID) is to be submitted for each car entered in the FIA Competition.
2.3	Le Pilote et le Concurrent doivent : - envoyer une copie de la Fiche Technique Pf ou déclarer le Pf et le PF-ID de la voiture à l'organisateur au moyen du formulaire d'engagement de la Compétition FIA, avant la date de clôture des inscriptions à la Compétition FIA ; - présenter une copie de la Fiche Technique Pf lors des vérifications administratives ; - présenter une copie de la Fiche Technique Pf lors des vérifications techniques.	The Driver and the Competitor must: - send a copy of the Pf Technical Sheet or declare the Pf and Pf-ID of the car to the organiser via the FIA Competition entry form, before the closing date for entries in the FIA Competition; - present a copy of the Pf Technical Sheet during administrative checks; - present a copy of the Pf Technical Sheet during scrutineering.
2.4	Le nombre Pf indiqué dans la Fiche Technique Pf soumise lors de l'engagement catégorise la voiture dans l'un des groupes précisés à l'Article 10.1.1 du Règlement Sportif.	The Pf value listed on the Pf Technical Sheet submitted during registration categorises the car into one of the groups listed under Article 10.1.1 of the Sporting Regulations.
2.5	En soumettant une Fiche Technique Pf, le Pilote et le Concurrent attestent de l'exactitude et de la conformité des renseignements déclarés.	By submitting the Pf Technical Sheet, the Driver and the Competitor certify that the information declared is accurate and in conformity.
2.6	Le Pilote et le Concurrent confirment que la voiture engagée respecte les prescriptions techniques de l'Annexe 7 du Règlement Sportif et est conforme à la Fiche Technique Pf soumise lors de l'engagement.	The Driver and the Competitor confirm that the car entered complies with the technical specifications in Appendix 7 to the Sporting Regulations and the Pf Technical Sheet submitted during registration.
2.7	Une fois la liste officielle des engagés publiée et jusqu'aux vérifications techniques de la Compétition, aucun amendement à la Fiche Technique Pf ne peut être apporté.	Once the official entry list has been published and up until scrutineering for the Competition, no amendment can be made to the Pf Technical Sheet.
2.8	Une fois la liste officielle des engagés publiée et durant toute la durée de la Compétition FIA, la suppression de la Fiche Technique Pf soumise à l'organisateur et archivée sur le site internet Pf n'est pas autorisée.	Once the official entry list has been published and during the entire duration of the FIA Competition, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the PF website cannot be deleted.
2.9	Lors des vérifications techniques, des corrections ou des mises en conformité de la Fiche Technique Pf peuvent être apportées sur demande des commissaires techniques.	During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or be brought into conformity upon the request of the scrutineers.
ART. 3	VÉRIFICATIONS TECHNIQUES	SCRUTINEERING
	Si une erreur ou une donnée incorrecte est découverte au cours des vérifications techniques, l'erreur doit être corrigée sur la Fiche Technique Pf pour simuler et vérifier le nouveau nombre Pf de la voiture.	If an error or incorrect data is discovered during scrutineering, the error must be corrected on the Pf Technical Sheet in order to simulate and check the car's new Pf number.
	Si le nouveau Pf obtenu classe la voiture dans le même groupe, les modifications à la Fiche Technique Pf seront validées. Aucune autre mesure n'est prise.	If the new Pf obtained classifies the car in the same group, the amendments to the Pf Technical Sheet will be approved. No other measure needs to be taken.

Si le nouveau Pf obtenu classe la voiture dans un groupe différent de celui dans lequel s'est engagé le Concurrent, la non-conformité de la Fiche Technique Pf sera rapportée aux commissaires sportifs.

If the new Pf obtained classifies the car in a different group to the one in which the Competitor is entered, the non-conformity of the Pf Technical Sheet will be reported to the stewards.

Un seul changement de groupe effectué lors d'une Compétition, consécutif à une erreur ou une donnée incorrecte, est toléré par saison.

Only one group change per season, during a Competition, following an error or incorrect data is accepted.

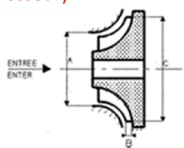
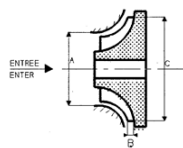
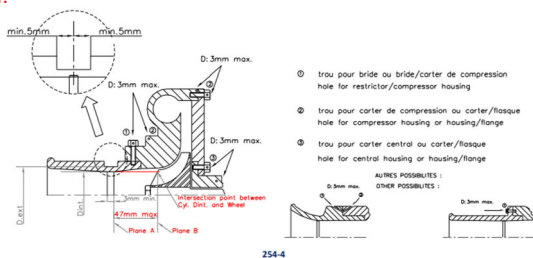
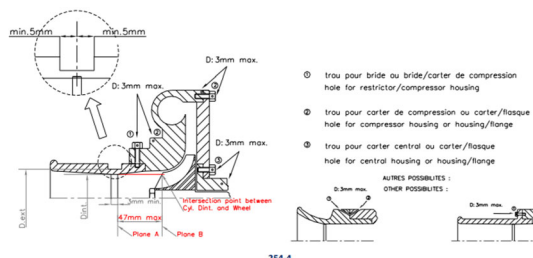
La sanction pour toute entrave à cette règle, à savoir tout changement de groupe, consistera en une pénalité de 10 points par entrave à déduire du total des points marqués au classement général et au classement par groupe du Championnat FIA.

The penalty for breaching this rule, i.e., any further group change, will result in a 10-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the overall classification and the FIA Championship group classification.

Cette sanction s'applique à toute infraction avant que la première liste "ordre de départ" ne soit publiée.

This penalty applies to any breach before the first "starting order" list is published.

ART. 4 DÉFINITIONS ET TOLÉRANCES		DEFINITIONS AND TOLERANCES	
Les tolérances à la Fiche Technique Pf ci-dessous s'appliquent. Les valeurs maximales et minimales n'ont aucune tolérance. Toutes les mesures sont prises avec des pneus et des roues pour temps sec.		The tolerances below apply for the Pf Technical Sheet. Maximum and minimum values have no tolerance. All measurements are taken with dry weather tyres and wheels.	
4.1	POIDS DE COURSE	RACE WEIGHT	
4.1.1	Poids de course Le poids de la voiture, avec le pilote et son équipement de course complet. À tout moment pendant l'épreuve, le poids de course doit rester dans la marge de tolérance ci-après. Tolérance : +100 / - 0 kg	Race Weight The weight of the car with the driver, wearing his full racing apparel. At all times during the event, the racing weight must remain within the following tolerance band. Tolerance: +100 / - 0 kg	
4.2	MOTEUR	ENGINE	
4.2.1	Moteur d'origine (Voiture ou Moto) L'utilisation prévue à l'origine pour le bloc moteur.	Engine origin (Car or Motorcycle) The original use of the engine block.	
4.2.2	Type de moteur (Alternatif ou Wankel) Moteur à piston alternatif ou moteur rotatif (du type couvert par le brevet NSU Wankel).	Engine type (Reciprocating or Wankel) Reciprocating piston engine or rotary engine (of the type covered by NSU Wankel patent).	
4.2.3	Disposition des cylindres (En ligne, en V ou à plat) Désigne la disposition des cylindres du moteur.	Cylinder layout (In line, Vee or Flat) Is the engine cylinders layout.	
4.2.4	Type de bloc moteur et d'échappement (Série ou "Custom") "Custom", si le bloc moteur provient d'un moteur de course conçu exclusivement pour la course <u>ou</u> si le matériau du collecteur d'échappement n'est pas en fonte (excepté dans le cas où le collecteur d'échappement est intégré à la culasse).	Engine block and exhaust type (Series or Custom) Custom, if the engine block comes from a racing engine designed exclusively for racing <u>or</u> the material of the exhaust manifold is not cast iron (except when the exhaust manifold is integrated into the cylinderhead).	
4.2.5	Nombre de cylindres (2 - 12) Désigne le nombre de cylindres du moteur.	Number of cylinders (2 - 12) Is the number of engine cylinders.	
4.2.6	Nombre de soupapes par cylindre (2 - 5) Désigne le nombre total de soupapes par cylindre.	Number of valves per cylinder (2 - 5) Is the total number of valves per each cylinder.	
4.2.7	Alésage Désigne l'alésage des cylindres du moteur en mm, arrondi au 0,1 mm le plus proche. Tolérance : +/- 0,2 mm	Bore Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm. Tolerance: +/- 0.2 mm	
4.2.8	Cylindrée Désigne la cylindrée totale du moteur, exprimée en cm ³ , arrondie au cm ³ le plus proche (pour le calcul, $\pi = 3,1416$). Pour un moteur rotatif (type Wankel), désigne la cylindrée par rotor (nominalement 654 cm ³ pour un moteur rotatif Mazda) multipliée par le nombre de rotors. Tolérance : +/- 0,7 %	Engine displacement Is the total cylinder displacement of the engine, in cm ³ , rounded off to the nearest cm ³ (for the calculation, $\pi = 3.1416$). For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm ³ for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors. Tolerance: +/- 0.7 %	
4.2.9	Type de carter d'huile (Humide ou Sec)	Oil sump type (Wet or Dry)	

	Désigne le type de système de lubrification (carter humide - carter sec).	Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).
4.2.10	Type de carburant (Essence ou Diesel) Désigne le type de carburant utilisé (pour les mélanges autorisés essence-éthanol, utiliser "Essence"). Admissibilité conformément à l'Annexe 7 du Règlement Sportif.	Fuel type (Petrol or Diesel) Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use "Petrol"). Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.
4.2.11	Configuration du boîtier papillon (Commun à plusieurs cylindres ou individuel) Désigne la configuration du boîtier papillon d'admission. Individuel signifie un boîtier papillon pour chaque cylindre.	Throttle configuration (Common to several cylinders or individual) Is the intake throttle unit configuration. Individual means one throttle body for each cylinder.
4.2.12	Diamètre du boîtier papillon (Maximum) Désigne le diamètre du tuyau d'admission à l'emplacement du papillon des gaz (si l'alimentation en carburant se fait par carburateurs, le diamètre du venturi est mesuré au point le plus étroit) en mm, arrondi au 0,1 mm le plus proche.	Throttle body diameter (Maximum) Is the diameter of the inlet pipe at the throttle location (if fuel is fed by carburetors, the diameter of the venturi is measured at the narrowest point) in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.
4.2.13	Type d'admission (Atmosphérique ou Superalimenté/Turbocompressé) Indiquer si le moteur est atmosphérique ou suralimenté (Superalimenté/Turbocompressé).	Induction type (Naturally aspirated or Super/Turbocharged) Specify if the engine is atmospheric (Naturally aspirated) or forced induction (Super/Turbocharged).
4.2.14	Nombre de turbocompresseurs Désigne le nombre de turbocompresseurs sur l'admission.	Turbocharger number Is the number of turbochargers on the inlet.
4.2.15a	Diamètre de l'inducteur du carter de compresseur (Maximum) Désigne la dimension A du compresseur en mm, arrondie au 0,1 mm le plus proche (pour un système à plusieurs étages, ne tenir compte que du premier compresseur). 	Compressor housing inducer diameter (Maximum) Is the compressor dimension A in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm (for a multistage system, consider only the first compressor). 
4.2.15b	Vérification du conduit de suralimentation ou de la protection perforée (Oui ou Non) Oui, si un conduit présent contourne le diamètre déclaré de l'inducteur et pourrait permettre à l'air de contourner l'inducteur dans un moteur suralimenté.	Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No) Yes, if any channel present bypasses the declared inducer diameter and could allow air to bypass the inducer in a forced induction engine.
4.2.16	Nombre de brides Désigne le nombre de brides dans l'admission du moteur.	Number of restrictors Is the number of restrictors in the engine inlet.
4.2.17	Diamètre des brides (Maximum) Désigne le diamètre des brides en mm. La géométrie déclarée des brides doit être conforme au dessin 254-4. 	Restrictors diameter (Maximum) Is the diameter of the restrictors in mm. The declared restrictor geometry must conform to drawing 254-4. 
	Toute autre bride ne sera pas prise en compte pour le calcul du Pf.	Any other restrictor will not be considered for the Pf calculation.
4.2.18	Catalyseur (Oui ou Non) Préciser si le véhicule est équipé d'un système anti-pollution catalytique post-combustion ou, pour les moteurs diesel, d'un filtre à particules. Un convertisseur catalytique sera pris en compte dans le calcul du Facteur de Performance si le noyau complet se trouve à moins de	Exhaust catalyst (Yes or No) Specify if the vehicle is fitted with a post-combustion catalytic anti-pollution system, or for diesel engines, a particulate filter. A catalytic converter will be considered for inclusion in the Performance Factor calculation if the complete core is within

	1000 mm du bloc-cylindres. Note : cette distance est mesurée directement entre le noyau et le bloc-cylindres, non sur la longueur du tuyau d'échappement.	1000 mm of the cylinder block. Note: this distance is measured directly between the core and the cylinder block, not along the exhaust pipe length.
4.2.19	Régime moteur (Maximum) Désigne le régime maximal du moteur utilisé dans la compétition en RPM, arrondi à la centaine de RPM la plus proche. Le Délégué Technique peut demander au Concurrent de prouver que son régime moteur maximum - 500 RPM peut être atteint, lors de l'épreuve.	Maximum engine speed (Maximum) Is the maximum engine speed used in the competition in RPM, rounded off to the nearest 100 RPM . The Technical Delegate can request the Competitor to prove that his maximum engine speed - 500 RPM can be achieved, at the event.
4.2.20	Rapport volumétrique (Maximum) Désigne le taux de compression du moteur, arrondi au 0,1 le plus proche, calculé selon la formule suivante : $R = (v + V) / v$ Où : v = volume total d'une seule chambre de combustion ; V = cylindrée d'un seul cylindre (cylindrée du moteur/nombre de cylindres).	Compression ratio (Maximum) Is the engine compression ratio, rounded to the nearest 0.1, calculated according to the following formula: $R = (v + V) / v$ where: v = total volume of a single combustion chamber; V = displacement of a single cylinder (engine displacement/number of cylinders).
4.2.21	Calage variable des soupapes (Oui ou Non) Préciser si le moteur est équipé d'un système de calage variable des soupapes. Les systèmes de calage variable des soupapes n'ont pas de relation constante entre la levée des soupapes et la position du vilebrequin.	Variable Valve Timing (Yes or No) Specify if the engine is fitted with a variable valve timing system. Variable valve timing systems have no constant relationship between valve lift and crankshaft position.
4.3	TRANSMISSION	DRIVE TRAIN
4.3.1	Roues motrices (FWD, RWD ou AWD) Indiquer quelles sont les roues entraînées par le moteur.	Driven wheels (FWD, RWD or AWD) Specify which wheels the engine drives.
4.3.2	Nombre de rapports (1 à 7) Désigne le nombre de rapports avant dans la boîte de vitesses (si plus de 7 rapports sont utilisés, indiquer 7).	Number of gears (1 to 7) Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).
4.3.3	Commande de boîte (Manuelle ou Séquentielle) Désigne le mécanisme de changement de vitesse de la boîte de vitesses. S'il s'agit d'un système mécanique en "H", il sera considéré comme "manuel". Les autres systèmes seront considérés comme "séquentiels".	Shifting mechanism (Manual or Sequential) Is the gearbox shifting mechanism. If it is a mechanical "H pattern", it will be considered "Manual". Alternative systems will be considered "Sequential".
4.3.4	Diamètre des roues Désigne le diamètre des jantes des roues pour les pneus pour temps sec, en pouces (pour la conversion, 1" = 25,4 mm). Si deux diamètres différents sont utilisés à l'avant et à l'arrière, il faut prendre en compte le plus grand.	Wheel diameter Is the diameter of the wheels rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm). If two different diameters are used at the front and at the rear, the greater diameter must be considered.
4.3.5	Fixation des roues (Moyeu à montage central ou goujons multiples) Désigne le système de fixation des roues.	Wheel attachment (Centre mount hub or Multiple studs) Is the wheel attachment system.
4.4	AÉRO	AERO
4.4.1	Empattement Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance, mesurée au sol, entre les centres des moyeux des deux roues situées du même côté du véhicule, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	Wheelbase Is the average, on both vehicle sides, of the distance, measured on ground, between the centres of the hubs of two wheels situated on the same side of the vehicle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
	Vérification de l'empattement (Oui ou Non) Oui, si l'empattement est supérieur à +75 mm de l'empattement standard du modèle d'origine.	Wheelbase Check (Yes or No) Yes, if the wheelbase is greater than +75mm of the base model standard wheelbase.
4.4.2	Porte-à-faux avant Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance au sol en mm entre le centre de l'essieu avant et le point le plus avancé de la voiture, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	Front overhang Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the front axle centre and the frontmost point of the car, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm

4.4.3	Splitter en avant du pare-chocs La distance horizontale maximale, exprimée en mm, entre le point le plus avancé de la carrosserie et le point le plus avancé du splitter, mesurée à moins de 300 mm de l'axe central, arrondie au mm le plus proche (zéro s'il n'y a pas de splitter). Tolérance : +/- 50 mm	Splitter ahead of bumper The maximum horizontal distance, in mm, between the foremost point of the bodywork and the foremost point of the splitter, measured within 300 mm of the centre line, rounded off to the nearest mm (zero if there is no splitter). Tolerance: +0/-50 mm
4.4.4	Porte-à-faux arrière de la carrosserie Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance au sol en mm entre le centre de l'essieu arrière et le point le plus en arrière de la carrosserie de la voiture en dessous de la ligne horizontale passant par le haut des roues arrière, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	Rear body overhang Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the car body below the horizontal line passing along the top of the rear wheels, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.4.5	Porte-à-faux du diffuseur Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance au sol en mm entre le centre de l'essieu arrière et le point le plus en arrière du diffuseur, arrondie au mm le plus proche (zéro signifie qu'il n'y a pas de diffuseur). Tolérance : +/-20 mm	Diffuser overhang Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the diffuser, rounded off to the nearest mm (zero means there is no diffuser). Tolerance: +/-20 mm
4.4.6	Porte-à-faux de l'aileron arrière Désigne la moyenne, des deux côtés du véhicule, de la distance en mm entre le centre de l'essieu arrière et le point le plus en arrière de l'aileron, arrondie au mm le plus proche (zéro signifie qu'il n'y a pas d'aileron arrière). Tolérance : +/- 50 mm	Rear wing overhang Is the average, on both vehicle sides, of the distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the wing, rounded off to the nearest mm (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm
4.4.7	Hauteur de l'aileron arrière Désigne la distance verticale en mm entre le sol et le point le plus haut de l'aileron, arrondie au mm le plus proche, supports et dérives latérales exclus (zéro signifie qu'il n'y a pas d'aileron arrière). Tolérance : +/- 50 mm	Rear wing height Is the vertical distance in mm between the ground and the highest point of the wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm
4.4.8	Largeur de l'essieu avant Désigne la distance au sol en mm entre les côtés extérieurs des deux pneus de l'essieu avant, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	Front axle width Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the front axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.4.9	Largeur de l'essieu arrière Désigne la distance au sol en mm entre les côtés extérieurs des deux pneus de l'essieu arrière, arrondie au mm le plus proche. Tolérance : +/- 20 mm	Rear axle width Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the rear axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
4.5	CHÂSSIS	CHASSIS
4.5.1a	Type de châssis (1, 2 ou 3) Désigne le type de structure de châssis : Type 1 : Carrosserie monocoque métallique standard. Type 2 : Structure de châssis de base faite d'un cadre tubulaire et/ou d'un composite à structure sandwich à revêtement métallique et pouvant comprendre des éléments de construction monocoque, dans n'importe quelle combinaison. Type 3 : Châssis en matériau polymère renforcé par des fibres (FRP). Le matériau FRP peut être utilisé pour la structure complète ou seulement pour une partie de la structure en combinaison avec d'autres éléments. Toute pièce en FRP présentant les caractéristiques suivantes : - une épaisseur maximale de 2 mm, - reliée uniquement à la structure métallique du volume central de renforcement, - un volume lorsque compris dans une boîte rectangulaire, dont les dimensions sont exprimées en mm, tel que :	Chassis type (1, 2 or 3) Is the chassis structure type: Type 1: Standard metallic unibody construction bodysheils. Type 2: A base chassis structure that is made of a space frame and/or metal-skinned sandwich structured composite, and may include elements of a unibody construction, in any combination. Type 3: Fibre reinforced polymer (FRP) material chassis. FRP material may provide the complete structure or only part of the structure, in combination with other elements. Any FRP part with the following characteristics: - a maximum thickness of 2 mm, - connected only to the metal structure of the central stiffening volume, - a volume when enclosed in a rectangular box, whose dimensions are expressed in mm such that:

la somme Longueur + Largeur + Hauteur est inférieure à 1000 sera considérée comme décorative et n'aura pas d'incidence sur la définition du type de châssis. Dans le cas de pièces de dimensions supérieures ou reliées à d'autres panneaux en FRP, le châssis sera automatiquement classé dans le type de châssis 3. Aucune hypothèse n'est formulée concernant l'efficacité structurelle de la pièce.	the sum of the Length + Width + Height is less than 1000 will be considered as decorative and not affect the chassis type definition. Parts with dimensions greater than this or connected to other FRP panels will automatically put the chassis into chassis type 3. No assumption is made about the structural effectiveness of the part.
4.5.1b Contrôle du matériau de la carrosserie en FRP (Oui ou Non)	FRP bodywork material check (Yes or No)
Oui, si châssis de type 1 ou 2 ET si la carrosserie se trouve à l'intérieur de l'empattement et au-dessus du plan passant par les centres des roues avant et arrière, et qu'elle est entièrement ou partiellement constituée de matériaux en FRP. Les panneaux en FRP de dimensions inférieures à 300 x 300 mm et reliés uniquement aux panneaux de carrosserie métalliques seront considérés comme décoratifs et n'auront pas d'incidence sur cette définition.	Yes, if chassis type 1 or 2 AND if the bodywork is within the wheelbase and above the plane passing through the front and the rear wheel centres, and consists wholly or partially of FRP materials. FRP Panels whose dimensions are less than 300 x 300 mm and connected only to the metal bodywork panels will be considered as decorative and not affect this definition.
4.5.2 Structure de renforcement du châssis (1 à 4) Désigne le type de renforcement du châssis : Type 1 : Renforcement de base tel que défini ci-dessus. Type 2 : Renforcement de base (Type 1) avec le seul ajout d'une ou plusieurs entretoises structurelles entre une ou les deux chapelles des jambes de force d'essieux / les chapelles des jambes de force d'un ou des deux essieux sans connexions intermédiaires. Type 3 : Structure de renforcement du châssis décrite dans le Type 1 ou le Type 2 avec une ou plusieurs entretoises structurelles supplémentaires dans le volume central de renforcement. Type 4 : Entretoise(s) structurelles (s) supplémentaire(s) en dehors du volume central de renforcement ou voiture biplace.	Chassis Reinforcement Structure (1 to 4) Is the chassis reinforcement type: Type 1: Basic reinforcement as defined above. Type 2: Basic reinforcement (Type 1) with the sole addition of structural member(s) between one or both axle strut towers without intermediate connections. Type 3: Chassis reinforcement structure described in Type 1 or Type 2 with additional structural member(s) within the central stiffening volume. Type 4: Additional structural member(s) outside the central stiffening volume or a two-seater car.
4.5.3 Nombre de portières utilisables (2 à 5) Désigne le nombre de portières utilisables sur la voiture, sans l'utilisation d'outils. Si le coffre a une fenêtre, ce sera considéré comme une porte.	Number of operable doors (2 to 5) Is the number of operable doors on the car, without the use of tools. If the boot has a window, it is considered as a door.
4.5.4 Pare-brise (Verre ou Plastique) Désigne le matériau du pare-brise. Admissibilité conformément à l'Annexe 7 du Règlement Sportif.	Windscreen (Glass or Plastic) Is the material of the windscreen. Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.