



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

2026

ANNEXE J / APPENDIX J – ARTICLE 253

Equipements de Sécurité pour Voitures des Groupes N, A (et Extensions) et R-GT

Safety Equipment for Cars in Groups N, A (and Extensions) and R-GT

Article modifié-Modified Article	Date d'application-Date of application	Date de publication-Date of publication
Art. 7.3.2	Immediate	12.12.2025
Art. 7.3.3	Immediate	12.12.2025
Art. 14.1	Immediate	12.12.2025
Art. 20	Immediate	12.12.2025
Art. 7.3.1	Immediate	27.03.2026
Art. 7.3.2-3-4	Immediate	27.03.2026
Art. 18	Immediate	27.03.2026
Art. 19	Immediate	27.03.2026

ART. 1

Une voiture dont la construction semblerait présenter des dangers peut être exclue par les Commissaires Sportifs de la compétition.

A car, the construction of which is deemed to be dangerous, may be excluded by the Stewards of the competition.

ART. 2

Si un dispositif est facultatif, il doit être monté de façon conforme aux règlements.

Cameras en Rallyes :

Si le concurrent souhaite utiliser des caméras embarquées, leur installation doit respecter les exigences suivantes :

- Elles ne doivent pas dépasser de la surface de la carrosserie.
- Dans l'habitacle, elles (fixations comprises) sont interdites entre le plan vertical et transversal passant par le point le plus en arrière du tableau de bord et le plan vertical et transversal passant par le point le plus en arrière des sièges pilote/copilote.
- Les fixations doivent uniquement se faire par vissage, collier métallique à vis, collier de serrage express, inserts métalliques (Interdits : collage, double face, adhésif, ventouse, etc.).
- Les fixations doivent pouvoir résister à une décélération de 25 g minimum.
- Elle doit être installée avant les vérifications techniques.
- La caméra ne doit pas gêner la visibilité de l'équipage, sa sortie ou son extraction du véhicule en cas d'urgence.

If a device is optional, it must be fitted in a way that complies with regulations.

Cameras in Rallyes:

Should the competitor intend to use on-board cameras, their installation must comply with the following requirements:

- They must not protrude beyond the surface of the bodywork.
- In the cockpit, they (including their mountings) are forbidden between the vertical transverse plane through the rearmost point of the dashboard and the vertical transverse plane of the rearmost point of the driver/co-driver's seats.
- Mountings must only be done by screwing, metal screw clamp, express clamp, metal inserts (Forbidden: bonding, double-sided tape, adhesive material, suction devices, etc.).
- Mountings must be able to withstand a minimum deceleration of 25 g.
- It must be installed before the scrutineering.
- The camera must not hinder the crew's visibility, exit or extrication in case of emergency.

ART. 3 CANALISATIONS ET POMPES

LINES AND PUMPS

3.1 Protection

Protection

Une protection des tuyauteries d'essence, d'huile et des canalisations du système de freinage doit être prévue à l'extérieur contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris mécanique, etc.), et à l'intérieur contre tout risque d'incendie et de détérioration.

Fuel, oil and brake lines must be protected externally against any risk of deterioration (stones, corrosion, mechanical breakage, etc.) and internally against all risks of fire and deterioration.

Application :

Facultatif pour le Groupe N si le montage est conservé.
Obligatoire pour tous les Groupes si le montage de série n'est pas conservé ou si les canalisations passent à l'intérieur du véhicule et que les garnitures qui les protègent ont été retirées.
Dans le cas des canalisations d'essence, les parties métalliques qui sont isolées de la coque de la voiture par des pièces/parties non conductrices, doivent lui être électriquement reliées.

Application:

Optional for Group N if the series production fitting is retained.
Obligatory for all the Groups if the series production fitting is not retained or if the lines pass inside the vehicle and their protective covering has been removed.
In the case of fuel lines, the metal parts which are isolated from the shell of the car by non-conducting parts must be connected to it electrically.

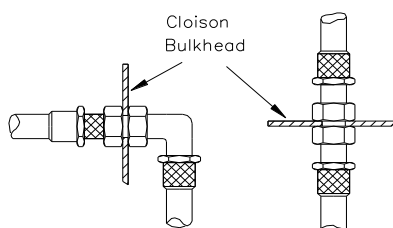
3.2 Spécifications et installation

Application obligatoire si le montage de série n'est pas conservé.
Les canalisations d'eau de refroidissement ou d'huile de lubrification doivent être extérieures à l'habitacle.

Les montages des canalisations de carburant, d'huile de lubrification et de celles contenant du fluide hydraulique sous pression doivent être fabriqués conformément aux spécifications ci-dessous :

- Si elles sont flexibles, ces canalisations doivent avoir des raccords vissés, sertis ou auto-obturants et une tresse extérieure résistant à l'abrasion et à la flamme (n'entretient pas la combustion)
- La pression d'éclatement minimum mesurée à une température opératoire minimum est de :
 - 70 bars (1000 psi) 135°C (250°F) pour les canalisations de carburant (sauf les connexions aux injecteurs et le radiateur de refroidissement sur le circuit de retour au réservoir)
 - 70 bars (1000 psi) 232°C (450°F) pour les canalisations d'huile de lubrification
 - 280 bars (4000 psi) 232°C (450°F) pour les canalisations contenant du fluide hydraulique sous pression.
- Si la pression de fonctionnement d'un système hydraulique est supérieure à 140 bars (2000 psi), la pression d'éclatement doit lui être au moins deux fois supérieure.

Les canalisations de carburant et de fluide hydraulique peuvent passer par l'habitacle, mais sans présenter de raccords ou connexions sauf sur les parois avant et arrière selon les Dessins 253-59 et 253-60, et sauf sur le circuit de freinage et le circuit de liquide d'embrayage.



Dessin / Drawing 253-59

Specifications and installation

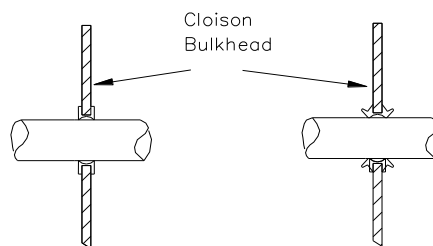
Obligatory application if the series fitting is not retained.

Lines containing cooling water or lubricating oil must be outside the cockpit.

The fittings of fuel lines, lubricating oil lines and of those containing hydraulic fluid under pressure must be manufactured according to the specifications below:

- When flexible, these lines must have threaded, crimped or self-sealing connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (do not sustain combustion)
- The minimum burst pressure measured at a minimum operating temperature is of:
 - 70 bars (1000 psi) 135°C (250°F) for the fuel lines (except the connections to the injectors and the cooling radiator on the circuit returning to the tank)
 - 70 bars (1000 psi) 232°C (450°F) for the lubricating oil lines
 - 280 bars (4000 psi) 232°C (450°F) for the lines containing hydraulic fluid under pressure.
- If the operating pressure of the hydraulic system is greater than 140 bars (2000 psi), the burst pressure must be at least double the operating pressure.

Lines containing fuel or hydraulic fluid may pass through the cockpit, but without any connectors inside except on the front and rear bulkheads according to Drawings 253-59 and 253-60, and on the braking circuit and the clutch fluid circuit.



Dessin / Drawing 253-60

3.3 Coupure automatique de carburant

Recommandé pour tous les Groupes :

Toutes les canalisations d'alimentation en carburant allant au moteur doivent être munies de vannes de coupure automatiques, situées directement sur le réservoir de carburant, et fermant automatiquement toutes les canalisations de carburant sous pression si une de ces canalisations du système de carburant est rompue ou fuit.

Obligatoire :

Toutes les pompes à carburant doivent fonctionner uniquement lorsque le moteur tourne, sauf durant la mise en route.

Automatic fuel cut-off

Recommended for all Groups:

All fuel feed pipes going to the engine must be provided with automatic cut-off valves located directly on the fuel tank which automatically close all the fuel lines under pressure if one of these lines in the fuel system is fractured or leaks.

Compulsory:

All the fuel pumps must only operate when the engine is running, except during the starting process.

3.4 Mise à l'air libre du réservoir de carburant

Le tuyau de mise à l'air du réservoir de carburant jusqu'aux soupapes décrites ci-dessous doit avoir les mêmes spécifications que celles des canalisations de carburant (Article 3.2) et doit être équipé d'un système comportant les éléments suivants :

- Soupape anti-tonneau activée par gravité
- Soupape de mise à l'air libre à flotteur
- Soupape de surpression tarée à une pression maximale de 200 mbar, fonctionnant quand la soupape à flotteur est fermée.

Si le diamètre intérieur du tuyau de mise à l'air libre du réservoir de carburant est supérieur à 20 mm, un clapet anti-retour homologué par la FIA et tel que défini à l'Article 253-14.2 doit être monté.

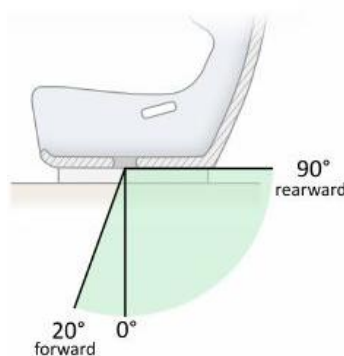
Fuel cell ventilation

The ventilation line of the fuel cell as far as the valves described below must have the same specifications as those of the fuel lines (Article 3.2) and must be fitted with a system complying with the following conditions:

- Gravity activated roll-over valve
- Float chamber ventilation valve
- Blow-off valve with a maximum over pressure of 200 mbar, working when the float chamber ventilation valve is closed.

If the internal diameter of the fuel tank breather venting tube is greater than 20 mm, a non-return valve homologated by the FIA and as defined in Article 253-14.2 must be fitted.

ART. 4	SECURITE DES SYSTEMES DE FREINAGE ET DE DIRECTION	SAFETY OF BRAKING AND STEERING SYSTEMS
	Freinage <u>Double circuit commandé par la même pédale :</u> L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur toutes les roues ; en cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur deux roues. <u>Application :</u> Si ce système est monté en série, aucune modification n'est nécessaire. Direction Le système de verrouillage de l'antivol de direction peut être rendu inopérant. Le système de réglage de la colonne doit être bloqué et ajustable uniquement au moyen d'outils.	Braking <u>Double circuit operated by the same pedal:</u> The pedal must normally control all the wheels; in case of a leakage at any point of the brake system pipes or of any kind of failure in the brake transmission system, the pedal must still control at least two wheels. <u>Application:</u> If this system is fitted in series production, no modifications are necessary. Steering The locking system of the anti-theft steering lock may be rendered inoperative. The column adjusting system must be locked and must be operated only with tools.
ART. 5	FIXATIONS SUPPLEMENTAIRES	ADDITIONAL FASTENERS
	Au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être installées pour chacun des capots. Les verrouillages d'origine doivent être rendus inopérants ou supprimés. <u>Application :</u> Facultatif pour le Groupe N, obligatoire pour les autres Groupes. Les objets importants transportés à bord du véhicule (tels que roue de secours, trousse à outils, etc.) doivent être solidement fixés.	At least two additional safety fasteners must be fitted for each of the bonnet and boot lids. The original locking mechanisms must be rendered inoperative or removed. <u>Application:</u> Optional for Group N, obligatory for the other Groups. Large objects carried on board the vehicle (such as the spare wheel, toolkit, etc.) must be firmly fixed.
ART. 6	HARNAIS DE SECURITE	SAFETY HARNESSES
6.1	Harnais de sécurité	Safety harnesses
6.1.1	Harnais conformes à la norme FIA 8853-2016	Harnesses in compliance with FIA 8853-2016 standard
	Obligatoires.	Compulsory.
6.1.2	De plus les harnais utilisés pour des courses sur circuit doivent être équipés d'un système d'ouverture par boucle tournante. Pour les rallyes, deux coupe-ceintures doivent être en permanence à bord. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote et le co-pilote installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés. Par contre, il est recommandé que, pour les compétitions comprenant des parcours sur route ouverte, ces systèmes d'ouverture se fassent par bouton poussoir.	Furthermore, the harnesses used in circuit races must be equipped with turnbuckle release systems. For rallies, two belt cutters must be carried on board at all times. They must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened. On the other hand, it is recommended that for competitions which include public road sections, the harnesses be equipped with push button release systems.
6.2	Installation	Installation
	Il est interdit de fixer les harnais de sécurité aux sièges ou à leurs supports. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives.	It is prohibited for the safety harnesses to be anchored to the seats or their supports. Care must be taken that the straps cannot be damaged through chafing against sharp edges.
6.2.1	Sangles d'entrejambes :	Crotch straps :
	Elles doivent passer au travers des ouvertures dédiées pour sangles d'entrejambes du siège. Les angles d'installation recommandés sont spécifiés sur le Dessin 253-61-a.	They must pass through the dedicated seat crotch-belt-slots. Recommended installation angles are specified on Drawing 253-61-a.



Dessin / Drawing 253-61-a

6.2.2 Sangles abdominales

Elles ne doivent pas passer au-dessus des côtés du siège, mais à travers le siège afin d'entourer et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible.

Elles doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse et ne doivent pas porter sur la région abdominale.

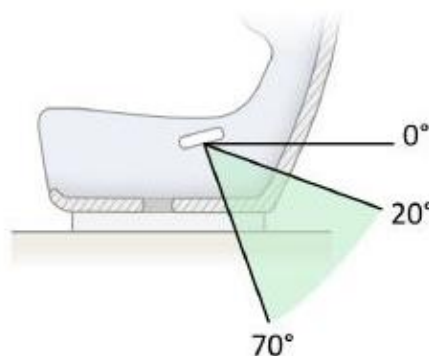
Les angles d'installation recommandés sont représentés par la zone verte illustrée sur le Dessin 253-61-b.

Lap straps

They must not pass over the sides of the seat but through the seat, in order to wrap and hold the pelvic region over the greatest possible surface.

They must fit tightly in the bend between the pelvic crest and the upper thigh and they must not be worn over the region of the abdomen.

Recommended installation angles are represented by the green area illustrated on Drawing 253-61-b.



Dessin / Drawing 253-61-b

6.2.3 Sangles d'épaules

Elles doivent être installées conformément aux Dessins 253-61-c et 253-61-d.

Dessin 253-61-c :

Le point de rotation de l'ancrage de la sangle doit être situé dans la zone verte.

Quand la sangle est fixée à un tube de renfort transversal par une boucle, le centre de la section du tube est considéré comme le point de rotation.

Aucune partie rigide du système d'ancrage du harnais (y compris le dispositif de réglage à trois barres) ni aucune sangle enroulée ne doit entrer en contact avec le siège ou faire saillie à l'intérieur des ouvertures du siège lorsque le pilote (copilote) est attaché.

L'angle de la sangle d'épaule par rapport à l'horizontale est mesuré en prenant comme référence le sommet de l'épaule du pilote (copilote) ou le sommet de la surface d'appui de la sangle sur l'équipement de Retenue Frontale de la Tête (RFT).

Shoulder straps

They must be installed in compliance with Drawings 253-61-c and 253-61-d.

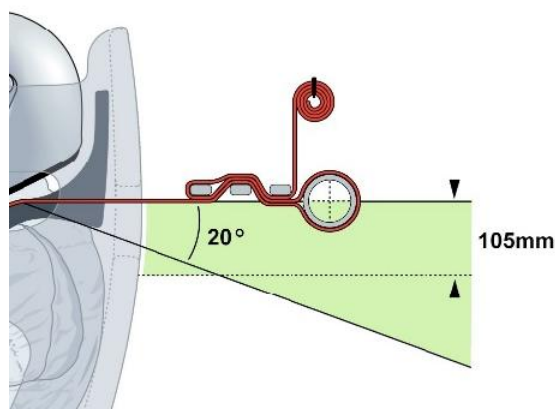
Drawing 253-61-c:

The pivot point of the anchorage of the strap must be located in the green area.

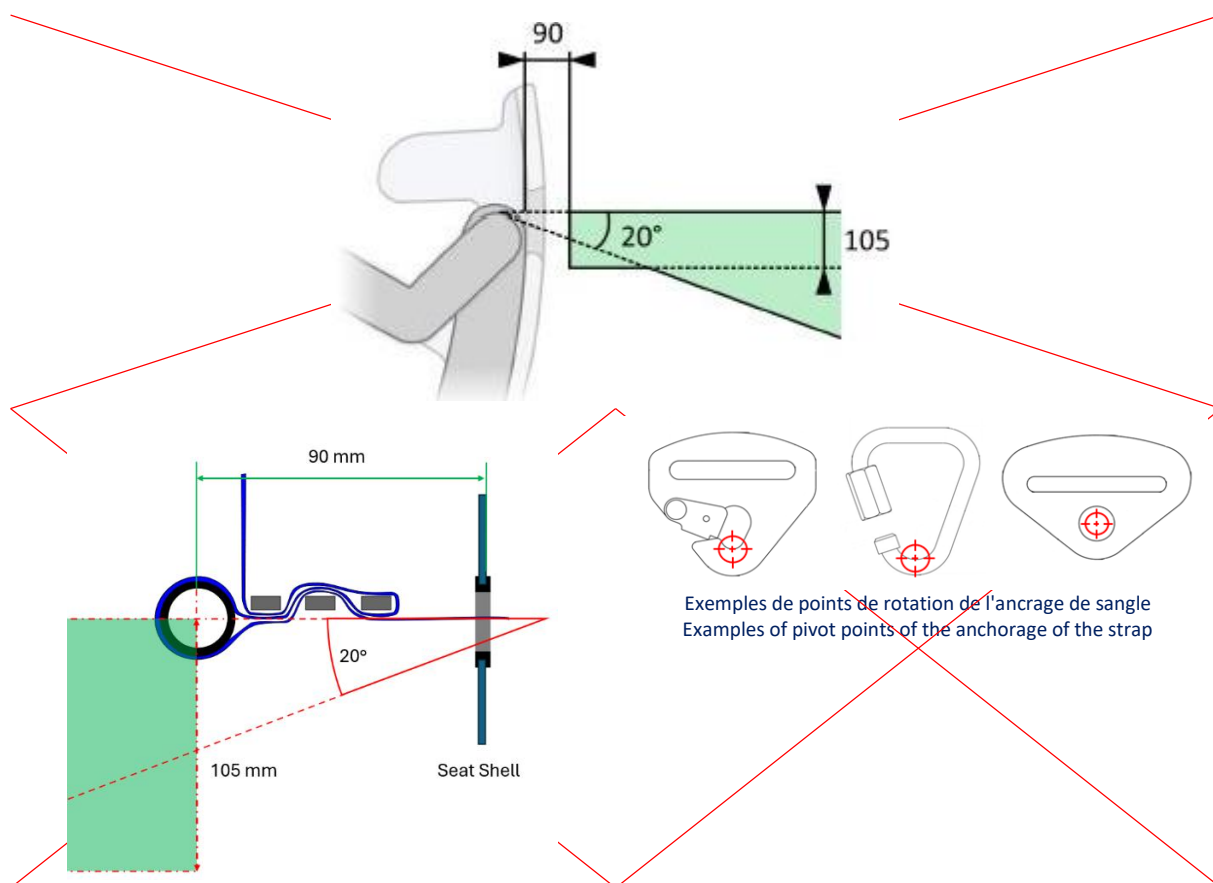
When the strap is looped around a transverse reinforcement member, the pivot point is considered the center of the tube's cross section.

No hard part of the harness anchorage system (including the 3-bar adjuster) or any rolled strap should come into contact with the seat or protrude inside the seat shoulder slots when the driver (co-driver) is fastened.

The shoulder angle to the horizontal is measured by taking as a reference the top of the shoulder of the driver (co-driver) or the top of the belt-bearing-surface on the Frontal Head Restraint device (FHR).



Exemples de points de rotation de l'ancrage de sangle
Examples of pivot points of the anchorage of the strap



Dessin / Drawing 253-61-c

Dessin 253-61-d :

Les points d'ancrage des sangles d'épaules doivent être symétriques par rapport au plan vertical et longitudinal passant par l'axe du siège.

En vue de dessus, l'angle entre les sangles ne doit pas être en dehors de la plage 10°-25° et il est recommandé qu'il soit d'environ 20°-25°.

Les sangles peuvent se toucher ou même se croiser l'une au-dessus de l'autre si nécessaire.

Il est important de s'assurer que les fixations des sangles d'épaules ne puissent pas glisser latéralement.

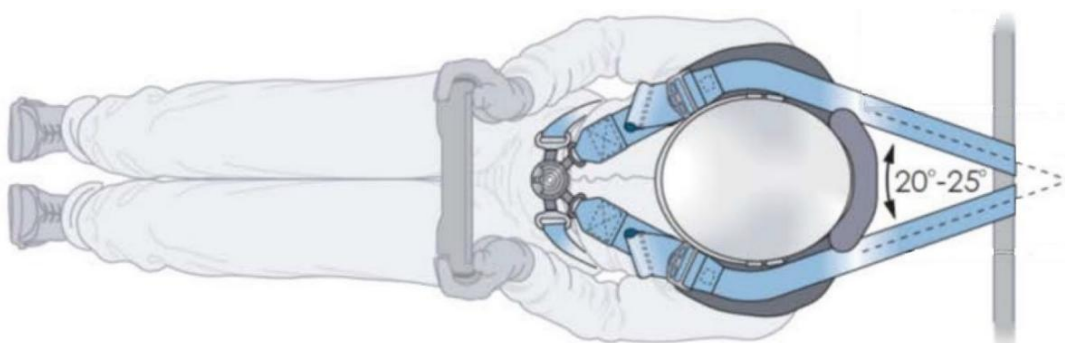
Drawing 253-61-d:

The shoulder strap anchorage points must be symmetrical about the vertical and longitudinal plane passing through the centreline of the seat.

When viewed from above, the angle between the straps must not be out of the 10°-25° range and it is recommended it is approximately 20°-25°.

Straps may touch or even be crossed over each other if necessary.

It is important to make sure that the shoulder straps attachment cannot slide laterally.



Dessin / Drawing 263-61-d

6.2.4 Points d'ancrage :**6.2.4.1**

Un harnais de sécurité peut être installé sur les points d'ancrage de la voiture de série.

Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaule et/ou d'entrejambes, de nouveaux points d'ancrage doivent être installés sur la coque ou le châssis.

Points d'ancrage sur le châssis/monocoque homologués par les ASN: Ils peuvent être utilisés. Leur conception est libre.

Anchorage points :

A safety harness may be installed on the anchorage points of the series car.

If installation on the series anchorage points is impossible for the shoulder and/or crotch straps, new anchorage points must be installed on the shell or the chassis.

Anchorage points to the chassis/monocoque homologated by ASNs: They may be used. Their design is free.

Le certificat d'homologation doit attester que leur résistance est conforme à l'Art. 253-6.2.4.3 et il doit mentionner la norme FIA pour laquelle les harnais ont été homologués.

The homologation certificate must attest that their resistance complies with Art. 253-6.2.4.3 and it must specify for which FIA standard the safety harnesses have been homologated.

Ceci doit être démontré au moyen d'essais de charge statique ou par preuve arithmétique (effectués par une société approuvée par l'ASN ou faisant partie respectivement de la Liste Technique FIA n°4 ou n°35).

This must be demonstrated by static load tests or arithmetical proof (carried out by a company approved by the ASN or included in FIA Technical List n°4 or n°35 respectively).

Sous ces cas de charges, le niveau de contrainte des matériaux des éléments de la voiture sollicités doit rester inférieur à leurs limites de rupture respectives.

Under these load cases, the stress level of materials of car components under load must remain below their respective ultimate tensile strength.

De plus, aucune pièce ne doit subir de défaillance structurelle une fois l'effort relâché.

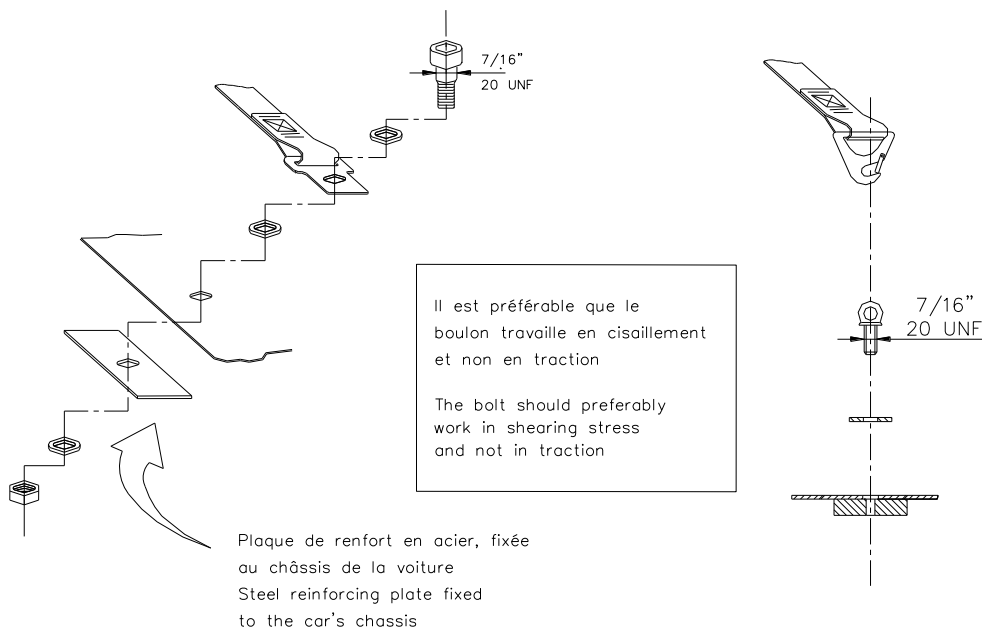
Furthermore, there should be no structural failure of any part once the load is released.

6.2.4.2 Fixations sur le châssis/monocoque

Mountings to the chassis / monocoque

1) Système de fixation général : Dessin 253-62.

1) General mounting system: Drawing 253-62.

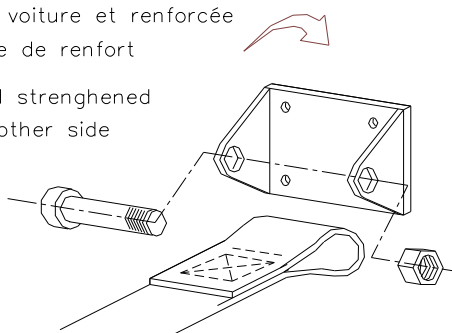


Dessin / Drawing 253-62

2) Système de fixation pour les sangles d'épaules : Dessin 253-63. 2) Shoulder strap mounting : Drawing 253-63.

plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée de l'autre côté par une plaque de renfort

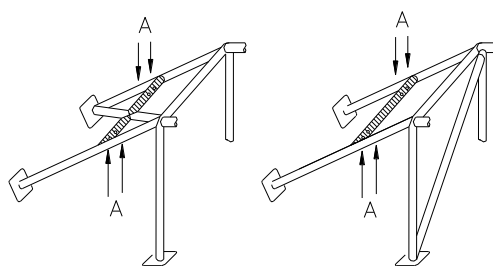
plate fixed to the chassis and strengthened by a reinforced plate on the other side



Dessin / Drawing 253-63

Les sangles d'épaules peuvent également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre de renfort transversale par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrages supérieurs des ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé entre les jambes de force arrière de l'armature (voir Dessin 253-66).

The shoulder straps may also be fixed to the safety cage or to a transverse reinforcement bar by means of a loop and may also be fixed to the top anchorage points of the rear belts or be fixed or leaning on a transverse reinforcement welded between the backstays of the cage (see Drawing 253-66).



Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

Dessin / Drawing 253-66

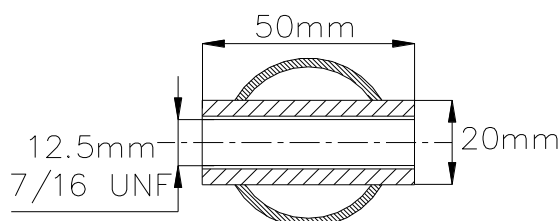
Dans ce cas l'utilisation d'un renfort transversal est soumise aux conditions suivantes :

- Le renfort transversal doit être un tube d'au moins 38 mm x 2.5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm²
- La hauteur de ce renfort doit être telle que l'installation des sangles d'épaules soit conforme à l'Article 253-6.2.3
- La fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir Dessin 253-67 pour les dimensions). Ces inserts doivent être disposés dans le renfort et les sangles doivent y être fixées par des boulons M12 8.8 (norme ISO, minimum) ou 7/16 UNF.

In this case, the use of a transverse reinforcement is subject to the following conditions:

- The transverse reinforcement must be a tube measuring at least 38 mm x 2.5 mm or 40 mm x 2 mm, made from cold drawn seamless carbon steel, with a minimum tensile strength of 350 N/mm²
- The height of this reinforcement must be such that the installation of the shoulder straps is in compliance with Article 253-6.2.3
- The straps may be attached by looping or by screws, but in the latter case an insert must be welded for each mounting point (see Drawing 253-67 for the dimensions).

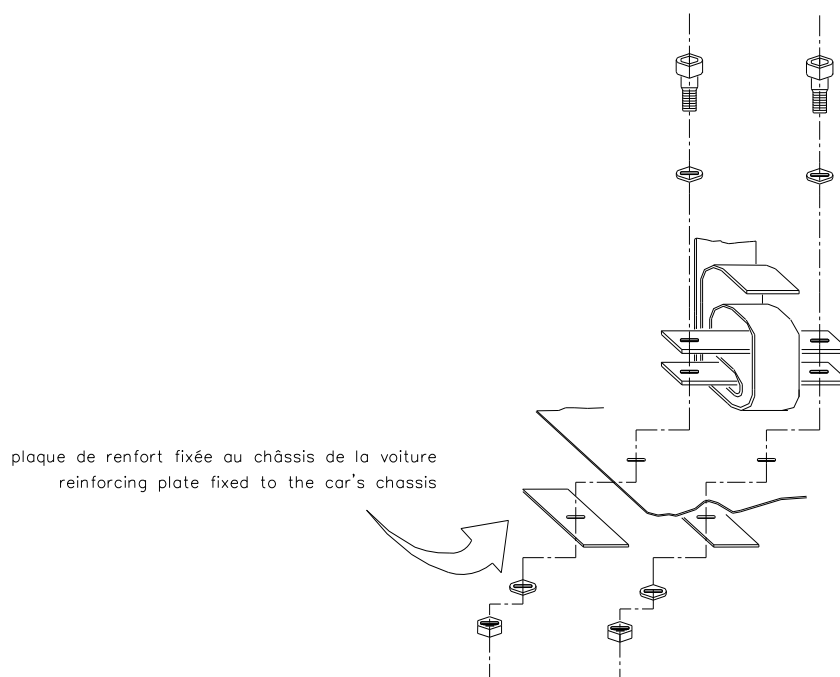
These inserts must be positioned in the reinforcement tube and the straps must be attached to them using bolts of M12 8.8 (ISO standard, minimum) or 7/16UNF specification.



Dessin / Drawing 253-67

3) Système de fixation de sangle d'entrejambe : Dessin 253-64.

3) Crotch strap mounting : Drawing 253-64.



Dessin / Drawing 253-64

6.2.4.3	Résistance des points d'ancrage :	Resistance of anchorage points :
	Chaque nouveau point d'ancrage sur la coque (le châssis) doit être renforcé par une plaque en acier d'au moins 40 cm ² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur, et doit pouvoir résister à une charge de 15 kN.	Each new anchorage point on the shell (chassis) must be reinforced with a steel plate with a surface area of at least 40 cm ² and a thickness of at least 3 mm and must be able to withstand a load of 15 kN.
6.3	Utilisation	Use
	Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant.	A safety harness must be used in its homologation configuration without any modifications or removal of parts, and in conformity with the manufacturer's instructions.
	L'efficacité et la durée de vie des harnais de sécurité sont directement liées à la façon dont ils sont installés, utilisés et entretenus.	The effectiveness and longevity of safety harnesses are directly related to the manner in which they are installed, used and maintained.
	Les dispositifs élastiques attachés aux sangles d'épaules sont interdits.	Elastic devices attached to the shoulder straps are forbidden.
	Les harnais doivent être remplacés après toute collision sévère et s'ils sont coupés ou éraillés, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques.	The harnesses must be replaced after every severe collision, and whenever the webbing is cut, frayed or weakened due to the actions of chemicals or sunlight.
	Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées.	They must also be replaced if metal parts or buckles are bent, deformed or rusted.
	Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement doit être remplacé.	Any harness which does not function perfectly must be replaced.
ART. 7	EXTINCTEURS - SYSTEMES D'EXTINCTION	EXTINGUISHERS – EXTINGUISHING SYSTEMS
	<u>L'utilisation des produits suivants est interdite : BCF, NAF.</u>	<u>The use of the following products is prohibited: BCF, NAF.</u>
7.1	Application	Application
7.1.1	<u>En rallye :</u> Les Articles 7.2 et 7.3 s'appliquent. Les Systèmes d'extinction et Extincteurs manuels conformes à la norme FIA 8865-2015 (Liste Technique n°52) sont recommandés.	<u>In rallies:</u> Articles 7.2 and 7.3 apply. Extinguishing systems and Manual extinguishers in compliance with FIA Standard 8865-2015 (Technical List n°52) are recommended.
	<u>Les Systèmes d'extinction conformes à la norme FIA 8865-2015 (Liste Technique n°52) sont obligatoires pour les voitures suivantes :</u>	<u>Extinguishing systems in compliance with FIA Standard 8865-2015 (Technical List n°52) are compulsory for the following cars:</u>
	- World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2017 conformes à l'extension d'homologation 400/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2021. - World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2015 conformes à l'extension d'homologation 300/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. - World Rally Cars homologuées à partir du 01.01.2014 conformes à l'extension d'homologation 200/01 WRC et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2016. - World Rally Cars homologuées avant le 31.12.2013 conformes à l'extension d'homologation 100/01 KSR ainsi qu'à son extension WR, et à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013. - Voitures Super 2000 (Rallies) conformes à l'Art. 255A de l'Annexe J 2013. - Voitures du Groupe Rally2 conformes à l'Art. 261 de l'Annexe J. - Voitures du Groupe R-GT homologuées à partir du 01.01.2020 conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J. - Voitures du Groupe R-GT conformes à l'Art. 256 de l'Annexe J 2019. - Voitures des Groupes Rally5, Rally4 et Rally 3 conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J. - Voitures des Groupes R3/R3T homologuées avant le 31.12.2019 et conformes à l'Art. 260/260D de l'Annexe J 2019. - Voitures des Groupes R1 et R2 homologuées avant le 31.12.2018 et conformes à l'Art. 260 de l'Annexe J 2018.	- World Rally Cars homologated as from 01.01.2017 in compliance with homologation extension 400/01 WRC and with Art. 255A of 2021 Appendix J. - World Rally Cars homologated as from 01.01.2015 in compliance with homologation extension 300/01 WRC and with Art. 255A of 2016 Appendix J. - World Rally Cars homologated as from 01.01.2014 in compliance with homologation extension 200/01 WRC and with Art. 255A of Appendix J. - World Rally Cars homologated before 31.12.2013 in compliance with homologation extension 100/01 KSR and with its WR extension, as well as with Art. 255A of 2013 Appendix J. - Super 2000 (Rallies) cars in compliance with Art. 255A of 2013 Appendix J. - Group Rally2 cars in compliance with Art. 261 of Appendix J. - Group R-GT cars homologated as from 01.01.2020 in compliance with Art. 256 of Appendix J. - Group R-GT cars in compliance with Art. 256 of 2019 Appendix J. - Group Rally5, Rally4 and Rally3 cars in compliance with Art. 260 of Appendix J. - Group R3/R3T cars homologated before 31.12.2019 in compliance with Art. 260/260D of 2019 Appendix J. - Group R1 and R2 cars homologated before 31.12.2018 in compliance with Art. 260 of Appendix J.
7.1.2	<u>En circuit, slalom, course de côte :</u> L'Article 7.2 ou 7.3 s'applique. Les Systèmes d'extinction et Extincteurs manuels conformes à la norme FIA 8865-2015 (Liste Technique n°52) sont recommandés.	<u>In circuit competitions, slaloms, hill climb:</u> Article 7.2 or 7.3 applies. Extinguishing systems and Manual extinguishers in compliance with FIA Standard 8865-2015 (Technical List n°52) are recommended.
7.2	Systèmes installés	Systems mounted
7.2.1	Chaque voiture doit être équipée d'un système d'extinction conforme à la Norme FIA des Systèmes d'Extinction plombés embarqués dans les Voitures de Course (1999) ou à la Norme FIA 8865-2015 (voir Art. 7.1). Le système doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant et aux Listes Techniques n°16 ou n°52.	All cars must be equipped with an extinguishing system in compliance with FIA Standard for plumbed-in Fire Extinguisher Systems in Competition Cars (1999) or with FIA Standard 8865-2015 (see Art. 7.1). The system must be used in accordance with the manufacturer's instructions and with Technical Lists n°16 or n°52.

	En rallyes, la quantité minimale d'agent extincteur des systèmes de la Liste Technique n°16 doit être de 3 kg.	In rallies, the minimum quantity of extinguishant for systems of Technical List n°16 must be 3 kg.
7.2.2	Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate et doit être située dans l'habitacle. La bonbonne peut aussi être située dans le compartiment à bagages à condition d'être au moins à 300 mm des bords extérieurs de la carrosserie selon toutes les directions horizontales. Elle doit être fixée par un minimum de 2 sangles métalliques verrouillées par vissage et le système de fixation doit être capable de résister à une décélération de 25 g. Des arrêtoirs anti-torpille sont requis. Le matériau du système de fixation doit pouvoir être utilisé dans la plage de températures -15°C à +80°C. Tout le système d'extinction doit résister au feu, y compris les fixations des canalisations et des buses. Les canalisations en plastique sont interdites et les canalisations en métal obligatoires (sauf indication contraire).	All extinguisher containers must be adequately protected and must be situated within the cockpit. The container may also be situated in the luggage compartment on condition that it is at least 300 mm from the outer edges of the bodywork in all horizontal directions. It must be secured by a minimum of 2 screw-locked metallic straps and the securing system must be able to withstand a deceleration of 25 g. Anti-torpedo tabs are required. The material of the securing system must operate within the -15°C to +80°C temperature range. All extinguishing equipment must withstand fire, including the attachments of lines and nozzles. Plastic pipes are prohibited and metal pipes are obligatory (unless specified otherwise).
7.2.3	Le pilote (et le copilote si applicable) assis normalement, son harnais de sécurité étant attachés et le volant en place, doit pouvoir déclencher manuellement le système d'extinction. Le système d'activation électrique (boîtier électrique) doit être installé dans une position où les voyants lumineux sont visibles pour un officiel de la compétition sans démonter aucun élément du véhicule, quand le/ les occupant(s) est/ sont assis normalement. Il n'est pas permis d'installer le boîtier électrique sous les sièges. Par ailleurs, un dispositif de déclenchement extérieur doit être combiné avec l'interrupteur de coupe-circuit. Il doit être marqué de la lettre "E" en rouge à l'intérieur d'un cercle blanc à bordure rouge, d'un diamètre minimal de 10 cm. Pour les voitures de type Rally1 et WRC, l'activation de l'extincteur à l'intérieur ou à l'extérieur doit obligatoirement entraîner la coupure du moteur et de la batterie.	The driver (and co-driver where applicable) must be able to trigger the extinguishing system manually when seated normally with his safety harnesses fastened and the steering wheel in place. The electric activation system (electrical box) shall be installed in a location where the status lights are visible to a competition official without dismounting any vehicle components when the occupant(s) is(are) seated normally. It is not permitted to install the electrical box under the seat. Furthermore, a means of triggering from the outside must be combined with the circuit-breaker switch. It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 10 cm diameter with a red edge. For Rally1 and WRC type cars, the triggering of an external or internal extinguisher must compulsorily bring about engine and battery cut-off.
7.2.4	Le système doit fonctionner dans toutes les positions.	The system must work in all positions.
7.2.5	Les buses des extincteurs doivent être adaptés à l'agent extincteur et doivent être installés de façon à ne pas être pointés directement dans la direction de la tête des occupants.	Extinguisher nozzles must be suitable for the extinguishant and be installed in such a way that they are not directly pointed at the occupants' heads.
7.3	Extincteurs manuels	Manual extinguishers
7.3.1	Chaque voiture doit être équipée d'un ou de deux extincteurs conformes aux Articles 7.3.2 à 7.3.5 ci-dessous, ou conformes à la Norme FIA 8865-2015 (Les Articles 7.3.2 à 7.3.5 ci-dessous ne s'appliquent pas dans ce dernier cas). <u>Championnats FIA à partir du 01.01.2024 / Voitures Rally :</u> Chaque voiture doit être équipée de deux extincteurs conformes aux Articles 7.3.2 à 7.3.5 ci-dessous, ou conformes à la Norme FIA 8865-2015 (Les Articles 7.3.2 à 7.3.5 ci-dessous ne s'appliquent pas dans ce dernier cas). Agents extincteurs autorisés pour voitures Rally1 : voir Article 253-18-23-266-C-23. Installation du second extincteur manuel : conformément à l'Article 7.3.6 ci-dessous. Il peut être installé dans l'habitacle ou le coffre à bagages. A partir du 01.01.2024, au moins un des deux extincteurs manuels doit être compatible avec la haute tension (voir Article 253-18-23-266-C-23). A partir du 01.01.2026 les deux extincteurs manuels doivent être compatibles avec la haute tension (voir Article 253-18-23-266-C-23).	All cars must be fitted with one or two fire extinguishers in compliance with Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder or with FIA Standard 8865-2015 (Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder do not apply in the latter case). <u>FIA Championships as from 01.01.2024 / Rally Cars:</u> All cars must be fitted with two fire extinguishers in compliance with Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder or with FIA Standard 8865-2015 (Articles 7.3.2 to 7.3.5 hereunder do not apply in the latter case). Permitted extinguishants for Rally 1 cars: see Article 253-18-23-266-C-23. Installation of the second manual extinguisher: in accordance with Article 7.3.6 below. It can be installed in the cockpit or the luggage compartment. As from 01.01.2024, at least one of the two compulsory manual extinguishers must be High Voltage compatible (see Article 253-18-23-266-C-23). As from 01.01.2026, both manual extinguishers must be High Voltage compatible (see Article 253-18-23-266-C-23).
7.3.2	<u>Agents extincteurs autorisés :</u> AFFF, 4F Universal, Ecolife Plus, FX G-TEC, Viro3, Novex 1230, FK 5-1-12, poudre ou tout autre agent homologué par la FIA.	<u>Permitted extinguishants:</u> AFFF, 4F Universal, Ecolife Plus, FX G-TEC, Viro3, Novex 1230, FK 5-1-12, powder or any other extinguishant homologated by the FIA.

7.3.3	<u>Quantité minimale d'agent extincteur :</u>	<u>Minimum quantity of extinguishant:</u>
	• AFFF 2.4 litres • 4F Universal 2.4 litres • Ecolife Plus 2.4 litres • FX G-TEC 2.0 kg • Viro3 2.0 kg • Novec 1230 2.0 kg • FK 5-1-12 2.0 kg • Poudre 2.0 kg	• AFFF 2.4 litres • 4F Universal 2.4 litres • Ecolife Plus 2.4 litres • FX G-TEC 2.0 kg • Viro3 2.0 kg • Novec 1230 2.0 kg • FK 5-1-12 2.0 kg • Powder 2.0 kg
7.3.4	<u>Tous les extincteurs doivent être pressurisés en fonction du contenu comme suit :</u>	<u>All extinguishers must be pressurised according to the contents:</u>
	• AFFF conformément aux instructions du fabricant • 4F Universal conformément aux instructions du fabricant • Ecolife Plus conformément aux instructions du fabricant • FX G-TEC et Viro3 conformément aux instructions du fabricant • Zero 360 conformément aux instructions du fabricant • Poudre 8 bars minimum, 13.5 bars maximum	• AFFF in accordance with the manufacturer's instructions • 4F Universal in accordance with the manufacturer's instructions • Ecolife Plus in accordance with the manufacturer's instructions • FX G-TEC and Viro3 in accordance with the manufacturer's instructions • Zero 360 in accordance with the manufacturer's instructions • Powder 8 bars minimum, 13.5 bars maximum
	De plus, dans le cas de l'AFFF, et du 4F Universal et du Ecolife Plus , les extincteurs doivent être équipés d'un système permettant la vérification de la pression du contenu.	Furthermore, each extinguisher when filled with AFFF, or 4F Universal or Ecolife Plus must be equipped with a means of checking the pressure of the contents.
7.3.5	<u>Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :</u>	<u>The following information must be visible on each extinguisher:</u>
	• Capacité • Type de produit extincteur. • Poids ou volume du produit extincteur • Date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être plus de deux années après la date de remplissage ou après celle de la dernière vérification, ou date limite de validité correspondante.	• Capacity • Type of extinguishant • Weight or volume of the extinguishant • Date the extinguisher must be checked, which must be no more than two years after either the date of filling or the date of the last check, or corresponding expiry date.
7.3.6	Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. De plus seules les fermetures métalliques à dégagement rapide (deux minimum), et avec des sangles métalliques, sont acceptées. Des arrêtoirs anti-torpille sont requis.	All extinguishers must be adequately protected. Their mountings must be able to withstand a deceleration of 25 g. Furthermore, only quick-release metal fastenings (two minimum), with metal straps, are accepted. Anti-torpedo tabs are required.
7.3.7	Les extincteurs doivent être facilement accessibles au pilote et au copilote.	The extinguishers must be easily accessible for the driver and the co-driver.
ART. 8	ARMATURES DE SECURITE	SAFETY CAGES
	Pour les voitures non homologuées par la FIA, la référence à la date d'homologation doit être comprise comme la première date de délivrance du passeport technique.	For cars not homologated with the FIA, the reference to the date of homologation must be understood as the date on which the technical passport was first issued.
	Les Articles 8.1, 8.2 et 8.3 ci-après s'appliquent uniquement aux armatures de sécurité des voitures homologuées à partir du 01.01.2021 .	Articles 8.1, 8.2 and 8.3 hereafter apply only to safety cages of cars homologated as from 01.01.2021 .
	Pour les armatures de sécurité des voitures homologuées avant le 01.01.2021 , se référer à l'Article 253-8 de l'Annexe J 2020.	For safety cages of cars homologated before 01.01.2021 , refer to Articles 253-8 of the 2020 Appendix J.
	Pour les armatures de sécurité des voitures homologuées avant le 01.01.2017 , se référer à l'Article 253-8 de l'Annexe J 2016.	For safety cages of cars homologated before 01.01.2017 , refer to Articles 253-8 of the 2016 Appendix J.
8.1	Généralités	General
	Le montage d'une armature de sécurité est obligatoire. Les occupants installés dans le véhicule doivent toujours se trouver à l'intérieur du volume défini par la structure de l'armature de sécurité.	The fitting of a safety cage is compulsory. The occupants installed in the vehicle must always be within the volume define by the safety cage structure.

	<u>Sauf indication contraire du règlement technique applicable, elle peut être soit :</u>	<u>Unless otherwise stated in the applicable technical regulations, it may be either:</u>
	a. Homologuée ou Certifiée par une ASN conformément au règlement d'homologation FIA pour armature de sécurité Une copie authentique du document d'homologation ou du certificat portant les mêmes numéros, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le fabricant de l'armature, doit être présentée aux commissaires techniques de la compétition. L'armature doit être identifiée individuellement par une plaque d'identification conforme à celle figurant sur la copie authentique délivrée par l'ASN. Cette plaque ne doit pas être déplacée et ne doit pas être fixée à l'armature de façon provisoire.	Homologated or Certified by an ASN according to the FIA homologation regulations for safety cages An authentic copy of the homologation document or certificate bearing the same numbers, approved by the ASN and signed by qualified technicians representing the cage manufacturer, must be presented to the competition's scrutineers. The cage must be individually identified by an identification plate in compliance with that featuring on the authentic copy delivered by the ASN. This plate cannot be moved and cannot be affixed temporarily to the cage.
	b. Homologuée par la FIA conformément au règlement d'homologation FIA pour armature de sécurité Elle doit être décrite dans, ou faire l'objet d'une extension de la fiche d'homologation du véhicule homologuée par la FIA. Les acheteurs doivent recevoir du constructeur de la voiture un certificat numéroté correspondant. <u>Pour les voitures suivantes, l'armature doit obligatoirement être homologuée par la FIA :</u> Variante VR5 (ou VRa2), Variante Kit Super 2000 Rallye, Variante World Rallye Car.	Homologated by the FIA according to the FIA homologation regulations for safety cages It must be described in or be the subject of an extension to the homologation form of the vehicle homologated by the FIA. The purchasers must receive from the car manufacturer a numbered certificate corresponding to this. <u>For the following cars, the cage must compulsorily be homologated by the FIA:</u> VR5 (or VRa2) Variant, Super 2000 Rally Kit Variant, World Rally Car Variant.
8.2	Définitions	Definitions
8.2.1	Arceau	Rollbar
	Structure tubulaire monobloc formant un couple, avec deux ancrages.	Single piece tubular frame forming a hoop with two mountings.
8.2.2	Arceau principal	Main rollbar
	Arceau transversal et sensiblement vertical situé en travers du véhicule immédiatement derrière les sièges avant.	Transverse and near-vertical hoop located across the vehicle just behind the front seats.
8.2.3	Arceau avant	Front rollbar
	Semblable à l'arceau principal, mais dont la forme suit les montants et le bord supérieur du pare-brise.	Similar to main rollbar but its shape follows the windscreen pillars and top screen edge.
8.2.4	Arceau latéral	Lateral rollbar
	Arceau sensiblement longitudinal et sensiblement vertical situé de chaque côté de l'habitacle, dont le montant avant suit le montant du pare-brise et le montant arrière est sensiblement vertical et situé immédiatement derrière les sièges avant.	Near-longitudinal and near-vertical rollbar located each side of the cockpit, the front pillar of which follows the windscreen pillar and the rear pillar of which is near-vertical and located just behind the front seats.
8.2.5	Demi-arceau latéral	Lateral half-rollbar
	Identique à l'arceau latéral mais sans montant arrière.	Identical to the lateral rollbar but without the rear pillar.
8.2.6	Entretoise longitudinale	Longitudinal member
	Tube monobloc sensiblement longitudinal reliant les parties supérieures de l'arceau avant et de l'arceau principal.	Near-longitudinal single piece tube joining the upper parts of the front and main rollbars.
8.2.7	Entretoise transversale	Transverse member
	Tube monobloc sensiblement transversal reliant les parties supérieures des demi-arceaux latéraux ou des arceaux latéraux.	Near-transverse single piece tube joining the upper parts of the lateral half-rollbars or of the lateral rollbars.
8.3	Utilisation	Use
	Toute modification d'une armature de sécurité homologuée ou certifiée est interdite.	Any modification to a homologated or certified safety cage is forbidden.
	Est considérée comme modification toute opération effectuée sur l'armature par usinage, soudure, qui entraîne une modification permanente du matériau ou de la structure de l'armature.	To be considered as a modification, any process made to the cage by machining, welding, that involves a permanent modification of the material or the safety cage.
	Toute réparation d'une armature de sécurité homologuée ou certifiée, endommagée à la suite d'un accident doit être effectuée par le constructeur de l'armature ou avec l'approbation de celui-ci.	All repairs to a homologated or certified safety cage, damaged after an accident must be carried out by the manufacturer of the cage or with his approval.
	Le chromage de toute ou partie de l'armature est interdit.	The chromium plating of all or part of the cage is forbidden.
	Les tubes des armatures de sécurité ne doivent pas véhiculer de fluide ou quoi que ce soit d'autre.	Tubes of the safety cages must not carry fluids or any other item.
	Les armatures de sécurité ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du co-pilote.	The safety cages must not unduly impede the entry or exit of the driver and co-driver.

A l'intérieur de l'habitacle, le passage des éléments suivants entre les longerons de coque latéraux et l'armature de sécurité est interdit :

- Câbles électriques
- Canalisations véhiculant des fluides (sauf liquide de lave glace)
- Canalisations du système d'extinction.

Les entretoises peuvent empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord, les garnitures.

Les connexions démontables éventuellement utilisées sur l'armature homologuée ne doivent pas être soudées une fois assemblées.

Pour parvenir à une fixation efficace sur la coque, la garniture intérieure d'origine peut être modifiée autour des armatures de sécurité et de leurs ancrages par découpage ou par déformation.

Cette modification ne permet pas d'enlever des parties complètes de garniture ou de revêtement.

Si nécessaire, la boîte à fusibles peut être déplacée pour permettre le montage d'une armature de sécurité.

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection.

Tous les tubes de l'armature identifiés sur le Dessin 253-68 et tous les renforts de toit doivent être équipés de garnitures conformes à la norme FIA 8857-2001 type A (voir Liste Technique n°23).

Chaque garniture doit être fixée de façon telle qu'elle ne soit pas mobile par rapport au tube.

Application :

Pour toutes les catégories.

Pour les compétitions sans copilote, les garnitures sont obligatoires uniquement du côté du pilote.

Inside the cockpit, the passage of the following elements between the side members of the bodyshell and the safety cage is forbidden:

- Electric cables
- Lines carrying fluids (except windscreen washer fluid)
- Lines of the extinguishing system.

Members may intrude into the occupant's space in passing through the dashboard and trims.

Dismountable joints possibly used on the homologated safety cage must not be welded once assembled.

To achieve an efficient mounting to the bodyshell, the original interior trim may be modified around the safety cages and their mountings by cutting it away or by distorting it.

However, this modification does not permit the removal of complete parts of upholstery or trim.

Where necessary, the fuse box may be moved to enable a safety cage to be fitted.

Where the occupants' bodies could come into contact with the safety cage, flame retardant padding must be provided for protection.

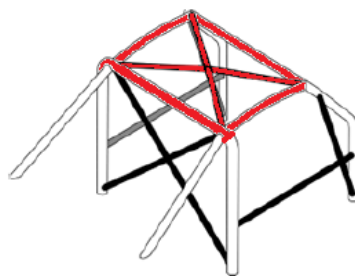
All tubes of the cage identified on Drawing 253-68 and all roof reinforcements must be fitted with paddings in compliance with FIA standard 8857-2001 type A (see Technical List n°23).

Each padding must be fixed in such a way that it is not moveable from the tube.

Application:

For all categories.

For competitions without co-driver, paddings are compulsory on driver's side only.



Dessin / Drawing 253-68

ART. 9	RETRO-VISION	REAR VIEW
	La vision vers l'arrière doit être assurée au moyen de deux rétroviseurs extérieurs (un côté droit et un côté gauche). Ces rétroviseurs peuvent être ceux de série. Chaque rétroviseur doit avoir une surface réfléchissante d'au moins 90 cm². Le rétroviseur intérieur est facultatif. <u>Application :</u> Groupes N, A, R (ou Rally5/4/3/2), R-GT, Super 2000 Rallyes et WRC. Une découpe sur le corps du rétroviseur (surface de 25 cm² maximum par rétroviseur) est cependant autorisée pour la ventilation de l'habitacle. La porte peut être modifiée au niveau de la fixation du rétroviseur pour effectuer une découpe équivalente de 25 cm² maximum. <u>Application :</u> En rallye seulement, Groupes N, A, R (ou Rally5/4/3/2), R-GT, Super 2000 Rallyes et WRC.	Rearward visibility must be ensured by two external rear-view mirrors (one on the right and one on the left). These rear-view mirrors may be as standard. Each rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 90 cm². An inside rear-view mirror is optional. <u>Application:</u> Groups N, A, R (or Rally5/4/3/2), R-GT, Super 2000 Rallyes and WRC. A cut-out (maximum surface 25 cm² per mirror) is authorised in the rear view mirror housing for cockpit ventilation. The door may be modified at the mounting of the rear-view mirror to make an equivalent cut-out of 25 cm² maximum. <u>Application:</u> Only in rallies, Groups N, A, R (or Rally5/4/3/2), R-GT, Super 2000 Rallyes and WRC.
ART. 10	ANNEAU DE PRISE EN REMORQUE	TOWING-EYE
	Un anneau de prise en remorque doit être monté à l'avant et à l'arrière des voitures pour toutes les compétitions. Cet anneau ne sera utilisé que dans le cas d'une voiture roulant librement. Il doit être clairement visible et peint en jaune, rouge ou orange.	All cars must be equipped with a rear and front towing-eye for all competitions. This towing-eye will only be used if the car can move freely. It must be clearly visible and painted in yellow, red or orange.

ART. 11	VITRES / FILETS	WINDOWS / NETS
11.1	Vitres Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi. Pour les voitures à 4 ou 5 portes, une pièce intermédiaire peut être montée entre la partie supérieure de la vitre et la partie supérieure de l'ouverture de fenêtre de la porte arrière à condition de ne pas avoir d'autre que fonction que de ventiler l'habitacle et de ne pas dépasser de la surface extérieure de la vitre. Le pare-brise doit être constitué de verre feuilleté. Il peut être équipé d'un ou plusieurs films transparents (épaisseur totale maximale de 400 microns) et incolore sur sa surface extérieure, sauf si cela est interdit par la réglementation routière du ou des pays parcourus au cours de la compétition. Une bande pare-soleil est autorisée pour le pare-brise, à condition qu'elle permette aux occupants de voir la signalisation routière (feux, panneaux...). L'utilisation de vitres teintées et/ou de films de sécurité est autorisée pour les vitres latérales et arrière. Dans ce cas, une personne située à une distance de 5 m de la voiture doit pouvoir voir le pilote et ce qui est à l'intérieur de la voiture.	Windows The windows must be certified for road use, their marking standing as proof. For cars with 4 or 5 doors, an intermediate part may be fitted between the upper part of the window and the upper part of the rear door window opening, provided that it has no function other than to ventilate the cockpit and that it does not protrude beyond the exterior surface of the window. The windscreen must be made of laminated glass. It may be fitted with one or several transparent and colourless films (maximum total thickness of 400 microns) on its outer surface unless this is forbidden by the traffic regulations of the country(ies) through which the competition is run. A sun strip for the windscreen is authorised, on condition that it allows the occupants to see the road signs (traffic lights, traffic signs...). The use of tinted glass and/or safety film is permitted in side and rear windows. In such cases it must be possible for a person situated 5 m from the car to see the driver as well as the contents of the car.
11.1.1	<u>En rallye seulement :</u> L'utilisation de films antidéflagrants transparents et incolores (épaisseur maximum : 100 microns) est obligatoire sur les vitres latérales et de toit ouvrant, sauf si elles sont en polycarbonate. Les vitres latérales arrière et la vitre de toit ouvrant peuvent utiliser des films argentés ou fumés (voir conditions ci-dessous) en remplacement des films antidéflagrants transparents et incolores. <u>L'utilisation de films argentés ou fumés est autorisée, sur les vitres latérales arrière, la vitre arrière et la vitre du toit ouvrant, et aux conditions suivantes :</u> • Les films argentés ou teintés utilisés sur les vitres latérales arrière doivent être munis d'une ouverture d'une surface équivalente à la surface d'un cercle de 70mm de diamètre afin de permettre de voir de l'extérieur le pilote, ainsi que le contenu de la voiture. • Mention de l'autorisation doit être faite dans le règlement particulier de la compétition.	<u>In rallies only:</u> The use of transparent and colourless anti-shatter films (maximum thickness: 100 microns) is compulsory on side and sunroof windows, unless they are in polycarbonate. Rear side and sunroof windows may use silvered or tinted films (see conditions below) in replacement of transparent and colourless anti-shatter films. <u>The use of silvered or tinted films is authorised, on the rear side windows, on the rear window and on the sunroof, on the following conditions:</u> • Silvered or tinted films fitted on rear side windows must have an opening equivalent to the surface of a circle of 70 mm in diameter so that the driver as well as the contents of the car may be seen from the outside. • This authorisation must be mentioned in the supplementary regulations of the competition.
11.2	Filets Pour les compétitions sur circuit, l'utilisation de filets fixés sur l'armature de sécurité est obligatoire. <u>Ces filets doivent avoir les caractéristiques suivantes :</u> • Largeur minimum de bande 19 mm • Dimension minimum des ouvertures 25 x 25 mm • Dimension maximum des ouvertures 60 x 60 mm et recouvrir l'ouverture de la vitre jusqu'au centre du volant.	Nets For competitions on circuits, the use of nets affixed to the safety cage is mandatory. <u>These nets must have the following characteristics:</u> • Minimum width of the strips 19 mm • Minimum size of the meshes 25 x 25 mm • Maximum size of the meshes 60 x 60 mm and must close up the window opening to the centre of the steering wheel.
ART. 12	FIXATIONS DE SECURITE POUR PARE-BRISE De telles fixations peuvent être utilisées librement. <u>Application :</u> Groupes N, A.	SAFETY FIXING DEVICES FOR WINDSCREEN Such devices may be used freely. <u>Application:</u> Groups N, A.
ART. 13	COUPE-CIRCUIT Le coupe-circuit général doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc.) et doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant, et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur par le pilote et le copilote, assis et attachés par leurs harnais de sécurité, et de l'extérieur de la voiture. En ce qui concerne l'extérieur, la commande doit se situer obligatoirement au bas d'un des montants du pare-brise pour les voitures fermées. Elle doit être clairement indiquée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 12 cm de base. Cette commande extérieure ne concerne que les voitures fermées.	GENERAL CIRCUIT BREAKER The general circuit breaker must cut all electrical circuits, battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc.) and must also stop the engine. It must be a spark-proof model and must be accessible from inside of the car by the driver and the codriver seated and secured by their safety harnesses and from outside of the car. As for the outside, the triggering system of the circuit breaker must compulsorily be situated at the lower part of the windscreen mountings for closed cars. It must be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 12 cm. This outside triggering system only concerns closed cars.

Pour les moteurs Diesel ne disposant pas d'injecteurs à commande électronique, le coupe-circuit doit être couplé avec un dispositif étouffeur de l'admission du moteur.

Application :

Montage obligatoire pour toutes les voitures prenant part à des courses de vitesse sur circuit, à des rallyes ou à des courses de côte. Montage recommandé pour les autres compétitions.

For Diesel engines having no electronically controlled injectors, the circuit breaker must be coupled with a device cutting off the intake into the engine.

Application:

Compulsory fitting for all cars taking part in speed races on circuits, in rallies or hill-climbs. The fitting is recommended for other competitions.

ART. 14	RESERVOIRS DE CARBURANT DE SECURITE APPROUVEES PAR LA FIA	FIA APPROVED SAFETY FUEL TANKS
14.1	Spécifications FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999 et Norme FIA 8875-2025 Réservoir Seules ces spécifications sont acceptées par la FIA. Les spécifications techniques de ces réservoirs sont disponibles auprès de la FIA sur simple demande.	Specifications FT3-1999, FT3.5- or FT5-1999 and FIA Standard 8875-2025 Safety Fuel Tanks Only these specifications are accepted by the FIA. The technical specifications for these tanks are available, on request, from the FIA.
14.1.1	Marquage et validité des réservoirs <u>Chaque réservoir doit comporter un marquage avec les indications suivantes :</u> Pour FT3-1999, FT3.5- or FT5-1999 • Nom de la norme FIA • Numéro d'homologation FIA • Nom du fabricant • Numéro de série • Date de fin de validité Pour Norme FIA 8875-2025 • Nom de la norme FIA • Grade du réservoir • Classe du carburant • Nom du fabricant • Numéro de série • Numéro d'homologation FIA • Date de fin de validité Aucun réservoir ne doit être utilisé plus de cinq ans après sa date de fabrication, à moins qu'il n'ait été vérifié et recertifié par le constructeur pour une période supplémentaire d'au plus deux années. Un couvercle étanche, en matériau ininflammable, facilement accessible et démontable uniquement à l'aide d'outils, doit être installé dans la protection des réservoirs afin de permettre d'en vérifier la date de fin de validité.	Marking and validity of safety fuel tanks <u>Each safety fuel tank must have a marking with the following information:</u> For FT3-1999, FT3.5- or FT5-1999 • Name of the FIA standard • FIA homologation number • Name of the manufacturer • Serial number • Date of end of validity For FIA Standard 8875-2025 • FIA Standard number • Grade of safety fuel tank • Class of fuel • Manufacturer's name • Serial number • FIA homologation number • Date of end of validity No bladder safety fuel tank may be used more than 5 years after the date of manufacture, unless inspected and recertified by the manufacturer for a period of up to another two years. A leak-proof cover, made from non-flammable material, easily accessible and removable only with the use of tools, must be installed in the protection for tanks, in order to allow the checking of the validity expiry date.
14.1.2	Application de ces spécifications • <u>Voitures Groupe N et Groupe A :</u> Elles doivent être équipées d'un réservoir de sécurité FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999, ou d'un réservoir conforme à la Norme FIA 8875-2025. Les modifications nécessaires à son installation ne doivent pas dépasser celles permises par les Articles 254 et 255 de l'Annexe J 2019. • <u>Voitures des autres Groupes :</u> Voir le règlement technique du Groupe concerné. • <u>Pour toutes les voitures :</u> L'utilisation de mousse de sécurité dans les réservoirs FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999 est recommandée. L'utilisation de mousse de sécurité dans les réservoirs de carburant de sécurité conformes à la norme FIA 8875-2025 est obligatoire, sauf dérogation spécifique accordée par la FIA dans les Règlements Techniques d'une catégorie particulière.	Applications of these specifications • <u>Group N and Group A cars:</u> They must be equipped with an either FT3-1999, FT3.5-1999 or FT5-1999 or FIA Standard 8875-2025 safety fuel tank. Modifications necessary for its installation must not exceed those allowed by Articles 254 and 255 of the 2019 Appendix J. • <u>Cars of other Groups:</u> See the technical regulations of the Group concerned. • <u>For all cars :</u> The use of safety foam in FT3-1999, FT3.5-1999 or FT5-1999 tanks is recommended. The use of safety foam in FIA Standard 8875-2025 safety fuel tanks is mandatory, unless specifically waived by the FIA in the Technical Regulations of a specific category.

14.2	Réservoirs avec goulotte de remplissage		Fuel tanks with filler necks									
14.2.1	Application :	Groupes A et N Groupes R1, R2, R3 Groupes Rally5, Rally4, Rally3	Applications:	Groups A and N Groups R1, R2, R3 Groups Rally5, Rally4, Rally3								
	Toutes les voitures munies d'un réservoir avec une goulotte de remplissage traversant l'habitacle doivent être équipées d'un clapet anti-retour homologué par la FIA (Liste Technique n°18). Ce clapet de type "clapet à un ou deux battants" doit être installé dans la goulotte de remplissage côté réservoir.		All cars fitted with a fuel tank with filler neck passing through the cockpit must be equipped with a non-return valve homologated by the FIA (Technical List n°18). This valve, of the type "with one or two flaps", must be installed in the filler neck on the tank side."									
	La goulotte est définie comme étant le moyen utilisé pour relier l'orifice de remplissage de carburant du véhicule au réservoir de carburant lui-même.		The filler neck is defined as being the means used to connect the fuel filler hole of the vehicle to the fuel tank itself.									
14.3	Installation		Installation									
	Obligatoire pour les véhicules homologués à partir du 01.01.2026 Recommandé pour tous les véhicules Aucune partie du réservoir de carburant, y compris ses brides, ne doit pas être fixée de manière rigide au caisson dans lequel il est contenu ; les fixations doivent être conçues de telle sorte que si le réservoir de carburant est retiré du caisson, la fixation se casse sans compromettre l'intégrité du réservoir de carburant.		Compulsory for cars homologated as from 01.01.2026 Recommended for all cars No part of the fuel bladder, including its flanges, must be rigidly fixed to the housing in which it is contained; the fixings must be designed so that if the fuel bladder is pulled away from the housing, the attachment will fail without compromising the integrity of the fuel bladder.									
ART. 15	PROTECTION CONTRE L'INCENDIE		PROTECTION AGAINST FIRE									
	Un écran de protection efficace doit être placé entre le moteur et le siège des occupants pour éviter la projection directe des flammes en cas d'incendie. Si cet écran est constitué par les sièges arrière, il est conseillé de les garnir d'un revêtement ignifugé.		An efficient protective screen must be placed between the engine and the occupant's seat, in order to prevent the direct passage of flames in case of fire. Should this screen be formed by the rear seats, it is advisable to cover them with a flameproof coating.									
ART. 16	SIEGES, ANCRAGES ET SUPPORTS DE SIEGES		SEATS, ANCHORAGE POINTS AND SUPPORTS									
	1. Sièges		Seats									
	Tous les sièges des occupants doivent être homologués par la FIA (normes 8855-1999, 8855-2021 ou 8862-2009), et non modifiés. Ils doivent être situés en avant de l'arceau principal (ou du montant arrière de l'arceau latéral) de l'armature de sécurité (Cf. Art. 253-8). Les matériaux des surfaces ou des revêtements des composants ajoutés au siège homologué doivent être ininflammables (ex. essai d'inflammabilité selon la norme ISO 3795 avec une vitesse de combustion inférieure ou égale à 75 mm/min).		All the occupants' seats must be homologated by the FIA (8855-1999, 8855-2021 or 8862-2009 standards), and not modified. They must be situated ahead of the main rollbar (or the rear pillar of the lateral rollbar) of the safety cage (Cf. Art. 253-8). The surfaces or cladding materials of components added to the homologated seat must be non-flammable (e.g. flammability test in accordance with ISO standard 3795 with a speed of combustion less than or equal to 75 mm/min).									
	• <u>Sièges conformes à la norme FIA 8855-1999</u> Le siège doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant du siège et à la Liste Technique n°12. La limite d'utilisation est de 5 ans à partir de la date de fabrication mentionnée sur l'étiquette obligatoire. Une extension supplémentaire de 2 ans peut être accordée par le fabricant et doit être mentionnée par une étiquette supplémentaire. En cas d'utilisation d'un coussin entre le siège homologué et l'occupant, ce coussin doit être d'une épaisseur maximale de 50 mm.		• <u>Seats in compliance with 8855-1999 FIA standard</u> The seat must be used in accordance with the seat manufacturer's instructions and with Technical List n°12. The limit for use is 5 years from the date of manufacture indicated on the mandatory label. An extension of 2 further years may be authorised by the manufacturer and must be indicated by an additional label. If there is a cushion between the homologated seat and the occupant, the maximum thickness of this cushion is 50 mm.									
	Voitures de Rallyes :		Rally cars:									
	<table><tr><th>Voitures homologuées avant le 01.01.2022</th><th>Voitures homologuées à partir du 01.01.2022</th></tr><tr><td>Utilisation interdite à partir du 01.01.2027</td><td>Utilisation interdite</td></tr></table>		Voitures homologuées avant le 01.01.2022	Voitures homologuées à partir du 01.01.2022	Utilisation interdite à partir du 01.01.2027	Utilisation interdite	<table><tr><th>Cars homologated before 01.01.2022</th><th>Cars homologated as from 01.01.2022</th></tr><tr><td>Use forbidden as from 01.01.2027</td><td>Use forbidden</td></tr></table>		Cars homologated before 01.01.2022	Cars homologated as from 01.01.2022	Use forbidden as from 01.01.2027	Use forbidden
Voitures homologuées avant le 01.01.2022	Voitures homologuées à partir du 01.01.2022											
Utilisation interdite à partir du 01.01.2027	Utilisation interdite											
Cars homologated before 01.01.2022	Cars homologated as from 01.01.2022											
Use forbidden as from 01.01.2027	Use forbidden											
	• <u>Sièges conformes à la norme FIA 8855-2021 ou 8862-2009</u> Le siège doit être utilisé conformément aux instructions du fabricant du siège et à la Liste Technique n°91 (resp. 40). La limite d'utilisation est de 10 ans à compter de l'année de fabrication. L'utilisation des supports homologués avec le siège conformément à la Liste Technique n°91 (resp. 40) est obligatoire.		• <u>Seats in compliance with 8855-2021 or 8862-2009 FIA standard</u> The seat must be used in accordance with the seat manufacturer's instructions and with Technical List n°91 (resp. 40). The limit for use is 10 years from the year of manufacture. The use of supports homologated with the seat in accordance with the Technical List n°91 (resp. 40) is compulsory.									

L'utilisation d'une seule entretoise solide, en acier ou alliage d'aluminium, est autorisée à chaque point de contact individuel entre les points d'ancrages des supports de siège et les supports de siège, à condition que :

- l'épaisseur de chaque entretoise ne dépasse pas 20 mm
- chaque entretoise ne réduit pas la surface de contact entre les supports de siège et leurs points d'ancrage respectifs.

L'empilement de plusieurs entretoises en un seul point de contact est interdit.

Voitures de Rallyes :

Voitures homologuées avant le 01.01.2022	Voitures homologuées à partir du 01.01.2022
Utilisation obligatoire à partir du 01.01.2027 Les sièges conformes à la norme 8862-2009 peuvent être utilisés avec des supports homologués par les constructeurs automobiles en variante option	Utilisation obligatoire

The use of a single, solid spacer made of either steel or aluminium alloy is permitted at each individual area of contact between the seat support anchorage points and the seat supports, provided that:

- the thickness of each spacer does not exceed 20mm.
- each spacer does not diminish the area of contact between the seat supports and their respective anchorage points.

Stacking of multiple spacers at any single contact point is prohibited.

Rally cars:

Cars homologated before 01.01.2022	Cars homologated as from 01.01.2022
Use compulsory as from 01.01.2027 Seats in in compliance with 8862-2009 FIA standard may be used with supports homologated by the car manufacturers in option variant	Use compulsory

1.1 Position d'assise (sièges FIA 8855-2021 et 8862-2009) :

Le pilote doit choisir un siège bien adapté à son corps.

Lorsque le pilote est assis en position de course normale, le siège doit soutenir confortablement son bassin, ses épaules et sa tête selon les indications ci-après :

- la ligne des yeux doit se situer entre le bord inférieur et le bord supérieur du support latéral de la tête;
- les épaules doivent se loger à la hauteur du support d'épaules latéral du siège;
- le bassin doit être soutenu de manière appropriée par le support latéral du bassin.

La distance latérale entre le casque et le support latéral de la tête (mesurée à 150 mm de la face avant du support latéral de la tête) ne doit pas être supérieure à 50 mm et peut être ajustée au moyen d'une extension de mousse absorbant l'énergie fixée au siège de manière appropriée.

Le matériau de l'extension de mousse absorbant l'énergie doit être le même que celui du support de tête du siège concerné.

Toute mousse supplémentaire peut-être ajoutée dans l'espace libre de 50 mm du casque, à condition qu'elle soit recouverte d'un revêtement ignifuge.

Seating position (FIA 8855-2021 and 8862-2009 seats):

The driver must choose a seat that fits well.

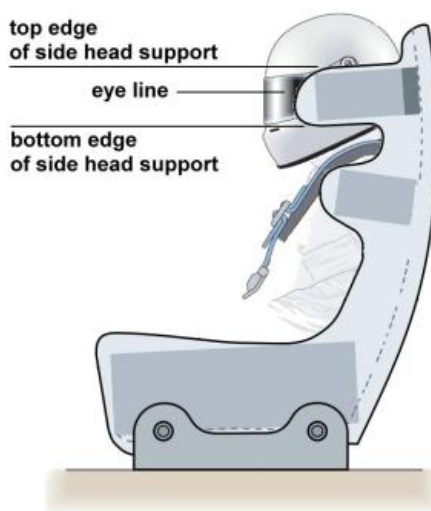
When seated in the normal racing position, the seat must support comfortably at the pelvis, shoulder and head as follows:

- the eye line must be below the top edge of the side head support and above the bottom edge of the side head support;
- the shoulder must fit within the side shoulder support of the seat;
- the pelvis must be adequately supported by the side pelvis support.

The lateral distance between the helmet and the side head support (measured at 150 mm from the forward face of the side head support) must not be greater than 50 mm and may be adjusted by means of additional energy absorbing foam properly fixed to the seat.

The material of the energy absorbing foam extension must be the same as the one in the head support of the given seat.

Any additional foam may be added within the 50 mm clearance of the helmet, provided it is covered in flameproof cladding.



Si un insert en mousse est utilisé entre le pilote et le siège homologué, un support latéral minimum à la tête du pilote, aux épaules et au bassin doit être garanti de la façon suivante :

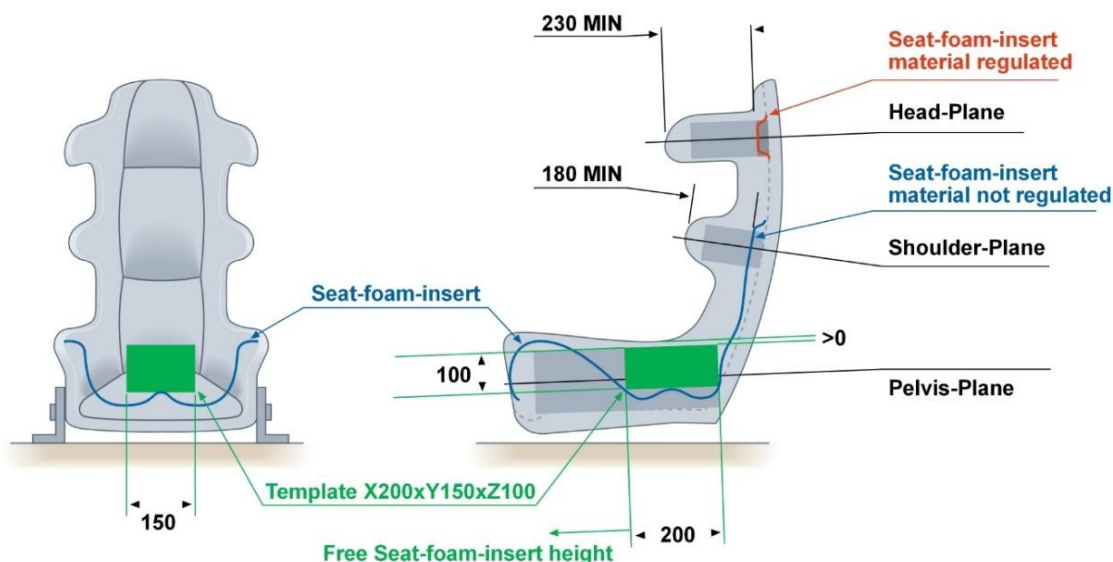
- 230mm min. au support latéral de tête suivant le plan de la tête.
- 180mm min. au support latéral d'épaules du siège suivant le plan de l'épaule.
- 100mm min. de hauteur au support latéral du bassin du siège suivant le plan du bassin et sur une longueur de 200 mm min.

Cette exigence doit être vérifiée en utilisant un gabarit parallélépipède de dimensions X 200 x Y 150 x Z 100 mm.

If a foam insert is used between the homologated seat and the driver, minimum lateral support to the driver's head, shoulders and pelvis must be guaranteed as follows:

- 230mm min. at seat-side-head support along the head-plane.
- 180mm min. at seat-side-shoulder support along the shoulder-plane.
- 100mm min. in height at seat-side-pelvis support along the pelvis-plane over a length of 200 mm min.

This requirement must be verified using a parallelepiped template of dimensions X 200 x Y 150 x Z 100 mm.



2. Ancrages pour fixation des supports de sièges

Si les fixations ou les supports d'origine sont changés, les nouvelles pièces doivent soit être approuvées pour cette application par le constructeur de sièges, soit être conformes aux spécifications mentionnées ci-dessous :

Les supports de sièges doivent être fixés aux ancrages pour fixation de sièges avec au minimum 4 attaches par siège utilisant des boulons de 8 mm minimum de diamètre et conformément aux indications mentionnées sur la Liste Technique applicable au siège utilisé (cf. "supports à utiliser").

Les supports de sièges doivent être fixés soit :

- Sur les ancrages pour fixation de sièges utilisés sur la voiture d'origine.
- Directement sur la coque/châssis conformément au Dessin 253-65.

Les surfaces de contact minimales entre support, coque/châssis et contreplaque sont de 40 cm² pour chaque point de fixation.

Anchorage points for fixing the seat supports

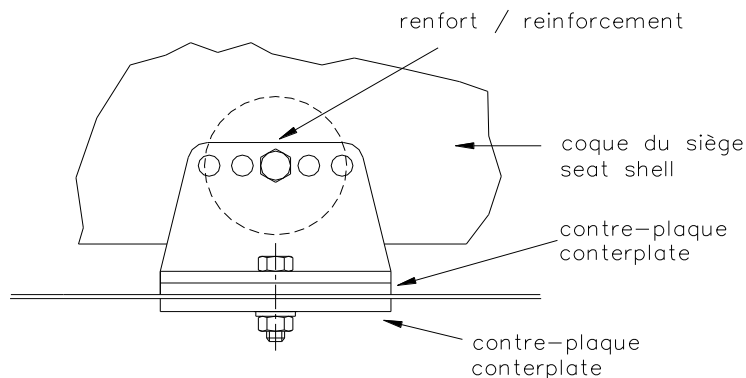
If the original seat attachments or supports are changed, the new parts must either be approved for that application by the seat manufacturer or must comply with the specifications mentioned below:

The seat supports must be fixed to the anchorage points for fixing seats via at least 4 mounting points per seat, using bolts measuring at least 8mm in diameter and in accordance with the indications mentioned on the applicable Technical List (cf. "supports to be used" or "brackets to be used").

The seat supports must be fixed either:

- On the anchorage points for fixing seats used on the original car.
- Directly onto the shell/chassis according to Drawing 253-65.

The minimum area of contact between support, shell/chassis and counterplate is 40 cm² for each mounting point.



Dessin / Drawing 253-65

- Sur des ancrages pour fixation de sièges conformes au Dessin 253-65B.

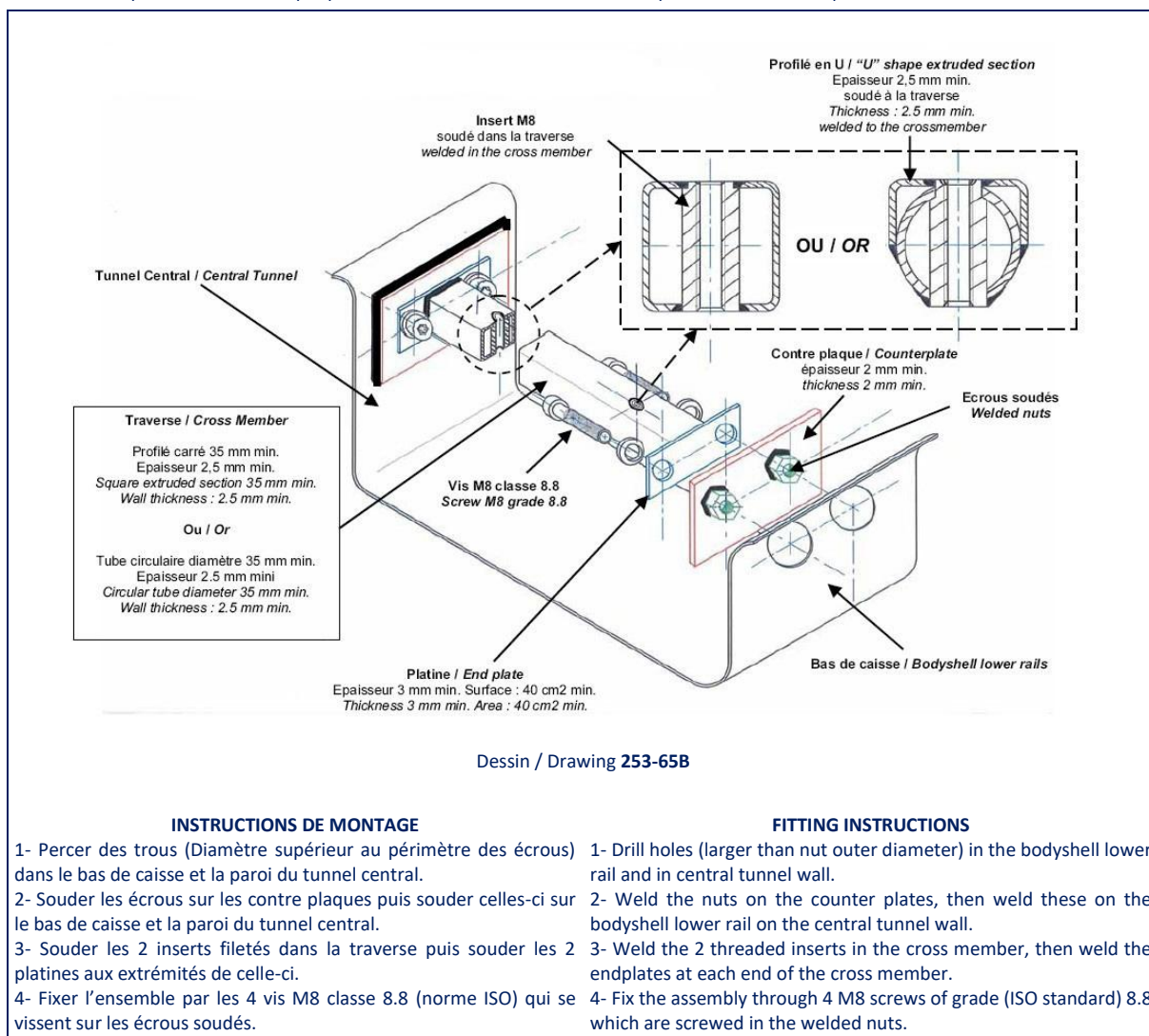
Tous les composants doivent être en acier, à l'exception des contreplaques dans le cas d'un châssis dont le matériau est en alliage léger (cf. Art. 253-16.5).

Pour les coques/châssis en acier, les vis peuvent être remplacées par soudure de la platine sur la contreplaque.

- On anchorage points for fixing seats in conformity with Drawing 253-65B.

All components must be steel, except counter plates in case of chassis made in light alloy material (cf. Art. 253-16.5).

For shell/chassis made of steel, the bolts may be replaced by welding the end plate on the counter plates.



- Sur les ancrages pour fixation de sièges homologués par le constructeur en Variante Option (dans ce cas les ancrages d'origine peuvent être supprimés).

3. Si des systèmes d'ouverture rapide sont utilisés, ils doivent pouvoir résister à des forces horizontale et verticale de 18000 N, non appliquées simultanément.
Si des rails pour le réglage du siège sont utilisés, ils doivent être ceux fournis à l'origine avec la voiture homologuée ou avec le siège.

4. Fixation des supports de siège sur le siège

La fixation entre le siège et les supports doit être composée de 4 attaches, 2 à l'avant, 2 sur la partie arrière du siège, utilisant des boulons d'un diamètre minimum de 8 mm et des renforts intégrés aux sièges.

Chaque attache doit pouvoir résister à une charge de 15000 N quelle qu'en soit la direction.

5. Dimensions des supports et contreplaques

L'épaisseur minimum des supports et des contreplaques est de 3 mm pour l'acier de 5 mm pour les matériaux en alliage léger (sauf indication contraire sur les dessins).

La dimension longitudinale minimale de chaque support est de 6 cm.

- On the anchorage points for fixing seats homologated by the manufacturer as an Option Variant (in which case the original anchorage points may be removed).

- If quick release systems are used, they must be capable of withstanding vertical and horizontal forces of 18000 N, applied non-simultaneously.
If rails for adjusting the seat are used, they must be those originally supplied with the homologated car or with the seat.

Fixing of the seat supports to the seat

The seat must be attached to the supports via 4 mounting points, 2 at the front and 2 at the rear of the seat, using bolts with a minimum diameter of 8 mm and reinforcements integrated into the seat.

Each mounting point must be capable of withstanding a force of 15000 N applied in any direction.

Dimensions of supports and counter plates

The minimum thickness of the supports and counter plates is 3 mm for steel and 5 mm for light alloy materials (unless otherwise stated on drawings).

The minimum longitudinal dimension of each support is 6 cm.

ART. 17	SOUPAPES DE SURPRESSION	PRESSURE CONTROL VALVES
	Les soupapes de surpression sont interdites sur les roues.	Pressure control valves on the wheels are forbidden.
ART. 18	EXIGENCES SPECIFIQUES AUX VEHICULES A PROPULSION ELECTRIQUE	SPECIFIC REQUIREMENTS FOR ELECTRICALLY POWERED VEHICLES
	Voir article 266-C de l'annexe J	See article 266-C of the appendix J
ART. 19	EXIGENCES SPECIFIQUES POUR LES VEHICULES A HYDROGENE	SPECIFIC REQUIREMENTS FOR HYDROGEN VEHICLES
	Voir article 266-D de l'annexe J	See article 266-D of the appendix J
ART. 20	ENREGISTREUR DE DONNEES D'ACCIDENT	DATA RECORDER FOR ACCIDENTS
20.1	IDR (Enregistreur de données d'impact) A compter du 01.01.2026, il est recommandé d'installer un IDR dans toutes les voitures. L'IDR doit être en état de fonctionnement à tout moment et installé conformément à la Liste Technique n° 113. L'IDR a une durée de vie de 2 ans et doit être remplacé avant la fin de sa durée de vie. Pour les voitures où l'installation d'un ADR (enregistreur de données d'accident) conforme à la norme FIA 8872-2018 est obligatoire, l'utilisation d'un IDR est facultative.	IDR (Impact Data Recorder) From 01.01.2026, it is recommended for all vehicles to install an IDR. The IDR must be in working order at all times and installed according to Technical List No 113. The IDR has a 2-year validity, the IDR must be replaced before the end of its validity. For vehicles where the installation of an ADR (accident data recorder) in accordance with FIA Standard 8872-2018 is compulsory, the use of an IDR is optional.
20.2	Propriété des données A tout moment, les données enregistrées par l'Enregistreur de données d'accident doivent être mises à la disposition de la FIA ou de l'ASN sur demande. Les droits de propriété de toutes les données enregistrées par l'Enregistreur de données d'accident sont cédés à la FIA et/ou à l'ASN à perpétuité.	Data ownership At any time, the recorded data from the <i>Data Recorder for Accidents</i> must be made available to the FIA or ASN upon request. The data ownership rights of all data recorded by the <i>Data Recorder for Accidents</i> are assigned to the FIA and/or ASN in perpetuity.

MODIFICATIONS APPLICABLES AU 01.01.2027

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2027

...

...

MODIFICATIONS APPLICABLES AU 01.01.2028

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2028

...

...