

VII-K ANHANG K ZUM INTERNATIONALEN AUTOMOBIL-SPORTGESETZ ANNEXE K AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Technische Bestimmungen für Fahrzeuge, die an internationalen historischen Veranstaltungen teilnehmen.

ART. 1 GRUNDSÄTZLICHES UND ABKÜRZUNGEN

1.1 Die FIA hat die Vorschriften des Anhang K erstellt, damit historische Fahrzeuge unter Beachtung der Bestimmungen, die ihre Periodenspezifikation garantieren, an Wettbewerben teilnehmen können und nicht durch Anwendung moderner Technologie Leistungssteigerungen und Änderungen im Fahrverhalten herbeigeführt werden. Ein historischer Wettbewerb ist nicht nur einfach eine weitere Kategorie, in der man Trophäen erringen kann, es ist eine besondere Disziplin mit der Hingabe zu den Fahrzeugen und ihrer Geschichte als wichtigste Merkmale. Der historische Motorsport ermöglicht die aktive Würdigung der Automobilgeschichte.

1.2 Der vorliegende Anhang K wird bei allen Fahrzeugen angewendet, welche Original Rennsport-Fahrzeuge sind, oder Fahrzeuge welche exakt und nach den gleichen Spezifikationen wie die Modelle welche eine internationale Renngeschichte gemäss den Internationalen Bestimmungen der Periode haben, gebaut wurden.

Die einzigen gegenüber der Periodenspezifikation zugelassenen Abweichungen sind die durch den Anhang K genehmigten.

Fahrzeuge ohne internationale Renngeschichte, die jedoch über eine Renngeschichte in nationalen Meisterschaftsläufen oder anderen bedeutenden nationalen Prüfungen mit vergleichbarem Status verfügen, können ebenfalls akzeptiert werden.

Falls ein Modell in der Periode nicht an internationalen Rennen teilgenommen hat, müssen die HTP der entsprechenden Fahrzeuge der HMSC mit dem betreffenden von der ASN herstammenden Beweis, dass das Modell über eine Renngeschichte in Prüfungen von nationaler Bedeutung verfügt, vorgelegt werden.

1.3 Der vorliegende Anhang K muss bei allen internationalen Veranstaltungen für historische Fahrzeuge beachtet werden und wird für alle anderen historischen Veranstaltungen empfohlen.

1.4 Das FIA World Motor Sport Council hat seine volle Unterstützung zur Durchsetzung dieses Grundsatzes deutlich gemacht, wodurch weltweit eine Teilnahme für die Bewerber und Fahrer unter gleichen Standards und Bestimmungen ermöglicht wird.

1.5 Weitere Informationen sind auf der FIA-Website www.fia.com verfügbar.

Règlement technique pour les voitures participant aux épreuves historiques internationales.

ART. 1 PRINCIPES ET ABBREVIATIONS

1.1 La FIA a créé le règlement figurant dans l'Annexe K afin que les voitures historiques puissent être utilisées en compétition selon des règles préservant les spécifications de leur période et empêchant la modification des performances et des comportements pouvant naître de l'application de la technologie moderne. La compétition historique n'est pas simplement une formule de plus dans laquelle il est possible de remporter des trophées; c'est une discipline à part, dont l'un des ingrédients principaux est l'attachement profond aux voitures et à leur histoire. Le sport automobile historique permet une célébration active de l'histoire de l'automobile.

1.2 La présente Annexe K s'applique aux voitures qui soit des voitures de compétition d'origine, soit des voitures construites exactement selon la même spécification que des modèles dont l'historique de compétition internationale est conforme aux règles internationales de l'époque concernée. Les seules variations autorisées par rapport à la spécification de période sont celles autorisées par l'Annexe K.

Les voitures sans historique de compétition internationale, mais possédant un historique de compétition dans des épreuves de championnat national ou d'autres épreuves nationales significatives d'un statut équivalent peuvent aussi être acceptées.

Si un modèle n'a pas participé en période à des courses internationales, les PTH des voitures correspondantes doivent être présentés à la CSAH avec la preuve provenant de l'ASN concernée que le modèle possède un historique de compétition dans des épreuves d'importance nationale.

1.3 La présente Annexe K doit être respectée dans toutes les épreuves internationales pour voitures historiques et est vivement recommandée pour toute autre épreuve historique.

1.4 Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a pleinement approuvé l'application du principe visant à autoriser tous les concurrents et les voitures en sport automobile historique à courir dans le monde entier dans le respect de normes et de règlements communs.

1.5 De plus amples informations sont disponibles sur le site Web de la FIA: www.fia.com.

1.6 Abkürzungen

	<i>Vollständiger Titel</i>
HTP	FIA Historic Technical Passport (Historischer Technischer Wagenausweis der FIA)
HRCP	FIA Historic Regularity Car Pass (Historischer Wagenausweis für Gleichmässigkeitswettbewerb der FIA)
HMSC	FIA Historic Motor Sport Commission (Historische Motorsport-Kommission der FIA)
HCD	FIA Historic Cars Database (Datenbank der FIA für historische Fahrzeuge)
Homologation	Homologationsblätter und Ausweise, ausgestellt durch die FIA

ART. 2 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND FAHRZEUGDEFINITIONEN**2.1 Allgemeine Bestimmungen**

2.1.1 Die internationalen Wettbewerbe wurden von 1906 bis 1921 von der Sportkommission der ACF und von 1922 bis heute von der FIA (bis 1947 AIACR genannt) geführt. Der Anhang C für zweisitzige Rennwagen wurde im Jahr 1950 eingeführt und wurde im Jahr 1966 in den Anhang J integriert. Der Anhang J für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge wurde 1954 eingeführt. Der Anhang K erfordert, dass alle historischen Renn-Fahrzeuge in der Form erhalten bleiben, in der Sie gemäss ihren Bestimmungen gefahren sind ausser den aus Sicherheitsgründen notwendigen Änderungen.

2.1.2 Die Einteilung eines Fahrzeugs erfolgt nach seinem Typ, nach seiner Periode (Art. 3) und um die Definition zu vereinfachen, nach der internationalen Gruppe, in der das Modell wie im Anhang I zusammengefasst, ursprünglich teilgenommen hat.

2.1.3 Es ist den Organisatoren von Wettbewerben freigestellt, die Gruppen so zusammenzustellen, wie sie es aus sportlichen Gründen für wünschenswert halten. Ausgenommen davon ist die Mischung von Fahrzeugen mit abgedeckten und freistehenden Rädern, ausser dass die Periodenspezifikation dies zulässt.

2.1.4 Wenn sich ein Fahrzeug auf ein homologiertes Modell beruht, muss seine Periodeneinteilung mit dem Gültigkeitsdatum des Teils des Homologationsblattes, auf welches sich das Fahrzeug beruht (Grundblatt und Nachträge), übereinstimmen. Insbesondere muss die Periodeneinteilung die Eventualität berücksichtigen, dass das Modell dieser Fahrzeuge zu einem bestimmten Datum von einer Homologationsgruppe zu einer anderen übertragen worden ist.

2.1.5 Die Periode und die Nachträge des in Betracht gezogenen Homologationsblattes sind auf dem für dieses Fahrzeug angewendeten HTP aufgeführt.

2.1.6 Ein Fahrzeug, mit einer unterschiedlichen Periodenspezifikation als die, in der das Fahrzeug eingeteilt ist, kann nicht an einer FIA Veranstaltung die sich auf den Anhang K bezieht, teilnehmen.

2.1.7 Nachdem die Einteilung eines Fahrzeugs festgelegt wurde, kann diese nur mit der Zustimmung der HMSC geändert werden.

2.1.8 Wagen, welche an internationalen Wettbewerben teilgenommen haben, eine Ausnahmeregelung der FIA zum Anhang J und/oder eine im Sportreglement der FIA-Meisterschaft der Periode aufgeführte Ausnahmeregelung verwenden, wird ein «/W» zur in ihrem HTP eingetragenen Klasseneinteilung hinzugefügt.

1.6 Abréviations

	<i>Titre complet</i>
PTH	Passeport Technique Historique
LPVRH	Laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique
CSAH	Commission du Sport Automobile Historique de la FIA
BDVH	Base de Données des Voitures Historiques de la FIA
Homologation	Fiches d'Homologation et Fiches de Reconnaissance approuvées par la FIA

ART. 2 DISPOSITIONS GENERALES ET DEFINITIONS DES VOITURES**2.1 Dispositions Générales**

2.1.1 Les compétitions internationales ont été régies par la Commission Sportive de l'ACF de 1906 à 1921 et par la FIA (dénommée AIACR jusqu'en 1947) de 1922 jusqu'à aujourd'hui. L'Annexe C pour les voitures de course biplaces a été introduite en 1950 puis intégrée à l'Annexe J en 1966. L'Annexe J a été introduite pour les Voitures de Tourisme et de Grand Tourisme en 1954. L'Annexe K exige que toutes les voitures de Compétition Historiques soient préservées sous la forme dans laquelle elles ont couru selon ces règles, sauf si des modifications sont rendues nécessaires pour des raisons de sécurité.

2.1.2 Toutes les voitures seront classées en fonction de leur type, de leur période (Article 3) et, pour faciliter les définitions, du Groupe International dans lequel le modèle courait à l'origine, tel que résumé sous l'Annexe I.

2.1.3 Les organisateurs de compétition peuvent réunir ces groupes comme ils le souhaitent à des fins de compétition mais ne peuvent pas mélanger les voitures à roues couvertes et les voitures à roues découvertes excepté lorsque la spécification de période le permet.

2.1.4 Si une voiture particulière se fonde sur un modèle homologué, sa classification de période doit être compatible avec les dates de validité de la partie de la fiche d'homologation s'appliquant à cette voiture (fiche de base et extensions). En particulier, la classification de période doit tenir compte de l'éventualité qu'à une date donnée, le modèle de ces voitures ait été transféré d'un groupe d'homologation à un autre.

2.1.5 La période et les extensions de la fiche d'homologation à prendre en considération seront spécifiées sur le PTH applicable à cette voiture en particulier.

2.1.6 Une voiture ne peut prendre part à une compétition FIA relevant de l'Annexe K avec une spécification de période différente de celle dans laquelle elle est classée.

2.1.7 Une fois sa classification établie, une voiture n'en changera plus qu'avec l'accord de la CSAH.

2.1.8 Les voitures ayant participé à des Compétitions internationales, utilisant une dérogation de la FIA à l'Annexe J et/ou une dérogation inscrite dans le Règlement Sportif du Championnat de la FIA de période, auront un «/W» ajouté à la classification figurant sur leur PTH.

2.1.9 Werbung auf Fahrzeugen

2.1.9.1 Die Werbung auf Serien-Strassen-Produktionsfahrzeugen (siehe Artikel 2.3) ist beidseitig auf der Karosserie, unterhalb der Fensterunterkante, jedoch hinter der Vorderachse und vor der Hinterachse erlaubt. Die Werbung vorne und hinten und auf dem Rest der Fahrzeugseiten ist auf eine Gesamtfläche von 1400 cm² limitiert. Flächen von je maximal 700 cm² 1 x vorne und 1 x auf jeder Seite angrenzend an die Startnummern können für die Veranstalterwerbung vorgesehen werden, welche der Bewerber nicht ablehnen kann. Werbung oberhalb und unterhalb der Startnummern, abgesehen von der Veranstalterwerbung, kann neben der Startnummer angebracht werden ohne mit dem Hintergrund in Kontakt zu treten.

2.1.9.2 Die Werbung an Rennwagen (siehe Artikel 2.2) ist auf eine Gesamtfläche von 2100 cm² limitiert. Zudem können Flächen von je maximal 700 cm² 1 x vorne und 1 x auf jeder Seite angrenzend an die Startnummern für die Veranstalterwerbung vorgesehen werden, welche der Bewerber nicht ablehnen kann. Jegliche andere Werbung oberhalb und unterhalb der Startnummern, abgesehen von der Veranstalterwerbung, kann neben der Startnummer angebracht werden ohne mit dem Hintergrund in Kontakt zu treten.

2.1.9.3 Die Rallyeschilder sind für die Werbung des Wettbewerbveranstalters reserviert.

2.1.9.4 Am oberen Rand der Windschutzscheibe, kann ausschliesslich für Nationale und Internationale Meisterschaften ein Streifen von 10cm verwendet werden, jedoch ohne Werbung von Sponsoren. Ferner kann dort ein Kleber mit der Angabe der Periode des Fahrzeugs angebracht werden.

2.1.9.5 Jede nicht aktuelle Werbung muss entfernt werden, ausgenommen die Werbung gemäss Erscheinungsbild der Periode gemäss Artikel 2.1.10, die ausschliesslich an der Stelle der Periode zugelassen ist.

2.1.9.6 Der Fahrername und die entsprechende(n) Nationalflagge(n) müssen einmal auf jeder Seite in der maximalen Grösse von 10 cm x 40 cm angebracht sein. Ein Abzeichen eines anerkannten Clubs, darf auf jeder Seite in der Grösse von je max. 10 cm x 10 cm angebracht werden.

2.1.9.7 Das Fahrzeug darf keine anderen Muster oder Kennzeichnungen aufweisen (z.B. Abbildungen von Haifischzähnen, Firmenlogo, usw.). Veranstalter können jegliche Werbung, die im Rahmen ihrer Veranstaltung als offensiv oder unangemessen betrachtet wird, ablehnen.

2.1.9.8 Falls dies im Veranstaltungsreglement vorgesehen ist, können Aufkleber zur Identifikation der Fahrzeugklasse neben den Startnummern angebracht werden.

2.1.9.9 Diese Vorschriften müssen während allen Meisterschaftsveranstaltungen eingehalten werden, jedoch können Veranstalter, mit Ausnahme des erlaubten Erscheinungsbildes der Periode, die Zulassung von Werbung während spezifischen Prüfungen oder auf einzelnen Fahrzeugen verweigern, unter der Bedingung, dass diese Einschränkungen in der Ausschreibung der in Frage kommenden Prüfung ausgewiesen ist.

2.1.9 Publicité sur les Voitures

2.1.9.1 La publicité sur les voitures routières de production de série (voir Article 2.3) est autorisée des deux côtés de la carrosserie sous le niveau des fenêtres mais derrière l'axe des roues avant et devant l'axe des roues arrière. La publicité à l'avant et à l'arrière et sur le reste des côtés de la voiture est limitée à une superficie totale de 1400 cm². Des espaces de 700 cm² chacun maximum, 1 à l'avant et 1 sur chaque côté, adjacents aux numéros de Compétition, peuvent être réservés à la publicité de l'organisateur de la Compétition, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser. La publicité au-dessus et au-dessous du numéro de Compétition, autre que celle de l'organisateur, peut être placée à côté du numéro de Compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond.

2.1.9.2 La publicité sur les voitures de course (voir Article 2.2) est limitée à une superficie totale de 2100 cm². En outre, des espaces de 700 cm² chacun maximum, 1 à l'avant et 1 sur chaque côté, adjacents aux numéros de Compétition, peuvent être réservés à la publicité de l'organisateur de la Compétition, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser.

La publicité au-dessus et au-dessous du numéro de Compétition, autre que celle de l'organisateur, peut être placée à côté du numéro de Compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond.

2.1.9.3 Les plaques de rallye sont réservées à la publicité de l'Organisateur de la compétition.

2.1.9.4 Au sommet du pare-brise, une bande de 10 cm de haut peut être utilisée pour les titres de Championnats nationaux ou internationaux uniquement, sans aucune publicité de sponsors. En outre, un autocollant indiquant la période de la voiture peut y être apposé.

2.1.9.5 Toute publicité non actuelle doit être retirée, à l'exception de la livrée de période, telle qu'autorisée par l'Article 2.1.10, qui est acceptable uniquement à l'emplacement de période.

2.1.9.6 Les noms des pilotes et le(s) drapeau(x) du pays approprié(s) doivent apparaître une fois de chaque côté de la voiture, sur un emplacement ne dépassant pas 10 cm x 40 cm. Un insigne de club reconnu peut apparaître sur chaque côté de la voiture, ses dimensions ne dépassant pas 10 cm x 10 cm.

2.1.9.7 Aucun autre motif ou signe distinctif ne pourra apparaître sur la voiture (par ex. des représentations de dents de requin, des logos corporatistes, etc.). Les organisateurs de l'épreuve peuvent rejeter toute publicité qui, dans le cadre de leur épreuve, serait considérée comme offensante ou inappropriée.

2.1.9.8 Des autocollants pourront être placés à côté des numéros de course pour identifier la classe du véhicule, si le règlement de l'épreuve l'exige.

2.1.9.9 Ces règles devront être respectées pendant toutes les compétitions de championnat mais, à l'exception de la livrée de période autorisée, les organisateurs de Compétitions pourront refuser d'autoriser la publicité lors d'épreuves spécifiques ou sur des types particuliers de voiture à condition que ces restrictions soient identifiées dans le règlement de l'épreuve en question.

2.1.10 Erscheinungsbild der Periode

In diesem Zusammenhang ist das Erscheinungsbild als durch seine Farben und sein Farbschema definiert zu betrachten.

- Für von der FIA homologierte Fahrzeuge mit einer beträchtlichen Produktionsmenge (Gruppe Tourenwagen, Gruppe GT homologiert vor 1966, Gruppen 1 bis 4, Gruppen N, A, B) ist es für jedes Fahrzeugmodell für welches geschichtlich belegt werden kann, dass ein bestimmtes Erscheinungsbild verwendet wurde gestattet, dasselbe Erscheinungsbild mit den gleichen Farben und den die originalen Dimensionen aufweisenden Logos zu verwenden.
- Für alle anderen Fahrzeuge ist nur das betreffende Chassis autorisiert, das Erscheinungsbild der Periode mit den gleichen Farben und den die originalen Dimensionen aufweisenden Logos beizubehalten.

Jedlichem Fahrzeug, für welches geschichtlich belegt werden kann, dass es mit einem besonderen Erscheinungsbild eingesetzt wurde (z.B. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus usw.), ist es erlaubt, dieses Erscheinungsbild beizubehalten, unter der Bedingung, dass es sich um die gleichen Farben und um die original Grösse der Logos handelt.

In Übereinstimmung mit der vorangehenden Reglementierung werden die Teilnehmer dazu ermutigt ihre Fahrzeug mit ihrem originalen Erscheinungsbild zu verwenden.

N.B.: In den Ländern in welchen die Veröffentlichung von gewissen Werbungen (Tabak, Alkohol, ...) durch die Gesetzgebung limitiert werden kann, ist es die Aufgabe des Teilnehmers sich zu vergewissern, dass das Erscheinungsbild seines Fahrzeugs in Übereinstimmung mit den lokalen Gesetzen ist.

2.1.11 Startnummern

Siehe Artikel 15.1-15.3 des ISG.

2.1.12 FIA/FIVA-Konvention

Die FIA ist der Auffassung, dass eine Zusammenarbeit mit der FIVA im Bereich historischer Veranstaltungen ohne Wettbewerbscharakter wesentlich ist, um den freien und unbeschränkten Verkehr von historischen Fahrzeugen sowie auch deren nicht wettbewerbsmässige Verwendung zu unterstützen. Gemäss Wortlaut der FIA/FIVA Konvention vom 10.10.1974, mit Aktualisierung vom 27.10.1999, hat die FIVA die FIA als alleinige internationale Sport-Autorität in der Welt des Motorsports anerkannt. Während Veranstaltungen für historische Fahrzeuge mit Wettbewerbscharakter in der alleinigen Zuständigkeit der FIA und seiner Mitglieder verbleiben, können insbesondere Gleichmässigkeitsläufe ohne Wettbewerbscharakter weiterhin wahlweise nach den Bestimmungen der FIA oder der FIVA durchgeführt werden. Touristische Zielfahrten, die unter der Zuständigkeit der FIA durchgeführt werden, müssen die internationalen FIVA Veranstaltungsbestimmungen beachten.

Veranstalter (mit FIA- oder FIVA-Zugehörigkeit) dürfen (vorbehaltlich der eventuellen Genehmigung der betreffenden ASN, insbesondere wenn dies durch nationale Gesetzgebung vorgesehen ist) Gleichmässigkeitsläufe durchführen, wobei die Durchschnittsgeschwindigkeit, keine, der zwei folgenden Geschwindigkeiten, welche auch immer die geringere ist, überschreitet: 50 km/h oder bis zu der Höchstgeschwindigkeit, wie sie normalerweise durch die Verwaltungsbehörden des betreffenden Landes, für Automobilveranstaltungen festgelegt ist.

2.1.10 Livrée de Période

Dans ce contexte, la livrée est considérée comme étant définie par ses couleurs et son schéma de couleurs.

- Pour les voitures homologuées par la FIA avec des volumes de production importants (Groupe Tourisme, Groupe Grand Tourisme homologué avant 1966, Groupes 1 à 4, Groupes N, A, B), tout modèle de voiture pour lequel il peut être prouvé historiquement qu'il a porté une livrée particulière est autorisé à utiliser cette même livrée avec les mêmes couleurs et les logos présentant les dimensions originales.
- Pour toutes les autres voitures, seul le châssis concerné est autorisé à garder la livrée de période, avec les mêmes couleurs et les logos présentant les dimensions originales.

Toute voiture dont il peut être prouvé historiquement qu'elle a couru dans une livrée particulière (par ex. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus, etc.) sera autorisée à continuer à porter cette livrée à condition qu'elle soit de mêmes couleurs et que la taille des logos soit d'origine.

En accord avec les règlements ci-dessus, les compétiteurs sont encouragés à utiliser leurs voitures dans leur livrée d'origine.

N.B.: Dans les pays où l'affichage de certaines publicités (tabac, alcool ...) peut être limité par la législation, il est du devoir du compétiteur de s'assurer que la livrée de sa voiture est en accord avec les lois locales.

2.1.11 Numéros de compétition

Voir Articles 15.1-15.3 du Code.

2.1.12 Convention FIA/FIVA

La FIA considère que la coopération avec la FIVA est essentielle à ses activités dans le domaine historique extra sportif, afin de défendre la circulation libre et sans restriction des véhicules historiques, ainsi que de promouvoir leur utilisation non sportive.

Aux termes de la Convention FIA/FIVA, signée le 10 octobre 1974 et mise à jour le 27 octobre 1999, la FIVA a reconnu la FIA comme étant la seule Autorité Internationale dans le domaine du sport automobile. Plus particulièrement, alors que les épreuves automobiles historiques de nature sportive continueront à relever exclusivement de la compétence de la FIA et de ses membres, les épreuves de régularité non sportives continueront à pouvoir utiliser les règlements FIA ou FIVA. Les Concentrations Touristiques organisées sous l'autorité de la FIA devront respecter le Code pour Epreuves Internationales de la FIVA.

Les Organisateurs (affiliés à la FIA ou à la FIVA) peuvent organiser (sous réserve d'une éventuelle approbation des ASN concernées, en particulier lorsque cela est prévu par la législation nationale) des rallyes de régularité dont la vitesse moyenne ne dépasse pas la plus faible des deux vitesses suivantes: 50 km/h ou le maximum normalement autorisé pour les compétitions automobiles par les autorités gouvernementales des pays concernés.

2.1.13 Definitionen der Wettbewerbe

2.1.13.1 Historische Veranstaltung

Im Rahmen dieses Anhangs kann eine historische Veranstaltung eine Demonstration, Parade, historische Strassenveranstaltung, historische Rallye, ein historischer Gleichmässigkeitslauf oder eine historische touristische Zielfahrt gemäss FIA- und/oder FIVA-Bestimmungen (siehe Art. 2.3) sein. Alle internationalen Veranstaltungen müssen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorliegenden Anhangs durchgeführt werden und, mit Ausnahme von Rallyes und Bergrennen (einschliesslich Rundstreckenprüfungen, die im Rahmen von Rallyes durchgeführt werden), auf gemäss Anhang O, Artikel 6, von der FIA für internationale Veranstaltungen genehmigten Rennstrecken, stattfinden.

2.1.13.2 Demonstrationen

Siehe Artikel 6 des ISG.

Demonstrationsläufe für nach 1967 gebaute einsitzige und zweiseitige Rennwagen dürfen in jedem Fall nur mit Genehmigung der FIA ausgetragen werden.

2.1.13.3 Paraden

Siehe Artikel 5.1 und 20 des ISG.

2.1.13.4 Historische Strassenveranstaltung

Eine historische Strassenveranstaltung ist eine Veranstaltung für gemäss Anhang K oder FIVA-Bestimmungen zulässige Fahrzeuge, bei der öffentliche Strassen mit identischer oder unterschiedlicher Streckenführung genutzt werden und für die der Veranstalter die Strecke vorgibt und deren Einhaltung überwacht. Mit Ausnahme der Touristischen Zielfahrten für historische Fahrzeuge müssen alle internationalen Veranstaltungen zur Information im FIA- und dem FIVA-Kalender eingetragen sein. Alle Veranstaltungen müssen in vollständiger Übereinstimmung mit den Strassenverkehrsbestimmungen der entsprechenden Länder durchgeführt werden. Es gibt drei Arten von historischen Strassenveranstaltungen, die nachfolgend jede einzeln beschrieben ist: Historische Rallye (Art. 2.3.1), Historische Gleichmässigkeitslauf (Art. 2.3.2), Touristische Zielfahrt für historische Fahrzeuge (Art. 2.3.3).

Historische Rallye: Eine Strassenveranstaltung mit Wettbewerbscharakter, bei der der grösste Teil der Strecke auf öffentlichen Strassen zurückgelegt wird. Die Strecke kann eine oder mehrere «Wertungsprüfungen» beinhalten, die auf für den öffentlichen Verkehr gesperrten Strassen oder auf permanenten bzw. teilweise permanenten Rennstrecken mit der Höchstgeschwindigkeit als entscheidender Faktor stattfinden. Die Ergebnisse aller Wertungsprüfungen werden für die Endwertung der Rallye herangezogen.

Folgende Bedingungen müssen für eine Historische Rallye beachtet werden:

- Die Veranstalter von internationalen Historischen Rallyes müssen einer ASN angeschlossen sein.
- Die Streckenteile, die nicht als Wertungsprüfungen gefahren werden, werden als «Verbindungsstrecken» bezeichnet. Die Höchstgeschwindigkeit auf den Verbindungsstrecken darf nicht für das Ergebnis herangezogen werden und die vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den Kontrollen darf 50 km/h nicht überschreiten, es sei denn, dies wurde durch eine ASN in Übereinstimmung mit den nationalen Gesetzen zugelassen.

2.1.13 Définitions des épreuves

2.1.13.1 Epreuve Historique

Une Epreuve Historique peut être une démonstration, une parade, une épreuve historique sur route, un rallye historique, un parcours de régularité historique ou une concentration touristique historique organisé sous le contrôle de la FIA et/ou de la FIVA. Toutes les épreuves internationales doivent respecter la réglementation de cette Annexe et, à l'exception des rallyes et courses de côtes (y compris les courses sur circuit pendant les rallyes), doivent avoir lieu sur des circuits approuvés qu'avec l'autorisation de la FIA, dans chaque cas.

2.1.13.2 Démonstrations

Voir Article 6 du Code.

De plus, les Démonstrations de voitures de course monoplaces et biplaces postérieures à 1967 ne peuvent être organisées qu'avec l'autorisation de la FIA, dans chaque cas.

2.1.13.3 Parades

Voir Article 5.1 et 20 du Code.

2.1.13.4 Epreuve Historique sur Route

Une Epreuve Historique sur Route est une épreuve pour voitures selon la réglementation de l'Annexe K ou du Code des Epreuves de la FIVA, empruntant des routes publiques comme itinéraires communs ou convergents, et pour laquelle des itinéraires sont fournis par les Organisateurs, pour toute forme de contrôle d'itinéraire commun. A l'exception des Concentrations Touristiques Historiques, toutes les épreuves internationales doivent être inscrites, pour information, aux Calendriers de la FIA et de la FIVA. Toutes les épreuves doivent être organisées dans le respect scrupuleux de la législation de la Circulation Routière des territoires concernés. Il existe trois types d'épreuves historiques sur route définis séparément ci-dessous: Rallye Historique, Rallye de Régularité Historique, Concentration Touristique Historique. **Rallye Historique:** Epreuve sur route de nature sportive dans laquelle la majeure partie de la distance couverte est disputée sur des routes ouvertes à la circulation ordinaire. L'itinéraire peut inclure une ou plusieurs «épreuves spéciales», organisées sur des routes fermées à la circulation ordinaire, ou sur des circuits de course permanents ou semi permanents sur lesquels la vitesse la plus élevée est le facteur déterminant. Les résultats de toutes les épreuves spéciales contribueront à déterminer le classement général du rallye.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallyes Historiques:

- Les Organisateurs de Rallyes Historiques Internationaux doivent être affiliés à une ASN.
- Les itinéraires non utilisés pour des épreuves spéciales sont appelés «secteurs de liaison». Sur ces secteurs de liaison, la vitesse la plus élevée ne doit jamais compter dans l'établissement du classement général, et la vitesse moyenne requise entre les contrôles ne doit pas excéder 50 km/h, à moins qu'une vitesse supérieure ne soit autorisée par une ASN dans le respect de la législation nationale.

- Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit bei den Rallye-Sonderprüfungen darf 120 km/h nicht überschreiten.
- Die teilnehmenden Fahrzeuginsassen müssen im Besitz einer entsprechenden FIA Bewerber-/Fahrerlizenz sein.
- Bei einer Wertungsprüfung auf einer Rennstrecke, zu der mehrere Fahrzeuge gleichzeitig starten, darf sich nur der Fahrer an Bord des Fahrzeugs befinden.
- Um zugelassen zu werden, müssen die Fahrzeuge der Strassenverkehrszulassungsordnung sowie den gültigen FIA-Vorschriften für internationale Rallies ihrer entsprechenden Periode entsprechen.
- Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen Technischen Ausweises der FIA (FIA Historic Technical Passport) für sein Wettbewerbsfahrzeug sein. Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
- Die Veranstalter sollten die Sicherheitsbestimmungen des Artikels 14 im Anhang H zum Internationalen Sportgesetz beachten.

Historischer Gleichmässigkeitsslauf

(Dieser Artikel gilt nicht für FIVA-Veranstaltungen.)

Ein historischer Gleichmässigkeitsslauf ist eine Veranstaltung touristischer Art, bei der die Höchstgeschwindigkeit kein entscheidender Faktor ist, bei der aber Durchschnittsgeschwindigkeiten (50 km/h oder weniger) vorgegeben werden müssen.

Wenn eine Veranstaltung in einem Land mit langen Verbindungsstrecken zwischen bebauten Gebieten stattfindet oder im Rahmen der Streckenführung Autobahnen benutzt werden, so können die Veranstalter von Gleichmässigkeitss-Rallies beim zuständigen ASN eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit (bis zu höchstens 80 km/h) für diese besonderen Verbindungsabschnitte beantragen.

Folgende Bedingungen müssen bei einem historischen Gleichmässigkeitsslauf berücksichtigt werden:

- Sie müssen im Internationalen Sportkalender der FIA oder im FIVA-Kalender eingetragen sein. Die Veranstalter müssen der FIA oder FIVA angeschlossen sein, unterliegen der Gerichtsbarkeit der ASN, sofern dies den nationalen Bestimmungen entspricht, und die Reglementierung muss gemäss dem Internationalen Sportgesetz oder den Internationalen Wettbewerbsbestimmungen der FIVA erstellt werden.
- Im Falle einer Veranstaltung, die im FIA-Kalender eingetragen ist, muss das bei einem Historischen Gleichmässigkeitsslauf anzuwendende Reglement mit der Standardauschreibung übereinstimmen, das durch die FIA aufgestellt worden ist. Diese Bestimmungen sind unter www.fia.com oder das FIA-Sekretariat erhältlich.
- Die Streckenführung(en) bei einem historischen Gleichmässigkeitsslauf sind vorgeschrieben, den Fall höherer Gewalt ausgenommen. Die Veranstalter müssen den Nachweis erbringen können, dass die Streckenführung(en) von den zuständigen Behörden und auch von der entsprechenden FIA ASN oder FIVA ANF(s) entsprechend genehmigt worden sind.

- La vitesse moyenne maximale autorisée pendant les épreuves spéciales du rallye ne doit pas dépasser 120 km/h.
- Les occupants des véhicules participants doivent être détenteurs d'une Licence appropriée de Pilote de Compétition de la FIA.
- Au cours de toutes les épreuves spéciales sur circuit dans lesquelles deux voitures ou plus démarrent simultanément, seul le pilote peut être dans la voiture.
- Les voitures doivent se conformer à la législation routière ainsi qu'aux exigences de la FIA en matière d'inscription pour les Rallies Internationaux durant la période concernée.
- Chaque Concurrent doit être détenteur d'un Passeport Technique Historique de la FIA en cours de validité pour la voiture concurrente. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les Organismes devraient respecter les recommandations de sécurité de l'Art. 14 de l'Annexe H du Code Sportif International.

Rallye de Régularité Historique

(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)

Un Rallye de Régularité Historique est une épreuve de nature touristique dans laquelle la vitesse la plus élevée n'est pas un facteur déterminant, mais où des vitesses moyennes (ne dépassant pas 50 km/h) doivent être imposées.

Exceptionnellement, lorsqu'une épreuve a lieu dans un pays où les zones urbaines sont séparées par de longues distances, ou encore où l'itinéraire prévoit l'utilisation d'autoroutes, les Organismes des rallies de régularité peuvent demander à l'ASN appropriée la permission d'augmenter la vitesse moyenne générale (jusqu'à 80 km/h maximum) sur ces secteurs spécifiques.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallies de Régularité Historiques :

- Ils doivent être inscrits au Calendrier Sportif International de la FIA ou au Calendrier de la FIVA. Les Organismes seront affiliés à la FIA ou à la FIVA, sous la juridiction d'une ASN lorsque exigé par des lois nationales, et la réglementation doit être établie conformément au Code Sportif International, ou au Code des Epreuves Internationales de la FIVA.
- Dans le cas d'une épreuve inscrite au calendrier FIA, le règlement applicable au Rallye de Régularité Historique doit être en accord avec le «Règlement Particulier Standard» établi par la FIA. Ce règlement est disponible sur www.fia.com, ou auprès du secrétariat de la FIA.
- L'itinéraire/les itinéraires(s) concerné(s) par un Rallye de Régularité Historique sera/seront obligatoire(s), sauf cas de force majeure. Les Organismes doivent pouvoir prouver que cet/ces itinéraire(s) a/ont été approuvé(s) par la ou les autorités de surveillance de la circulation concernées ainsi que la ou les ASN de la FIA ou la ou les ANF de la FIVA concernées.

- Sofern im Rahmen der Streckenführung der Veranstaltung Sektoren mit Gleichmässigkeitssprüfungen vorgesehen sind, darf den Bewerbern das Ende der Zeitnahme des Sektors nicht im Voraus bekannt gegeben werden.
- Die Veranstalter müssen pro Tag für alle Wettbewerbsfahrzeuge mindestens eine geheime Zeitmessung durchführen. Für zu frühe Ankunft müssen Strafen bis hin zur Disqualifizierung für Geschwindigkeitsüberschreitungen verhängt werden.
- Jeder Bericht der Polizei über gefährliche Fahrweise eines Teilnehmers kann zur Disqualifizierung führen.
- Im Falle einer Disqualifizierung müssen die Startnummern und die Rallyeschilder sowie das Road-Book und andere Unterlagen entfernt werden. Dies gilt auch für die Servicefahrzeuge.
- Fahrer, die an Gleichmässigkeitss-Rallies teilnehmen, müssen im Besitz eines Führerscheins, der für das gesamte Veranstaltungsgebiet Gültigkeit hat, und irgendeiner Lizenzart für Fahrer oder Gleichmässigkeitssläufe, mindestens der Stufe D, D/H oder R, die für das laufende Jahr und für die Veranstaltung Gültigkeit hat, sein, oder sich eine Veranstaltungslizenz für den Gleichmässigkeitsslauf besorgen.
- Jede Equipe kann auf dem Einschreibformular einen Equipennamen angeben. Dieser Equipenname erscheint neben dem Namen der Piloten auf allen offiziellen Publikationen der Veranstaltung.
- Zulässig sind Fahrzeuge gemäss ihrer Strassenzulassung in ihrem Registrierungsland und die einer Periodenspezifikation bis zur Periode J2 inklusive entsprechen. Die Fahrzeuge müssen mit strassenzugelassenen Reifen ausgestattet sein. Für keinen Teil der Veranstaltung sind Reifen zugelassen, die zur Verwendung in einem Wettbewerb hergestellt wurden. Die Annahme von Einschreibungen obliegt dem Veranstalter.
- Der Bewerber muss im Besitz eines HTP, HRCP oder eines gültigen FIVA-Wagenpasses für sein Fahrzeug sein.
- Vor dem Start zu einer Veranstaltung müssen die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Vorschriften und mit dem HTP überprüft werden.
- Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
- Zur Vermeidung von «Grauzonen», die den historischen Grundgedanken und der Sicherheit der Veranstaltungen schaden könnten, können zusätzliche Massnahmen eingeführt werden, um zu verhindern, dass die gültigen Bestimmungen umgangen werden und die Geschwindigkeit – oder kürzeste Fahrzeit – ein entscheidender Faktor wird, auch wenn dies nur für bestimmte Abschnitte der Veranstaltung zutrifft.

- Lorsque l'itinéraire d'une épreuve comporte des secteurs de tests de régularité, l'endroit où se terminent ces secteurs chronométrés ne doit pas être communiqué par avance aux Concurrents.
- Les Organismes doivent prévoir au moins un contrôle de vitesse secret par jour sur toute voiture en compétition. Les participants arrivés en avance devront être soumis par les Organismes à des pénalités pouvant aller jusqu'à la disqualification pour excès de vitesse.
- Tout rapport de conduite dangereuse émanant de la police de la route pourra entraîner la disqualification.
- La disqualification implique le retrait des numéros de course, des plaques de rallye, du carnet d'itinéraire et d'autres informations concernant le parcours et s'applique également aux véhicules d'assistance.
- Les pilotes participant aux Rallies de Régularité Historiques doivent être détenteurs d'un permis de conduire routier normal reconnu sur chaque territoire de l'itinéraire, et être détenteurs de tout type de licence de pilote de régularité ou de compétition, de degré D, D/H ou R minimum, valable pour l'année en cours et l'épreuve, ou obtenir un permis de conduire pour Parcours de Régularité pour la durée de l'épreuve.
- Chaque équipage peut spécifier un nom d'équipage sur le formulaire de demande d'engagement. Ce nom d'équipage apparaîtra aux côtés du nom des pilotes sur toutes les publications officielles de l'épreuve.
- Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement et conformes à une spécification de période jusqu'à la Période J2 incluse. Les voitures doivent être équipées de pneus admis pour un usage routier; les pneus fabriqués uniquement pour la compétition ne sont autorisés à aucun moment de l'épreuve. L'acceptation des inscriptions est décidée par les Organismes.
- Le Concurrent doit être détenteur d'un PTH, d'un LPRH ou d'une Fiche d'Identité FIVA en cours de validité pour la voiture.
- Avant le départ de l'épreuve, les voitures devront subir un contrôle technique pour vérifier qu'elles sont conformes à la législation et à leur PTH.
- Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Afin d'éviter toute «zone grise» qui pourrait porter préjudice au mouvement historique et à la sécurité des épreuves, des mesures supplémentaires peuvent être introduites visant à éliminer tout risque d'abus des dispositions en vigueur et à veiller à ce que la vitesse – ou le meilleur temps – ne devienne pas un facteur décisif, même si ces mesures ne s'appliquent qu'à certaines sections précises de l'épreuve.

Historisch Touristische Zielfahrt

(Dieser Artikel gilt nicht für FIVA-Veranstaltungen.)

Siehe Artikel 4.1, 4.2 oder 20 des ISG

Folgende Bedingungen müssen für eine historisch touristische Zielfahrt beachtet werden:

- Keine Rangliste darf gemäss Geschwindigkeit oder Zeit ausgestellt werden.
- Die Ausschreibung muss den Internationalen Veranstaltungsbestimmungen der FIVA entsprechen.
- Die ASN und die ANFs der FIVA jedes Landes, das durch die Streckenführung berührt wird, müssen vorher über die Veranstaltung und den Streckenverlauf informiert werden.
- Zugelassen werden Fahrzeuge mit Strassenzulassung in ihrem Registrierungsland, die am 1. Januar des laufenden Jahres mindestens 15 Jahre alt sind. Die Annahme und die Einteilung der Nennungen werden von den Veranstaltern vorgenommen.

2.1.13.5 Rundstreckenrennen

Siehe Artikel 20 des ISG

Folgende Bedingungen müssen für Rundstreckenrennen beachtet werden:

- Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen FIA-Wagenausweises für das Wettbewerbsfahrzeug sein. Das Fahrzeug muss den FIA-Bestimmungen für Rundstreckenrennen entsprechen. Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
- Die Veranstaltung muss gemäss den Sicherheitsbestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz durchgeführt werden.

2.1.13.6 Bergrennen

Siehe Artikel 20 des ISG

Folgende Bedingungen müssen für Bergrennen beachtet werden:

- Sie müssen im internationalen Kalender der FIA eingetragen sein. Die Ausschreibungen müssen in Übereinstimmung mit den für Internationale Bergrennen anwendbaren allgemeinen Bestimmungen sein.
- Die Veranstalter von historischen Bergrennen müssen einer FIA ASN angehören.
- Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen HTP für das teilnehmende Fahrzeug sein.
- Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
- Die zugelassenen Fahrzeuge müssen den FIA-Bestimmungen zur Nennung bei historischen Bergrennen entsprechen.
- Die Veranstaltung muss gemäss den Sicherheitsbestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz und dem Sicherheitsleitfaden der FIA für Bergrennen durchgeführt werden.

2.1.14 Vorschriften für Fahrer

(Dieser Artikel gilt nicht für FIVA-Veranstaltungen.)

Die Fahrer müssen bezüglich des Schutzhelms, der flammenabweisenden Kleidung sowie der Lizenzen die Vorschriften des Anhang L zum Internationalen Sportgesetz beachten.

Concentration Touristique Historique

(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)

Voir Article 4.1, 4.2 ou 20 du Code.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Concentrations Touristiques Historiques:

- Aucun classement n'est décidé par un facteur de vitesse ou de temps.
- Le règlement doit se conformer au Code des Epreuves Internationales de la FIVA.
- Les ASN et la ou les ANF de la FIVA et de chaque territoire de l'itinéraire doivent être informées par avance de l'épreuve et de son parcours.
- Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement, construites au moins 15 ans avant le 1er janvier de l'année en cours. L'acceptation et le classement des engagements sont décidés par les Organisateurs.

2.1.13.5 Course sur Circuit

Voir Article 20 du Code.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Courses sur Circuit:

- Chaque Concurrent doit être en possession d'une Fiche de la FIA en cours de validité pour la voiture engagée. Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les épreuves sur circuit. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les Organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code Sportif International.

2.1.13.6 Course de Côte

Voir Article 20 du Code.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Courses de Côte:

- Elles doivent être inscrites au Calendrier International de la FIA. Le Règlement doit être établi conformément aux Prescriptions Générales applicables aux Compétitions Internationales de Course de Côte.
- Les Organisateurs doivent être affiliés à une ASN de la FIA.
- Chaque concurrent doit posséder une PTH en cours de validité pour la voiture engagée.
- Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de compétition.
- Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les Courses de Côte Historiques.
- Les Organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code et aux lignes Directrices de Sécurité en Course de Côte de la FIA.

2.1.14 Réglementation pour pilotes

(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)

Les pilotes doivent se conformer aux exigences de l'Annexe L du Code concernant les casques, les vêtements résistant au feu et les licences.

2.2 Rennwagen

2.2.1 Alle Rennwagen, welche in Prüfungen gemäss Anhang K teilnehmen, müssen dem Artikel 5 (Sicherheitsbestimmungen) und dem Artikel 6 (Technisches Reglement) entsprechen.

2.2.2 Einsitzige Rennwagen

2.2.2.1 Fahrzeug das ausschliesslich für Rennen hergestellt wurde, den international anerkannten Vorschriften der Sportkommission der ACF, der AIACR oder der FIA für die Kategorie, der Formel und den Wettbewerben, in denen das Fahrzeug in dieser Periode in seiner Original-Konfiguration eingesetzt wurde. Fahrzeuge die für eine Nationale Formel hergestellt wurden, können akzeptiert werden.

2.2.2.2 Einsitzige Rennwagen werden unterteilt in: (a) Einsitzer mit Platz für nur einen Sitz, (b) Einsitzer mit Platz für einen zweiten, kleineren Sitz, jedoch in ihrer Periode immer als einsitzige Rennwagen eingesetzt wurden.

2.2.3 Offene zweisitzige Rennwagen

2.2.3.1 Fahrzeuge mit Platz für zwei Sitze und die ausschliesslich zur Teilnahme an Rennen hergestellt wurden. Diese Fahrzeuge werden gemäss den Periodendefinitionen der FIA, der AIACR und der Sportkommission der ACF unterteilt in:

- (a) Zweisitzige Rennwagen, hergestellt gemäss einer Periodenspezifikation vor 1950,
- (b) Fahrzeuge hergestellt in der Periode E jedoch nicht dem Anhang C entsprechend.
- (c) Modelle der Perioden E und F hergestellt gemäss Periodenspezifikation und die den Bestimmungen des Anhangs C der FIA entsprechen
- (d) Modelle ab der Periode G, hergestellt gemäss Periodenspezifikation und den Bestimmungen aller Gruppen des Anhangs J, die Gruppen 4, 5, 6 oder 7 der entsprechenden Jahre, eingeschlossen.
- (e) Offene Fahrzeuge der Gruppe 4, hergestellt zwischen dem 1/1/1966 und dem 31/12/1969 die von der HMSC als zweisitzige Rennwagen betrachtet werden.

2.2.4 Geschlossene zweisitzige Rennwagen

2.2.4.1 Fahrzeuge mit Platz für zwei Sitze und die ausschliesslich zur Teilnahme an Rennen hergestellt wurden. Diese Fahrzeuge werden gemäss den Periodendefinitionen der FIA, der AIACR und der Sportkommission der ACF unterteilt in:

- (a) Zweisitzige Rennwagen, hergestellt gemäss einer Periodenspezifikation vor 1950,
- (b) Modelle der Periode E (1950 – 1960) hergestellt gemäss einer Periodenspezifikation, jedoch nicht dem Anhang C entsprechend.
- (c) Modelle der Perioden E und F (1/1/1950 – 31/12/1965) hergestellt gemäss Periodenspezifikation und die den Bestimmungen des Anhangs C der FIA entsprechen.
- (d) Modelle ab der Periode G, hergestellt gemäss Periodenspezifikation und den Bestimmungen aller Gruppen des Anhangs J der FIA, die Gruppen 4, 5, 6 oder 7 der entsprechenden Jahre, eingeschlossen.
- (e) Geschlossene Fahrzeuge der Gruppe 4, hergestellt zwischen dem 1/1/1966 und dem 31/12/1969 die von der HMSC als zweisitzige Rennwagen betrachtet werden.
- (f) Gruppe C und IMSA GTP.

2.2 Voitures de Course

2.2.1 Toutes les voitures de course participant à des épreuves relevant de l'Annexe K se conformeront à l'Article 5 (Sécurité) et à l'Article 6 (Règlement Technique).

2.2.2 Voiture de course monoplace

2.2.2.1 Voiture construite dans le seul but de courir, se conformant aux règles internationalement reconnues de la Commission Sportive de l'ACF, de l'AIACR ou de la FIA qui régissent la catégorie, la formule et les compétitions dans lesquelles elle a été initialement engagée en période dans sa configuration d'origine. Les voitures construites pour courir dans une formule nationale pourront être acceptées.

2.2.2.2 Voitures de course monoplaces, subdivisées en : (a) Monoplaces disposant d'un espace pour un seul siège, (b) Monoplaces disposant d'un second siège, plus petit, mais ayant toujours couru en tant que véritables monoplaces dans leur période.

2.2.3 Voitures de course biplaces ouvertes

2.2.3.1 Les voitures ayant de la place pour deux sièges et construites uniquement pour courir en compétition. Ces voitures se subdivisent en fonction des définitions de Périodes de la FIA, de l'AIACR et de la Commission Sportive de l'ACF en:

- (a) Voitures de compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1950,
- (b) Voitures construites pendant la Période E non conformes à l'Annexe C,
- (c) Modèles des Périodes E et F construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,
- (d) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les Groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, 6 ou 7 de chaque année respectivement.
- (e) Voitures ouvertes du Groupe 4 construites entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH.

2.2.4 Voitures de course biplaces fermées

2.2.4.1 Les voitures ayant de la place pour deux sièges et construites uniquement pour courir en compétition. Ces voitures se subdivisent en fonction des définitions de Périodes de la FIA, de l'AIACR et de la Commission Sportive de l'ACF en:

- (a) Voitures de compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1950,
- (b) Modèles de Période E (1950 – 1960) construits conformément à une spécification de période, mais non conformes à l'Annexe C.
- (c) Modèles des Périodes E et F (1/1/1950 – 31/12/1965) construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,
- (d) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les Groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, ou 6 de chaque année respectivement.
- (e) Voitures fermées de Groupe 4 homologuées entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 et considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH.
- (f) Groupe C et IMSA GTP.

2.2.5 Grand Touring Prototypen FIA (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototypen für geplante zukünftige GT-Modelle der Perioden E, F und G (1/1/1947 – 31/12/1969), die in der Periode an internationalen Rennen gemäss dem FIA-Reglement eingesetzt wurden.

2.2.5.2 GT-Wagen, an denen über die Bestimmungen für die Gruppe 3 (1960–65) hinausgehende Änderungen durchgeführt wurden und die in der Gruppe 4 (1960–65) teilgenommen haben.

2.2.5.3 Fahrzeuge die für Le Mans 1962 in GTP genannt wurden und FIA GTP Fahrzeuge (1963–1965).

2.2.6 Grand Touring Prototypen nicht FIA (Nicht FIA GTP 2)

2.2.6.1 Prototypen hergestellt von einem Konstrukteur mit der Absicht eines zukünftigen GT-Modells (oder die Entwicklung eines Herstellers in der Periode eines seiner Modelle, die über die vorhandene GT-Spezifikation hinausgeht), die an internationalen Rennen unter anderen Bestimmungen als die der FIA, in den Perioden E, F und G ab 1947 teilgenommen haben und die den Originalspezifikationen entsprechen.

2.2.6.2 Abgesehen von den durch die Bestimmungen des Artikel 5 (Sicherheitsbestimmungen) erlaubten Änderungen, dürfen an GT-Wagen nur solche Änderungen durchgeführt werden, wie sie an dem speziell betroffenen Fahrzeug-Chassis in der ursprünglichen Periode durchgeführt wurden.

2.2.7 Erprobungsfahrzeuge

2.2.7.1 Original-Rennwagen und GT-Prototypen, die für FIA-Wettbewerbe gebaut wurden und die den international anerkannten Bestimmungen der AIACR oder des Anhang C oder des Anhang J der Periode entsprechen, jedoch aus irgendwelchen Gründen nicht an internationalen Wettbewerben teilgenommen haben.

2.2.7.2 Es muss eine fortlaufende Bestandsgeschichte nachgewiesen werden

2.2.7.3 Der HTP muss vor Ausstellung von der Historischen Motorsportkommission der FIA genehmigt werden.

2.2.8 Historic Special

2.2.8.1 Ein Fahrzeug, das während eines FIA Herstellungszeitraumes für Rennen (Rundstrecke und Bergrennen) gebaut wurde, aber in keiner internationalen Formel eine Wettbewerbsgeschichte hat, jedoch an Wettbewerben auf niedrigerer Stufe teilgenommen hat und auf dieser Wettbewerbsstufe eine bedeutsame Geschichte in der Periode aufweisen kann.

2.2.8.2 Das Fahrzeug muss den Bestimmungen des Artikels 5 (Sicherheitsbestimmungen) entsprechen und es muss ein einsitziger oder zweisitziger Rennwagen der Perioden A bis GR sein (bis 31.12.1971 / 1970 für F3).

2.2.8.3 Der HTP muss vor Ausstellung von der Historischen Motorsportkommission der FIA genehmigt werden.

2.3 Serien-Strassenfahrzeuge

2.3.1 Serien-Strassenfahrzeuge, T und GT, sind Fahrzeuge, die für den Strassenverkehr entworfen und hergestellt wurden und von denen einige Exemplare in Wettbewerben gemäss der Reglementierung der anzuwendenden Periode für das Fahrzeug eingesetzt wurden.

2.2.5 Grand Tourisme Prototypes FIA (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototypes de futurs modèles de voitures GT appartenant aux Périodes E, F et G (1/1/1947 – 31/12/1969) ayant participé à des épreuves internationales en période, conformément au Règlement de la FIA.

2.2.5.2 Voitures GT modifiées au-delà des limites prévues pour le Groupe 3 (1960–65) et ayant couru en Groupe 4 (1960–65).

2.2.5.3 Voitures engagées en GTP, Epreuve du Mans 1962 et voitures GTP de la FIA (1963–65).

2.2.6 Grand Tourisme Prototypes non FIA (Non FIA GTP 2)

2.2.6.1 Prototypes fabriqués par un constructeur avec l'intention d'en faire de futurs modèles de voitures GT (ou du développement dans la période par un constructeur d'un de ses modèles au-delà de la spécification du GT existant), ayant participé à des courses internationales mais sous des règlements autres que ceux de la FIA, en Périodes E, F et G à partir de 1947 et conformes à leurs spécifications d'origine.

2.2.6.2 A part les modifications autorisées sous l'Article 5 (Sécurité), les voitures GT Prototypes n'ont droit qu'aux modifications ayant été effectuées dans la période d'origine sur le châssis particulier concerné.

2.2.7 Voitures expérimentales

2.2.7.1 Voitures de course et Prototypes GT d'origine, conçues pour la compétition en période FIA et conformes aux règles reconnues au niveau international de l'AIACR ou de l'Annexe C ou de l'Annexe J, mais qui, pour une raison quelconque, n'ont pas participé à des compétitions internationales.

2.2.7.2 La preuve de leur histoire ininterrompue doit être apportée.

2.2.7.3 Le PTH doit être approuvé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.2.8 Spéciales Historiques

2.2.8.1 Voiture construite pour des courses (sur circuit et courses de côte) pendant une Période de Classification de la FIA n'ayant pas d'historique en compétition dans une Formule Internationale, mais ayant couru à un niveau inférieur et ayant une histoire significative en période à ce niveau de compétition.

2.2.8.2 La voiture doit respecter l'Article 5 (Sécurité) et ne peut être qu'une monoplace ou une voiture de course biplace des Périodes A à GR (jusqu'au 31.12.1971 / 1970 pour F3).

2.2.8.3 Le PTH doit être approuvé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.3 Voitures routières de production de série

2.3.1 Les Voitures routières de Production de Série, les T et les GT, sont des voitures conçues et construites pour un usage routier et dont des exemples ont été utilisés en compétition conformément à la réglementation de période applicable à ces voitures.

2.3.2 Im Allgemeinen werden Strassenfahrzeuge in Tourenwagen und Grand-Tourisme-Fahrzeuge unterteilt. Jedoch werden Serienfahrzeuge, die vor 1947 hergestellt wurden, um ihre unterschiedlichen Spezifikationen zu widerspiegeln, separat eingeteilt.

2.3.3 Fahrzeuge älter als 1947 beinhalten: (a) Limousinen oder jedes geschlossene Fahrzeug, (b) offene viersitzige Tourenwagen und (c) offene zweisitzige Wagen und müssen den Bestimmungen der Artikel 5 (Sicherheitsbestimmungen) und 7 (Technisches Reglement) entsprechen.

2.3.4 Serien-Tourenwagen (T) nach 1946

2.3.4.1 Serien-Tourenwagen beinhalten geschlossene, viersitzige, in grosser Stückzahl hergestellte Fahrzeuge oder offene Fahrzeuge (Fahrzeuge mit einem geringeren Hubraum als 700 cm³ können 2 Sitzplätze haben) und sind:

- Fahrzeuge ohne FIA-Homologation, die jedoch vor dem 31. Dezember 1960 an internationalen Rallyes oder grösseren internationalen Rundstreckenrennen teilgenommen haben; in diesem Fall muss dies durch den ASN des Herstellerlandes bestätigt sein und von der FIA genehmigt werden.
- Modelle mit einer FIA-Homologation für die Gruppe 1 oder Gruppe N gemäss Anhang J nach 1954

2.3.5 Renn-Tourenwagen (CT) nach 1946

2.3.5.1 Renn-Tourenwagen nach 1946 sind:

- Modelle mit limitierter Serienproduktion der Perioden E bis I (1.1.1947 – 31.12.1981), die von einem Modell der Serien-Tourenwagen abgeleitet sind und innerhalb der Bestimmungen des Anhang J der Periode weiterentwickelt wurden, einschliesslich Fahrzeugen mit einer FIA Homologation für die Gruppe 2 vor 1966.
- Modelle ab dem 1.1.1966, die in der Gruppe 2 oder der Gruppe A homologiert waren und dem Anhang J der Periode entsprechen.

2.3.6 Serien-GT-Wagen (GT) nach 1946

2.3.6.1 GT-Wagen sind normalerweise zweisitzige Kleinserien-Fahrzeuge mit offener oder geschlossener Karosserie, die nicht als Tourenwagen eingeteilt werden können.

2.3.6.2 Die nicht homologierten Fahrzeuge der Periode E müssen einem in einem Katalog genau beschriebenen Modell entsprechen und der Kundschaft durch die allgemeinen Verkaufsabteilungen des Herstellers angeboten worden sein. Die FIA HMSC wird aufgrund der von der ASN des ursprünglichen Herstellers zur Verfügung gestellten Daten nachträgliche Homologationsblätter ausstellen.

2.3.6.3 Alle anderen Fahrzeuge müssen in der Gruppe 3 (1966-81) homologiert gewesen sein. Die Wagen der Periode G1 müssen den Bestimmungen des Anhangs VIII entsprechen. Die Wagen ab der Periode G2 müssen den anwendbaren Bestimmungen des Anhangs J der jeweiligen Periode für die Wagen dieser Gruppen entsprechen.

2.3.2 En règle générale, les voitures routières de production sont divisées en Voitures de Tourisme et Voitures de Grand Tourisme et leurs dérivés. Toutefois, les voitures de production antérieures à 1947 sont classées séparément pour refléter les différentes spécifications générales des voitures de cette période.

2.3.3 Les voitures antérieures à 1947 comprennent : (a) les berlines ou toutes les voitures fermées, (b) les Voitures de Tourisme ouvertes à quatre places et (c) les voitures biplaces ouvertes et doivent se conformer à l'Article 5 (Sécurité) et à l'Article 7 (Règlement Technique).

2.3.4 Voitures de Tourisme de Production de Série (T) postérieures à 1946

2.3.4.1 Les Voitures de Tourisme incluent les voitures de production fermées à quatre places fabriquées en grand nombre ou les voitures convertibles (Les voitures avec une cylindrée inférieure à 700 cm³ peuvent avoir deux places) et sont des:

- Modèles non homologués par la FIA mais ayant participé à des rallyes internationaux ou à de grandes épreuves internationales sur circuit avant le 31 décembre 1960, auquel cas cela devra être certifié par l'ASN du pays de construction, et approuvé par la FIA.
- Modèles homologués par la FIA en Groupe 1 ou en Groupe N de l'Annexe J après le 1er janvier 1954.

2.3.5 Voitures de Tourisme de Compétition (CT) postérieures à 1946

2.3.5.1 Les Voitures de Tourisme de Compétition postérieures à 1946, sont des:

- Modèles de série limitée des Périodes E à I (1.1.1947 – 31.12.1981) dérivés d'un modèle de voiture de tourisme de production de série et améliorés dans les limites de la période telles qu'indiquées à l'Annexe J, et comprenant des voitures homologuées par la FIA en Groupe 2 avant 1966.
- Modèles à partir du 1.1.1966 homologués en Groupe 2 ou en Groupe A et conformes aux dispositions de l'Annexe J correspondantes.

2.3.6 Voitures de Grand Tourisme postérieures à 1946 (GT)

2.3.6.1 Les voitures GT sont produites en petites séries, d'ordinaire des voitures de production biplaces ouvertes ou fermées et ne pouvant pas être classées comme des Voitures de Tourisme.

2.3.6.2 Les modèles non homologués en Période E doivent être conformes à un modèle défini dans un catalogue et proposé au public par le Service des Ventes du constructeur. La CSAH délivrera des fiches d'homologation rétrospectives établies à partir des données fournies par l'ASN du constructeur d'origine.

2.3.6.3 Tous les autres modèles doivent avoir été homologués en Groupe 3 (1966-81). Les voitures de Période G1 doivent respecter les règles de l'Annexe VIII. Les voitures à partir de la Période G2 doivent respecter les règles de l'Annexe J applicables aux voitures de ces Groupes dans sa période.

2.3.6.4 Exemplare die in jeglicher Hinsicht bezüglich der Karosserie und den mechanischen Teilen identisch sind und in der Periode ihrer Einteilung hergestellt wurden, müssen die Mindestanzahl aufweisen, die für eine Homologation verlangt wird.

2.3.7 Renn-GT-Wagen (GTS) nach 1946

2.3.7.1 Renn-GT-Wagen sind normalerweise zweiseitige Kleinserien-Fahrzeuge mit offener oder geschlossener Karosserie, die nicht als Tourenwagen eingeteilt werden können und, die über die normalen Bestimmungen für die Serienproduktion zu Wettbewerbszwecken hinausgehend geändert wurden.

2.3.7.2 An Fahrzeugen, die nicht von einem zuvor homologierten Fahrzeug abgeleitet sind, dürfen Änderungen durchgeführt werden, die den Änderungen in der Periode unter Beachtung der damals gültigen, internationalen Bestimmungen für Grand-Tourisme-Fahrzeuge entsprechen. Die grundsätzliche und allgemeine Ausführung des Modells – Fahrgestell, Karosserie und Motor – muss der des entsprechenden Serienmodells entsprechen.

2.3.7.3 Die Modelle müssen Fahrzeuge sein, die als GT-Wagen zulässig sind und in der Gruppe 3 homologiert waren (1960–1965).

2.3.7.4 Wenn das Fahrzeug keine FIA-Homologation für die Gruppe 3 (1960–1965) besass, als es gebaut wurde und an Wettbewerben in der Periode teilnahm, muss der ASN des Landes des Herstellers nachweisen, dass mindestens 100 mechanisch identische Fahrzeuge des betreffenden Modells innerhalb der Periodenklasse gemäss Artikel 6 gebaut wurden.

2.3.7.5 Ab Periode G sind nur Fahrzeuge zugelassen, die in der Gruppe 3, Gruppe 4 (1970–1981) oder der Gruppe B homologiert waren und den für diese Gruppen in der Periode gültigen Bestimmungen des Anhang J entsprechen.

2.3.7.6 Ausserdem:

- Historische Tourenwagen, die während der Perioden E und F (1.1.1947 – 31.12.1965) an GT-Wagen angeglichen wurden, entweder durch besondere Karosserieteile oder durch Serienkarosserie zusammen mit besonderen mechanischen Teilen gemäss Periodenspezifikation sind zugelassen.
- Diese Fahrzeuge müssen eine Wettbewerbsgeschichte haben und die besonderen mechanischen Teile sind auf die in den Bestimmungen der Gruppe-3 des Anhangs J der Periode und des Artikels 5 (Sicherheitsmassnahmen) aufgeführten Teile begrenzt.
- Bei allen Änderungen muss die Technik der Periode, wie sie für das betreffende Modell angewendet wurde, beachtet werden.
- Sollten diese Fahrzeuge anschliessend von der FIA in der Gruppe 3 homologiert worden sein, so dürfen nur mechanische Teile verwendet werden, die in dem entsprechenden Nachtrag der FIA-Homologation der Gruppe 3 aufgeführt sind.

2.3.6.4 Les exemplaires, identiques en tous points pour ce qui est de la carrosserie et des pièces mécaniques et devant avoir été construits dans la période de leur classification, doivent être au nombre minimum requis pour l'homologation.

2.3.7 Voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) postérieures à 1946

2.3.7.1 En règle générale, les Voitures GT de compétition sont produites en petites séries, d'ordinaire des voitures de production biplaces ouvertes ou fermées et ne pouvant pas être classées comme des Voitures de Tourisme et modifiées au-delà de la spécification habituelle de production de série à des fins de compétition.

2.3.7.2 Les voitures qui ne sont pas dérivées d'une voiture qui est antérieure à l'homologation peuvent comprendre des modifications effectuées dans la période, dans les limites des règles internationales pour les Voitures de Grand Tourisme en vigueur à la période. La conception fondamentale et générale du châssis et de la carrosserie du modèle et du moteur doit rester la même que celle du modèle de série correspondant.

2.3.7.3 Les modèles doivent correspondre à des véhicules admissibles en tant que Voitures de Grand Tourisme et être homologués en Groupe 3 (1960–1965).

2.3.7.4 Si le modèle n'a pas été homologué en Groupe 3 (1960–1965) par la FIA au moment de sa construction et de son utilisation en compétition pour sa période, l'ASN du pays du constructeur doit fournir la preuve qu'au moins 100 exemplaires mécaniquement identiques du modèle concerné ont été construits dans la période de la classe telle qu'elle est définie à l'Article 6.

2.3.7.5 A partir de la Période G, uniquement les modèles homologués en Groupe 3, en Groupe 4 (1970–1981) ou en Groupe B respectant les dispositions de l'Annexe J applicables aux voitures des Groupes 3, 4 ou B de leur période.

2.3.7.6 En outre:

- Les Voitures de Tourisme assimilées aux Voitures de Grand Tourisme pendant les Périodes E et F (1/1/1947 – 31/12/1965), soit avec carrosserie spéciale, soit avec carrosserie standard et pièces mécaniques particulières, conformes à la période, sont acceptées.
- Ces modèles doivent avoir un historique de compétition et leurs pièces mécaniques particulières sont limitées à celles autorisées par les règles de l'Annexe J de la période applicables aux voitures de Groupe 3 et par l'Article 5 (Sécurité).
- Toutes les modifications doivent respecter la technologie de la période telle qu'appliquée au modèle en question.
- Si ces modèles ont par la suite été homologués en Groupe 3 par la FIA, ils ne pourront utiliser que les pièces mécaniques prévues dans l'extension de la Fiche d'Homologation correspondante du Groupe 3 de la FIA.

2.3.8 Nicht homologierte Kleinserienfahrzeuge nach 1946 – Strassen Sportwagen / GT-Wagen (GTP3)

2.3.8.1 Offene oder geschlossene zweiseitige Wagen der Perioden E – G gemäss den für das Produktionsland gültigen Konstruktions- und Gebrauchsbestimmungen während der Produktionszeit, von denen jedoch weniger als 100 mechanisch identische Exemplare hergestellt wurden.

2.3.8.2 Diese Fahrzeuge dürfen an internationalen Rennen nicht in einer der im vorliegenden Artikel 2.3 aufgeführten Kategorien oder Gruppen eingesetzt worden sein, ausser in GTP-3. Es sind nur Änderungen gemäss Anhang VIII erlaubt.

2.3.8.3 Die mechanische Spezifikation aus der Periode muss für jedes Modell dokumentiert und der HTP muss vor Ausstellung von der Historischen Motorsportkommission der FIA genehmigt werden.

2.3.9 Spezial-GT-Wagen und Spezial-Tourenwagen nach 1946

2.3.9.1 Modelle, die von Fahrzeugen der Gruppen 1 und 2, N oder A des Anhang J abgeleitet sind und an denen Änderungen durchgeführt wurden, die über die für diese Gruppen erlaubten Änderungen hinausgehen. Dies beinhaltet:

2.3.9.2 Spezial-Tourenwagen sind Modelle, die von Fahrzeugen der Gruppen 1 und 2, N oder A abgeleitet sind und an denen Änderungen durchgeführt wurden, die über die für diese Gruppen erlaubten Änderungen hinausgehen.

2.3.9.3 Dies beinhaltet:

- Gruppe 3 (1957–1959): Tourenwagen mit einem besonderen Aufbau oder mit einem Standard-Aufbau, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäss Bestimmungen des Anhang J 1959, Artikel 264, für die Gruppe 2 hinausgehen.
- Gruppe 3 (1960–1965): Eingeschlossen in der Gruppe 3 für GT-Wagen. Tourenwagen mit einem besonderen Aufbau oder mit einem Standard-Aufbau, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäss Bestimmungen des Anhang J 1965, Artikel 274, für die Gruppe 2 hinausgehen.
- Gruppe 5 (1970–1975): Die erlaubten Änderungen für Fahrzeuge der Jahre 1966–1969 sind im Anhang J, Artikel 267, aufgeführt; die 1969er Version wird als endgültig betrachtet. Die für diese Fahrzeuge erlaubten Änderungen sind denen für Spezial-Tourenwagen (Gruppe 2 1970–75), wenn diese mit den homologierten Optionen für mehr als 100 Exemplare ausgestattet sind, weitgehend ähnlich.
- Gruppe 5 (1976–1981): Die erlaubten Änderungen sind im Anhang J der Periode aufgeführt; die 1981er Version (Art. 251) wird als endgültig betrachtet.

2.3.10 Nationale Renn-tourenwagen

2.3.10.1 Produktions-Tourenwagenmodelle der Perioden E bis J welche keine Rennsportgeschichte auf internationaler Ebene haben, jedoch eine bedeutende Rennsportgeschichte auf nationaler Ebene, bei wichtigen Wettbewerben für Produktions-tourenwagen vorlegen können und dem nationalen anwendbaren Reglement für diese Wettbewerbe entsprechen.

2.3.8 Voitures non homologuées postérieures à 1946 produites en petit nombre – Voitures de sport routières / Voitures de Grand Tourisme (GTP 3)

2.3.8.1 Voitures biplaces ouvertes ou fermées appartenant aux Périodes E-G conformes aux règles de construction et d'utilisation en vigueur dans le pays de production à l'époque de la production mais qui ont été construites en moins de 100 exemplaires identiques d'un point de vue mécanique.

2.3.8.2 Ces voitures ne doivent pas avoir été utilisées pour des compétitions internationales dans l'une des catégories ou l'un des groupes cités dans le présent Article 2.3, excepté en GTP-3. Aucune modification autre que celles visées à l'Annexe VIII n'est autorisée.

2.3.8.3 La spécification mécanique de période de chaque modèle doit être documentée et le PTH doit être approuvé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.3.9 Voitures de Grand Tourisme et de Tourisme Spéciales postérieures à 1946

2.3.9.1 Modèles dérivés des Groupes 1 et 2, N ou A de l'Annexe J ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour ces Groupes. Sont comprises:

2.3.9.2 Les Voitures de Tourisme Spéciales qui sont des modèles dérivés des Groupes 1 et 2, N ou A ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour ces Groupes.

2.3.9.3 Sont inclus:

- Gruppe 3 (1957–59) : Voitures de Tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 264 de l'Annexe J de 1959.
- Gruppe 3 (1960–65): Figurant sous le Groupe 3 pour Voitures GT. Voitures de tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 274 de l'Annexe J de 1965.
- Gruppe 5 (1966–69): Les modifications autorisées figurent à l'Article 267 de l'Annexe J; la version de 1969 sera considérée comme définitive. Les modifications autorisées sur ce type de voiture sont très proches de celles qui s'appliquent aux Voitures de Tourisme Spéciales (Groupe 2 1970–1975) lorsque ces dernières disposent d'options homologuées avec plus de 100 exemplaires.
- Gruppe 5 (1976–81): Les modifications autorisées figurent sous l'Annexe J de la période; la version de 1981 (Article 251) sera considérée comme définitive.

2.3.10 Voitures de Tourisme de compétition nationale

2.3.10.1 Modèles de voitures de tourisme de production des Périodes E à J n'ayant pas d'historique de compétition au niveau international mais ayant un historique de compétition significatif au niveau national dans des épreuves importantes pour voitures de tourisme de production et étant conformes au règlement national applicable à ces épreuves.

2.3.10.2 Alle zugelassene Fahrzeuge müssen von der HMSC, auf Empfehlung der für das Land in welchem die betreffende nationale Rennsportgeschichte erstellt wurde verantwortlichen ASN, genehmigt werden.

2.3.10.3 Die mechanische Periodenspezifikation eines jeden Modells muss detailliert der HMSC (siehe 7.2.5) zur Genehmigung unterbreitet werden und alle anwendbaren, im Artikel 5 erwähnten Sicherheitsvorschriften müssen eingehalten werden.

2.3.11 Nationale Strassen-Renn-GT-Wagen und -Sportwagen

2.3.11.1 Modelle von Strassen-GT-Wagen und -Produktionssportwagen der Perioden E bis J welche keine Rennsportgeschichte auf internationaler Ebene haben, jedoch eine bedeutende Rennsportgeschichte auf nationaler Ebene, bei wichtigen Wettbewerben für Gran-Turismo-Wagen und/oder Produktionssportwagen vorlegen können und dem nationalen anwendbaren Reglement für diese Wettbewerbe entsprechen.

2.3.11.2 Alle zugelassene Fahrzeuge müssen von der HMSC, auf Empfehlung der für das Land in welcher die betreffende nationale Rennsportgeschichte erstellt wurde verantwortlichen ASN, genehmigt werden.

2.3.11.3 Die mechanische Periodenspezifikation eines jeden Modells muss detailliert der HMSC (siehe 7.2.5) zur Genehmigung unterbreitet werden und alle anwendbaren, im Artikel 5 erwähnten Sicherheitsvorschriften müssen eingehalten werden.

ART. 3 EINTEILUNG NACH ZEITRAUM UND DEFINITION

3.1 Ein Fahrzeug wird aufgrund seiner Spezifikation und nicht unbedingt nach dem Baujahr in eine Periode eingeteilt.

3.2 Periodeneinteilung:

- A) vor dem 1.1.1905.
- B) vom 1.1.1905 bis 31.12.1918.
- C) vom 1.1.1919 bis 31.12.1930
- D) vom 1.1.1931 bis 31.12.1946
- E) vom 1.1.1947 bis 31.12.1961 (vom 1.1.1946 für Grand-Prix-Wagen und Formel 3 und bis 31.12.1960 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen)
- F) vom 1.1.1962 bis 31.12.1965 (ab 1.1.1961 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen und bis 31.12.1966 für Formel 2), mit Ausnahme der Formel 3 und der Formel mit einer einmaligen Motorenmarke
- GR) vom 1/1/1966 bis 31/12/1971 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (vom 1/1/1964 bis 31/12/1970 für F3)
- G1) vom 1.1.1966 bis 31.12.1969 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- G2) vom 1.1.1970 bis 31.12.1971 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- HR) vom 1/1/1972 bis 31/12/1976 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (vom 1/1/1971 bis 31/12/1976 für F3)
- H1) vom 1.1972 bis 31.12.1975 für homologierte Touren- und GT-Wagen

2.3.10.2 Tous les modèles éligibles doivent être approuvés par la CSAH sur recommandation de l'ASN responsable pour le pays dans lequel l'historique de compétition nationale concerné a été établi.

2.3.10.3 La spécification mécanique de période pour chaque modèle doit être détaillée et soumise à l'approbation de la CSAH (voir 7.2.5) et toutes les prescriptions de sécurité applicables énoncées à l'Article 5 doivent être respectées.

2.3.11 Voitures de Grand Tourisme et voitures de sport routières de compétition nationale

2.3.11.1 Modèles de voitures de Grand Tourisme et de voitures de sport routières de production des Périodes E à J n'ayant pas d'historique de compétition au niveau international mais ayant un historique de compétition significatif au niveau national dans des épreuves importantes pour voitures de Grand Tourisme et/ou de sport de production et étant conformes au règlement national applicable à ces épreuves.

2.3.11.2 Tous les modèles éligibles doivent être approuvés par la CSAH sur recommandation de l'ASN responsable pour le pays dans lequel l'historique de compétition nationale concerné a été établi.

2.3.11.3 La spécification mécanique de période pour chaque modèle doit être détaillée et soumise à l'approbation de la CSAH (voir 7.2.5) et toutes les prescriptions de sécurité applicables énoncées à l'Article 5 doivent être respectées.

ART. 3 CLASSEMENTS PAR DATE ET DEFINITIONS

3.1 Une voiture sera datée en fonction de sa spécification et pas forcément en fonction de sa date de construction :

3.2 Les périodes sont les suivantes:

- A) avant le 1.1.1905.
- B) du 1.1.1905 au 31.12.1918.
- C) du 1.1.1919 au 31.12.1930
- D) du 1.1.1931 au 31.12.1946
- E) du 1.1.1947 au 31.12.1961 (du 1.1.1946 pour les voitures de Grand Prix et de Formule 3 et jusqu'à 31.12.1960 pour les monoplaces et biplaces de course)
- F) du 1.1.1962 au 31.12.1965 (à partir du 1.1.1961 pour les monoplaces et biplaces de course et jusqu'à 31.12.1966 pour la Formule 2), à l'exclusion de la Formule 3 et des Formules à moteur de marque unique
- GR) du 1/1/1966 au 31/12/1971 pour monoplaces et biplaces de course (du 1/1/1964 au 31/12/1970 pour F3)
- G1) du 1.1.1966 au 31.12.1969 pour les Voitures de Tourisme GT homologuées
- G2) du 1.1.1970 au 31.12.1971 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- HR) du 1/1/1972 au 31/12/1976 pour les monoplaces et biplaces de course (du 1/1/1971 au 31/12/1976 pour F3)
- H1) du 1.1972 au 31.12.1975 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées

- H2) vom 1.1.1976 bis 31.12.1976 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- IR) vom 1.1.1977 bis 31.12.1982 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (mit Ausnahme der Gruppe C) und vom 1.1.1977 bis 31.12.1985 für die F1 3 Liter.
- I) vom 1.1.1977 bis 31.12.1981 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- IC) vom 1.1.1982 bis 31.12.1990 für Gruppe C und IMSA-Wagen
- JR) vom 1.1.1983 bis 31.12.1990 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (mit Ausnahme der F1 3 Liter vom 1.1.1983 bis 31.12.1985)
- J1) vom 1/1/1982 bis 31/12/1985 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- J2) vom 1/1/1986 bis 31/12/1990 für homologierte Touren- und GT-Wagen

3.3 Periodenspezifikation

3.3.1 Unter Periodenspezifikation versteht man, die Form des Modells von dem zur Zufriedenheit der FIA und der Sportkommissare nachgewiesen wurde, dass es in der Zeit in der seine Einteilung bestimmt wurde, gemäss Art. 1.2 Anhang K, existiert hat.

3.3.2 Jede Änderung gegenüber der Periodenspezifikation eines Fahrzeugs ist verboten, es sei denn sie ist ausdrücklich durch vorliegende Bestimmungen für die entsprechende Fahrzeuggruppe, durch Veröffentlichung in einem offiziellen FIA-Bulletin das besondere Fahrzeugmodell oder Teile betreffend, oder aufgrund des Artikels 5 erlaubt.

3.3.3 Allgemeines zu Alternativ-Bauelementen

Alternativ-Bauelemente können entweder Bauelemente der Periode sein, die nicht der original Bauweise der Fahrzeugmarke stammen (z.B. original Bauelemente von Lieferanten der Periode), oder ein Nachbau von Bauelementen (z.B. Nachbau von original Bauelementen der Bauweise der Fahrzeugmarke oder Nachbau von original Bauelementen von Lieferanten der Periode).

Alternativ-Bauelemente gemäss Hersteller-Spezifikation dürfen nur verwendet werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese Teile entweder homologiert oder gemäss Anhang J der Periode erlaubt waren und in diesem bestimmten Fahrzeug bei einer im Internationalen Kalender der FIA eingetragenen Veranstaltung in der Periode verwendet wurden. Für Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 sind Alternativ-Bauelemente welche bei Rundrennen verwendet werden nicht erlaubt bei Rallyes und umgekehrt.

Die in der Periode gemäss Anhang J bewilligten Freiheiten bedeuten zur heutigen Zeit nicht die totale Freiheit, jedoch, dass Änderungen und/oder Bauelemente die effektiv in der Periode für die entsprechende Marke und Modell benutzt wurden, aufgrund dieser Freiheit in der Periode akzeptiert sind.

- H2) du 1.1.1976 au 31.12.1976 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- IR) du 1.1.1977 au 31.12.1982 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion du Groupe C) et du 1.1.1977 au 31.12.1985 pour les F1 3 litres
- I) du 1.1.1977 au 31.12.1981 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- IC) du 1.1.1982 au 31.12.1990 pour les voitures du Groupe C et les voitures IMSA
- JR) du 1.1.1983 au 31.12.1990 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion des voitures de F1 3 litres du 1.1.1983 au 31.12.85)
- J1) du 1/1/1982 au 31/12/1985 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- J2) du 1/1/1986 au 31/12/1990 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées

3.3 Spécification de période

3.3.1 Par spécification de période, on entend la configuration du modèle dont il a été prouvé, à la satisfaction de la FIA ou des Commissaires Sportifs, qu'il a existé à l'époque à laquelle sa classification a été déterminée conformément à l'Art. 1.2 de l'Annexe K.

3.3.2 Toute modification de la spécification de période d'une voiture est interdite à moins d'être expressément autorisée par les dispositions de la présente réglementation relatives au Groupe de la voiture ou par une déclaration publiée dans le Bulletin Officiel de la FIA au sujet du modèle de voiture spécifique ou des pièces spécifiques concernées ou à moins d'être imposée à l'Article 5 (Sécurité).

3.3.3 Généralités sur les composants de remplacement

Les «composants de remplacement» peuvent être soit des composants de période ne provenant pas de l'installation d'origine de la marque de la voiture (par ex. composants d'origine des fournisseurs de période), soit des répliques de composants (par ex. répliques de composants d'origine de l'installation de la marque de la voiture ou répliques de composants d'origine des fournisseurs de période).

Des composants remplaçant des pièces fournies à l'origine par le constructeur de la voiture ne peuvent être utilisés que s'il est prouvé qu'ils étaient soit homologués, soit autorisés par l'Annexe J de période et utilisés pour cette voiture particulière au cours d'une compétition inscrite au calendrier international de la FIA dans la période. Pour les voitures de Périodes J1 et J2, les composants de remplacement utilisés en circuit ne sont pas permis en rallye, et vice versa.

Les libertés accordées en période par l'Annexe J ne signifient pas qu'à l'heure actuelle la liberté est totale, mais que sont acceptés les modifications et/ou composants effectivement utilisés en période sur cette marque et ce modèle particulier de la marque, à la suite de ces libertés de période.

3.3.4 Die Periode, die Alternativ-Bauelemente, sowie die betreffenden Homologationsnachträge werden auf dem für dieses betreffende Fahrzeug anwendbaren HTP aufgeführt.

3.3.5 Sofern nicht durch vorliegende Vorschriften festgelegt, muss jedes Fahrzeugbauelement den Abmessungen des Originalteils entsprechen und der Materialtyp muss derselbe sein, wie der der Originalpartie.

Der Nachweis darüber muss durch den Antragssteller erbracht werden.

3.3.6 Die verwendete Technik, einschliesslich der in den Homologationsnachträgen beschriebenen, muss mit der entsprechenden Periode übereinstimmen.

3.3.7 Für homologierte Fahrzeuge sind die original Homologationsblätter der FIA inklusive Nachträge und Varianten wie sie während der betreffenden Periode homologiert waren, gültig.

Die Vorschriften des Anhang J der Periode sind ebenfalls gültig, wenn sie eine Spezifikation abdecken, welche in der Periode wie im Artikel 3.3.8 für nicht homologierte Fahrzeuge vermerkt verwendet wurde.

Alle Fahrzeuge der Periode J1 und J2 müssen ebenfalls den Bestimmungen des Anhang XI des Anhang K entsprechen.

3.3.8 Für nicht homologierte Fahrzeuge, können folgende Nachweise für die Periodenspezifikation (in Reihenfolge ihrer Priorität aufgeführt) als Nachweis anerkannt werden:

- Hersteller-Spezifikationen gemäss einer der nachfolgenden Dokumente: Verkaufsprospekte; Hersteller-Handbuch; Hersteller-Werkstatthandbuch, Hersteller-Ersatzteilliste; Testbroschüren. Alle genannten Unterlagen müssen allerdings in der Periode veröffentlicht worden sein.
- Nachweis dafür, dass eine Hersteller-Spezifikation für einen Teilnehmer an einem internationalen Wettbewerb geändert wurde; Hersteller-Dokumentation, -Zeichnungen, -Skizzen oder -Spezifikationen, die in der Periode veröffentlicht wurden, oder ein in der Periode veröffentlichter Zeitschriftenartikel (Spezifikationen in Zeitschriften und Magazinen aus der Periode müssen aus mindestens zwei Quellen stammen).
- Berichte von anerkannten Gutachtern, die das Fahrzeug überprüft haben.
- Als weniger stichhaltig betrachtet werden Buch- und Zeitschriftenartikel, die ausserhalb der Periode von angesehenen Autoren geschrieben wurden; diese können jedoch im Einzelfall zur Beurteilung ebenfalls herangezogen werden. Abhandlungen jüngerer Datums, die von Herstellern, Mechanikern, Technikern, Designern, Fahrern und Teammitgliedern der Periode verfasst sind, werden für bestimmte Fahrzeuge berücksichtigt.
- Alle oben aufgeführten Punkte müssen sich auf das betreffende Modell beziehen.

3.3.4 La période, les composants de remplacement, ainsi que les extensions de la fiche d'homologation concernée seront spécifiés sur le PTH applicable à cette voiture particulière.

3.3.5 Sauf autorisation spécifiée dans le présent règlement, toute composant d'une voiture doit avoir des dimensions identiques à celles de la partie d'origine et le type de matériau doit être le même que celui de la partie d'origine. La preuve devra en être fournie par le demandeur.

3.3.6 La technologie utilisée, et pour les voitures avec une fiche d'homologation, les extensions utilisées, doivent être compatibles avec la période concernée.

3.3.7 Pour les voitures homologuées, les papiers d'homologation FIA d'origine, y compris extensions et variations telles qu'homologuées pendant la période concernée sont valables.

Les règles de l'Annexe J de la période sont aussi valides si elles couvrent une spécification utilisée en période comme indiqué dans l'article 3.3.8 pour les voitures qui ne sont pas homologuées.

Toutes les voitures de la Période J1 et J2 doivent également être conformes à l'Annexe XI de l'Annexe K.

3.3.8 Pour les voitures non homologuées, les preuves suivantes (données par ordre de priorité) peuvent être admises pour déterminer la spécification de période:

- Spécifications du constructeur contenues dans un des documents suivants: prospectus publicitaires, manuel du constructeur, manuel d'atelier du constructeur, liste des pièces de rechange du constructeur, magazines d'essais automobiles; la publication de tous ces documents devant dater de la période concernée.
- Preuve que la spécification d'un constructeur a été modifiée pour un concurrent lors d'une épreuve internationale: tout document, dessin, croquis ou spécification du constructeur produit en période (les spécifications publiées dans des magazines et périodiques de la période doivent provenir d'au moins deux sources).
- Rapports d'experts reconnus qui ont inspecté les voitures.
- De moindre valeur, mais auxquels sera accordé un certain crédit lors de toute demande spécifique, seront les livres et articles de magazines écrits hors période par des auteurs réputés. Des lettres récentes écrites par des constructeurs, des mécaniciens, des ingénieurs, des dessinateurs, des pilotes et des membres d'équipes de la période seront prises en considération pour une voiture en particulier.
- Toutes les preuves susmentionnées doivent se référer au modèle en question.

3.4 Leitfaden für Reparaturen und Alternativ-Bauteile für original Rennfahrzeuge

3.4.1 Die Technologie, der Materialtyp und die für die Reparaturen verwendeten Bauelemente und für Fahrzeuge mit einem Homologationsblatt die verwendeten Nachträge, müssen mit den in der Periode für diese Fahrzeugmodell verwendeten kompatibel sein. Im Falle von rohrförmigen Bauelementen oder Strukturen, ist der Typ der verwendeten Rohrer frei, unter der Voraussetzung, dass die Aussendimension und die Wandstärke einer Periodenspezifikation und dass das Material dem Artikel 3.6 entspricht.

3.4.2 Die Montagemethode des Materials (Schweissung, Verleimung, Vernietung, usw.) muss der in der Periode verwendeten entsprechen.

3.4.3 Wenn Verbindungen geschweisst oder gelötet waren, ist die Schweissmethode oder die verwendete Lötung für die Verbindung des Materials frei und austauschbar.

3.4.4 Jegliches angefügtes Material muss gänzlich der Form sowie in Verbindung mit der Original Struktur entsprechen. Zusätzliche Verstärkungen und Verstreibungen sind verboten, ausser wenn diese in der Periode erlaubt und verwendet wurden.

3.5 Leitfaden für die Reparatur von Aluminiumlegierungen

3.5.1 Dieselben Vorschriften werden für aus Aluminium hergestellte Strukturen angewendet, jedoch sind andere Faktoren zu berücksichtigen. Es ist trotzdem wärmstens empfohlen, jegliche Reparaturen gemäss den Herstellerspezifikationen durchzuführen.

3.5.2 Jegliche Reparaturen müssen gemäss den nachstehenden Artikeln ausgeführt werden:

3.5.2.1 Es existieren verschiedene Arten von Aluminiumlegierungen dem zu reparierenden oder zu rekonstruierenden Typ von Bauelement. Es ist infolgedessen wärmstens empfohlen, auf die korrekte Standardbezeichnung von Aluminiumlegierungen Bezugzunehmen (siehe Tabelle 1, Anhang XII). Generell sind die für die Verwendung bei Automobilen meist verwendeten, die Serien 5000 und Serien 6000.

3.5.2.2 Um den richtigen Typ der Aluminiumlegierung zu wählen, ist es wärmstens empfohlen die mechanischen Eigenschaften und die eventuellen physischen Zustände des bestimmten Materials oder des vom Hersteller verwendeten Teils zu analysieren und für die Auswahl darauf Bezug zu nehmen. Diese Empfehlung ist sehr wichtig und darf nicht unterschätzt werden, da wenn die Abänderung betreffende Steifigkeit für verschiedene Aluminiumlegierungen ein Maximum von 6% ist, ihre Antriebsfestigkeit durch einen Faktor von 6 wechseln kann. Die Wahl eines nicht den Bedingungen oder Eigenschaften angepassten Materials kann sich die Leistung des Bauelementes verändern (siehe Tabelle 2, Anhang XII).

3.5.2.3 Die Verwendung einer Legierung Al / Li ist verboten. In diesem Falle, kann diese Legierung das Gewicht um 6% reduzieren und die Festigkeit um 16% erhöhen.

3.4 Lignes directrices pour les réparations et composants de remplacement pour voitures de compétition d'origine

3.4.1 La technologie, le type de matériau et les composants utilisés pour les réparations, et pour les voitures avec une fiche d'homologation, les extensions utilisées, doivent être compatibles avec ceux utilisés en période pour ce modèle de voiture. Dans le cas de composants ou de structures tubulaires, le type de tubes utilisés est libre à condition que les dimensions externes et l'épaisseur des parois soient conformes aux spécifications de période et que le matériau soit conforme à l'Art. 3.6.

3.4.2 La méthode d'assemblage des matériaux (soudage, collage, rivetage, etc.) doit être celle utilisée en période.

3.4.3 Si des joints étaient soudés ou brasés, la méthode de soudage ou brasage utilisée pour assembler des matériaux est libre et interchangeable.

3.4.4 Tout matériau ajouté doit être entièrement conforme à la forme de, et en contact avec, la structure d'origine. Des renforts ou entretoises supplémentaires sont interdits à moins d'avoir été autorisés et utilisés en période.

3.5 Lignes directrices pour les réparations d'alliages d'aluminium

3.5.1 Les mêmes règles s'appliquent aux structures fabriquées en aluminium mais d'autres facteurs sont à prendre en considération. Il est dès lors fortement recommandé d'effectuer toute réparation conformément aux spécifications du constructeur.

3.5.2 Toutes les réparations doivent être effectuées conformément aux articles ci-après:

3.5.2.1 Il existe différentes familles d'alliages d'aluminium selon le type du composant à réparer ou reconstruire. Il est dès lors fortement recommandé de faire référence à la désignation standard correcte des alliages d'aluminium (voir Tableau 1, Annexe XII). En général, pour les applications automobiles, les Séries 5000 et Séries 6000 sont les plus appliquées.

3.5.2.2 Afin de choisir le bon type d'alliage d'aluminium, il est fortement recommandé d'analyser les propriétés mécaniques et éventuellement les conditions physiques du matériau désigné ou utilisé par le fabricant de la pièce et d'y faire référence pour le choix. Cette recommandation est très importante et ne doit pas être sous-estimée car si la variation en matière de rigidité pour les différents alliages d'aluminium est de maximum 6%, leur résistance à la traction peut varier par un facteur de 6. Le choix d'un matériau aux conditions et propriétés non appropriées peut faire varier les performances du composant (voir Tableau 2, Annexe XII).

3.5.2.3 L'utilisation d'un alliage Al / Li est interdite. Dans ce cas, cet alliage peut réduire le poids de 6% et augmenter la rigidité de 16%.

3.5.2.4 Die Montagemodalitäten für Aluminiumstrukturen sind die folgenden:

- Schweißung (durch Schmelze, durch Festigkeit, andere Methoden wie Druck, Explosion, Ultraschall, usw.)
- Lötung
- Schweißung
- Verklebung
- mechanische Montage

(siehe Tabelle 5, Anhang XII)

3.5.2.5 Es ist obligatorisch, dass die vom Hersteller definierten Verfahren und Methoden für die Montage der Bauelemente aus Aluminiumlegierung während der Reparatur oder Rekonstruktion verfolgt werden, um jegliche original Festigkeit der Verbindungen zu bewahren.

3.5.2.6 Es ist empfohlen, die Standardspezifikation für die Qualität der in Sand gefertigten Bauelemente zu verfolgen. Sie definieren die maximalen für ein in Sand gefertigtes Teil zugelassenen Fehler in Funktion des Qualitätsmasses des Bauelementes. Jedem Mass entspricht eine Leistung des Bauelementes (siehe Tabelle 4, Anhang XII).

3.5.2.7 Für Sicherheitsanwendungen (Aufhängung, Chassis ...), ist das Mass B der Tabelle «Discontinuity-level requirements» die zugelassene Qualität für die in Sand gefertigte Teile.

3.6 Leitfaden Fahrzeugnachbauten und Nachbau von Bauelementen

3.6.1 Die Empfehlungen sind hier aufgeführt um dem Antragsteller zu gestatten, sich den inhaltlichen Anforderungen des vorliegenden Artikels anzupassen wenn er ein Fahrzeug oder ein Bauelemente wiederherzustellen wünscht.

3.6.2 Der Artikel 1.2 wird ebenfalls bei Fahrzeugnachbauten oder Nachbau von Bauelementen angewendet. Präzisiert, der Artikel 1.2 beinhaltet die Prinzipien, auf welche sich Fahrzeuge welche an Internationalen Historischen Prüfungen teilnehmen basieren müssen. Dieser Artikel legt ebenfalls die Zulassungsbedingungen von Nachbau von Bauelementen dar.

3.6.3 Die Hersteller von Alternativ-Bauelementen sind verantwortlich für den Erhalt jeglicher Zulassung oder Lizenz welche nötig sein könnte um originale Bauelemente oder ein komplettes Fahrzeug nachzubauen. Die FIA ist nicht verantwortlich für die nicht Einhaltung jeglicher eventueller Patentrechte.

3.6.4 Kein Vorteil betreffend der Leistung oder des Gewichts darf aus der Nutzung von jeglichen Alternativ-Bauelementen oder -Materialien gezogen werden.

3.6.5 Materialien

3.6.5.1 Die verwendeten Materialien müssen dieselben sein, wie die im Art. 3.7.3 und 3.7.4 aufgeführten und müssen sich auf jeden Typ von Bauelementen anwenden.

3.6.5.2 Die Wahl von anderen Materialien für Fahrzeugnachbauten sowie für den Nachbau von Bauelementen und/oder Alternativ-Bauelementen müssen die mechanische Funktion und die Physik des Originalmaterials für das verwendete Bauelement einhalten.

3.5.2.4 Les modes d'assemblage pour les structures en aluminium sont les suivants :

- soudage (par fusion, par résistance, autres méthodes telles que par pression, explosion, ultrasons, etc.)
- brasage
- soudure
- collage
- assemblage mécanique.

(voir Tableau 5, Annexe XII)

3.5.2.5 Il est obligatoire que les procédures et méthodes pour l'assemblage des composants en alliage d'aluminium définies par le constructeur soient suivies durant les réparations et les reconstructions afin de conserver la rigidité d'origine des joints.

3.5.2.6 Il est recommandé de suivre les spécifications standard pour la qualité des composants moulés au sable. Elles définissent les défauts maximums autorisés sur les pièces moulées au sable comme étant fonction du degré de qualité du composant. A chaque degré correspond une performance du composant (voir Tableau 4, Annexe XII).

3.5.2.7 Pour des applications de sécurité (suspensions, châssis ...), le degré B du tableau «Discontinuity-level requirements» est la qualité autorisée pour les pièces moulées au sable.

3.6 Lignes directrices pour les répliques de voitures et répliques de composants

3.6.1 Des suggestions sont fournies ici en vue de permettre au candidat de se conformer aux exigences contenues dans les présents articles s'il entend reproduire une voiture ou un composant.

3.6.2 L'Article 1.2 s'applique également dans le cas des répliques de voitures et des répliques de composants. Plus précisément, l'Article 1.2 contient les principes sur lesquels les voitures participant à des épreuves historiques internationales doivent se fonder. Cet article énonce également les conditions d'acceptation des répliques de composants.

3.6.3 Les fabricants des composants de remplacement seront responsables de l'obtention de toute autorisation ou licence qui pourrait être nécessaire pour reproduire les composants d'origine ou une voiture complète. La FIA ne sera pas responsable du nonrespect de tout éventuel droit de brevet.

3.6.4 Aucun avantage en termes de performances ou de poids ne doit être tiré de l'utilisation de tout composant ou matériau de remplacement.

3.6.5 Matériaux

3.6.5.1 Les matériaux utilisés doivent être les mêmes que ceux indiqués aux Art. 3.7.3 et 3.7.4 et doivent pouvoir s'appliquer à tout type de composant.

3.6.5.2 Le choix d'autres matériaux pour les répliques de voitures ainsi que pour les répliques de composants et/ou les composants de remplacement doit respecter les caractéristiques mécaniques et physiques du matériau d'origine utilisé pour ce composant.

3.6.5.3 Das Folgende ist für Bauelemente wärmstens empfohlen, in Verbindung mit der Leistung oder der Belastung unterstellten und erhöhten Einschränkungen oder sind für die Sicherheit massgebend, wie, ohne diese zu limitieren, die folgenden Elemente:

- die Lenkstange
- das Bremssystem
- die Aufhängungsarme und andere mit der Aufhängung verbundene Bauelemente
- das Strukturgerippe eines rohrrahmen Chassis
- usw.

3.6.5.4 Es ist wärmstens empfohlen, dass die Antriebsfestigkeit des Materials und die spezifische Schwere in einer Spanne von mehr oder weniger 2% im Vergleich zu der Originalen bleiben oder anhand der Liste der im Artikel II des Anhang K aufgeführten geeigneten Materialien ausgewählt wird.

3.6.5.5 Für einige oben aufgeführte Sicherheitselemente, können verschiedene Testmethoden verlangt werden. In diesem Falle, sind die Anforderungen bezüglich der Prüfung mit Artikel II des Anhang K gebunden.

3.6.6 Technologie

3.6.6.1 Die verwendete Technologie, inklusive die mit den Nachträgen der Technologie zugelassenen, können modern sein, jedoch müssen sie kompatibel mit der betreffenden Periode für diese Fahrzeugmodell sein.

3.6.6.2 Ohne explizite Genehmigung der FIA, müssen Bauelemente welche genietet waren, genietet bleiben, Bauelemente welche Punktgeschweisst waren, müssen Punktgeschweisst bleiben, Elemente die original geklebt waren, müssen geklebt bleiben.

3.6.6.3

- a) Unabhängig vom verwendeten Material und der verwendeten Technologie, ist es empfohlen, dass die Schweißung der Bauelemente oder der Montage, welche Belastungen unterstellt sind und erhöhte Belastungen oder für die Sicherheit massgebend sind, von qualifizierten Schweißern ausgeführt werden. Nichts desto trotz, müssen diese professionell inspiziert werden, um jegliche Fissuren oder Mängel festzustellen.
- b) Es ist ebenfalls wärmstens empfohlen, vergleichbare Tests an Orten durchzuführen, die wesentlich für die strukturelle Unversehrtheit des Fahrzeugs oder die Sicherheit des Fahrers ist, mit Hilfe von zweckmässigen Methoden und Konstruktionstypen.

3.6.7 Dimensionen und Gewicht

3.6.7.1 Jegliche Bauelemente und Montagen eines Fahrzeugs müssen dieselben Dimensionen und denselben Standort wie original haben.

3.6.7.2 Es ist wärmstens empfohlen, dass der Antragsteller den Beweis vor Ausstellung des HTP liefert.

3.6.7.3 Zu keiner Zeit während eines Wettbewerbs darf ein Fahrzeug weniger als das auf seinem HTP erwähnten Mindestgewicht wiegen.

3.7 Allgemeine Bestimmungen

3.7.1 Die Silhouette ist die Form eines Fahrzeugs bei Ansicht aus irgendeiner Richtung, mit montierter Aufbauverkleidung.

3.7.2 Das Chassis ist die Gesamt-Struktur des Fahrzeugs, um die herum die mechanischen Teile und die Karosserie, einschliesslich jedes strukturellen Teils der genannten Struktur, angebaut sind.

3.6.5.3 Ce qui précède est fortement recommandé pour les composants liés aux performances ou soumis à des charges et contraintes élevées, ou qui sont déterminants pour la sécurité, tels que, sans s'y limiter, les éléments suivants :

- la colonne de direction,
- le système de freinage,
- les bras de suspension et autres composants de suspension connexes,
- le squelette structurel du châssis tubulaire,
- etc.

3.6.5.4 Il est fortement recommandé que la résistance à la traction du matériau et la gravité spécifique demeurent dans une fourchette de plus ou moins 2 % par rapport à celles d'origine ou soient choisis parmi la liste des matériaux appropriés figurant à l'Annexe II de l'Annexe K.

3.6.5.5 Pour certains des composants de sécurité susmentionnés, certaines méthodes d'essai peuvent être requises. Dans ce cas, les exigences en matière d'essais sont liées aux «Tests de condition» de l'Annexe III de l'Annexe K.

3.6.6 Technologie

3.6.6.1 La technologie utilisée, y compris celle autorisée avec les extensions technologiques, peut être moderne mais doit être compatible avec la période concernée pour ce modèle de voiture.

3.6.6.2 Sauf autorisation expresse de la FIA, les composants qui étaient rivetés à l'origine doivent demeurer rivetés, les composants soudés par points doivent demeurer soudés par points, les éléments à l'origine fixés par collage doivent demeurer fixés par collage.

3.6.6.3

- a) Indépendamment du matériau et de la technologie utilisés, il est recommandé que la soudure des composants ou de l'assemblage, qui sont soumis à des charges et à une contrainte élevées, ou déterminants pour la sécurité, soit effectuée par des soudeurs qualifiés. Néanmoins, ceci doit être inspecté professionnellement pour détecter toute éventuelle fissure ou défaut.
- b) Il est également fortement recommandé d'effectuer des tests semblables à des endroits qui sont essentiels pour l'intégrité structurelle de la voiture ou la sécurité du pilote, à l'aide de méthodes appropriées au matériau et au type de construction.

3.6.7 Dimensions et poids

3.6.7.1 Tout composant ou assemblage d'une voiture doit avoir les mêmes dimensions et le même emplacement que le composant d'origine.

3.6.7.2 Il est fortement recommandé que le candidat en fournisse la preuve avant la délivrance du PTH.

3.6.7.3 A tout moment durant une Compétition, une voiture ne pourra peser moins que le poids minimum mentionné sur son PTH.

3.7 Définitions Générales

3.7.1 La silhouette est la forme de la voiture vue de n'importe quelle direction, les panneaux de carrosserie étant posés.

3.7.2 Le châssis est la structure générale de la voiture autour de laquelle sont assemblés les composants mécaniques et la carrosserie comprenant toute partie structurelle de ladite structure.

3.7.3 Der Begriff «Werkstoffart» bezeichnet den gleichen Werkstoff aber nicht notwendigerweise die gleiche Spezifikation.

3.7.4 So ist beispielsweise «Aluminium» aus metallurgischer Sicht Aluminium, das aber von unterschiedlicher Qualität sein und Elemente enthalten kann, die in der ursprünglichen Zusammensetzung nicht vorhanden waren mit Ausnahme von Beryllium Aluminium. Magnesium darf durch Aluminium ersetzt werden.

3.7.5 Die technischen Daten bezüglich des Materials und der Leitfaden betreffend seiner technischen Verwendung, der Reparatur und der Rekonstruktion sind im Anhang II des Anhang K aufgeführt. Dieser Abschnitt liefert Hinweise hinsichtlich der Wahl und der geeigneten Verwendung von anderen zu verwendenden Materialien und Technologien für den Ersatz und die Reparatur der Bauelemente.

3.8 Toleranz

3.8.1 Falls es auf dem für das entsprechende Fahrzeug zutreffende Homologationsblatt und im Anhang J der Periode nicht anders spezifiziert ist, gelten für Abmessungen von Bauteilen die folgenden Toleranzen:

3.8.2 Alle maschinellen Bearbeitungen mit Ausnahme von Zylinderbohrung und Kolbenhub: $\pm 0,2\%$

3.8.3 Unbearbeitete Gussteile: $\pm 0,5\%$

3.8.4 Breite des Fahrzeuges an der Vorder- und Hinterachse: $\pm 1\%$, $-0,3\%$

3.8.5 Radstand: $\pm 1,1\%$

3.8.6 Spurweite: $\pm 1\%$

3.9 Treibstoff und Verbrennungsmittel

3.9.1 Der Treibstoff für homologierte Fahrzeuge muss Benzin oder Diesel wie im gegenwärtigen Anhang J, Artikel 252.9.1 und 9.2 definiert, sein.

3.9.2 Ausgenommen die nicht homologierte Fahrzeuge wie im Artikel 3.9.3 angegeben betrifft, muss der Treibstoff für nicht homologierte Fahrzeuge dem Anhang J, Artikel 252.9.1 entsprechen.

3.9.3 Alle Rennfahrzeuge der Perioden C und D (1/1/1919 – 31/12/1946), Formel 1-Fahrzeuge 1946-57, Formel 2 1947-53, Formel 3 1946-60 und Indianapolis 1940-60, dürfen mit Treibstoff auf Alkoholbasis betrieben werden.

Alle anderen nicht homologierten Fahrzeuge für welche die Verwendung von Treibstoffen auf Alkoholbasis in der Periode belegt werden kann, dürfen diese Treibstoffe verwenden, unter der Bedingung das ein Vermerk, der einen solchen Gebrauch genehmigt auf dem HTP aufgeführt ist.

3.9.4 Formel 1- oder Formel 2- Fahrzeuge der Jahre 1946–1960 dürfen mit Treibstoff mit einer höheren Oktanzahl betrieben werden.

3.9.5 Dem Treibstoff können Schmierstoffzusätze bis zu 2% seines Volumens hinzugefügt werden. Für Zweitakt-Motoren kann dieser Prozentsatz höher sein.

3.9.6 Echtes Blei kann ebenfalls hinzugefügt werden wobei dies jedoch nicht wünschenswert ist. Das Hinzufügen von Blei darf die Oktanzahl des Treibstoffes weder über der 90 MON Grenze noch über die 102 RON Grenze erhöhen lassen. Der Bleigehalt darf in keinem Fall über 0,15 g/l liegen (EN 237 oder ASTM D3237).

3.9.7 Ersatzstoffe für Bleiverbindungen können dem Treibstoff hinzugefügt werden, wenn diese im freien Einzel-

3.7.3 L'expression «type de matériau» indique le même matériau, mais pas nécessairement de même spécification.

3.7.4 Ainsi, «l'aluminium» est de l'aluminium d'un point de vue métallurgique, mais peut être d'une qualité différente et contenir des éléments absents du composant d'origine à l'exclusion du béryllium aluminium. Le magnésium peut être remplacé par de l'aluminium.

3.7.5 Des données techniques sur les matériaux et des lignes directrices sur leurs techniques d'utilisation, de réparation et de reconstruction figurent à l'Annexe II de l'Annexe K. Cette section fournit des indications quant au choix et à l'utilisation appropriée d'autres matériaux et technologies à employer pour le remplacement et la réparation des composants.

3.8 Tolérances

3.8.1 Sauf indication contraire sur la fiche d'homologation et dans l'Annexe J de période applicables à la voiture, les tolérances suivantes sur les mesures des composants s'appliquent:

3.8.2 Tout usinage, sauf alésage et course: $\pm 0,2\%$

3.8.3 Brut de fonderie: $\pm 0,5\%$

3.8.4 Largeur de la voiture aux axes avant et arrière: $\pm 1\%$, $-0,3\%$

3.8.5 Empattement: $\pm 1\%$

3.8.6 Voie: $\pm 1\%$

3.9 Carburant et comburant

3.9.1 Pour les voitures homologuées, le carburant doit être de l'essence ou du gazole, tel que défini à l'Article 252 paragraphes 9.1 et 9.2 de l'Annexe J en vigueur.

3.9.2 Excepté en ce qui concerne les voitures non homologuées mentionnées au point 3.9.3, le carburant pour les voitures non homologuées doit être conforme à l'Article 252-9.1 de l'Annexe J.

3.9.3 Toutes les voitures de course de Périodes C et D (1/1/1919 – 31/12/1946), Formule 1 1946-57, Formule 2 1947-53, Formule 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, peuvent utiliser des carburants à base d'alcool.

Toute autre voiture non homologuée pour laquelle l'utilisation en période de carburants à base d'alcool peut être prouvée peut utiliser ces carburants à condition qu'une annotation approuvant une telle utilisation figure sur le PTH.

3.9.4 Les voitures construites selon les règlements Formules 1 ou 2 1946-60 peuvent utiliser de l'essence ayant un indice d'octane plus élevé.

3.9.5 Des additifs de lubrification, ne dépassant pas 2% en volume, peuvent être ajoutés au carburant. Pour les moteurs deux temps, ce pourcentage peut être plus élevé.

3.9.6 Du plomb véritable peut également être ajouté si nécessaire, mais ce n'est pas souhaitable. L'ajout de plomb ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON, ni de celle de 102 RON. La teneur en plomb ne doit pas être supérieure à 0,15 g/l dans tous les cas (EN 237 ou ASTM D3237).

3.9.7 L'utilisation d'additifs, ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb, est autorisée à condition que ces der-

handel erhältlich sind. Die Zuführung dieser Stoffe darf nicht zu einer Erhöhung der Oktanzahl weder über 90 MOZ noch über 102 ROZ hinaus führen.

3.9.8 Mit Ausnahme von atmosphärischer Luft, dürfen dem Treibstoff keine zusätzlichen Verbrennungsmittel beigemischt werden.

ART. 4 WAGENAUSWEISE GEMÄSS INTERNATIONALER FIA NORM

4.1 Dokumente

4.1.1 Jedes Fahrzeug, das an einer Veranstaltung teilnimmt, welche im internationalen Sportkalender der FIA aufgenommen ist, muss im Besitz eines HTP oder bei einem Gleichmässigkeitslauf eines HRCP sein. Diese Dokumente sind rein technische Papiere und stellen keinerlei Garantie oder Meinung zu der Echtheit des Fahrzeuges dar. Jedes Fahrzeug wird mit einem fälschungssicheren FIA Kleber mit Nummer und Strichcode identifiziert, der auf dem Fahrzeug und auf dem HTP bei dessen Ausstellung angebracht wird.

4.1.2 Der HTP ist Eigentum der FIA und kann jederzeit aufgrund einer Entscheidung der HMSC eingezogen werden. In diesem Fall muss die ASN den original HTP der FIA vorlegen und dem Antragsteller die zertifizierte Kopie entziehen.

Der HTP der FIA, sowie das Antragsformular, kann bei einer ASN von allen Staatsangehörigen oder Personen mit einem Wohnsitz im Land der ASN, bezogen werden. Der Antragsteller ist dafür verantwortlich, dass die Formulare vor Rücksendung an den ASN ausgefüllt werden. Das Original des Formulars und Einzelheiten zur Antragstellung verbleiben bei der ASN. Die ASN übergibt dem Antragsteller eine mit Perforierstempel versehene Kopie und übergibt die Einzelheiten aller übergebenen Identitätspapiere an die FIA Datenbank.

4.1.3 Der HTP ist ein 27-seitiges Dokument, das durch die FIA in Zusammenarbeit mit dem Antragsteller ausgefüllt wird.

4.1.4 Für alle homologierten Fahrzeuge muss der HTP immer von einer von der ASN zertifizierten Kopie (ausgedruckt auf Sicherheitspapier der FIA, mit einer zusätzlichen Authentifizierung der ASN) des Original-Homologationsblattes des Fahrzeuges oder einer von der ASN zertifizierten Kopie (ausgedruckt auf Sicherheitspapier der FIA, mit einer zusätzlichen Authentifizierung der ASN) des RETROSPECTIVE Homologationsblattes begleitet sein.

4.1.5 Der Historic Regularity Car Pass (HRCP) basiert auf einem Modell der FIA und ist ein einfacher Identitätsausweis zur Verwendung bei Historischen Gleichmässigkeitsläufen.

4.1.6 Wechsel des Eigentümers: Der HTP ist ein internationales Dokument und muss von allen ASN anerkannt werden. Bei einem Eigentümerwechsel in ein anderes Land muss die neue ASN den für das Fahrzeug ausgestellten Ausweis anerkennen, die ausstellende ASN über den Eigentümerwechsel informieren und die Originale und begleitende Dokumentationen anfordern. Die zertifizierte Kopie des original HTP's muss dem vorherigen Besitzer, durch die ASN welche den HTP ausgestellt hat, entzogen werden und das Originaldokument annulliert werden. Die neue ASN muss einen neuen HTP anfertigen (ausgestellt auf dem neuen Modell) und eine eigene nationale Nummer zuordnen. Der neuen HTP muss der FIA zur Genehmigung weitergeleitet werden, damit die Datenbank der FIA aktualisiert werden kann.

niers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ni de celle de 102 RON.

3.9.8 A l'exception de l'air atmosphérique, aucun comburant supplémentaire ne peut être mélangé au carburant.

ART. 4 DOCUMENTS D'IDENTITE DE VEHICULE CONFORMES A LA NORME INTERNATIONALE DE LA FIA

4.1 Certification

4.1.1 Tout véhicule participant à une compétition internationale de la FIA doit être en possession d'un PTH ou, dans le cas des Parcours de Régularité, d'un Laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique. Ces documents sont de nature purement technique et n'offrent aucune garantie ni appréciation, quelle qu'elle soit, sur l'authenticité de la voiture. Chaque voiture sera identifiée par un autocollant infalsifiable de la FIA à numéro et code-barres appliqué sur la voiture et le PTH au moment où celui-ci sera délivré.

4.1.2 Le PTH est la propriété de la FIA et peut être retiré à tout moment sur décision de la CSAH. Dans ce cas, l'ASN doit soumettre l'original du PTH à la FIA et retirer la copie certifiée du PTH au candidat.

Les PTH de la FIA, ainsi que le formulaire de demande, peuvent être obtenus auprès des ASN par tout résident ou tout citoyen du pays de l'ASN; il incombe à ces derniers de remplir les PTH avant de les retourner à l'ASN. L'ASN gardera l'original de la fiche ainsi que les détails de la demande, et fournira au candidat une copie de la fiche certifiée par perforation. L'ASN fournira à la FIA pour sa base de données les détails et les copies de tous les documents délivrés.

4.1.3 Le PTH est un modèle de la FIA de 27 pages qui est rempli par l'ASN conjointement avec le demandeur.

4.1.4 Pour toute voiture homologuée, le PTH doit être accompagné d'une copie certifiée par l'ASN (imprimée sur papier estampillé/filigrané FIA, comportant une authentification supplémentaire de l'ASN) de la Fiche d'Homologation originale de la voiture ou d'une copie certifiée par l'ASN (imprimée sur papier estampillé/filigrané FIA, comportant une authentification supplémentaire de l'ASN) de la Fiche d'Homologation Rétrospective de la voiture.

4.1.5 Le LPVRH se base sur un modèle de la FIA et est un simple document d'identité de véhicule à utiliser pour les Rallyes de Régularité Historiques.

4.1.6 Changement de propriétaire: Le PTH est un document international et doit être accepté par toutes les ASN. Lorsqu'une voiture est transférée à un propriétaire d'un pays différent, la nouvelle ASN devra reconnaître la fiche délivrée à la voiture, informer l'ASN concernée du changement de propriétaire et demander le transfert de l'original accompagné de sa documentation. La copie certifiée du PTH d'origine doit être retirée à l'ancien propriétaire par l'ASN de délivrance et la fiche d'origine annulée. La nouvelle ASN doit délivrer un nouveau PTH (établi sur le nouveau modèle) et attribuer son propre numéro national.

Le nouveau PTH doit être transmis à la FIA pour approbation et afin de mettre à jour la base de données de la FIA.

4.1.7 Verloren gegangene FIA-Ausweise: Wenn ein Ausweis verloren gegangen ist, muss bei der ASN die Ausfertigung einer Farbkopie seines eigenen Original-Ausweises beantragt werden. Die ausstellende ASN vermerkt auf der Vorderseite, dass diese die Zweitausfertigung einer bestätigten Kopie ist, und auf der Seite 24 das Datum, wann diese Kopie ausgestellt wurde.

4.2 Verwendung des HTP's:

4.2.1 Die HTP's haben lediglich zwei Zwecke: Einerseits zur Verwendung durch die Technischen Offiziellen und Delegierten bei der Veranstaltung und andererseits zur Verwendung der Veranstalter von Prüfungen für die Einteilung der Fahrzeuge und der Struktur ihrer Prüfung

4.2.2 Zur Unterstützung der Veranstalter MUSS jeder Nennung für eine im internationalen Kalender eingetragenen Veranstaltung eine Fotokopie der 1. Seite des von der ASN ausgestellten HTP's beigelegt werden, damit die Klasse, die Periode und Gruppe, in die das Fahrzeug gemäss Anhang 1 des Anhangs K eingeteilt wurde, klar ersichtlich ist.

4.2.3 Der HTP muss bei der Technischen Abnahme des Fahrzeuges bei der Veranstaltung vorgelegt werden. Der HTP muss während der gesamten Dauer des Wettbewerbs zur Verfügung der FIA-Offiziellen gehalten werden. Ausschliesslich einer der Technischen Delegierten der FIA (oder, in seiner Abwesenheit, ein FIA nominierter Offizieller) darf Eintragungen in Englisch oder Französisch in den HTP's vornehmen.

4.2.4 Es ist Sache des Teilnehmers, die Gültigkeit der Spezifikationen eines Fahrzeuges, wie sie im HTP aufgeführt sind, nachzuweisen.

4.2.5 Die Technischen Kommissare der Veranstaltung müssen alle HTP's, die ordnungsgemäss von einer ASN ausgestellt wurden, anerkennen und die betreffenden Fahrzeuge zulassen, sofern sie dem HTP entsprechen, vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikel 4.3.

4.2.6 Veranstalter, die Fahrzeuge ohne gültigen HTP zulassen, laufen Gefahr, dass ihre Veranstaltung vom internationalen Sportkalender gestrichen wird und dass zusätzliche Strafen von der FIA ausgesprochen werden.

4.2.7 Für einen herausgegebenen HTP können Nachträge des HTP als Varianten ausgefertigt werden, wenn möglicherweise ein Teil der auf dem Basisformular angegebenen Daten ändern. Wie auf der ersten Seite des Variantenblattes angegeben, sind die Varianten für eine oder mehrere der folgenden Veranstaltungskategorien gültig:
Bergrennen, Rallye, Rundrennen
Der Teilnehmer kann die Varianten wie gewünscht verwenden unter Vorbehalt, dass diese der richtigen Veranstaltungskategorie entspricht.

Die obenstehende Reglementierung wird für die Ausstellung von Varianten verwendet, jedoch ist kein zusätzlicher Kleber weder auf dem HTP noch auf dem Fahrzeug nötig, wenn die erste Seite des HTP unverändert bleibt. Wird dagegen eine neue Seite 1 des HTP erforderlich, wird auf dem Fahrzeug in der Nähe des ersten, ein neuer Kleber angebracht, und der zweite Kleber wird auf der neuen ersten Seite des HTP angebracht

4.2.8 Jeder auf der letzten 27-seitigen Vorlage erstellte HTP ist für eine Dauer von 10 Jahren gültig.

4.1.7 PTH perdus: si un passeport est perdu, une demande devra être faite auprès de l'ASN qui délivrera une copie couleur certifiée de la Fiche établie d'après son propre exemplaire. L'ASN qui délivrera la copie en question inscrira à la page 1 qu'une autre copie a été délivrée ainsi que sur la page 24 la date à laquelle elle a été délivrée.

4.2 Utilisation des PTH

4.2.1 Les PTH n'ont que deux objets : pour utilisation par les officiels Techniques et d'Eligibilité pendant les épreuves d'une part et pour utilisation par les organisateurs d'épreuves dans la classification et la structure de leurs épreuves d'autre part.

4.2.2 Afin de faciliter la tâche des Organisateurs, toutes les inscriptions aux épreuves inscrites au Calendrier International DOIVENT être accompagnées d'une photocopie de la première page du PTH de la voiture délivré par l'ASN, indiquant clairement sa classe, sa période et sa catégorie, attribuées à la voiture sur la base sur l'Annexe 1 de l'Annexe K.

4.2.3 Le PTH doit être présenté avec la voiture au contrôle technique de l'épreuve. Le PTH de la voiture doit être à la disposition des officiels de la FIA pendant toute la durée de l'épreuve. Seul un des Délégués Eligibilité de la FIA (ou un Officiel nommé par la FIA en leur absence) peut inscrire des commentaires, en anglais ou en français, sur les PTH.

4.2.4 Il incombera au concurrent de prouver l'éligibilité des spécifications d'une voiture telles qu'elles sont portées sur le PTH.

4.2.5 Les commissaires techniques doivent accepter tout PTH convenablement délivré par une ASN, et autoriser les voitures à participer à l'épreuve concernée du moment qu'elles se conforment à leur fiche sous réserve des dispositions de l'Article 4.3.

4.2.6 Les Organisateurs admettant à leurs épreuves des véhicules sans PTH valide risquent de voir ces épreuves exclues du Calendrier International et de se voir attribuer d'éventuelles sanctions supplémentaires par la FIA.

4.2.7 Pour un PTH donné, des extensions de la fiche peuvent être délivrées en tant que Variantes, si une partie des informations données sur le formulaire de base est susceptible d'être modifiée.

Comme indiqué à la page n° 1 de la fiche Variantes, les Variantes seront valables pour une ou plusieurs des catégories d'épreuves suivantes :

Courses de Côte, Rallyes, Circuits.

Le concurrent peut utiliser des Variantes comme il le souhaite, à condition que celles-ci correspondent à la bonne catégorie d'épreuves.
La réglementation ci-dessus sera utilisée pour délivrer les Variantes, mais aucun autocollant supplémentaire sur le PTH ou la voiture ne sera nécessaire si la page 1 du PTH demeure inchangée. En revanche, si une nouvelle page 1 du PTH est requise, un nouvel autocollant sera appliqué sur la voiture, à proximité du premier, et le second autocollant sera appliqué sur la nouvelle page 1 du PTH.

4.2.8 Tout PTH établi sur le dernier modèle de 27 pages est valable pour une durée de 10 années.

4.3 Verfahren bei Beanstandungen:

4.3.1 Sollte sich bei einer Überprüfung herausstellen, dass ein Fahrzeug nicht den Angaben im betreffenden HTP oder seinem Homologationsblatt entspricht und diese Unregelmässigkeit liegt ausserhalb der Prozedur «roter Punkt» (Art. 4.4), muss der Bewerber sicherstellen, dass sein Fahrzeug so geändert wird, dass es den Bestimmungen entspricht.

4.3.2 Wenn es nicht möglich ist, das Fahrzeug bei der Veranstaltung entsprechend zu ändern, können die Sportkommissare das Fahrzeug disqualifizieren und den HTP zur Begutachtung an die FIA und eine Kopie an die ausstellende ASN schicken.

4.3.3 Falls die Sportkommissare feststellen, dass ein Fahrzeug seinem HTP entspricht, nicht aber den technischen Vorschriften des Anhang K, können sie den Bewerber dieses Fahrzeuges disqualifizieren, die Begründung der Disqualifikation schriftlich im Wagenausweis festhalten und den HTP zur Begutachtung an die FIA und eine Kopie an die ausstellende ASN schicken.

4.3.4 HTP's können wie nachfolgend beschrieben annulliert werden:

- Aufgrund eines Antrages der ASN an die FIA, die den Ausweis ausgestellt hat. Diesem Antrag müssen Begründungen beigelegt sein.
- Aufgrund des Berichtes an die FIA durch die FIA-Offiziellen (oder von den Offiziellen der FIA autorisierte Personen) bei einer Veranstaltung, zu der das Fahrzeug genannt war und bei der die oben beschriebene Nicht-Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Anhang K festgestellt wurde. Sie müssen die Gründe auf dem HTP eintragen und diesen an die FIA und eine Kopie an die ausstellende ASN schicken, das Ergebnis wird ausgesetzt.
- Durch die FIA, die jeden HTP suspendieren oder für ungültig erklären kann, wobei sie den ausstellenden ASN über ihre Entscheidung informieren und, im Falle einer Entziehung, die Entscheidung im FIA-Bulletin veröffentlichen muss.

4.3.5 In den Fällen gemäss Punkt 4.3.4 (a) und 4.3.4 (b) erhält der Bewerber eine Kopie des HTP's mit entsprechenden Anmerkungen durch die Sportkommissare oder den Technischen Delegierten. Mit dieser Kopie kann der Bewerber innerhalb der nächsten 30 Tagen für andere Wettbewerbe nennen. Die FIA muss innerhalb von 30 Tage nach Empfang des HTP's eine Entscheidung über die Übereinstimmung des Fahrzeuges treffen. Während dieser Zeit werden alle mit diesem Fahrzeug erzielten Ergebnisse oder Punkte ausgesetzt.

4.3.6 Wenn die FIA entscheidet, dass ein HTP ungültig ist, wird er eingezogen und jeder anschliessend für das betreffende Fahrzeug beantragte HTP muss vor Ausstellung von der FIA überprüft werden.

4.3.7 Die Sportkommissare können unter bestimmten Voraussetzungen den Technischen Delegierten die Erlaubnis erteilen, HTP's für die Dauer der Veranstaltung zur weiteren Begutachtung einzubehalten.

4.3 Procédure en cas de non-conformité

4.3.1 Si une voiture s'avère non conforme à son PTH ou à sa fiche d'homologation lors de l'inspection et si l'irrégularité va au-delà de ce qui est prévu par la procédure du «point rouge» (Art. 4.4), il incombe au concurrent de s'assurer que les modifications appropriées sont apportées à la voiture.

4.3.2 S'il n'est pas possible de corriger l'irrégularité lors de l'épreuve, les Commissaires Sportifs peuvent disqualifier la voiture et envoyer le PTH à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré pour examen.

4.3.3 Si une voiture est conforme à son PTH mais non conforme au Règlement Technique de l'Annexe K, les Commissaires Sportifs peuvent disqualifier le concurrent avec cette voiture, porter par écrit les raisons de cette disqualification sur la fiche de la voiture et l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivrée pour examen.

4.3.4 Les PTH de la FIA peuvent être annulés dans les circonstances suivantes:

- A la suite d'une demande de l'ASN auprès de laquelle la voiture est enregistrée à la FIA. Cette demande doit être accompagnée de motifs justifiant l'annulation.
- A la suite d'un rapport à la FIA des officiels FIA (ou des personnes autorisées par les officiels de la FIA) d'une épreuve pour laquelle la voiture a été inscrite et a été jugée non conforme aux dispositions de l'Annexe K ci-dessus. Ils doivent porter leurs raisons sur le PTH, l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré, et suspendre le classement de la compétition.
- Par la FIA qui peut suspendre ou invalider tout PTH, en informant l'ASN ayant délivré le PTH de sa décision et, dans le cas d'un retrait, en publiant cette dernière dans le Bulletin de la FIA.

4.3.5 Dans les cas 4.3.4. (a) et 4.3.4. (b), le concurrent conservera une photocopie du PTH, dûment annotée par les Commissaires Sportifs ou les Délégués Eligibilité, et pouvant être utilisée pour des épreuves pendant une période de 30 jours. Il appartiendra à la FIA de statuer sur la validité de la voiture dans les 30 jours suivant réception du PTH. Au cours de cette période, tous les résultats ou points obtenus par la voiture seront suspendus.

4.3.6 Si la FIA décide que le PTH n'est pas valable, il sera retiré et toute nouvelle délivrance de PTH devra être approuvée au préalable par la FIA.

4.3.7 Les Délégués Eligibilité peuvent, dans certaines circonstances, être autorisés par les Commissaires Sportifs à garder les PTH pour les examiner ultérieurement pour la durée de l'épreuve.

4.4 Verfahren «roter Punkt»

4.4.1 Wenn ein Fahrzeug der Technischen Abnahme mit einer kleineren Unregelmässigkeit vorgeführt wird, oder im Falle dass ein Fahrzeug mit einem HTP nicht in Begleitung von seinem Homologationsblatt ist, kann der Technische Delegierte der FIA (oder, in seiner Abwesenheit, einer der FIA-Offiziellen) die Seite 1 des HTP's mit einem «roten Punkt» kennzeichnen. Hierbei müssen die Gründe auf der entsprechenden Seite des HTP's eingetragen werden. Der Teilnehmer muss die Unregelmässigkeit bis zur nächsten Veranstaltung korrigieren.

Rote Punkte können auch anlässlich von Nationalen Veranstaltungen vergeben werden, wenn sie von einem von der FIA dafür anerkannten Delegierten vorgeschlagen werden.

4.4.2 Alle «roten Punkte» müssen in einer zentralen Datenbank zusammengestellt werden.

4.4.3 Wenn die Unregelmässigkeit bei der nächsten Veranstaltung nicht korrigiert ist, können die Sportkommissare das Fahrzeug von der Veranstaltung disqualifizieren.

4.5 Verfahren «schwarzer» Punkt

4.5.1 Wenn sich ein Fahrzeug in jedem Moment der Veranstaltung als nicht den geforderten Sicherheitsnormen konform erweist, muss der Technische Delegierte der FIA (oder, in seiner Abwesenheit, einer der FIA-Offiziellen) die Seite 1 des HTP's mit einem «schwarzen Punkt» kennzeichnen, schriftlich die Gründe der Unregelmässigkeit auf der entsprechenden Seite angeben und umgehend ein Rapport über diese Unregelmässigkeit den Sportkommissaren übergeben. Wenn diese Unregelmässigkeit nicht auf Platz korrigiert wird, werden die Sportkommissare das Fahrzeug umgehend von der Prüfung disqualifizieren und ihre Entscheidung der FIA mitteilen. Schwarze Punkte können auch anlässlich von Nationalen Veranstaltungen vergeben werden, wenn sie den Sportkommissaren der Veranstaltung von einem von der FIA dafür anerkannten Delegierten vorgeschlagen (und von diesen genehmigt) werden.

4.5.2 Die Anbringung eines «schwarzen Punktes» auf einem HTP wird einer absoluten nicht Konformität des Fahrzeuges gleichgestellt, so dass der Teilnehmer an der laufenden Prüfung und/oder an anderen Prüfungen mit dem besagten Fahrzeug nicht zum Start zugelassen wird. Die Unregelmässigkeit wird erst nach Überprüfung und Anbringung eines schriftlichen Zertifikats durch den Technischen Delegierten der FIA auf der gleichen, im Artikel 4.7.1 angegebenen Seite des HTPs als korrigiert betrachtet.

4.5.3 Alle «schwarzen Punkte» werden in einer Datenbank zusammengestellt, die insbesondere das genaue Datum des Inkrafttretens sowie das Ende der Anwendung des «schwarzen Punktes» aufweisen wird.

4.6 Berufungsverfahren gegen die Entscheidung einer ASN

4.6.1 Wenn eine ASN sich weigert, einen HTP auszustellen, hat der Antragsteller das Recht, die FIA um Einleitung eines Berufungsverfahrens zu bitten. Im Auftrag der HMSC werden die Berufungsdossiers durch die Berufungssubkommission der HMSC behandelt. Jede von der Berufungssubkommission der HMSC gefällte Entscheidung ist endgültig und kann demnach nicht Gegenstand einer Berufung an das Internationale Berufungsgericht werden.

4.6.2 Der Antragsteller muss innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ablehnung schriftlich bei der ASN beantragen, das komplette Dossier betreffend dem Ausweis an die FIA zu senden.

4.4 Procédure des points rouges

4.4.1 Si une voiture est présentée aux vérifications techniques avec une légère irrégularité par rapport au Règlement Technique, ou, dans le cas d'une voiture avec un PTH non accompagné de sa Fiche d'Homologation, le Délégué Eligibilité de la FIA (s'il y en a un ou, en son absence, un des officiels de la FIA) peut marquer d'un «point rouge» la page 1 du PTH et indiquer par écrit les raisons de l'irrégularité à la page appropriée. Le concurrent doit corriger l'irrégularité avant l'épreuve suivante.

Des points rouges peuvent également être attribués dans le cadre d'épreuves Nationales s'ils sont proposés par un Délégué Eligibilité reconnu par la FIA à cette fin.

4.4.2 Tous les points rouges doivent être compilés dans une base de données centrales.

4.4.3 Si cette irrégularité n'est pas corrigée avant l'épreuve suivante, les Commissaires Sportifs pourront disqualifier la voiture de l'épreuve.

4.5 Procédure des points noirs

4.5.1 Si une voiture s'avère, à tout moment de l'épreuve, non conforme aux normes de sécurité requises, le Délégué Eligibilité de la FIA (ou, en son absence, l'un des officiels de la FIA) doit marquer d'un «point noir» la page 1 du PTH, en indiquant par écrit les motifs de l'irrégularité à la page appropriée, et transmettre immédiatement aux Commissaires Sportifs un rapport concernant cette irrégularité. Si cette irrégularité n'est pas corrigée sur-le-champ, les Commissaires Sportifs disqualifieront immédiatement la voiture de l'épreuve et communiqueront leur décision à la FIA.

Des points noirs peuvent également être attribués dans le cadre d'épreuves Nationales s'ils sont proposés aux Commissaires Sportifs de l'épreuve (et approuvés par ces derniers) par un Délégué Eligibilité reconnu par la FIA à cette fin.

4.5.2 L'apposition d'un «point noir» sur un PTH équivaut à une non-conformité absolue de la voiture de sorte que le concurrent ne sera pas autorisé à participer à l'épreuve en cours et/ou à d'autres épreuves avec la dite voiture. L'irrégularité ne sera considérée comme corrigée qu'après vérification et apposition d'un certificat écrit sur la même page du PTH indiquée au 4.7.1, par le Délégué Eligibilité de la FIA.

4.5.3 Tous les points noirs seront compilés dans une base de données, qui indiquera en particulier les dates précises d'entrée en vigueur et de fin d'application du point noir.

4.6 Procédures d'appel contre la décision d'une ASN

4.6.1 Si une ASN refuse d'approuver un PTH, le candidat a le droit de demander à la FIA d'entamer une procédure d'appel. Sur délégation de la CSAH, les dossiers d'appel sont traités par la Sous-Commission des Appels de la CSAH. Toute décision rendue par la Sous-commission des Appels de la CSAH est finale et ne pourra en conséquence faire l'objet d'un appel devant la Cour d'Appel Internationale.

4.6.2 Le candidat doit demander par écrit à l'ASN, dans les 30 jours suivant la notification du refus, d'envoyer à la FIA le dossier complet concernant la fiche.

Anrufung der Berufungssubkommission der HMSC: Die Berufung muss innerhalb 30 Tage nach Mitteilung der Ablehnung an die FIA durch die vom Ablehnungsentscheid betroffene Person an die Berufungssubkommission der HMSC eingereicht werden. Die Berufung muss beinhalten:

- die Identität des Antragstellers, die Kopie des angefochtenen Entscheides und die Gründe der an die Berufungssubkommission der HMSC eingereichten Berufung.
- jede Unterlage als Beweis der Überweisung der Berufsgebühr an die FIA.

4.6.3 Die ASN muss dieser Bitte innerhalb von 14 Tagen nach Empfang der Berufungsankündigung nachkommen.

4.6.4 Innerhalb 30 Tage nach Empfang der Unterlagen wird die FIA die Bemerkungen der Subkommission Fahrzeugkonformität schriftlich an die ASN des Antragstellers, mit Gewährung einer Zusatzfrist von 14 Tagen für schriftliche Kommentare mitteilen. In jedem Fall ist der Antragsteller für das vollständige Nachweisen und die Gültigkeit der gemäss Artikel 3.3 und Artikel 1.2 des Anhangs K geforderten Periodenspezifikation verantwortlich. Anderenfalls, oder wenn dieser Nachweis nicht eingereicht werden kann, wird die Berufung als unzulässig betrachtet.

4.6.5 Im Falle, dass eine vollständig neue Frage aufgeworfen wird, wird eine 14tägige Zusatzfrist für die schriftliche Beantwortung auf diesen genauen Punkt gewährt.

4.6.6 Alle diese schriftlichen Bemerkungen und alle dazugehörenden Unterlagen werden dann von der Berufungssubkommission der HMSC begutachtet, welche über die Frage entscheiden wird.

4.6.7 Es wird kein Recht zu einer Anhörung gewährt.

4.6.8 Die FIA wird den Antragsteller und die ASN über den Entscheid der Berufungssubkommission der HMSC innerhalb höchstens 21 Tage nach Prüfung der Unterlagen schriftlich informieren.

4.6.9 Zum Zeitpunkt der Einlegung der Berufung ist eine Berufsgebühr von € 1500 an die FIA zu bezahlen. Wenn der Berufung stattgegeben wird, wird die Gebühr durch die betreffende ASN an den Antragsteller zurück erstattet.

4.7 FIA Datenblatt für Historische Fahrzeuge

4.7.1 Die ASNs halten die Einzelheiten der HTP's, die sie ausgestellt haben, in einer Datenbank fest.

ART. 5 SICHERHEITSBESTIMMUNGEN

Automobilrennen sind von Natur aus gefährlich und setzt die Teilnehmer signifikanten Risiken für ihre physische Integrität aus. Sowie dies den Teilnehmern bekannt ist, fahren die historischen Wagen in einer Spezifikation, die in der Periode (wie im gültigen Anhang K, mit einzelnen zusätzlichen technischen und sicherheitsrelevanten Bestimmungen integriert) genehmigt war. Die Teilnehmer müssen sich ferner über die Möglichkeit der Korrosion und/oder der Alterung der Bestandteile und die dadurch entstehenden Konsequenzen im Klaren sein, und müssen unter Berücksichtigung der Originalspezifikation Massnahmen treffen, um auf die Unversehrtheit und die Sicherheit der Bestandteile zu achten.

5.1 Die nachfolgenden Bestimmungen sind obligatorisch mit Ausnahme für Gleichmässigkeitsrallyes bei welchen sie verlangt werden.

Saisine de la Sous-Commission des Appels de la CSAH: l'appel doit être notifié à la Sous-Commission des Appels de la CSAH dans les 30 jours suivant la notification du refus à la FIA par la personne ayant fait l'objet de la décision de refus. La notification d'appel doit comprendre :

- l'identité du candidat, la copie de la décision contestée et les motifs de l'appel soumis à la Sous-Commission des Appels de la CSAH;
- tout document prouvant que le droit d'appel a bien été versée à la FIA.

4.6.3 L'ASN doit se conformer à cette demande dans les 14 jours suivant la notification d'appel.

4.6.4 Dans les 30 jours suivant la réception du dossier, la FIA enverra les observations de la Sous-commission Conformité des Véhicules, par écrit, à l'ASN de l'appelant, avec un délai supplémentaire de 14 jours accordé pour les commentaires écrits. Dans tous les cas, il est de la responsabilité du candidat de fournir la preuve complète et la validité de la spécification de période revendiquée conformément à l'Article 3.3 et à l'Article 1.2 de l'Annexe K. Dans le cas contraire, et s'il est impossible de fournir cette preuve, le dossier sera considéré comme irrecevable.

4.6.5 Dans le cas où une question entièrement nouvelle serait soulevée, une période supplémentaire de 14 jours sera accordée pour répondre par écrit sur ce point précis.

4.6.6 Toutes ces observations écrites et toutes les pièces associées seront alors examinées par la Sous-Commission des Appels de la CSAH, qui se prononcera sur la question.

4.6.7 Il ne sera prévu aucun droit à une audition.

4.6.8 La FIA informera par écrit le candidat et l'ASN de la décision de la Sous-Commission des Appels de la CSAH dans un délai de 21 jours maximum après que celle-ci ait examiné le dossier.

4.6.9 Un droits de 1500 € liés à cette procédure d'appel est à payer à la FIA au moment de l'interjection de l'appel. Si l'appel est confirmé, l'ASN remboursera le montant de ce droit à l'appelant.

4.7 Base de données des voitures historiques de la FIA

4.7.1 Les ASN conserveront dans une base de données les informations concernant les PTH qu'elles auront délivrés.

ART. 5 PRESCRIPTIONS DE SECURITE

Les courses automobiles sont dangereuses par nature et exposent les Concurrents à des risques significatifs pour leur intégrité physique. Tel que cela est connu par tous les Concurrents, les voitures historiques courent dans une spécification qui était approuvée en période (telle qu'intégrée dans l'actuelle Annexe K, avec certaines dispositions techniques et de sécurité supplémentaires spécifiques).

Les concurrents doivent par ailleurs être conscients de la possibilité de corrosion et/ou de vieillissement des composants et des conséquences qui en découlent et doivent prendre des mesures pour veiller à l'intégrité et à la sécurité de ces composants tout en respectant la spécification d'origine.

5.1 Les prescriptions suivantes sont obligatoires à l'exception des Parcours de Régularité pour lesquels elles sont recommandées.

5.2 Durch die Vorführung eines Fahrzeuges bei der Technischen Abnahme erklärt der Bewerber, dass sich sein Fahrzeug in einem sicheren Zustand zur Teilnahme an der Veranstaltung befindet. Die Fahrzeuge sind in sauberem Zustand vorzuführen.

5.3 Batterie, Stromkreisunterbrecher

5.3.1 Schutz der Batteriepole gegen das Risiko eines Kurzschlusses ist vorgeschrieben.

Wird die Batterie im Fahrgastraum belassen, muss es sich um eine Trockenbatterie handeln; sie muss sicher befestigt sein und mit einer isolierten, dichten Abdeckung versehen sein.

5.3.2 Es muss ein Hauptstromkreisunterbrecher vorhanden sein, der alle elektrischen Leitungen (Batterie, Alternator oder Dynamo, Lichter, Blinker, Zündung, elektrische Steuerung, usw. – mit Ausnahme dieser, welche den Feuerlöscher versorgen) unterbricht und gleichzeitig den Motor ausschaltet.

Es muss ein funkenfreies Modell sein, das von Innen und Ausen erreichbar sein muss. Ausen muss der Auslöser des Stromkreisunterbrechers bei geschlossenen Fahrzeugen im unteren Teil der Windschutzscheibenpfosten, weniger als 50 cm davon entfernt, oder an einer hinteren Seitenscheibe aus Plexiglas angebracht werden, sofern sich diese hinter dem Fahrersitz befindet. Die Steuerung wird mit einem roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weissem Rand, mindestens 120 mm Kantenlänge, gekennzeichnet.

Dieses äussere Auslösesystem ist nur bei geschlossenen Fahrzeugen vorgeschrieben.

Von Innen muss der Stromkreisunterbrecher vom Fahrer und vom Beifahrer in angeschnallter Sitzposition leicht erreichbar sein.

5.3.3 Bei Fahrzeugen mit Magnetzündung muss auf der Niederspannungsseite des Zündmagnets ein Erdungsschalter eingebaut sein. Er muss von innen und aussen leicht zu betätigen sein.

5.3.4 Die Verwendung von auf Lithium basierenden Batterien ist verboten.

5.4 Kabel, Leitungen und elektrische Anlagen

5.4.1 Treibstoff-, Öl- und Bremsleitungen müssen von aussen gegen jegliches Risiko der Beschädigung (Steinschlag, Korrosion, mechanischer Bruch, usw.) und von innen gegen jede Brandgefahr geschützt werden.

5.4.2 Ein solcher Schutz darf die strukturelle Festigkeit des Fahrzeuges nicht erhöhen.

5.4.3 Wenn die Serienmontage beibehalten wird, ist kein zusätzlicher Schutz erforderlich.

5.5 Treibstoffsystem

5.5.1 In allen Fahrzeugen der Perioden A bis E, muss ein Standard-, ein Sicherheits- oder ein homologierter Benzintank vorhanden sein. Es wird empfohlen die Tanks mit Sicherheitsschaum gemäss der amerikanischen Militär-Spezifikation MIL-B-83054 oder Explosionsschutz «D-Stop» zu füllen.

5.5.2 Für alle Fahrzeuge der Perioden F bis J, ist der Tank frei, muss jedoch mit Sicherheitsschaum gemäss der amerikanischen Militär-Spezifikation MIL-B-83054 oder Explosionsschutz «D-Stop» gefüllten Tank ausgerüstet sein. Der in der Periode bestimmte maximale Inhalt darf nicht überschritten werden.

5.2 La présentation d'une voiture aux vérifications techniques équivaut à une déclaration par le concurrent que sa voiture peut prendre part à l'épreuve en toute sûreté. Les voitures doivent être présentées en état de propreté.

5.3 Batterie, coupe-circuit

5.3.1 Une protection des bornes des batteries contre les risques de courts-circuits est obligatoire.

Si la batterie est gardée dans l'habitacle, il doit s'agir d'une batterie sèche; elle doit être solidement fixée et être pourvue d'un couvercle isolé et étanche.

5.3.2 Il faut qu'il y ait un coupe-circuit général qui coupe tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, feux, avertisseurs, allumage, commandes électriques, etc. – à l'exception de ceux qui alimentent l'extincteur) et arrête également le moteur.

Il doit s'agir d'un modèle antidéflagrant, accessible depuis l'intérieur et l'extérieur de la voiture. A l'extérieur, le dispositif de déclenchement du coupe-circuit doit être situé dans la partie inférieure des montants du pare-brise pour les voitures fermées, à moins de 50 cm, ou monté sur une vitre arrière latérale en plexiglas, à condition que celle-ci se trouve derrière le siège du pilote. La commande sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 120 mm de base.

Ce système de déclenchement externe s'applique uniquement aux voitures fermées.

Depuis l'intérieur, le pilote et le copilote, installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés, doivent pouvoir accéder facilement au coupe-circuit.

5.3.3 Sur les voitures à allumage par magnéto, un commutateur de mise à la masse doit être incorporé du côté basse tension du magnéto. On doit pouvoir l'actionner facilement de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.

5.3.4 L'utilisation de batteries à base de Lithium est interdite.

5.4 Câbles, conduites et équipement électrique

5.4.1 Les conduites de carburant et d'huile et les câbles de freins doivent être protégés à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques, etc.) et à l'intérieur contre tout risque d'incendie.

5.4.2 Cette protection n'augmentera pas la résistance structurelle de la voiture.

5.4.3 Si l'installation de série est conservée, aucune protection supplémentaire ne sera nécessaire.

5.5 Système de carburant

5.5.1 Dans toutes les voitures des Périodes A à E, le réservoir de carburant doit être un réservoir standard, un réservoir homologué ou un réservoir de carburant de sécurité. Il est recommandé de remplir les réservoirs avec de la mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.

5.5.2 Pour toutes les voitures des Périodes F à J le réservoir de carburant est libre, mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion. La capacité maximale déterminée en période ne doit pas être dépassée.

5.5.3 Alle Sicherheitstanks müssen den Bestimmungen des Artikels 253.14 des Anhang J entsprechen (von der FIA anerkannte Sicherheitstreibstoffbehälter). Sie sind obligatorisch für Rallye-Fahrzeuge bei denen der(die) Treibstofftank(s) im Fahrgastraum plaziert sind.

5.5.4 Treibstoffsysteme ohne elektrische oder mechanische Pumpen müssen eine klar gekennzeichnete Absperrvorrichtung aufweisen.

5.5.5 Fahrzeuge, die mit einem anderen Treibstoff als Benzin, z.B. mit Methanol, betrieben werden, müssen eine fluoreszierende orangefarbene Scheibe mit 75 mm Durchmesser auf dem Hintergrund jeder Startnummer aufzeigen. Es ist empfohlen, dass die Scheibenfarbe der Spezifikation Pantone 15-1354 TC Orange Crash entspricht.

5.5.6 Verschluss des Treibstofftanks und Einfüllstutzen

Um jede zufällige Öffnung zu vermeiden, müssen alle Treibstofftankverschlüsse (des Typs Monza) mit Schnellentriegelung, die die Karoseriesilhouette überragen, mit einer Zusatzvorrichtung ausgerüstet sein.

Es wird empfohlen, den Treibstoffeinfüllstutzen aller Fahrzeuge mit einem Sicherheits-Rückschlagventil so nah wie möglich bei dem/den Treibstofftank(s) auszurüsten.

5.5.7 Alle nicht unter Druck stehenden Treibstoffleitungen oder Rohre, die durch den Fahrgastraum führen und Treibstoff beinhalten können, müssen geschützt sein und falls sie nicht-metallisch sind, aus einem einer angemessenen Art und Weise Feuer- und Treibstoffresistentem Material hergestellt sein.

Leitungen durch welche unter Druck gesetzter Treibstoff fliesst, unabhängig davon wo sie sich befinden, müssen, falls sie nicht-metallisch sind, aus einem einer angemessenen Art und Weise Feuer- und Treibstoffresistentem Material hergestellt sein und zudem:

- für Fahrzeuge mit einem Einspritzmotor, den Bestimmungen des Artikel 253.3.2 des Anhang J entsprechen; oder
- für alle anderen Fahrzeuge einen Mindestplatzdruck von 70 bar (100 psi) aufweisen.

Diese dürfen nur mit abdichtenden Schraubverbindungen oder vom Fahrzeughersteller zugelassenen Verbindungen ausgerüstet sein.

5.6 Trennwände

5.6.1 Feuersichere Trennwände sind für Fahrzeuge ab Periode F vorgeschrieben. Sie sind für die Fahrzeuge aller anderen Perioden empfohlen.

5.7 Feuerlöscher

5.7.1 Alle Fahrzeuge, die an Wettbewerben teilnehmen, müssen mind. mit einem manuellen Feuerlöscher gemäss Bestimmungen des Artikel 253.7 des Anhang J (siehe laufender Anhang J) ausgestattet sein.

5.7.2 Ein von der FIA homologiertes Feuerlöschsystem gemäss Artikel 253.7.2 Anhang J (siehe laufender Anhang J, Technische Liste 16) ist obligatorisch für alle Fahrzeuge, die an Sport-Rallyes mit Wertungsprüfungen teilnehmen. Für einsitzige und offene zweisitzige Rennwagen, ist das externe Auslösesystem wie im Artikel 253.7.2.3 gefordert, nicht obligatorisch, der Feuerlöscher kann, mit Antitorpedohalterung, im Innenraum des Wagens montiert und entsprechend geschützt werden.

5.5.3 Tous les réservoirs de carburant de sécurité doivent être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA). Ils sont obligatoires pour les voitures de rallye dont le(s) réservoir(s) est (sont) placé(s) dans l'habitacle.

5.5.4 Les systèmes d'alimentation dépourvus de pompe électrique ou mécanique doivent avoir un dispositif isolant qui soit clairement signalé.

5.5.5 Les voitures utilisant un carburant autre que l'essence, par exemple le méthanol, doivent arborer un disque orange fluorescent de 75 mm de diamètre sur le fond de chaque numéro de compétition. Il est recommandé que la couleur de ce disque soit conforme à la spécification Pantone 15-1354 TC Orange Crush.

5.5.6 Bouchons de réservoir et goulottes de remplissage de carburant

Tous les bouchons de réservoir de carburant (de type Monza) à déverrouillage rapide dépassant de la silhouette de la carrosserie doivent être équipés d'un dispositif auxiliaire en vue d'éviter toute ouverture accidentelle.

Il est recommandé d'équiper la goulotte de remplissage de carburant de toutes les voitures d'un clapet de sécurité anti-retour le plus près possible du/des réservoir(s) de carburant.

5.5.7 Toutes les canalisations de carburant ou tubes non pressurisés pouvant contenir du carburant passant dans le compartiment du pilote/passager doivent être protégés et, s'ils ne sont pas en métal doivent être fabriqués à partir d'un matériau résistant de manière appropriée au feu et au carburant.

Les canalisations dans lesquelles passent du carburant pressurisé, où qu'elles se trouvent, doivent, si elles ne sont pas en métal, être fabriquées à partir d'un matériau résistant de manière appropriée au feu et au carburant et, de surcroît:

- pour les voitures à moteur à injection, être conformes aux dispositions de l'Article 253-3.2 de l'Annexe J; ou
- pour les autres voitures, avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bar (100 psi).

Ils ne peuvent être raccordés qu'à l'aide de joints d'étanchéité vissés ou de joints approuvés par le constructeur du véhicule.

5.6 Cloisons

5.6.1 A partir de la Période F, des cloisons coupe-feu doivent être installées. Elles sont recommandées pour les autres périodes.

5.7 Extincteurs

5.7.1 Toutes les voitures participant à des Compétitions devront être équipées d'au moins un extincteur manuel conformément à l'Article 253.7.3 de l'Annexe J (voir Annexe J en cours).

5.7.2 Un système d'extinction homologué par la FIA, conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J (voir Annexe J en cours, Liste Technique 16), est obligatoire pour toutes les voitures participant à des Rallyes Sportifs comprenant des épreuves spéciales. Pour les monoplaces et les voitures biplaces ouvertes de course, le dispositif de déclenchement externe exigé à l'Article 253.7.2.3 n'est pas obligatoire, l'extincteur peut être monté, avec support anti-torpille, à l'intérieur de la voiture et adéquatement protégé.

5.7.3 Fahrzeuge an Sport-Rallies inklusive Spezialprüfungen teilnehmen, müssen einen Handfeuerlöscher sowie eine Feuerlöschanlage gemäss den obenstehenden Artikel 5.7.1 und 5.7.2 haben.

5.8 Ölsammelbehälter (nicht vorgeschrieben für Rallies)

5.8.1 In allen Fahrzeugen mit einem Hubraum von bis zu 2 Litern muss ein Ölsammelbehälter mit einem Fassungsvermögen von mindestens 2 Litern vorhanden sein. Das Mindest-Fassungsvermögen für alle anderen Fahrzeuge beträgt 3 Liter.

5.8.2 Falls das Fahrzeug ursprünglich mit einem geschlossenen Belüftungskreislauf ausgestattet war und dieses System beibehalten wird, ist ein Ölsammelbehälter nicht notwendig.

5.9 Vergaserdrosselklappe

5.9.1 Jede Vergaserdrosselklappe muss mit einer externen Rückholfeder ausgestattet sein mit Ausnahme von doppelten Vergasern, die mit einer internen Feder ausgestattet sein muss.

5.10 Rückspiegel

5.10.1 Für Rennen müssen zwei gerahmte Rückspiegel mit einer Mindest-Spiegelfläche von insgesamt 90 cm² vorhanden sein.

5.10.2 Für Rallies müssen die Rückspiegel der Strassenverkehrs-zulassungsordnung des Immatrikulationslandes entsprechen.

5.11 Scheinwerfer

5.11.1 Bei Rennen auf geschlossenen Rennstrecken müssen alle vorderen Scheinwerfer abgeklebt oder abgedeckt werden.

5.12 Windschutzscheiben

5.12.1 Windschutzscheiben für Touren-, CT-, GT- und GTS-Fahrzeuge müssen aus Verbundglas sein. In Ausnahmefällen kann während der laufenden Saison eine Abweichung durch einen Technischen Delegierten der FIA für den Gebrauch von transparentem Hartplastik erteilt werden wenn eine Verbundglas Windschutzscheibe für das betreffende Modell nicht verfügbar ist. Bei anderen Fahrzeugen kann auch ein starrer transparenter Kunststoff verwendet werden.

5.13 Überrollschutzstruktur

Siehe Anhang V für die Skizzen und Anhang VI für die Reglementierung.

5.14 Rote Rücklichter

5.14.1 Die „Stop“-Lichter welche auf den Originalfahrzeugen angebracht wurden, müssen am Start des Rennens funktionstüchtig sein.

5.14.2 Alle einsitzigen Fahrzeuge ab Periode G sowie alle mehrsitzigen Fahrzeuge, die nicht ursprünglich mit einem Rücklicht ausgerüstet waren, müssen bei Rennbeginn mit einem funktionstüchtigen roten Rücklicht ausgerüstet sein. Das Licht muss nach hinten weisen, von hinten deutlich sichtbar sein, nicht mehr als 10 cm von der Mittelachse des Fahrzeugs angebracht sein, eine Fläche von 20 bis 40 cm² aufweisen, solid befestigt sein und vom Fahrer eingeschaltet werden können. Diese Leuchte muss entweder eine Glühlampe mit 21 Watt Stärke oder LED's vom Typ «Tharsis» oder «Dm Electronics» aufweisen. Für alle anderen Fahrzeuge ist das rote Rücklicht empfohlen.

5.15 Sicherheitsgurte

5.15.1 Für die folgenden Fahrzeugkategorien müssen die Hosenträgergurte der FIA-Norm N° 8853/98 oder FIA N° 8853-2016 entsprechen:

5.7.3 Les voitures participant à des rallies sportifs comprenant des épreuves spéciales doivent avoir à la fois un extincteur manuel et un système d'extinction conformément aux Articles 5.7.1 et 5.7.2 ci-dessus.

5.8 Récupérateurs d'huile (pas obligatoire en rallye)

5.8.1 La capacité minimale des récupérateurs d'huile sera de 2 litres pour toutes les voitures d'une cylindrée maximale de 2 litres, et de 3 litres pour toutes les autres voitures.

5.8.2 Si la voiture était équipée à l'origine d'un circuit fermé de recyclage des vapeurs d'huile, et si ce système est toujours utilisé, aucun récupérateur d'huile n'est nécessaire.

5.9 Papillons

5.9.1 Tous les papillons devront être équipés d'un ressort de rappel externe, à l'exception des carburateurs doubles qui devront être équipés d'un ressort interne.

5.10 Rétroviseurs

5.10.1 Pour les courses, deux rétroviseurs devront être prévus, la surface totale de verre n'étant pas inférieure à 90 cm².

5.10.2 Pour les rallies, les rétroviseurs doivent être conformes au code de la route du pays d'immatriculation.

5.11 Feux

5.11.1 Lors des courses sur circuit fermé, le verre de tous les feux avant doit être masqué ou recouvert.

5.12 Pare-brise

5.12.1 Le pare-brise de toutes les voitures de Tourisme, CT, GT et GTS devra être en verre feuilleté. Dans les cas exceptionnels, une dérogation pourra être accordée par le Délégué Eligibilité de la FIA pour l'utilisation de plastique rigide transparent pendant la saison en cours si un pare-brise en verre feuilleté n'est pas disponible pour le modèle concerné. Les autres voitures pourront utiliser du plastique rigide transparent.

5.13 Structure Anti-Tonneau de Protection

Voir l'Annexe V pour les dessins et l'Annexe VI pour les règlements.

5.14 Feux arrière rouges

5.14.1 Les feux «stop» qui équipaient à l'origine les voitures à l'arrière doivent être en état de fonctionnement au départ de la course.

5.14.2 Au départ d'une course, toutes les monoplaces à partir de la Période G, et toutes les voitures non monoplaces non équipées de feux arrière à l'origine, doivent être équipées d'un feu rouge d'avertissement en état de fonctionnement, tourné vers l'arrière, clairement visible de l'arrière, monté à moins de 10 cm de l'axe central de la voiture, d'une surface comprise entre 20 et 40 cm², solidement fixé, et qui puisse être allumé par le pilote. Ce feu devra être soit à incandescence et d'une puissance d'au moins 21 watts, soit à LED de type «Tharsis» ou «Dm Electronics». Ce feu arrière rouge est recommandé pour toutes les autres voitures.

5.15 Ceintures de sécurité

5.15.1 Les harnais, pour les catégories suivantes de voitures, doivent être conformes à la Norme FIA N° 8853/98 ou FIA N° 8853-2016:

a) Einsitzige Rennwagen ab der Periode F mit Überrollbügel

b) Zweisitzige Rennwagen ab der Periode F mit Überrollbügel

c) Fahrzeuge der Periode H und jünger, die an Sportrallies mit Spezialprüfungen teilnehmen.

Alle anderen Fahrzeuge ab der Periode F mit Überrollbügel müssen mit Hosenträgergurten gemäss FIA-Norm N° 8854/98 oder 8853/98 (siehe Technische Liste N° 24 der FIA) ausgerüstet sein.

5.15.2 Es ist verboten, die Sicherheitsgurte an den Sitzen oder an ihren Halterungen zu befestigen. Ein Sicherheitsgurt kann an den Verankerungspunkten des Serienfahrzeuges angebracht werden. Die für die Verankerungspunkte empfohlenen Stellen werden in der Skizze K-63 dargestellt.

Die Schultergurte müssen nach hinten gegen unten gerichtet sein und so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberkante der Rückenlehne nicht grösser ist als 45°, es wird empfohlen 10° nicht zu überschreiten. Der maximale Winkel zur Sitzachse beträgt 20° divergent oder konvergent (die Schultergurte können so montiert werden, dass sie sich symmetrisch zur Mittellinie des Vordersitzes kreuzen). Falls möglich, muss der vom Fahrzeughersteller serienmässig an der C-Säule vorgesehene Verankerungspunkt benützt werden. Verankerungspunkte, die einen grösseren Winkel zur Horizontalen ergeben, dürfen nicht verwendet werden. In diesem Falle können die Schultergurte an den vom Fahrzeughersteller serienmässig für den Beckengurt der Rücksitze vorgesehenen Verankerungspunkten befestigt werden.

Die Becken- und Schrittgurten dürfen nicht seitlich über die Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch verlaufen, damit die Beckengegend auf die grösstmögliche Fläche abgedeckt und gehalten wird. Die Beckengurte müssen genau in die Vertiefung zwischen den Beckenknochen und den Oberschenkel passen. Auf keinen Fall dürfen sie über den Bauch getragen werden. Es muss vermieden werden, dass die Gurte durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können. Falls die Schulter- und/oder Schrittgurten nicht an den Serien-Verankerungspunkten befestigt werden können, müssen neue Verankerungspunkte an der Karosserie oder dem Chassis, für die Schultergurte so nah wie möglich an der Hin-terradachse, angebracht werden. Die Schultergurte können ebenfalls an der Überrollstruktur oder an einer Querstrebe mittels einer Öse sowie an den oberen Verankerungspunkten der hinteren Sicherheitsgurte befestigt oder sich an einer zwischen den hinteren Abstützstreben der Struktur angeschweissten Querverstärkung (s. Skizzen K5 und K6) oder auf die querliegenden Rohrverstärkungen gemäss Skizzen K-25 und K-32 abstützen oder befestigt sein.

In diesem Fall ist die Verwendung einer Querverstärkung folgenden Bedingungen unterstellt:

- Die Querverstärkung muss ein Rohr aus kaltgezogenem Kohlenstoffstahl ohne Schweissnaht und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm² von mindestens 38 mm x 2,5 mm oder 40 mm x 2 mm sein.
- Die Höhe dieser Verstärkung muss so sein, dass die Schultergurte gegen hinten in Bezug auf die Horizontale von der Oberkante der Sitzlehne aus in einem Winkel zwischen 10° und 45° gegen unten gerichtet werden, wobei ein Winkel von 10° empfohlen wird.

a) Voitures de Course Monoplaces à partir de la Période F avec un arceau de sécurité

b) Voitures de Course Biplaces à partir de la Période F avec un arceau de sécurité

c) Voitures de Période H et au-delà participant à des Rallies Sportifs comprenant des Epreuves Spéciales.

Toutes les autres voitures à partir de la Période F avec un arceau de sécurité doivent être équipées de harnais conformes à la Norme FIA N° 8854/98 ou N° 8853/98 (voir Liste Technique de la FIA N° 24).

5.15.2 Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports. Un harnais de sécurité peut être installé sur les points d'ancrage de la voiture de série. Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le Dessin K-63.

Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°. Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent (les sangles d'épaules peuvent être montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant). Si possible, le point d'ancrage monté d'origine par le constructeur de la voiture sur le montant C doit être utilisé. Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne doivent pas être utilisés. Dans ce cas, les sangles d'épaules peuvent être installées sur les points d'ancrage des sangles abdominales des sièges arrière montés d'origine par le constructeur de la voiture.

Les sangles abdominales et d'entrejambes 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. Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives. 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, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules. Les sangles d'épaules peuvent également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre de renfort par une boucle, ainsi qu'entre 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 Dessins K5 ou K6) ou sur les renforts tubulaires transversaux selon les Dessins K-25 et K-32. 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 les sangles d'épaules soient, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.

- Die Befestigung der Gurte mittels Öse oder Verschraubung ist erlaubt, aber in letzterem Fall muss ein Einsatz für jeden Verankerungspunkt (siehe Skizze K-64 für die Abmessungen) eingeschweisst werden. Diese Einsätze müssen in der Verstärkung ausgerichtet werden und die Gurte müssen darin mittels M12 8.8- oder 7/16 UNF-Bolzen befestigt werden. Jeder Verankerungspunkt muss einer Belastung von 1470 daN, oder 720 daN für die Beingurten, widerstehen können. Bei einem Verankerungspunkt für zwei Gurten (verboten für die Schultergurten) errechnet sich die Belastung aus der Summe der beiden vorgeschriebenen Belastungen. Für jeden neuerstellten Verankerungspunkt muss eine Stahlverstärkungsplatte mit einer Fläche von mindestens 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm verwendet werden.
 - Grundlagen der Befestigung an der Karosserie / am Chassis (siehe Anhang V):
 - Allgemeines Befestigungssystem: siehe Skizze K-65.
 - Befestigungssystem für die Schultergurte: siehe Skizze K-66.
 - Befestigungssystem für die Schrittgurte: siehe Skizze K-67
- Verwendung: Sicherheitsgurten müssen ohne jegliche Änderung oder Materialwegnahme in ihrer homologierten Form und den Weisungen des Herstellers entsprechend benützt werden. Die Wirkung und die Lebensdauer der Sicherheitsgurte sind unmittelbar von ihrer Einbauweise, ihrer Benützungart und ihrer Wartung abhängig. Die Sicherheitsgurte müssen nach jeder stärkeren Kollision, wenn sie durchtrennt oder ausgefranst sind oder die Wirksamkeit durch Sonnenlicht- oder Chemikalieneinfluss beeinträchtigt ist, ersetzt werden. Sie müssen ebenfalls ersetzt werden, wenn Metallteile oder Schnallen verbogen oder gerostet sind. Jeder Sicherheitsgurt, der nicht mehr einwandfrei funktioniert, muss ersetzt werden.
- 5.15.3** Bei Rallyes müssen ständig zwei Gurtmesser an Bord sein. Sie müssen für die, sich mit angelegtem Gurtzeug in ihren Sitzen befindenden Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein.
- 5.16 Kopfstützen**
- 5.16.1** Obligatorisch für die Fahrzeuge der F1 3 Liter ab der Periode IR und alle einsitzigen Rennwagen ab der Periode JR. Empfohlen für alle anderen Fahrzeuge (Artikel 259.14.4, Anhang J).
- 5.17 Hauben (T, CT, GT, GTS, GTP)**
- 5.17.1** Hauben müssen angemessen befestigt sein. Die serienmässige Haubensicherung muss entfernt und durch aussen liegende Sicherheitshalterungen ersetzt werden.
- 5.17.2** Für Fahrzeuge gemäss Bestimmungen ab der Periode G müssen an der Motorhaube und am Kofferraumdeckel je mindestens zwei zusätzliche Haubensicherungen angebracht sein.
- 5.17.3** Die inneren Verschlussmechanismen werden funktionsuntüchtig gemacht oder entfernt.
- 5.18 Abschleppösen**
- 5.18.1** Alle Fahrzeuge müssen vorn und hinten mit einer Abschleppöse ausgerüstet sein, ausgenommen einsitzige Fahrzeuge. Sie müssen den folgenden Bestimmungen entsprechen:

- 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 K-64 pour les dimensions). Ces inserts doivent être disposés dans le renfort et les sangles doivent y être fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF. Chaque point d'ancrage doit pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambes. Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles (interdit pour les sangles d'épaules), la charge considérée doit être égale à la somme des deux charges requises. Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm² de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur. Principes de fixation sur le châssis/monocoque (voir Annexe V):
 - Système de fixation général: voir Dessin K-65.
 - Système de fixation pour les sangles d'épaules: voir Dessin K-66.
 - Système de fixation de sangle d'entrejambe: voir Dessin K-67.
- Utilisation: Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant. L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues. Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques. Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées. Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement doit être remplacé.
- 5.15.3** Pour les rallyes, deux coupe-ceintures doivent être en permanence à bord. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote et le copilote installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés.
- 5.16 Appuie-tête**
- 5.16.1** Obligatoire pour les voitures de F1 3 litres à partir de la Période IR et toutes les voitures monoplaces à partir de la Période JR. Conseillé pour toutes les autres voitures (Art. 259.14.4, Annexe J).
- 5.17 Capot (T, CT, GT, GTS, GTP)**
- 5.17.1** Doit être convenablement fixé. Le verrouillage d'origine doit être supprimé et remplacé par des attaches de sécurité à l'extérieur du capot.
- 5.17.2** A partir des spécifications de la Période G, au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être montées pour verrouiller le capot avant et le capot arrière.
- 5.17.3** Les mécanismes de verrouillage intérieurs seront rendus inopérants ou enlevés.
- 5.18 Anneaux de remorquage**
- 5.18.1** Toutes les voitures, excepté les monoplaces, doivent avoir un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière. Ces anneaux de remorquage doivent présenter les caractéristiques suivantes:

- Innendurchmesser von min. 80 mm und höchstens 100 mm
- An der vorderen und der hinteren Struktur des Fahrzeugs fest angebracht sein
- Sie müssen so angebracht sein, dass sie verwendet werden können, wenn ein Fahrzeug im Kiesbett zum Stehen gekommen ist.
- müssen gut sichtbar sein und in gelb, rot oder orange lackiert sein

5.19 Lenkung, abnehmbare Lenkräder

5.19.1 Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden; solche Lenksäulen müssen Säulen von FIA-homologierten Fahrzeugen gleichen oder Fahrzeugen höheren Hubraums, verglichen mit dem betreffenden Fahrzeug, entstammen. Für Fahrzeuge ab der Periode G müssen die jeweiligen Bestimmungen der entsprechenden Gruppe beachtet werden.

5.19.2 Ab der Periode E kann ein Lenkrad eines anderen Durchmessers und Stils angebracht werden. Es kann abnehmbar sein.

5.20 Zustandsprüfungstest

5.20.1 Vorgeschrieben in bestimmten Kategorien; siehe Anhang III.

5.21 Reparaturen

5.21.1 Reparaturen von Verbundwerkstoffteilen müssen nach den Spezifikationen in Anhang IV durchgeführt werden.

5.22 Sitze

5.22.1 Wenn in Fahrzeugen der Gruppen GTS und CT der Periode F (1/1/1962) oder jünger die ursprünglichen Vordersitze geändert werden, müssen diese Sitze der Periodenspezifikation oder mit einer gültigen FIA-Homologation sein. Für alle anderen Perioden werden diese Sitze empfohlen.

Wenn in Fahrzeugen der Gruppe GT und T der Periode F (1/1/1962) oder jünger die ursprünglichen Vordersitze geändert werden, müssen diese einem komplett System für welches die FIA-Homologation gültig ist, entsprechen. Für alle anderen Perioden sind diese Sitze empfohlen.

5.23 Lenkrad

5.23.1 Es kann ein Lenkrad mit einem unterschiedlichen Durchmesser und Stil montiert werden. Das Lenkrad kann abnehmbar sein.

ART. 6 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR NICHT HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE

6.1 Allgemeines

6.1.1 Nicht homologierte Fahrzeuge müssen einer Original Spezifikation, unter Einhaltung des Artikels 5 (Sicherheitsbestimmungen), entsprechen.

6.1.2 Nebst diesem Artikel 6 müssen Formel Eins Fahrzeuge dem Anhang X des Anhangs K entsprechen.

6.2 Fahrgestell, monocoque oder selbsttragend

6.2.1 Das Fahrgestell muss der Original-Ausführung und der Original-Konstruktion entsprechen. Zur Reparatur von Verbundwerkstoff-Fahrgestellen darf Material hinzugefügt werden. Ein solches Fahrgestell muss jedoch einer technischen Inspektion unterzogen werden und eine entsprechende Bestätigung muss dem FIA-Wagenausweis beigelegt werden.

- diamètre intérieur entre 80 mm et 100 mm
- solidement fixés aux structures avant et arrière de la voiture.
- doivent être situés de manière qu'ils puissent être utilisés lorsque la voiture est immobilisée dans un bac à graviers.
- doivent être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.

5.19 Direction, volant amovible

5.19.1 Pour des raisons de sécurité, les colonnes de direction d'une pièce peuvent être remplacées par d'autres comprenant des joints à cardan ou des dispositifs télescopiques à condition que toutes les fonctions d'origine soient conservées; ces autres colonnes doivent provenir de véhicules homologués par la FIA et de cylindrées équivalentes aux voitures concernées. A partir de la Période G, le règlement du groupe en question doit être respecté.

5.19.2 A partir de la Période E, un volant d'un diamètre et d'un style différents peut être installé. Il peut être amovible.

5.20 Tests de condition

5.20.1 Obligatoire pour certaines catégories; voir Annexe III.

5.21 Réparations

5.21.1 Les réparations de pièces en composite doivent être faites selon les prescriptions de l'Annexe IV.

5.22 Sièges

5.22.1 Dans le cas des voitures de GTS et CT de Période F (1/1/1962) ou plus récentes, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent l'être pour des sièges de spécification de période ou pour lesquels l'homologation FIA est valide. Pour les autres périodes, ces sièges sont recommandés.

Dans le cas des voitures de GT et T de Période F (1/1/1962) ou plus récentes, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent l'être pour un système de siège complet pour lequel l'homologation FIA est valide. Pour les autres périodes, ces sièges sont recommandés.

5.23 Volant de direction

5.23.1 Un volant d'un diamètre et d'un style différents peut être installé. Il peut être amovible.

ART. 6 REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES NON HOMOLOGUEES

6.1 Généralités

6.1.1 Les voitures non homologuées doivent être conformes à une spécification de période d'origine dans le respect de l'Article 5 (Sécurité).

6.1.2 Outre cet article 6, les voitures de Formule Un doivent respecter l'Annexe X de l'Annexe K.

6.2 Châssis Monocoque ou Construction Monobloc

6.2.1 Le châssis doit se conformer à la conception et à la fabrication d'origine. Du matériau peut être ajouté pour réparer un châssis en composite, mais des techniques d'inspection professionnelle doivent être employées pour ce genre de châssis, et le certificat de ces inspections doit être attaché à la Fiche de la FIA.

6.2.2 All diese Reparaturarbeiten müssen mit Anhang IV des Anhang K übereinstimmen. An dem Fahrgestell darf keine andere Änderung durchgeführt werden. Alle Sicherheitsbestimmungen der Periode, in der das Fahrzeug an internationalen Wettbewerben teilgenommen hat, müssen beachtet werden.

6.3 Vorderrad-/Hinterradaufhängung

6.3.1 Die Befestigungspunkte der Aufhängungselemente am Fahrgestellrahmen dürfen in den Abmessungen und der Lage von der Periodenspezifikation nicht abweichen. Starrachsen sowie die Anbringungspunkte müssen der Periodenspezifikation entsprechen.

6.3.2 Weder darf das Aufhängungssystem (Federtyp, Stossdämpfer und Aufnahme von Rädern oder Achsen) geändert, noch dürfen zusätzliche Aufnahme- oder Federmedien hinzugefügt werden, wenn dies nicht der Periodenspezifikation entspricht.

6.3.3 Stabilisatoren und Teleskopstossdämpfer sind nur zulässig, wenn sie Gegenstand der Periodenspezifikation waren. Für Fahrzeuge der Periode E und F einschliesslich müssen Stabilisatoren massive Stäbe sein. Für Fahrzeuge der Periode G dürfen Rohrstabilisatoren verwendet werden, sofern der Beweis erbracht werden kann, dass dies der Periodenspezifikation für das Modell entspricht.

6.3.4 Aluminium- und/oder Gasdruck-Teleskopstossdämpfer dürfen nur in Fahrzeuge ab Periode G eingebaut werden oder in Fahrzeugen, deren Periodenspezifikation dies zulässt. Bei Reibungsstossdämpfern darf die Reibungshöhe einstellbar sein.

6.3.5 Einstellbare Federaufnahmen können nur dann auf die Fahrzeuge eingebaut werden, wenn sie in der Periodenspezifikation des betreffenden Modells vorgesehen waren.

6.3.6 Die Aufhängungsverbindungen können durch Nicht-Originalteile ersetzt werden, sofern sich daraus keine Änderung der Abmessungen ergibt.

6.3.7 Uniballgelenke dürfen nur verwendet werden, falls sie in der Periodenspezifikation verwendet wurden. Uniballgelenke dürfen in Stabilisatoren von Fahrzeugen der Periode F verwendet werden, sofern die Aufhängungsgeometrie dadurch nicht beeinflusst wird.

6.3.8 Es sind nur Federn mit linearer Rate zugelassen, es sei denn, dass in der Periode Federn mit verstellbarer Rate vorgesehen waren.

6.3.9 Fahrzeuge, die ursprünglich mit einer aktiven Radaufhängung ausgerüstet waren, dürfen auf ein, in der Periode auf dem Modell verwendetes statisches System zurückgerüstet werden.

6.3.10 Für einige Fahrzeuge müssen Radaufhängungsteile in Übereinstimmung mit Anhang III des Anhang K einer Zustandsprüfung unterzogen werden.

6.4 Motor

6.4.1 Der Motor und seine Bauteile müssen der Periodenspezifikation entsprechen, von gleicher Marke sowie gleichem Modell und gleichem Typ sein und einer Herstellerspezifikation entsprechen, für die ein Periodennachweis besteht.

6.2.2 Tous ces travaux de réparation doivent être conformes à l'Annexe IV de l'Annexe K. Aucune autre modification ne peut être apportée au châssis, et toutes les exigences de sécurité pour la période de la participation aux compétitions internationales (ci-après: «carrière internationale») de la voiture doivent être respectées.

6.3 Suspensions avant et arrière

6.3.1 Les points auxquels les éléments de suspension sont attachés au châssis doivent se conformer en dimension et en position à la spécification de période. Les essieux rigides et essieux moteurs et le système de guidage doivent être conformes à une spécification de période.

6.3.2 Le système de suspension (type de ressort, amortisseurs et guidage des roues et essieux) ne doit pas être modifié, et des éléments de guidage et de suspension ne doivent pas être ajoutés à moins qu'il ne s'agisse d'une spécification de période.

6.3.3 Les barres anti-roulis et amortisseurs télescopiques ne sont autorisés que si prévus dans la spécification de période. Les barres anti-roulis doivent être constituées d'une barre pleine sur les voitures des Périodes E et F. Les voitures de la Période G peuvent utiliser des barres anti-roulis tubulaires s'il est prouvé qu'elles sont conformes à une spécification de période pour le modèle.

6.3.4 Les amortisseurs télescopiques en aluminium, et/ou à gaz, ne peuvent être montés que sur les voitures à partir de la Période G ou sur celles dont le permettait la classification de période. Les amortisseurs à friction peuvent avoir des niveaux de friction ajustables.

6.3.5 Des plates-formes à ressort réglables ne pourront être montées sur les voitures que si elles étaient prévues dans la spécification de période du modèle concerné.

6.3.6 Les joints de suspension peuvent être remplacés par des pièces n'étant pas d'origine, à condition que les dimensions ne s'en trouvent pas modifiées.

6.3.7 Des rotules ne peuvent être utilisées que si elles étaient prévues dans la spécification de période. Des rotules peuvent être utilisées sur les barres anti-roulis dans les voitures de Période F, à condition que la géométrie de la suspension ne s'en trouve pas affectée.

6.3.8 Les ressorts doivent être à tarage constant, sauf si une preuve de la période indique l'utilisation de ressorts à tarage variable.

6.3.9 Les voitures équipées à l'origine d'un système de suspension active peuvent être reconverties à un système non actif utilisé en période sur ce modèle.

6.3.10 Pour certaines voitures, les éléments de suspensions doivent subir des tests de condition conformément à l'Annexe III de l'Annexe K.

6.4 Moteur

6.4.1 Le moteur et ses éléments doivent être de spécification de période, doivent être de même marque, modèle et type et être conformes à une spécification du constructeur pour laquelle une preuve de période existe.

6.4.2 Die Bohrung des Motors darf gegenüber der Periodenspezifikation nicht vergrössert werden, ausser für Fahrzeuge der Periode A bis D, bei welchen eine Erhöhung von 5% erlaubt ist. Diese Bearbeitung darf nur vorgenommen werden, wenn sie die Hubraumgrenze der Formel einhält, der das Fahrzeug angehört (siehe Anhang I).

6.4.3 Bei Motoren, die unterhalb des Hubraumlimits der Periode liegen, darf der Hubraum nicht über den während der aktiven internationalen Wettbewerbsteilnahme des Fahrzeugs benutzten Hubraum hinaus vergrössert werden.

6.4.4 In Fahrzeugen, die ursprünglich mit DFY-Motoren ausgerüstet waren, dürfen alle von DFY-Motoren abgeleiteten Motoren verwendet werden. Wo original ein Cosworth DFV Motor eingebaut ist, darf jede von Cosworth DFV abgeleitete Motorkomponente verwendet werden.

6.4.5 Bei Fahrzeugen, welche mit einem Motor Matra Sports ausgerüstet sind, können sämtliche Motorteile welche von Matra Sports stammen verwendet werden.

6.4.6 Der Hub darf gegenüber dem in einer Periodenspezifikation angegebenen Mass nicht geändert werden.

6.4.7 Die Abmessungen für Kurbelwellen, Pleuelstangen, Kolben und Lager dürfen innerhalb der Grenzen des Kurbelgehäuses ein höheres Mass aufweisen. Sie müssen aus der gleichen Werkstoffart sein. Die Bauart ist freigestellt.

6.4.8 Weder die Anzahl der Ventilkäpfe noch die Ventillänge darf die in der Herstellerspezifikation angegebenen Werte überschreiten, es sei denn, deren Verwendung in der betreffenden Periode kann nachgewiesen werden. Zylinderkopfvarianten dürfen verwendet werden, sofern deren Verwendung in der betreffenden Periode nachgewiesen werden kann.

6.4.9 Der Hubraum (oder der angenommene Hubraum) von Fahrzeugen mit Kompressionsmotor, Turbomotor, Kreiskolbenmotor, Motor mit Abgasturbolader oder Dampfmotor wird mit dem in der Periode verwendeten Koeffizienten multipliziert.

6.4.10 Die Originalzündfolge muss beibehalten werden.

6.4.11 Nicht original mit einer Öllippendichtung ausgerüstete Kurbelwellen sowie Getriebeeingangs- und -Ausgangswellen dürfen durch Änderung der vorhandenen Teile und/oder durch Hinzufügung von einem Dichtungslager mit einer solchen Dichtung ausgestattet werden.

6.5 Zündung

6.5.1 Eine elektronische Zündung darf nur verwendet werden, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation ist. Wagen der Periode F für welche die Verwendung einer elektronischen Zündung in der Periode nachgewiesen wird, dürfen mit einem, der Periode nicht entsprechendem elektronischen Zündsystem ausgerüstet werden, unter der Bedingung, dass dieses System durch ein oder mehrere Stromkreisunterbrecher geschaltet wird, es eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet, der Funke durch einen Drehhebel übertragen und die Funkenverteilung vollständig mechanisch kontrolliert wird.

Multifunkensysteme sowie Systeme mit elektronisch modifizierter Funkenverteilung sind nicht zugelassen. Ausnahmsweise, wenn die Verwendung von anderen Schaltmethoden in der Periode nachgewiesen ist, dürfen diese Methoden unter der Bedingung verwendet werden, dass sie mit der Periodenmethode in allen Punkten identisch sind.

6.4.2 L'alésage du moteur ne peut pas être augmenté d'un pourcentage supérieur à celui de la spécification de période, sauf dans le cas des voitures des Périodes A à D pour lesquelles l'alésage pourra être augmenté jusqu'à 5%. Cette opération ne peut être effectuée que si elle respecte les limites de cylindrée de la formule à laquelle appartient la voiture (voir Annexe I).

6.4.3 Pour les moteurs de cylindrée inférieure à la limite maximale en période, la cylindrée ne pourra être augmentée au-delà de la cylindrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture.

6.4.4 Les voitures équipées à l'origine d'un moteur DFY peuvent utiliser un moteur dérivé du DFY. Pour les voitures équipées d'un moteur Cosworth DFV, tous les composants de moteurs dérivés du Cosworth DFV peuvent être utilisés.

6.4.5 Pour les voitures équipées d'un moteur Matra Sports, tous les composants moteurs dérivés Matra Sports peuvent être utilisés.

6.4.6 La course ne peut s'écarter d'une cote indiquée dans la spécification de période.

6.4.7 Vilebrequins, bielles, pistons et paliers peuvent avoir des dimensions supérieures à celles de la spécification de période, dans les limites permises par la taille du carter du moteur. Ils doivent être fabriqués dans le même type de matériau. La méthode de construction est libre.

6.4.8 Ni le nombre des sièges de soupapes ni la longueur des soupapes ne doivent dépasser la spécification du constructeur, à moins d'être confirmés par une preuve de période. Des conversions de culasse dont l'utilisation en période est prouvée peuvent être utilisées.

6.4.9 La cylindrée (ou la cylindrée estimée) des voitures à moteur suralimenté, turbocompressé, rotatif, à turbine ou à vapeur, sera multipliée par le coefficient utilisé en période.

6.4.10 L'ordre d'allumage d'origine doit être conservé.

6.4.11 Les vilebrequins non équipés d'origine d'un joint d'étanchéité d'huile à lèvres peuvent être pourvus d'un tel joint en modifiant les pièces existantes et/ou en ajoutant un logement pour le joint.

6.5 Allumage

6.5.1 Un allumage électronique ne peut être monté que s'il correspond à une spécification de période. Les voitures de Période F pour lesquelles l'utilisation d'un allumage électronique en période est prouvée peuvent être équipées d'un système d'allumage électronique hors période à condition que ce système soit déclenché par un ou plusieurs coupe-circuits, qu'il utilise une bobine d'allumage d'une résistance minimale de 3 ohms, que l'étincelle soit distribuée par un bras rotatif et que la distribution de l'étincelle soit contrôlée entièrement par des moyens mécaniques.

Les systèmes multi-étincelles ainsi que les systèmes où la distribution de l'étincelle est modifiée électroniquement ne sont pas autorisés. A titre exceptionnel, lorsqu'il est prouvé que d'autres méthodes de déclenchement étaient utilisées légalement en période, ces méthodes pourront être utilisées à condition qu'elles soient identiques en tout point à la méthode de la période.

Nicht homologierte Wagen der Periode GR können mit einer magnetischen oder optischen Schaltung ausgerüstet werden, wenn diese in der Periode verwendet wurde. Kapazitiv-Entladungssysteme dürfen verwendet werden, wenn ihre Verwendung in der Periode nachgewiesen ist.

Ab der Periode HR dürfen die Wagen mit Zündspulen mit einem Widerstand von weniger als 3 Ohm und/oder mit Multifunkensystemen ausgerüstet werden.

Elektronische Zündsysteme zur Kontrolle der Funkenverteilung sind nur dann zugelassen, wenn sie einer Periodenänderung entsprechen.

6.5.2 Ein elektronischer Drehzahlbegrenzer darf bei Fahrzeugen ab der Periode F verwendet werden.

6.5.3 Die Verwendung von elektronischen Motorsteuerungssystemen für Motoren DFV/DFY ist verboten. Für alle anderen Fahrzeuge muss es der Periodenspezifikation entsprechen.

6.5.4 Die Marke der Zündspule, Kondensator, Verteiler oder Magnetzündler sind freigestellt, sofern sie der Herstellerspezifikation für das betreffende Modell entsprechen.

6.6 Schmierung

6.6.1 Es ist zulässig, das Motorschmiersystem gemäss Periodenspezifikation zu ändern, zum Beispiel von Nasssumpf in Trockensumpf. (Trockensumpf ist in der Kategorie Formel-Junior vor 1961 nicht zulässig).

6.6.2 Anzahl und Typ der verwendeten Ölpumpen und die Länge der Ölleitungen müssen der Periodenspezifikation entsprechen.

6.6.3 Motorölkühler dürfen angebracht werden, sie müssen jedoch so angeordnet sein, dass sie die Silhouette nicht verändern.

6.7 Treibstoffsystem

6.7.1 Alternative Vergaser der gleichen oder einer früheren Periode dürfen nur verwendet werden, wenn die alternativen Teile in gleicher Anzahl vorhanden sind sowie dem gleichen allgemeinen Typ und dem gleichen Funktionsprinzip entsprechen wie die der Originalausrüstung wenn in der Periode für das betreffende Modell verwendet.

6.7.2 Fahrzeuge mit Treibstoffeinspritzung können mit einem Vergaser derselben Periode ausgerüstet werden.

6.7.3 Eine Aufladung darf nur in den Fahrzeugen verwendet werden, in denen sie auch in der betreffenden Periode eingebaut waren. Ausserdem darf nur das Originalsystem verwendet werden.

6.7.4 Mechanische Treibstoffpumpen dürfen durch elektrische ersetzt werden oder umgekehrt.

6.7.5 Jeder Treibstoffbehälter muss dem Artikel 5.5 entsprechen, darf das ursprünglich spezifizierte Volumen nicht übersteigen (gemäss nachstehender Tabelle) und muss sich am Originalenbauort oder im hinteren Teil des Fahrzeugs befinden.

Les voitures non homologuées de Période GR peuvent être équipées d'un dispositif de déclenchement magnétique ou optique si celui-ci était utilisé en période. Les systèmes à décharge capacitifs peuvent être utilisés si leur utilisation en période est prouvée.

Les voitures à partir de la Période HR peuvent être équipées de bobines d'allumage d'une résistance inférieure à 3 ohms et/ou de systèmes multi-étincelles.

Les systèmes d'allumage électroniques qui contrôlent la distribution de l'étincelle sont autorisés uniquement s'ils correspondent à une modification de période.

6.5.2 Un limiteur électronique de régime peut être utilisé sur les voitures à partir de la Période F.

6.5.3 L'utilisation de systèmes électroniques de gestion de moteur sur les moteurs DFV/DFY est interdite et pour les autres voitures, ils doivent correspondre à une spécification de période.

6.5.4 La bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur ou la marque des magnétos sont libres à condition qu'ils soient conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.

6.6 Lubrification

6.6.1 Il est permis de changer le système de lubrification du moteur, par exemple en remplaçant le carter humide par un carter sec, selon la spécification de période. (Les carters secs ne sont pas autorisés pour les voitures Formule Junior antérieures à 1961).

6.6.2 Le nombre et le type de pompes à huile utilisées, et la longueur des conduites d'huile, devront se conformer à la spécification de période.

6.6.3 Des refroidisseurs d'huile du moteur peuvent être montés, à condition que leur position ne modifie pas la silhouette.

6.7 Système de carburant

6.7.1 D'autres carburateurs de la même période ou d'une période antérieure peuvent être utilisés, mais seulement si leur nombre, leur type général et leur principe de fonctionnement sont les mêmes que ceux d'origine si utilisés en période sur le modèle concerné.

6.7.2 Les voitures à injection peuvent être équipées de carburateurs de la même période.

6.7.3 L'injection et/ou la suralimentation ne peut(vent) être autorisée(s) que sur une voiture individuelle qui les/l'utilisait pendant la période; de plus, seul le système d'origine peut être utilisé.

6.7.4 Les pompes à carburant mécaniques peuvent être remplacées par des pompes électriques, ou vice versa.

6.7.5 Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou imposée à l'origine (selon le tableau ci-après), et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.

Fuel tanks in Appendix J 1961-1990

Year	< 700cc	700-1000cc	1000-1300cc	1300-1600cc	1600-2000cc	2000-2500cc	2500-3000cc	3000-5000cc	> 5000cc	G 6 over 2500	Group C	C2 Hill Climb	Can-Am
1961		70	85	100	110	120	130	140	140				
1962		70	85	100	110	120	130	140	140				
1963		70	85	100	110	120	130	140	140				
1964		70	85	100	110	120	130	140	140				
1965	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1966	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1967	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1968	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1969	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1970	60	70	80	90	100	110	120	140	160				
1971	60	70	80	90	100	110	120	120	120				390
1972	60	70	80	90	100	110	120	120	120				400
1973	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1974	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1975	60	70	80	90	100	110	120	120	120				
1976	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1977	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1978	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1979	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1980	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1981	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1982	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160			
1983	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1984	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1985	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1986	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1987	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1988	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1989	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	
1990	60	70	80	90	100	110	120	120	120	160	99	20	

6.8 Instrumentation

6.8 Armaturen

6.8.1 Die Elektronische Armaturen müssen der Periodenspezifikation entsprechen, jedoch können Datenerhebungssysteme die folgende Funktionen sicherstellen, verwendet werden: Motordrehzahl, Druck und Temperatur des Motorenöls, Temperatur des Kühlwassers und Druck der Treibstoffzufuhr.

6.9 Getriebe

6.9.1 Alle Fahrzeuge müssen mit dem Getriebe ihrer Periodenspezifikation ausgerüstet sein. Automatikgetriebe, Schonganggetriebe und zusätzliche Vorwärtsgänge sind nur zugelassen, wenn dies in ihrer Periodenspezifikation vorgesehen war.

6.9.2 Durch den Einbau von Cotal Electro-, Wilson Planeter- oder einem Vierganggetriebe in ein Fahrzeug der Periode C (1.1.1919 – 31.12.1930), das ursprünglich nicht damit ausgerüstet war, wird das Fahrzeug in die Periode D (1.1.1931 – 31.12.1946) eingeteilt.

6.9.3 In der Periode E (1.1.1947 – 31.12.1960) hergestellte Getriebe dürfen nicht in Fahrzeuge eingebaut werden, die in einer früheren Periode hergestellt wurden.

6.9.4 Wird ein Ersatz-Getriebe eingebaut, ist es nur aus der gleichen oder aus einer früheren Periode ist zugelassen

6.9.5 Ab dem 01.01.2016 können bei Heckmotorfahrzeugen der Perioden F und GR keine Hewland Mk8 Getriebe mehr verwendet werden.

6.9.6 Fahrzeuge, die ursprünglich mit halbautomatischem Getriebe ausgerüstet waren, dürfen auf Handschaltung umgerüstet werden, wie sie in einem Fahrzeug des gleichen Modells eingebaut war.

6.9.7 Nicht original mit einer Öllippendichtung ausgerüstete Kurbelwellen sowie Getriebeeingangs- und -Ausgangswellen dürfen durch Änderung der vorhandenen Teile und/oder durch Hinzufügung von einem Dichtungslager mit einer solchen Dichtung ausgestattet werden.

6.10 Achsantrieb

6.10.1 Sperrdifferentiale dürfen nur verwendet werden, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation sind. In so ausgerüsteten Fahrzeugen bis zur Periode F einschliesslich dürfen nur mechanische Selbstsperrvorrichtungen gemäss Periodenspezifikation eingesetzt werden.

6.10.2 Sperrdifferentiale sind in Fahrzeugen der Perioden A bis C (– 31.12.1930) nicht zulässig. Sie dürfen nur in Fahrzeuge der Periode D (1.1.1931 – 31.12.1946) eingebaut werden, sofern dies der Periodenspezifikation für das Fahrzeug entspricht.

6.10.3 Sperrdifferentiale dürfen in Fahrzeugen der Kategorie Formel-Junior oder Formel-3 (1964–70) nicht verwendet werden.

6.11 Bremsen

6.11.1 Die Bestandteile der Bremsen müssen vollständig der Periodenspezifikation des Modells entsprechen mit nachfolgend aufgeführten Ausnahmen.

6.8.1 Les instruments de bord électroniques doivent correspondre à la spécification de période, toutefois les systèmes d'acquisition de données qui assuraient les fonctions suivantes: vitesse de rotation moteur, pression et température d'huile moteur, température d'eau moteur et pression d'alimentation en carburant peuvent être utilisés.

6.9 Boîte de vitesses

6.9.1 Toutes les voitures doivent être équipées de leur boîte de vitesse de spécification de période. Les transmissions automatiques, les vitesses surmultipliées et les vitesses avant supplémentaires ne sont pas acceptées, à moins d'être prévues dans une spécification de période.

6.9.2 Le montage d'une boîte électrique Cotal, d'une boîte épicycloïdale Wilson ou d'une boîte à quatre vitesses sur une voiture de Période C (1.1.1919 – 31.12.1930), qui n'en était pas équipée à l'origine, constituera une raison suffisante pour classer la voiture en Période D (1.1.1931 – 31.12.1946).

6.9.3 Les boîtes de vitesses fabriquées selon les spécifications de Période E (1.1.1947 – 31.12.1960) ne peuvent être montées sur des voitures construites dans les périodes antérieures.

6.9.4 Lorsqu'une boîte de vitesses différente sera montée, elle ne pourra appartenir qu'à la même période ou à une période antérieure.

6.9.5 A partir du 01.01.2016 les voitures des Périodes F et GR à moteur à l'arrière ne peuvent plus utiliser la boîte de vitesses Hewland Mk8

6.9.6 Les voitures équipées à l'origine de transmissions semi-automatiques peuvent être converties à une boîte de vitesses manuelle d'un type monté sur une voiture du même modèle.

6.9.7 Les arbres d'entrée et de sortie de boîte de vitesses non équipés d'origine d'un joint d'étanchéité d'huile à lèvre peuvent être pourvus d'un tel joint en modifiant les pièces existantes et/ou en ajoutant un logement pour le joint.

6.10 Couple final

6.10.1 Les différentiels à glissement limité ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période. Toute voiture ainsi équipée jusqu'aux spécifications de Période F incluses ne pourra utiliser que les différentiels à glissement limité de type mécanique répondant à des spécifications de période.

6.10.2 Les différentiels à glissement limité ne sont pas autorisés sur des voitures des Périodes A à C (– 31.12.1930). Ils peuvent uniquement être montés sur des voitures de Période D (1.1.1931 – 31.12.1946) si une spécification de période existe pour le modèle en question.

6.10.3 Un différentiel à glissement limité ne peut être utilisé sur les voitures de Formule Junior ou de Formule 3 (1964–70).

6.11 Freins

6.11.1 Les éléments des freins doivent correspondre entièrement à la spécification de période du modèle avec les exceptions décrites ci-après.

6.11.2 Les voitures de Périodes A à C (– 31.12.1930),

6.11.2 Fahrzeuge der Perioden A bis C (– 31.12.1930), die ursprünglich mit Zweiradbremmen ausgestattet waren, dürfen auf Vierradbremmen umgerüstet werden, sofern der Hersteller für nachfolgende Modelle in der gleichen Periode Vierradbremmen lieferte und diese Vierradbremmen der Periodenspezifikation des Herstellers entsprechen.

6.11.3 Die Umstellung auf ein anderes mechanisches System oder auf hydraulische Betätigung ist zulässig, sofern sie Gegenstand der Periodenspezifikation sind.

6.11.4 Scheibenbremsen, belüftete Scheiben- und Vierkolben-Bremssattelbremsen sind nur zulässig, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation für das Modell sind.

6.11.5 Hydraulische Bremskraftanlagen dürfen auf einen Zweikreisbetrieb umgebaut werden, so dass sie über zwei getrennte Hydraulikkreise gleichzeitig auf alle vier Räder wirkt.

6.11.6 Der Einbau einer Luftführung um die Bremssscheiben, zum Zwecke der Kühlung, ist zulässig.

6.11.7 Hydraulische Leitungen dürfen durch solche des Typs «Aeroquip» ersetzt werden.

6.11.8 Fahrzeuge, die ursprünglich mit Karbonbremsen ausgerüstet waren, dürfen auf Eisen/Stahlscheiben mit zeitgenössischem Sattel und konventionellen Belägen umgerüstet werden.

6.12 Räder

6.12.1 Alle Räder müssen einer Periodenspezifikation und dem Originaldurchmesser aus der Zeit der aktiven internationalen Wettbewerbsteilnahme des Fahrzeugs entsprechen.

6.12.2 Die Breite der Felgen darf nicht erhöht werden jedoch können schmalere Felgen verwendet werden. um verfügbare Reifen verwenden zu können

6.12.3 Perioden A-D

- (a) Zur Montage von Rennreifen sind 19 Zoll Felgen zulässig.
- (b) Wulstfelgen oder wulstlose Felgen dürfen durch eine Tiefbettfelge gleicher Grösse gemäss nachfolgender Tabelle ausgetauscht werden:

équipées à l'origine de freins sur deux roues, peuvent être équipées de freins sur les quatre roues si le constructeur a monté des freins sur quatre roues sur des modèles successifs durant la même période, à condition qu'ils soient conformes à la spécification de période du constructeur.

6.11.3 La conversion à un système mécanique différent ou à un mode de fonctionnement hydraulique est autorisée si elle correspond à une spécification de période.

6.11.4 Les freins à disque, les disques ajourés et les étriers à pistons multiples ne sont autorisés que s'ils correspondent à une spécification de période du modèle.

6.11.5 Les systèmes de freinage hydrauliques peuvent être convertis à un mode de fonctionnement à double circuit opérant simultanément sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts.

6.11.6 L'installation d'une boîte à air autour des freins à disque, à des fins de refroidissement, est autorisée.

6.11.7 Les circuits hydrauliques peuvent être remplacés par des conduits de type «Aeroquip».

6.11.8 Les voitures équipées à l'origine de freins carbone-carbone peuvent être converties à des disques d'acier avec étriers contemporains et plaquettes conventionnelles.

6.12 Roues

6.12.1 Toutes les roues doivent correspondre à une spécification de période et être du diamètre d'origine utilisé pendant la carrière internationale de la voiture.

6.12.2 La largeur des jantes ne doit pas être augmentée, mais elle peut être réduite pour accueillir les pneus disponibles.

6.12.3 Périodes A-D

- (a) Des jantes de 19 pouces sont autorisées pour le montage de pneus de course.
- (b) Des jantes pour pneumatiques à talons (BE) ou pneumatiques à bords droits (SS) peuvent être remplacées par des jantes à base creuse de la même taille conformément au tableau suivant:

Originalgrösse Taille d'origine	Mindest-Felgendurchmesser Diamètre de jante minimum	Max. Querschnitt Section max.
BE/SS BE/SS	Tiefbettfelgen Creux de jante	Tiefbettfelgen Creux de jante
26 x 3	19 Zoll / pouces	3,5 Zoll / pouces
710 x 90, 28 x 4	19 Zoll / pouces	4,5 Zoll / pouces
760 x 90, 810 x 90	21 Zoll / pouces	4,75 Zoll / pouces
30 x 3, 30 x 3.5	21 Zoll / pouces	4,75 Zoll / pouces
815 x 105, 820 x 120	21 Zoll / pouces	5,25 Zoll / pouces
880 x 120, 32 x 4.5	21 Zoll / pouces	6,00 Zoll / pouces
730 x 130	17 Zoll / pouces	5,25 Zoll / pouces

(c) Le diamètre minimum autorisé est de 16 pouces à moins

- (c) Der Mindest-Durchmesser beträgt 16 Zoll, es sei denn, es kann nachgewiesen werden, dass in der Periode an dem Fahrzeug ein geringerer Durchmesser verwendet wurde.
- (d) Ab dem 01.01.2020 wird diese Freiheit gestrichen. Die maximale Felgenbreite darf nicht mehr als 1 Zoll grösser sein im Vergleich zur Periodenspezifikation.

6.12.4 Periode E bis F einschliesslich

- (a) Der zulässige Mindestdurchmesser entspricht dem Mass, das anhand der Periodenspezifikation überprüft werden kann.
- (b) Die maximale Felgenbreite muss der Periodenspezifikation entsprechen, sie darf jedoch nicht breiter sein als $5\frac{1}{2}$ " ($6\frac{1}{2}$ " für Fahrzeuge der Periode F), es sei denn, es kann ein Nachweis anhand der Periodenspezifikation über ein breiteres Mass erbracht werden.
- (c) Falls keine Periodenspezifikation vorhanden ist oder eine Radbreite von mehr als $5\frac{1}{2}$ " ($6\frac{1}{2}$ ") vorgeschlagen wird, legt die Historische Technische Arbeitsgruppe der FIA ein Mass fest.
- (d) Die maximal zulässige Felgenbreite für Fahrzeuge der Kategorien Formel-Junior beträgt 5 Zoll (127 mm) für Fahrzeuge der Periode E (1.1.1947 – 31.12.1960) und 6,5 Zoll (165 mm) für Fahrzeuge der Periode F (1.1.1961 – 31.12.1965).
- (e) Räder mit geteilten Felgen sind nur mit einer Periodenspezifikation zugelassen.

6.12.5 Ab der Periode G

- (a) Räder mit geringerer Felgenbreite als in der Periodenspezifikation angegeben dürfen verwendet werden.
- (b) In einigen Kategorien müssen die Räder dem Reglement über Zustandsprüfungstests, Anhang III des Anhangs K entsprechen, selbst wenn sie neu sind.
- (c) Die aus verschiedenen Materialien bestehenden Originalräder können durch Räder ersetzt werden, die nur eines dieser Materialien beinhalten, unter der Bedingung, dass deren Massen wie auch dessen Originalaussehen eingehalten werden.

6.12.6 Reifen

Müssen dem Artikel 8 entsprechen.

6.13 Karosserie

6.13.1 Das Fahrzeug muss die Original-Silhouette der Periode beibehalten, in der es ursprünglich an Wettbewerben teilgenommen hat, und darf keine zusätzlichen Luftkanäle, Höhlungen oder Ausbauchungen aufweisen. Die Hinzufügung eines Überrollbügels wird nicht als Änderung der Silhouette betrachtet.

6.13.2 Ersatz-Karosserieelemente müssen genau der ursprünglichen Ausführung und dem gleichen Materialtyp entsprechen, wie sie in der Periode für dieses Original-Fahrgestell gebaut wurden.

6.13.3 In den Perioden A – D ist eine Ersatz-Karosserie in der gleichen Ausführung wie in der Periode, aus gleichem Material wie das Original gefertigt und von gleichem Gewicht wie das Original, zulässig, sofern diese einer zugelassenen Karosserie entspricht, wie sie in der Periode an dem entsprechenden Modell montiert war. In einem solchen Fall muss der Besitzer den ASN darüber informieren und ihm Fotos mit Ansicht von jeder Seite, von vorne, von hinten und von innen einreichen.

qu'il puisse être prouvé qu'une taille inférieure ait été utilisée en période sur la voiture en question.

- (d) A partir du 01.01.2020 cette liberté sera abrogée. La largeur de jante maximale ne doit pas être supérieure à la spécification de période de plus d'un pouce.

6.12.4 Périodes de E à F incluses

- (a) Le diamètre minimum autorisé est celui qui peut être vérifié par une spécification de période.
- (b) La largeur de jante maximale doit respecter la spécification de période et ne doit pas être supérieure à $5\frac{1}{2}$ " ($6\frac{1}{2}$ " pour les voitures de Période F) sauf si une preuve de spécification de période peut être fournie pour justifier une dimension plus large.
- (c) S'il n'existe pas de spécification de période, ou si une largeur de jante supérieure à $5\frac{1}{2}$ " ($6\frac{1}{2}$ ") est proposée, alors le Groupe de Travail Technique Historique de la FIA précisera une dimension.
- (d) En Formule Junior, la largeur maximum de jante est de 5 pouces (127 mm) en Période E (1.1.1947 – 31.12.1960) et $6\frac{1}{2}$ " (165 mm) en Période F (1.1.1961 – 31.12.1965).

- (e) Seules des roues à jante divisée de spécification de période sont autorisées.

6.12.5 A partir de la Période G

- (a) Des roues à jante plus étroite que celle de la spécification d'origine peuvent être utilisées.
- (b) Pour certaines catégories, les roues doivent être conformes au règlement sur les tests de condition de l'Annexe III de l'Annexe K, même si elles sont neuves.
- (c) Les roues originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient respectés.

6.12.6 Pneus

Doivent être conformes à l'Article 8.

6.13 Carrosserie

6.13.1 La voiture doit présenter la même silhouette qu'en période où elle était engagée à l'origine, sans conduits d'aération, concavités ou renforcements supplémentaires. L'ajout d'un arceau de sécurité n'est pas considéré comme une modification de la silhouette.

6.13.2 Les éléments de carrosserie de remplacement devraient se conformer fidèlement à la conception originale construite en période pour ce châssis spécifique et être faits du type de matériau d'origine.

6.13.3 Pour les Périodes A – D, une carrosserie dans le style de la période, faite du type de matériau d'origine et du même poids, est permise à condition qu'elle soit conforme à une carrosserie accréditée montée sur le modèle de la période en question. Dans ce cas, le propriétaire doit informer l'ASN avec des photographies montrant les deux côtés, l'avant, l'arrière et l'intérieur.

6.13.4 Fahrgastraum-Abdeckungen müssen elastisch sein, sofern es sich nicht um ein Original mittragendes Karosserieteile des Fahrzeugs handelt (durch ein Foto aus dieser Zeit bestätigt); in diesem Fall müssen die Ränder geschützt werden. Beifahrersitze dürfen entfernt werden.

6.13.5 Für Formel Eins Fahrzeuge, muss die Karosserie die entsprechende Originalwerbung gemäss der aktiven Wettbewerbsteilnahme des Fahrzeugs in seiner Periode aufweisen, wenn sie den entsprechenden Gesetzen des jeweiligen Veranstaltungslandes entspricht.

6.14 Aerodynamische Vorrichtungen

6.14.1 Aerodynamische Vorrichtungen dürfen nur angebracht werden, wenn sie der Periodenspezifikation des Fahrzeugs entsprechen.

6.14.2 Die Vorrichtungen müssen in Ausführung, Anbringungsort und Abmessungen so sein, wie sie in dieser Zeit verwendet wurden.

6.14.3 Für Einsitzer sind keine aerodynamischen Vorrichtungen, die an ungefederten Teilen des Fahrzeugs angebracht waren und/oder vom Cockpit aus regulierbar sind, erlaubt.

6.14.4 Ursprünglich vorhandene aerodynamische Vorrichtungen dürfen auch entfernt werden.

6.14.5 Die Fahrzeuge, die in der Periode mit fest montierten, aerodynamischen Schürzen gefahren sind (während 1981 und 1982), können die Original Befestigung und Konzeptphilosophie beibehalten. Jedoch muss die Schürze so abgeändert werden, dass die statische Mindestbodenfreiheit von 40 mm beibehalten wird. Die Verschleissstege sind nicht zugelassen.

6.15 Elektrische Ausrüstung

6.15.1 Drehstromlichtmaschinen dürfen nur eingebaut werden, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation waren.

6.15.2 Die Spannung der Batterie und aller elektrischen Einrichtungen kann von 6 auf 12 Volt umgebaut werden. Typ, Marke und Kapazität in Ampere-Stunden der Batterie sind freigestellt. Der ursprüngliche Anbringungsort der Batterie darf geändert werden. Wird die Batterie in der Fahrgastzelle belassen, muss sie sicher befestigt sein und eine gesonderte, lecksichere Abdeckung aufweisen.

6.16 Beleuchtung

6.16.1 Beleuchtungssysteme, die zur ursprünglichen Ausstattung des Fahrzeugs gehörten, müssen funktionstüchtig sein.

6.17 Radstand, Spurweite, Bodenfreiheit

6.17.1 Radstand

Der Radstand darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

6.17.2 Spurweite

Die Spurweite darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

6.17.3 Bodenfreiheit

Bei allen Fahrzeugen bis zu und einschliesslich Periode D müssen alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm haben, so dass ein Block mit einer Höhe von 100 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann. Fahrzeuge der Periode E und

6.13.4 Le couvre-tonneau doit être flexible, sauf si c'était un élément de la carrosserie d'origine de la voiture (attesté par une photographie de l'époque), auquel cas les bords devront être protégés. Les sièges des passagers peuvent être enlevés.

6.13.5 Pour les voitures de Formule Un, la carrosserie doit arborer une livrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture, si elle est autorisée par les lois du pays où se situe l'épreuve.

6.14 Accessoires aérodynamiques

6.14.1 Les accessoires aérodynamiques ne peuvent être montés sur la voiture que s'ils correspondent à une spécification de période.

6.14.2 Les dispositifs employés doivent se conformer en conception, position et dimensions à ceux employés pendant la période de la voiture.

6.14.3 Pour les monoplaces, aucun dispositif aérodynamique qui était monté sur des pièces non suspendues de la voiture et/ou pouvait être réglé depuis l'habitacle, n'est autorisé.

6.14.4 Les éventuels dispositifs aérodynamiques utilisés à l'origine en compétition ne sont pas obligatoires.

6.14.5 Les voitures qui ont couru en période avec des jupes aérodynamiques fixes (pendant 1981 et 1982) peuvent retenir la fixation et la philosophie de conception originales. Toutefois la jupe doit être modifiée de façon à conserver la garde au sol minimale statique de 40 mm. Les bandes de frottement ne sont pas autorisées.

6.15 Système électrique

6.15.1 Des alternateurs ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période.

6.15.2 La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. Le type, la marque et la capacité (ampères-heures) de la batterie sont libres. L'emplacement d'origine de la batterie peut être modifié. Si la batterie est conservée dans l'habitacle, elle doit y être solidement fixée et avoir un couvercle isolé et étanche.

6.16 Eclairage

6.16.1 Les systèmes d'éclairage d'origine équipant les voitures doivent être en état de fonctionnement.

6.17 Empattement, voie, garde au sol

6.17.1 Empattement

L'empattement ne peut s'écarter de la spécification de période.

6.17.2 Voie

La voie ne doit pas s'écarter de la spécification de période.

6.17.3 Garde au sol

Pour toutes les voitures jusqu'à la Période D incluse, toutes les parties de la masse suspendue de la voiture doivent avoir une garde au sol minimale de 100 mm, de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 100 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté. Les voitures de Période E

F müssen eine Mindestbodenfreiheit von 60 mm haben, so dass ein Block mit einer Höhe von 60 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann

6.17.4 Für alle Fahrzeuge ab Periode G muss die entsprechende Periodenspezifikation eingehalten werden.

6.17.5 Die Bodenfreiheit wird ohne Fahrer jedoch mit den Rädern und Pneus die während der Veranstaltung eingesetzt werden gemessen. Wenn die Räder beschädigt sind, müssen sie wenn nötig ausgetauscht werden.

6.18 Gewicht

6.18.1 Das Mindestgewicht eines Fahrzeugs ist das Gewicht, das in den ursprünglichen Reglements dieser Fahrzeugkategorie spezifiziert ist, oder ein in der Periode veröffentlichtes Gewicht, wenn dieses Gewicht in den ursprünglichen Bestimmungen nicht aufgeführt ist. Wenn ein Fahrzeug während einer Prüfung zur Wägung ausgewählt wird, darf nur Treibstoff entfernt und keine flüssigen, festen oder gasförmigen Substanzen hinzugefügt werden.

6.19 Formel Junior

6.19.1 Allgemeine Bestimmungen

Zwei Periodenspezifikationen sind für Formel Junior Fahrzeuge anwendbar:

6.19.1.1 Periode FJ1 FIA (Klassen A, B, C) 1. Januar 1958 – 31. Dezember 1960

6.19.1.2 Periode FJ2 FIA (Klassen D, E) 1. Januar 1961 – 31. Dezember 1963

6.19.2 Lenkung

6.19.2.1 Aus Sicherheitsgründen können die aus einem Stück bestehenden Lenkstangen durch andere, die Kardangelenke oder Teleskopvorrichtungen beinhalten, ersetzt werden, unter Voraussetzung, dass alle original Funktionen beibehalten werden.

6.19.2.2 Obwohl es keine Elemente der Periode sind, aus Sorge um die Sicherheit, sind Hilfsmittel für eine Schnellentriegelung für das Lenkrad zugelassen.

6.19.2.3 Falls es vorgezogen wird, dass original Lenkrad der Periode zu verwenden, kann ein Lenkrad von einem Durchmesser und/oder einer unterschiedlichen Art installiert werden.

6.19.3 Fahrgestell

6.19.3.1 Es ist nicht erlaubt, den Aussendurchmesser oder die Dicke (Englische Schublehre) der Rohre oder des Blechs während der Reparatur des Fahrgestells zu ändern. Der Durchmesser und die Dicke aller verwendeten Rohre und Bleche müssen dem Original entsprechen (z.B. wenn das Fahrgestell im Original mit Hilfe von Rohren mit der doppelten Dimension hergestellt wurden, müssen alle Ersatzrohre des Fahrgestells Rohre mit doppelter Dimension sein (nicht metrisch)).

6.19.3.2 Für die Fahrzeuge der Periode E (Kategorie FJ1) sind Überrollbügel wärmstens empfohlen. Wenn die Fahrzeuge original mit einem Überrollbügel ausgerüstet waren, muss dieser die Spezifikation betreffend des Fahrzeugs respektieren oder überschreiten, wenn er in seiner Periode bei Wettbewerben eingesetzt wurde.

6.19.3.3 Fahrzeuge der Periode F (Kategorie FJ2) müssen mit einer Überrollschutzstruktur gemäss Periodenspezifikation oder Art. 277 des Anhang J 1993 – Anhang VI A ausgerüstet sein.

et F doivent avoir une garde au sol minimale de 60 mm de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 60 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.

6.17.4 Pour toutes les voitures de la Période G et ultérieures, la spécification de période doit être respectée.

6.17.5 La garde au sol sera mesurée sans le pilote, mais avec les roues et pneus à utiliser en compétition, remplacés si nécessaire si les roues ou les pneus sont endommagés.

6.18 Poids

6.18.1 Le poids minimum d'une voiture est celui du règlement d'origine pour sa catégorie ou, si le poids n'est pas spécifié dans le règlement d'origine, le poids de période publié.

Pendant une épreuve, lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.

6.19 Formule Junior

6.19.1 Dispositions générales

Deux «spécifications de période» sont applicables aux voitures de Formule Junior.

6.19.1.1 Période FJ1 FIA (Classes A, B, C) 1er janvier 1958 - 31 décembre 1960

6.19.1.2 Période FJ2 FIA (Classes D, E) 1er janvier 1961 - 31 décembre 1963

6.19.2 Direction

6.19.2.1 Pour des raisons de sécurité, les colonnes de direction d'une pièce peuvent être remplacées par d'autres comprenant des joints à cardan ou des dispositifs télescopiques à condition que toutes les fonctions d'origine soient conservées.

6.19.2.2 Bien que n'étant pas des éléments de période, par souci de sécurité, des moyeux «à déverrouillage rapide» sont autorisés pour les volants de direction.

6.19.2.3 S'il est préférable de conserver le volant de direction de période d'origine, un volant d'un diamètre et/ou d'un style différents peut être installé.

6.19.3 Châssis

6.19.3.1 Il n'est pas permis de modifier le diamètre externe ou l'épaisseur (calibre britannique des fils) des tubes ou de la tôle lors de la réparation du châssis. Le diamètre et l'épaisseur de tout tube ou tôle utilisé(e) doivent être conformes à l'original [par ex. si le châssis était à l'origine fabriqué à l'aide de tubes en dimensions «Impériales», tous les tubes de remplacement du châssis doivent être des tubes en dimensions «Impériales» (pas métriques)].

6.19.3.2 Pour les voitures de la Période E (Catégorie FJ1), les arceaux de sécurité sont fortement recommandés. Si les voitures étaient équipées à l'origine d'un arceau de sécurité, ce dernier doit respecter ou dépasser la spécification concernant la voiture lorsqu'elle était utilisée en compétition dans sa période.

6.19.3.3 Les voitures de la Période F (Catégorie FJ2) doivent être équipées d'une protection anti-tonneau conforme à la spécification de période ou à l'Art. 277 de l'Annexe J 1993 – Annexe VI A.

6.19.3.4 Bei Zweifel der Klärung, muss das verwendete Fahrgestell in allen Fahrzeugen eine Herkunft gemäss Sektion 2 des Sportreglements der Lunari Trophäe der FIA – Zugelassene Fahrzeuge haben. Falls es notwendig ist, ein Fahrgestell zu ersetzen oder zu rekonstruieren, muss die grösstmögliche Anzahl von Material des original Fahrgestells verwendet werden und dieses muss in das neue Fahrgestell übertragen werden, welches wiederum wie eine Kopie des original Fahrgestells hergestellt werden muss, inklusive das verwendete Material und die Konstruktionsmethode.

6.19.4 Vordere und hintere Aufhängung

6.19.4.1 Kugelgelenke können nur verwendet werden, wenn sie in der Periodenspezifikation vorgesehen sind. Kugelgelenke können ebenfalls nur auf den Stabilisatoren der Fahrzeuge der Periode F verwendet werden, unter der Bedingung, dass die Geometrie der Aufhängung nicht betroffen ist.

6.19.4.2 Die kugelförmigen Regler auf den Stossdämpfern sind für Fahrzeuge der Periode E nicht erlaubt, ausser wenn diese in der Periodenspezifikation diese Fahrzeugs vorgesehen sind.

6.19.4.3 Siehe Ergänzung 1. Teleskopische Stossdämpfer mit Stahlkörper, in beiden Richtungen einstellbarem Doppelrohr sind verboten.

6.19.5 Motor

6.19.5.1 Der Hubraum darf 1100 cm³ gemessen auf dem maximalen Verdrängungspunkt des Segmentes nicht überschreiten.

6.19.5.2 Die Motorspezifikation wird nicht auf die 2 unabhängigen Kategorien der Periode limitiert, wendet sich jedoch auf die ganze Periode der Formel Junior an. Zum Beispiel:

6.19.5.2.1 Der Motorblock Ford 109E und 105E sind beide für die Kategorie FJ/1 zugelassen.

6.19.5.2.2 Die 1100 cm³ Ford, B.M.C. und D.K.W. Motoren sind alle in der Kategorie FJ/1 anstelle von ähnlichen 1000 cm³ Motoren zugelassen, obwohl die Bewerber ermutigt werden, den 1000 cm³ Motor zu verwenden, da dieser original für das Fahrgestell eingebaut war.

6.19.5.3 Die von BMC Motoren angetriebenen Fahrzeuge können den Zylinderkopf mit der Gussnummer 12G940 im Austausch zu dem original Zylinderkopf verwenden.

6.19.5.4 Die folgenden Motoren sind zugelassen

	cm ³	Course / Hub	Alésage d'origine / Original Bohrung
Morris Minor/A35/Sprite	948	76,2	62,92
Mini Cooper 61-63	997	81,5	62,42
Morris Minor Sprite/Midjet	1098	83,72	64,58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68,26	70,61

6.19.5.5 Es ist nicht erlaubt, eine Kurbelwelle, die einen Hub von 62mm erzeugt zu verwenden, wie im Motor des Coopers 970 S, gerechnet ab 1964 (F3).

6.19.3.4 Par souci de clarification, le châssis utilisé dans toutes les voitures doit avoir une provenance conforme à la Section 2 du Règlement Sportif du Trophée Lunari de la FIA – Voitures admissibles. S'il est nécessaire de remplacer ou de reconstruire un châssis, le plus grand nombre possible de matériaux du châssis d'origine doit être conservé et ces derniers doivent être transférés sur le «nouveau» châssis, qui lui-même doit être fabriqué comme une copie conforme du châssis d'origine, y compris les matériaux utilisés et les méthodes de construction.

6.19.4 Suspensions avant et arrière

6.19.4.1 Des rotules ne peuvent être utilisées que si elles étaient prévues dans la spécification de période. Des rotules peuvent également être utilisées sur les barres anti-roulis des voitures de Période F, à condition que la géométrie de la suspension ne s'en trouve pas affectée.

6.19.4.2 Les paliers sphériques sur les amortisseurs ne sont pas autorisés sur les voitures de Période E, sauf s'ils étaient prévus dans la spécification de période de cette voiture.

6.19.4.3 Voir Supplément 1. Les amortisseurs télescopiques avec corps en acier, bitubes réglables dans les deux sens sont interdits.

6.19.5 Moteur

6.19.5.1 La cylindrée ne doit pas dépasser 1100 cm³ mesurés au point de déplacement maximum du segment.

6.19.5.2 La spécification du moteur ne sera pas limitée à la période des deux catégories individuelles mais s'appliquera à l'ensemble de la période de Formule Junior. Par exemple :

6.19.5.2.1 Les blocs moteurs Ford 109E et 105E sont tous deux autorisés pour les catégories FJ/1.

6.19.5.2.2 Les moteurs 1100 cm³ Ford, B.M.C. et D.K.W. sont tous autorisés dans les catégories FJ/1 à la place de moteurs 1000 cm³ semblables, bien que les concurrents soient encouragés à conserver le moteur 1000 cm³ lorsqu'il était monté à l'origine sur le châssis.

6.19.5.3 Les voitures propulsées par des moteurs BMC peuvent utiliser la culasse portant le numéro de fonderie 12G940 en remplacement de la culasse d'origine.

6.19.5.4 Les moteurs autorisés sont les suivants:

	cm ³	Course / Hub	Alésage d'origine / Original Bohrung
Morris Minor/A35/Sprite	948	76,2	62,92
Mini Cooper 61-63	997	81,5	62,42
Morris Minor Sprite/Midjet	1098	83,72	64,58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68,26	70,61

6.19.5.5 Il n'est pas permis d'utiliser un vilebrequin générant une course de 62 mm, comme utilisé dans le moteur de la Cooper 970 «S» à compter de 1964 (F3).

6.19.5.6 Mit einem Fiat Motor angetriebene Fahrzeuge, können den Motorblock 103 des Typs D und H, die einen Standard Hub von 68mm (vergleichbar mit 1098 cm³) haben verwenden, um den Original Block 1100/103 zu ersetzen. Die Verwendung von mehrstufigen Blöcken 103P und 103 R ist verboten.

6.19.5.7 Der Fiat Motorblock 1100 103 Typ G (Standard Hub 72mm, unter Vorbehalt der Reduktion auf 68mm) mit Gussnummer 103H, kann ebenfalls als Ersatz für den 1100/103 verwendet werden.

6.19.5.8 Mit einem Ford Motor angetriebene Fahrzeuge müssen den Block mit der Gussnummer 105E oder 109E verwenden. Die Verwendung von mehrstufigen Motoren mit 5 Reglern ist verboten.

6.19.5.9 Die Verwendung des Blocks 109E Ford nachgefertigt von Geoff Richardson Engineering gemäss der Originalspezifikation Ford ist in der FJ1 und FJ2 erlaubt.

6.19.5.10 Alle mit Richardson Vergasern ausgerüstete Fahrzeuge der Klasse B od. C, welche in diesen Klassen zugelassen sind, wenn es ein Richardson Vergaser ist, sind in der Klasse D zulässig.

6.19.5.11 Ein Motorschutz muss installiert und richtig fixiert werden.

6.19.5.12 In der Periode E (FJ1) muss die Nockenwelle durch eine Kette angetrieben werden: Es ist nicht erlaubt auf einem Fahrzeug eine durch Zahnrad angetriebene Nockenwelle zu verwenden ausser es kann bewiesen werden, dass diese in der Periode versehen war.

6.19.5.13 In der Periode E (FJ1), ist eine Verwendung von Zahnriemen für die Wasserpumpe nicht zugelassen. Der einzig zugelassene Antriebsriemen der Wasserpumpe ist der Riemen des Typs «V».

6.19.6 Zündung

6.19.6.1 Eine elektronische Zündung ist, für Fahrzeuge gebaut nach dem 31.12.1960 erlaubt (ausschliesslich FJ2), unter Vorbehalt, dass das verwendete System Kreislaufunterbrecher verwendet oder magnetisch gekoppelt ausgelöst ist (Unterbrecher Hall) und ein Verteiler und ein Dreharm zum umschalten des Starkstroms verwendet. Das System Lucas ist das am meist gewünschte System einer elektronischen Zündung.

6.19.6.2 Die Zündspule der FJ1 Fahrzeuge muss eine mindestens Kapazität von 3 Ohm aufweisen.

6.19.6.3 Ein elektronischer Betriebsbegrenzer kann für alle historischen Formel Junior Fahrzeuge verwendet werden.

6.19.7 Schmierung

6.19.7.1 Die Anzahl und der Typ der Ölpumpen und die Länge der aussen verwendeten Ölleitungen muss der Periodenspezifikation entsprechen.

6.19.7.2 Die Ölpumpe muss an ihrem original Einbaort montiert werden. Die Steuerung der Ölpumpe muss wie original sein.

6.19.7.3 Bei Nasssumpfmotoren (Periode FJ1) ist es nicht erlaubt, vorne montierte Ölpumpen zu verwenden.

6.19.7.4 Für die Kategorie FJ1 (vor 1961) ist es nicht erlaubt das Schmiersystem des Motors durch ersetzen von Nasssumpf in Trockensumpf zu ändern..

6.19.8 Treibstoffsystem

6.19.8.1 Mit Ausnahme von Zweitaktmotoren, dürfen Zusätze der Schmierung die 2% des Volumens nicht überschreiten dem Treibstoff zugefügt werden.

6.19.5.6. Les voitures propulsées par des moteurs Fiat peuvent utiliser des blocs des moteurs 103 de types «D» et «H» qui ont un alésage standard de 68 mm (équivalent à 1098 cm³) pour remplacer le bloc d'origine 1100/103. L'utilisation des blocs successifs 103P et 103R est interdite.

6.19.5.7. Le bloc moteur de la FIAT 1100 103 Type G (alésage standard de 72 mm, à condition de le réduire à 68 mm) peut également être utilisé pour remplacer le bloc 1100/103 portant le numéro de série 103H.

6.19.5.8. Les voitures propulsées par des moteurs Ford doivent utiliser les blocs portant le code de fonderie 105E ou 109E. L'utilisation des blocs successifs à cinq paliers est interdite.

6.19.5.9. L'utilisation du bloc 109E Ford reproduit par Geoff Richardson Engineering selon la spécification Ford d'origine est autorisé en FJ1 et FJ2 .

6.19.5.10 Toute voiture des Classes B ou C équipée de la culasse Richardson, qui serait admise dans ces classes si ce n'est la culasse Richardson, sera admise dans la Classe D.

6.19.5.11 Une protection moteur doit être installée et correctement fixée.

6.19.5.12 En Période E (FJ1), l'arbre à cames doit être entraîné par chaîne: il n'est pas permis d'utiliser un arbre à cames entraîné par pignons sur une voiture à moins qu'il ne puisse être prouvé que celle-ci en était équipée en période.

6.19.5.13 En Période E (FJ1), il n'est pas permis d'utiliser des courroies crantées pour la pompe à eau. La seule courroie d'entraînement de la pompe à eau acceptable est la courroie de type en «V».

6.19.6. Allumage

6.19.6.1 L'allumage électronique est autorisé sur les voitures construites après le 31/12/1960 (à savoir FJ2 uniquement) à condition que le système utilise des rupteurs de circuit ou soit déclenché magnétiquement couplé (interrupteur à effet Hall) et utilise un distributeur et un bras rotatif pour commuter le courant à haute tension. Le système Lucas est le système d'allumage électronique de prédilection.

6.19.6.2. La bobine des voitures en FJ1 doit avoir une capacité minimum de 3 ohms.

6.19.6.3 Un limiteur de régime électronique peut être utilisé pour toutes les voitures historiques de Formule Junior.

6.19.7. Lubrification

6.19.7.1 Le nombre et le type de pompes à huile et la longueur des conduites d'huile externes utilisées devront se conformer aux spécifications de période.

6.19.7.2 La pompe à huile doit être installée à son emplacement d'origine. La commande de la pompe à huile devrait être comme à l'origine.

6.19.7.3 Sur les moteurs à carter humide (Période FJ1), il n'est pas permis d'utiliser une pompe à huile montée à l'avant.

6.19.7.4 Il n'est pas permis de changer le système de lubrification du moteur en remplaçant le carter humide par un carter sec pour la Catégorie FJ1 (avant 1961).

6.19.8 Système de carburant

6.19.8.1 A l'exception des moteurs deux temps, des additifs de lubrification, ne dépassant pas 2% en volume, peuvent être ajoutés au carburant.

6.19.8.2 Es ist nicht erlaubt, den Einbaort des Treibstofftanks zu verändern.

6.19.9 Treibstoff und Luftfilter

6.19.9.1 Es ist wärmstens empfohlen, dass die Fahrzeuge der 2 Kategorien FJ/1 und FJ/2 die Marke, das Modell und der Type der der in der Periode original eingebauten Vergaser beibehalten jedoch ist es, unter Vorbehalt der Vorschriften des vorliegenden Absatz 10 gestattet, ein Weber Vergaser der Periodenspezifikation zu verwenden um den SU oder AMAL Vergaser zu ersetzen.

6.19.9.2 Die maximal zugelassene Grösse für einen Vergaser, wenn ein Paar horizontale Doppelvergaser verwendet werden ist 40, z.B. Weber 40DCOE.

6.19.9.3 Die maximal zugelassene Grösse für einen Vergaser, wenn ein einziger horizontaler Doppelkörpervergaser verwendet wird, ist 45.

6.19.9.4 Die maximal zugelassene Grösse für einen Vergaser wenn ein Paar SU Vergaser verwendet werden, ist 11/2 Zoll.

6.19.9.5 Die maximal zugelassene Grösse für einen Vergaser wenn nur ein einziger SU Vergaser verwendet wird, ist 13/4 Zoll.

6.19.9.6 Es ist nicht erlaubt, Weber 42DCOE Vergaser oder ein Vergaser mit einer vergleichbaren Grösse eines anderen Herstellers zu verwenden.

6.19.9.7 Die Einlassrohre zum Motor können aus Metall, aus Stahl oder aus rostfreiem Stahl sein und ihre Konstruktion kann geschweisst oder gegossen sein.

6.19.9.8 Es ist nicht erlaubt der vertikal Vergaser Zylinderkopf Cosworth/Richardson F3 MAE zu verwenden. Es ist lediglich erlaubt, vertikal Vergaser wie in der Periode auf den Fahrzeugen montiert zu verwenden (z. B. Terrier T4 S2 oder Ausper T4).

6.19.9.9 Äussere seitliche Drosselklappen sind verboten.

6.19.9.10 Es nicht erlaubt eine Lambda-Sonde zu installieren.

6.19.10 Kühlsystem

6.19.10.1 Es ist wärmstens empfohlen, dass in Fahrzeugen mit einem Rohrrahmen Fahrgestell, keine Flüssigkeit durch die Rohre des Fahrgestells läuft.

6.19.10.2 Es ist nicht erlaubt eine elektronische Wasserpumpe anstelle einer mechanischen Pumpe zu installieren.

6.19.11 Getriebe

6.19.11.1 Unter Vorbehalt der Artikel 6.19.11.3 und 6.19.11.4 ist es nicht erlaubt, auf nach dem 31.12.1960 (Kategorie FJ2) gebauten Fahrzeugen mit einem Heckmotor, die original mit einem Hewland oder VW Getriebe ausgerüstet waren, ein Hewland oder VW Getriebe zu installieren.

6.19.11.2 Für alle Fahrzeuge, die einen HTP der FIA in dieser nicht der Periodenspezifikation entsprechenden Konfiguration haben, ist es wärmstens empfohlen, auf ein geeignetes original Getriebe zurück zu kommen. In jedem Fall ist es obligatorisch dies vor dem ersten Januar 2015 zu tun.

6.19.11.3 Ungeachtet den Vorschriften des Anhang K 6.9.5 und ausnahmsweise, für einen Lotus 20 oder ein B.M.C Mk.2, für welche es bewiesen werden kann, dass sie mit einem Hewland oder VW Getriebe am oder vor dem 31.12.2000 ausgerüstet waren, kann ein Hewland oder VW Getriebe verwendet werden, unter der Bedingung, dass die selbe Anzahl Vorwärtsgängen wie in der Periode verwendet wurde, beibehalten wird.

6.19.8.2 Il n'est pas permis de modifier l'emplacement du réservoir de carburant.

6.19.9 Carburateurs et filtres à air

6.19.9.1 Il est fortement recommandé que les voitures des deux catégories FJ/1 et FJ/2 conservent la marque, le modèle et le type d'origine des carburateurs montés en période mais, sous réserve des dispositions du présent paragraphe 10, il est permis d'utiliser un carburateur Weber de spécification de période pour remplacer un carburateur SU ou AMAL.

6.19.9.2 La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'une paire de doubles carburateurs horizontaux est utilisée est de 40, par ex. 40DCOE.

6.19.9.3 La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'un seul carburateur double corps horizontal est utilisé est de 45.

6.19.9.4 La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'une paire de carburateurs SU est utilisée est de 11/2 pouce.

6.19.9.5 La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'un seul carburateur SU est utilisé est de 13/4 pouce.

6.19.9.6 Il n'est pas permis d'utiliser le carburateur Weber 42DCOE ou un carburateur de taille équivalente de tout autre fabricant.

6.19.9.7 Les tubulures d'admission au moteur peuvent être en alliage, en acier ou en acier inoxydable et leur construction peut être soudée ou coulée.

6.19.9.8 Il n'est pas permis d'utiliser la culasse Cosworth/Richardson F3 MAE à carburateur vertical. Il est uniquement permis d'utiliser des carburateurs verticaux sur les voitures ainsi équipées en période (par ex. Terrier T4 S2 ou Ausper T4).

6.19.9.9 Les guillotines latérales externes sont interdites.

6.19.9.10 Il n'est pas permis d'installer une sonde lambda.

6.19.10. Système de refroidissement

6.19.10.1 Il est fortement recommandé qu'aucun fluide ne passe dans les tubes du châssis dans les véhicules à châssis tubulaire.

6.19.10.2 Il n'est pas permis d'installer une pompe à eau électrique à la place d'une pompe mécanique.

6.19.11. Boîte de vitesses

6.19.11.1 Sous réserve des paragraphes 6.19.11.3 et 6.19.11.4, sur les voitures avec moteur à l'arrière construites après le 31/12/1960 (Catégorie FJ2) équipées à l'origine de boîtes de vitesses autres que des boîtes Hewland ou VW, il n'est pas permis d'installer une boîte de vitesses VW ou Hewland.

6.19.11.2 Pour toutes les voitures qui ont un PTH de la FIA dans cette configuration non conforme à la spécification de période, il est fortement recommandé de revenir à la boîte de vitesses d'origine appropriée. Dans tous les cas, il est obligatoire de le faire avant le 1er janvier 2015.

6.19.11.3 Nonobstant les dispositions générales de l'Annexe K 6.9.5 et à titre exceptionnel, pour une Lotus 20 ou une B.M.C. Mk.2 pour lesquelles il peut être prouvé qu'elles étaient équipées d'une boîte de vitesses VW ou Hewland au, ou avant le, 31.12.2000, une boîte de vitesses VW ou Hewland peut être utilisée, à condition que le nombre de vitesses avant soit identique au nombre utilisé en période.

6.19.11.4 Ungeachtet den Vorschriften des Anhang K 6.9.5 und für nach dem 31.12.1960 gebaute Fahrzeuge mit Heckmotor (Kategorie FJ2), die original mit einem VW oder Hewland Getriebe ausgerüstet waren, kann das Getriebe Hewland MK6 oder Hewland MK8, welches den Getriebekasten des VW Beetle verwendete verwendet werden, unter der Bedingung, dass die selbe Anzahl Vorwärtsgängen wie in der Periode verwendet wurde, beibehalten wird. In jedem Fall wird für diese Fahrzeuge empfohlen, das original Getriebe zu verwenden.

6.19.11.5 Getriebe Renault Typ 318

Das obenstehende auf Fahrzeugen FJ1 der Periode E installierte Getriebe kann um das Zahnrad mit gerader Grösse unterzubringen geändert werden, wohlgermerkt, dass die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

1. Das äussere Getriebegehäuse Standard Renault muss beibehalten werden; der von J.R. Mitchell oder von jeden anderen, das identische Teil reproduzierenden Hersteller gelieferte Getriebegussdeckel darf verwendet werden jedoch ist keine Änderung des Gussprofils des Getriebes gestattet.
2. Die seitlichen Platten der Auslasswelle müssen einer Gestaltung der Periode entsprechen (anzumerken, entsprechend der original Gestaltung des Renault Lotus)
3. Die Getriebeübersetzungen (Renault) und die Standard Differentialkrone müssen beibehalten werden.
4. Die Einlasswelle muss eine zylinderförmige Muffe beinhalten.
5. Die Mittellinie zwischen der Mittelwelle und der Antriebswellen muss wie original bestehend bleiben.
6. Der Einbauort der Schalthebelachse muss wie die des original Gehäuses bestehen bleiben.
7. Der Auswahlmechanismus muss am selben Ort aus dem Getriebegehäuse austreten, wie in der original Gestaltung (d.h. hinten am Gehäuse).
8. Ausschliesslich 4 Vorwärtsgänge sind erlaubt. (Ausser für Fahrzeuge, bei welchen belegt werden kann, dass sie in der Umsetzung von Jean Redele mit 5 Gängen ausgestattet waren).
9. Schutzbleche aus gestanztem Stahl können durch gefertigte oder gegossene Metalldeckel ersetzt werden.

6.19.11.6 Ein Rückwärtsgang ist nicht obligatorisch.

6.19.11.7 Alle Fahrzeuge der Klasse A, B oder C, die mit einem anderen Getriebe als das in der Periode verwendeten Getriebe ausgerüstet sind, jedoch beide der gleichen Marke und einer früheren Herstellung als 1963, und die in diesen Klassen zulässig sind wenn es sich nicht um ein Ersatz-Getriebe handelt, sind in der Klasse D zulässig.

6.19.11.8 Ausnahmsweise können alle Frontmotor Fahrzeuge mit einem B.M.C Serie A Getriebe ein Getriebe mit einem Flügelgehäuse an Stelle und Ort des Getriebes mit einem glatten Gehäuse verwenden, unter der Bedingung, dass die selbe Anzahl Vorwärtsgängen wie in der Periode verwendet wurde, beibehalten wird.

6.19.12 Achsantrieb und Kupplung

6.19.12.1 Im Falle der Original Montage, ist es nicht erlaubt, Kupplungen mit «doughnut» Antriebswellen aus Kautschuk Metaelastic durch universal Kupplungsgelenke des Typs Hardy-Spicer und einer gleitenden / gabelnden Rillen-Antriebswelle zu ersetzen.

6.19.11.4 Nonobstant les dispositions générales de l'Annexe K 6.9.5 et pour les voitures à moteur arrière construites après le 31/12/1960 (Catégorie FJ2), équipées à l'origine d'une boîte de vitesses VW ou Hewland, la boîte de vitesses Hewland Mk6 ou Hewland Mk8, qui utilisait le carter de la Volkswagen Beetle, peut être utilisée, à condition que le nombre de vitesses avant soit identique au nombre utilisé en période. Dans tous les cas, pour ces voitures, il est recommandé d'utiliser la boîte de vitesses d'origine.

6.19.11.5 Boîte de vitesses Renault Type 318

La boîte de vitesses ci-dessus installée sur les voitures FJ1 de Période «E» peut être modifiée pour longer des pignons à taille droite, étant entendu que les conditions ci-après doivent être remplies :

1. Le carter de boîte de vitesses extérieur standard Renault doit être conservé; la fonderie du couvercle de boîte fournie par J.R. Mitchell ou par tout autre constructeur reproduisant la pièce à l'identique peut être utilisée mais aucune modification du profil de fonderie de la boîte de vitesse n'est autorisée.
2. Les plaques latérales de l'arbre de sortie doivent être conformes à la conception de période (à savoir conformes à la conception d'origine de la Renault Lotus.)
3. Les rapports (Renault) des pignons et couronne de différentiel standard doivent être conservés.
4. L'arbre d'entrée doit conserver un manchon cylindrique.
5. Les centres entre l'arbre intermédiaire et l'arbre des pignons doivent demeurer comme à l'origine.
6. L'emplacement des axes des leviers de vitesses doit demeurer le même que dans la boîte standard.
7. Le mécanisme de sélection doit sortir du carter de boîte de vitesses au même endroit que dans la conception d'origine (c'est-à-dire à l'arrière de la boîte.)
8. Seules quatre vitesses avant sont autorisées. (Sauf pour les voitures pour lesquelles il a été prouvé qu'elles étaient équipées d'une conversion en cinq vitesses de Jean Redele.)
9. Les protections en acier embouti peuvent être remplacées par des couvercles en alliage usiné ou coulé.

6.19.11.6 Il n'est pas obligatoire d'avoir une marche arrière.

6.19.11.7 Toute voiture de la Classe A, B ou C équipée d'une boîte de vitesses autre que la boîte de vitesses d'origine mais toutes deux de la même marque et d'une fabrication antérieure à 1963, et qui serait admissible dans ces classes si ce n'est la boîte de vitesses de remplacement, sera admise dans la Classe D.

6.19.11.8 A titre exceptionnel, toute voiture à moteur avant avec une boîte de vitesses B.M.C. série «A», pourra utiliser une boîte de vitesses avec un carter à ailettes en lieu et place de la boîte de vitesses à carter lisse, à condition que le nombre de vitesses en avant soit identique à celui utilisé en période.

6.19.12. Couple final et embrayage

6.19.12.1 Dans le cas du montage d'origine, il n'est pas permis de remplacer des accouplements d'arbre de transmission «doughnut» en caoutchouc Metalastic par un joint d'accouplement universel du type Hardy-Spicer et un arbre de transmission à cannelure glissante / fourche.

6.19.12.2 Es ist nicht erlaubt, den modernen Typ von Geschwindigkeitsgelenken auf Antriebswellen zu verwenden.

6.19.13 Bremsen

6.19.13.1 Scheibenbremsen sind nur erlaubt, wenn sie einer Periodenspezifikation entsprechen et (mit einer nahen Ausnahme) nur anwendbar für Fahrzeuge der FJ2. Der Typ und die Grösse der Bremsen müssen einer Originalspezifikation entsprechen und die Grösse darf nicht erhöht werden. Dies betrifft sowohl Fahrzeuge mit Scheibenbremsen wie auch Fahrzeuge mit Trommelbremsen.

6.19.13.2 Belüftete Scheibenbremsen sind nicht zugelassen. Die Scheibenbremsen dürfen nicht geändert werden, d.h. dass die Schlitze und/oder Rillen der Scheibenoberfläche und die Lochung von Teil zu Teil nicht erlaubt sind.

6.19.14 Räder

6.19.14.1 Die maximale für die Formel Junior zugelassene Felgenbreite ist 5Zoll (127mm oder 5J) für Fahrzeuge der Periode E (FJ1) und 6.5Zoll (165mm oder 6.5J) für Fahrzeuge der Periode F der FIA (FJ2).

Die obenstehenden Felgenbreiten sind maximal Dimensionen für die Kategorie, die Fahrzeuge müssen dieselben Felgenbreiten oder niedrigere Breiten verwenden, wie diese, welche original auf dem Fahrzeug in der Periode montiert waren.

6.19.14.2 Die Ersetzung von einem Fadenrad durch ein volles Rad und umgekehrt ist nicht erlaubt.

6.19.14.3 Räder in zwei Teilen (gespaltene Felge) sind nur zugelassen, wenn sie einer Periodenspezifikation entsprechen.

6.19.14.4 Für OSCA, können für die vorderen und hinteren Räder die folgenden maximalen Dimensionen verwendet werden: 4.5 J x 15 Zoll.

6.19.14.5 Stanguellini Corsa 1100: um Felgen mit einer Breiten von einem Zoll zusätzlich vorne zu verwenden, ist es erlaubt, den Radstand von 1220mm auf 1240mm zu erhöhen.

6.19.15 Reifen

6.19.15.1 Fahrzeuge der Formel Junior müssen entweder Dunlop Vintage Reifen mit Profil R5 oder älter oder mit L-Querschnitt und der Mischung 204 und dem Profil CR65 oder älter verwenden.

6.19.15.2 Fahrzeuge die mit Rädern mit einer Felgenbreite von 3.5Zoll oder weniger ausgerüstet sind, und für welchen keine Dunlop Vintage Reifen in der entsprechenden Spezifikation vorhanden sind, dürfen frei käufliche Radial- oder Gürtel-Strassenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse «S» oder höher und mit einer «E» oder «DOT» Kennzeichnung verwenden. Der Hersteller sollte hinsichtlich des angepassten Charakters des gewählten Reifens für die Veranstaltung kontaktiert werden.

Nota: Dies wird nur für einige Stanguellini, Volpini und andere italienische Fahrzeuge der Epoche angewendet.

6.19.16 Gewicht

6.19.16.1 Das Mindestgewicht ist 880 Pfund (400kg). Diese Gewichtslimite ist allerdings zu reduzieren auf 794 Pfund (360 kg) für Fahrzeuge mit einem Hubraum von 1000 cm³ (1000ml) oder weniger. Das oben aufgeführte Gewicht wird gemessen mit dem funktionstüchtigen Fahrzeug und allem gemäss dem vorliegenden Reglement erforderlichen Zubehör, jedoch mit leerem Treibstofftank.

6.19.12.2 Il n'est pas permis d'utiliser le type moderne de joints à vitesse constante sur les arbres de transmission.

6.19.13. Freins

6.19.13.1 Les freins à disque ne sont autorisés que s'ils correspondent à une spécification de période et (à une exception près) ne sont applicables qu'aux voitures FJ2. Le type et la taille des freins devraient être conformes à la spécification d'origine et la taille ne devrait pas être augmentée. Ceci concerne tant les voitures à freins à disque que les voitures à freins à tambour.

6.19.13.2 Les freins à disque ventilés ne sont pas autorisés. Les freins à disque ne doivent pas être modifiés, c'est-à-dire que les fentes et/ou rainures sur la surface du disque et le perçage de part en part ne sont pas autorisés.

6.19.14 Roues

6.19.14.1 La largeur de jante maximale autorisée en Formule Junior est de 5 pouces (127 mm ou 5 J) pour les voitures de la Période E (FJ1) et de 6,5 pouces (165 mm ou 6,5 J) pour les voitures de la Période F de la FIA (FJ2).

Les largeurs de jante ci-dessus sont des mesures MAXIMALES pour la catégorie, les voitures DOIVENT utiliser les mêmes largeurs de jante, ou des largeurs inférieures, que celles montées à l'origine sur la voiture en période.

6.19.14.2 Le remplacement des roues fil par des roues pleines et vice versa n'est pas autorisé.

6.19.14.3 Les roues en deux parties (à jante divisée) ne sont acceptables que si elles correspondent à la spécification de période.

6.19.14.4 Pour les OSCA, des roues avant et arrière aux dimensions maximales suivantes: 4,5 J x 15 pouces peuvent être utilisées.

6.19.14.5 Stanguellini Corsa 1100: pour utiliser les jantes d'une largeur d'un pouce supplémentaire à l'avant, il est permis d'augmenter la voie avant de 1220 mm à 1240 mm.

6.19.15 Pneumatiques

6.19.15.1 Les voitures de Formule Junior devront utiliser soit des pneus de la gamme Dunlop Vintage ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien, soit des pneus de section «E» de gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.

6.19.15.2 Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5" (88,9 mm) ou moins auxquelles aucun pneu de la gamme Dunlop Vintage d'une spécification adaptée ne correspond pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT». Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

NOTE: Ceci ne s'applique qu'à certaines Stanguellini, Volpini et autres voitures italiennes de l'époque.

6.19.16 Poids

6.19.16.1 Le poids minimal est de 880 livres (400 kg). Cette limite de poids est toutefois réduite à 794 livres (360 kg) pour les voitures d'une cylindrée de 1000 cm³ (1000 ml) ou moins. Les poids susmentionnés seront mesurés avec la voiture en état de fonctionnement, à savoir avec tous les accessoires requis par le présent règlement, mais avec les réservoirs de carburant vides.

6.19.17 Bodenfreiheit

6.19.17.1 Alle aufhängenden Teile des Fahrzeugs haben eine mindest Bodenfreiheit von 60mm, so dass ein Block von 60mm Höhe unter dem Fahrzeug von jeder Seite und in jedem Moment der Veranstaltung unten durch geschoben werden kann. Diese Messung kann ohne Fahrer, jedoch mit den Rädern und Reifen die im Wettbewerb eingesetzt werden durchgeführt werden.

6.19.17.2 Die Messung wendet sich auf alle aufhängenden Teile an, inklusive der Ölwanne für Fahrzeuge der Periode FJ1, der Auspussrohre, der inneren Aufhängungsbefestigungspunkte, jeglicher Karosserie und die im Boden fixierten Verankerungsbolzen.

ART. 7 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR SERIEN-STRASSENFAHRZEUGE**7.1 Allgemeines**

7.1.1 Die vorliegenden Bestimmungen beziehen sich auf: Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, Grand-Tourisme-Wagen, Renn-Grand-Tourisme-Wagen und Spezial-Tourenwagen wie in Artikel 2 beschrieben.

7.1.2 Alle Fahrzeuge müssen den Vorschriften des Artikels 5 (Sicherheit) entsprechen.

7.1.3 Alle Heckantrieb-Fahrzeuge mit Frontmotor, die original mit einer Kupplungsglocke aus Aluminium ausgestattet sind, können diese durch eine Kupplungsglocke aus Stahl oder Guss ersetzen, unter Vorbehalt, dass die gleiche Anzahl, die gleiche Position und die gleichen Durchmesser der Befestigung eingehalten wird.

7.2 Homologationsblätter und Dokumente

7.2.1 Als die FIA im Jahr 1954 den Anhang J für Touren- und GT-Wagen verfasste, wurde die Spezifikation eines Fahrzeugs durch eine Bestätigung oder ein Homologationsblatt beschrieben, die von den ASNs ausgestellt wurden. Ab 1958 (GT-Wagen) bzw. 1960 (Tourenwagen) stellten die ASNs die Daten für diese auszustellenden Papiere der CSI der FIA zur Verfügung. Alle von der FIA genehmigten Bestätigungen oder Homologationsblätter werden nachstehend als Homologationsblätter bezeichnet.

7.2.2 Die Periodenspezifikation der nicht homologierten GT-Wagen, Strassen-Sportwagen und Produktions-Tourenwagen, ohne internationale Rennsportgeschichte jedoch von der HMSC genehmigt, muss auf den spezifischen Ausweisen eines jeden genehmigten Modells detailliert werden. Die Ausweise werden von der die Modellgenehmigung empfehlenden ASN zusammengestellt. Sie werden von der Technischen Arbeitsgruppe der HMSC, der Subkommission Fahrzeugkonformität überprüft und von der HMSC genehmigt.

7.3 Allgemeine technische Bestimmungen für Serien-Strassenfahrzeuge

7.3.1 Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, GT und GTS-Fahrzeuge der Perioden E, F und G1 (1/1/1947 – 31/12/1969) müssen den Bestimmungen des Anhangs VIII und IX des Anhang K entsprechen.

6.19.17 Garde au sol

6.19.17.1 Toutes les parties suspendues de la voiture auront une garde au sol minimale de 60 mm (2,36 pouces), de sorte qu'un bloc de 60 mm de haut puisse être passé sous la voiture de tout côté à tout moment de l'épreuve. Cette mesure pourra être prise sans le pilote mais avec les roues et les pneus à utiliser en compétition.

6.19.17.2 La mesure s'applique à toutes les parties suspendues, y compris le carter à huile «humide» sur les voitures de Période FJ1, les tuyaux d'échappement, les points d'attache de suspension intérieurs, toute la carrosserie et les boulons d'ancrage fixés au plancher.

ART. 7 REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES ROUTIERES DE PRODUCTION**7.1 Généralités**

7.1.1 Ce règlement s'applique aux Voitures de Tourisme, Voitures de Tourisme de Compétition, Voitures de Grand Tourisme, Voitures de Grand Tourisme de Compétition et Voitures de Tourisme spéciales telles que définies à l'Article 2.

7.1.2 Toutes les voitures sont soumises à l'Article 5 (Sécurité).

7.1.3 Tout voiture à moteur avant de type propulsion équipée à l'origine d'une cloche d'embrayage en aluminium pourra la substituer par une cloche d'embrayage en acier ou fonte à la condition de respecter le même nombre, la même position et les mêmes diamètres de fixations.

7.2 Fiches d'Homologation et de Reconnaissance

7.2.1 Lorsque la FIA a créé l'Annexe J 1954 pour les voitures de Tourisme et de Grand Tourisme, les Fiches de Reconnaissance ou Fiches d'Homologation dressées par les ASN indiquaient les spécifications des voitures. A partir de 1958 (voitures GT) et de 1960 (voitures de Tourisme), les ASN ont fourni à la CSI de la FIA les informations nécessaires pour remplir ce fiches et les délivrer. Toutes les Fiches de Reconnaissance ou d'Homologation visées par la FIA seront désignées comme des Fiches d'Homologation.

7.2.2 La spécification de période des voitures de Grand Tourisme, des voitures de sport routières et des voitures de tourisme de production non homologuées, sans historique de compétition internationale mais approuvées par la CSAH, sera détaillée sur les fiches de reconnaissance spécifiques à chaque modèle approuvé. Les fiches de reconnaissance seront compilées par l'ASN recommandant l'approbation du modèle. Elles seront revues par le Groupe de Travail Technique de la CSAH, la Sous-commission Conformité des Véhicules et approuvées par la CSAH.

7.3 Règlement Technique général pour voitures routières de production

7.3.1 Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, GT et GTS des Périodes E, F et G1 (1/1/1947 – 31/12/1969) se conformeront aux Annexes VIII et IX de l'Annexe K.

7.3.2 Alle Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, GT-Wagen und Renn-GT-Wagen (GTS), ab der Periode G2 (1/1/1970 – 31/12/1971), müssen den internationalen Wettbewerbs-Bestimmungen des Anhangs J wie sie im letzten Jahr ihrer Periode gültig waren, entsprechen (Art. 3). Dies betrifft insbesondere den Koeffizienten für aufgeladene Fahrzeuge der Perioden J1 und J2.

a) Ein Fahrzeug der Periode J1 und J2 muss gemäss Periodenspezifikationen in Übereinstimmung mit seinem Homologationsblatt und dem entsprechenden Anhang J der selben Periode aufgebaut sein.

b) Ungeachtet der obenstehenden Option a); Bei Sport-Rallies: Fahrzeuge der Periode J2 bei welchen der Hubraum grösser ist, als der gemäss Anhang J 1990 erlaubte werden nur gemäss den Spezifikationen des Anhang J 1989 zugelassen.

7.3.3 Ein Tourenwagen muss seinem Homologationsblatt entsprechen, wobei keine Homologationsvariante mit dem Aufdruck «Nur für die Gruppe 2 gültig» gestattet ist. Das Servo-Bremssystem kann ausgeschaltet oder entfernt werden.

7.3.4 Ein GT-Fahrzeug muss seinem Homologationsblatt entsprechen, wobei keine Homologationsvariante mit dem Aufdruck «Nur für die Gruppe 4 gültig» gestattet ist.

7.3.5 Für Renn-Tourenwagen und GTS-Wagen ab der Periode G2 sind nur die original Homologationsblätter der FIA, mit den Nachträgen und homologierten Varianten der betreffenden Periode gültig, sowie die Änderungen welche explizit in den Bestimmungen des Anhang J der entsprechenden Periode zugelassen sind

7.3.6 Für Renntourenwagen (CT) ab der Periode G, aufgebaut gemäss einem von einer ASN ausgestellten Technischen Reglement für eine Nationale Tourenwagen Mehrmarkenmeisterschaft erster Priorität (Subjekt zur Genehmigung durch die HMSC), sind ausschliesslich der Anhang J der Periode mit Ergänzungen, das Reglement der Meisterschaft der Periode und die original Homologationsblätter der FIA mit in der betreffenden Periode homologierten Nachträgen und Varianten gültig. Ausschliesslich die explizit durch die Reglementierung der Periode erlaubten und auf dem betreffenden Model zulässig verwendeten Änderungen sind anwendbar. Ein Periodennachweis wird für alle Änderungen und/oder alle homologierten und/oder nicht homologierte Bauteile verlangt.

Dieser Genehmigungs- und Anerkennungsprozess wird nur für die Renn-Tourenwagen (CT) und Nationale Meisterschaften für Tourenwagen anwendbar sein, welche auf einer der Gruppe 1 FIA verwandten und naheliegenden Reglementierung basieren.

7.3.7 Zusätzlich gilt für Renn-GT-Fahrzeuge, Renn-Tourenwagen und Spezial-Tourenwagen: Das Servo-Bremssystem kann ausgeschaltet oder entfernt werden.

Von der Periode E bis und mit der Periode I, müssen Heckscheiben, Tür- und Ausstellfenster aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparenten Material von mind. 4 mm Dicke sein (Material Typ FAA, z.B. Lexan 400 wird empfohlen). Senkrecht zu öffnende Seitenfenster dürfen durch waagrecht zu öffnende Schiebefenster ersetzt werden. Wenn die Original Scheiben ersetzt werden, kann der Mechanismus des Fensterhebers entfernt werden.

7.3.2 Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, de Grand Tourisme et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) à partir de la Période G2 (1/1/1970 – 31/12/1971) doivent être conformes à la réglementation de compétition internationale de l'Annexe J correspondant à la dernière année de leur période comme défini à l'Article 3. Ceci concerne en particulier le coefficient possibles pour les voitures turbocompressées des Périodes J1 et J2, respectivement.

a) Une voiture de Période J1 ou J2 doit être préparée selon une spécification de période en accord avec sa Fiche d'Homologation et l'Annexe J correspondant à cette même période.

b) Nonobstant l'option a) ci-dessus, dans les Rallyes Sportifs, les voitures de Période J2 dont la cylindrée est supérieure à celle autorisée selon l'Annexe J de 1990 sont acceptées uniquement selon les spécifications de l'Annexe J de 1989.

7.3.3 Une Voiture de Tourisme, doit être conforme à sa fiche d'homologation, mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 2 uniquement», n'est autorisée. Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

7.3.4 Une voiture GT doit être conforme à sa fiche d'homologation, mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 4 uniquement» n'est autorisée.

7.3.5 Pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition à partir de la Période G2, seuls les documents d'homologation de la FIA d'origine, avec les extensions et les variations homologuées dans la période concernée sont valables ainsi que les modifications explicitement autorisées dans la réglementation de l'Annexe J applicable à cette période.

7.3.6 Pour les voitures de Tourisme de Compétition (CT) à partir de la Période G, construites conformément à un règlement technique établi par une ASN pour le Championnat National de Voitures de Tourisme multimarque et de premier plan (sujet à approbation par la CSAH), seuls l'Annexe J de période avec amendements, le règlement du Championnat de période et les Fiches d'Homologation de la FIA d'origine, avec les extensions et les variations homologuées dans la période concernée, sont valables. Seules les modifications explicitement autorisées dans la réglementation de période et légalement utilisées sur le modèle concerné sont applicables. Une preuve de la spécification de période sera exigée pour toutes les modifications et/ou tous les composants homologués et/ou non homologués.

Cette procédure d'approbation et reconnaissance ne sera applicable que pour les voitures de Tourisme de Compétition (CT) et Championnats de Voitures de Tourisme Nationaux étant basées et proches d'une réglementation apparentée au Groupe 1 FIA.

7.3.7 En outre, pour les Voitures de Grand Tourisme de compétition, de Tourisme de Compétition et les Voitures de Tourisme Spéciales:

Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

De la Période E à la Période I incluse, les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 4 mm d'épaisseur. (Un matériau de type FAA, par ex, le Lexan 400, est recommandé). Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement. Si les vitres d'origine sont remplacées, le mécanisme de lève-vitre pourra être enlevé.

Es ist gestattet, das Chassis und/oder die Karosserie mittels Materialhinzufügung zu verstärken. Das hinzugefügte Material muss der Originalstruktur folgen und überall mit dieser in Kontakt stehen. Andere Formen, Profile, Stütze oder Verstrebungen sind verboten, ausser wenn sie in der Periode nachweisbar verwendet und gestattet wurden.

Wenn der Anhang J aus der Periode der Ersatz von Scheibenbremsen unter bestimmten Bedingungen erlaubt, muss der Scheibentyp beibehalten werden (unbelüftet, genutet, belüftet). Fussboden- und Dachverkleidung dürfen entfernt und Türverkleidungen ersetzt werden.

Der Beifahrersitz sowie das Reserverad können entfernt werden. Die einziehbaren Scheinwerfer können fixiert und ihr Mechanismus kann demontiert werden, jedoch muss ihre Beleuchtung funktionsfähig bleiben.

Nicht original mit einer Öllippendichtung ausgerüstete Kurbelwellen sowie Getriebeeingangs- und -Ausgangswellen dürfen durch Änderung der vorhandenen Teile und/oder durch Hinzufügung von einem Dichtungslager mit einer solchen Dichtung ausgestattet werden.

Mit elektronischen Zündungssystemen homologierte Wagen der Periode F sowie Wagen der Perioden G1 und G2 dürfen mit einem, der Periode nicht entsprechendem elektronischen Zündsystem ausgerüstet werden, unter der Bedingung, dass dieses System durch ein oder mehrere Stromkreisunterbrecher geschaltet wird, es eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet, der Funke durch einen Drehhebel überträgt und die Funkenverteilung vollständig mechanisch kontrolliert wird. Multifunkensysteme sowie Systeme mit elektronisch modifizierter Funkenverteilung sind nicht zugelassen.

Die mit elektronischen Zündsystemen ausgestatteten Wagen der Perioden G1 und G2 können mit einer magnetischen oder optischen Schaltung ausgerüstet werden.

Ab der Periode H1 dürfen die Wagen mit Zündspulen mit einem Widerstand von weniger als 3 Ohm und/oder mit Multifunkensystemen ausgerüstet werden.

Elektronische Zündsysteme zur Kontrolle der Funkenverteilung sind nur dann zugelassen, wenn sie einer Periodenänderung entsprechen.

7.3.8 Bei allen neuen, ab dem 01.01.2011 ausgestellten HTP für Produktions-Strassen-Fahrzeuge der Periode H ist die Verwendung von Karosserieteilen aus Fiberglas, die am 01.01.1972 aus der relevanten Homologation gestrichen wurden, nicht zulässig.

Bei Fahrzeugen, für die vor dem 01.01.2011 ein HTP ausgestellt wurde, wird dieser Satz mit Wirkung ab dem 01.01.2012 aus dem Anhang K gestrichen.

7.3.9 Varianten gegenüber der Serienkarosserie oder der homologierten Karosserie, wie gemäss Anhang J der Periode erlaubt, dürfen ausgeführt werden. Solche Karosserieänderungen müssen mit der vollständigen Konfiguration übereinstimmen, wie sie für das betreffende Modell bei internationalen Wettbewerben gemäss FIA-Bestimmungen in der Periode verwendet wurde. Der Nachweis hierüber muss gemäss einem Foto aus der Periode im HTP des Fahrzeugs erbracht werden und von der ausstellenden ASN abgestempelt sein.

Insbesondere müssen die für CT und GTS Wagen erlaubten Spuränderungen effektiv der Periode für dieses Modell entsprechen und nachgewiesen sein, und die Reifenlauffläche muss von der Karosserie bedeckt sein (siehe Anhang J der Periode).

Il est permis de renforcer le châssis et/ou la carrosserie en ajoutant du matériau. Le matériau ajouté doit suivre la structure d'origine et doit être en contact avec elle en tout point. D'autres formes, profils, gousses ou entretoises sont interdits sauf s'il est prouvé qu'ils étaient utilisés et autorisés en période.

Lorsque l'Annexe J applicable à la période autorise le remplacement des freins à disques, dans certaines circonstances, les nouveaux disques devront être du même type (plein, rainuré, ventilé).

La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.

Le siège passager et la roue de secours peuvent être enlevés. Les phares rétractables peuvent être rendus fixes et leur mécanisme démonté, mais leur éclairage doit rester opérationnel.

Les vilebrequins et les arbres d'entrée et de sortie de boîtes de vitesses non équipés d'origine d'un joint d'étanchéité d'huile à lèvres peuvent être pourvus d'un tel joint en modifiant les pièces existantes et/ou en ajoutant un logement pour le joint.

Les voitures de Période F homologuées avec des systèmes d'allumage électroniques ainsi que les voitures de Périodes G1 et G2 peuvent être équipées d'un système d'allumage électronique hors période à condition que ce système soit déclenché par un ou plusieurs coupe-circuits, qu'il utilise une bobine d'allumage d'une résistance minimale de 3 ohms, que l'étincelle soit distribuée par un bras rotatif et que la distribution de l'étincelle soit contrôlée entièrement par des moyens mécaniques. Les systèmes multi-étincelles ainsi que les systèmes où la distribution de l'étincelle est modifiée électroniquement ne sont pas autorisés.

Les voitures de Périodes G1 et G2 dotées de systèmes d'allumage électroniques peuvent être équipées d'un dispositif de déclenchement magnétique ou optique.

Les voitures à partir de la Période H1 peuvent être équipées de bobines d'allumage d'une résistance inférieure à 3 ohms et/ou de systèmes multi-étincelles.

Les systèmes d'allumage électroniques qui contrôlent la distribution de l'étincelle sont autorisés uniquement s'ils correspondent à une modification de période.

7.3.8 Concernant tous les nouveaux PTH pour les Voitures routières de production de Période H délivrés à partir du 1er janvier 2011, il n'est pas permis d'utiliser les éléments de carrosserie en fibre de verre retirés de la Fiche d'Homologation concernée le 1/1/1972.

Dans le cas des voitures pour lesquelles un PTH a été délivré avant le 1er janvier 2011, cette phrase sera supprimée de l'Annexe K à compter du 1er janvier 2012.

7.3.9 Des variations par rapport à la carrosserie standard ou homologuée autorisées par l'Annexe J de la période concernée peuvent être adoptées. Ces modifications de carrosserie doivent être conformes à une configuration complète utilisée sur le modèle concerné en compétition internationale disputée selon les règles FIA de la période. Ceci devra être attesté par une photographie de l'époque figurant sur le PTH de la voiture et estampillée par l'ASN qui l'a délivré.

En particulier, les changements de voie autorisés dans certains cas pour les voitures de CT et de GTS doivent correspondre à une réalité de période pour ce modèle et être justifiés, et la bande de roulement des pneus doit être couverte par la carrosserie (voir Annexe J de la période).

7.3.10 Die aus verschiedenen Materialien bestehenden Originalräder können durch Räder ersetzt werden, die nur eines dieser Materialien beinhalten, unter der Bedingung, dass deren Massen wie auch dessen Originalaussehen eingehalten werden.

7.3.11 Für CT und GTS Wagen der Perioden H2 und I ist die Montage von Verstärkungsstreben zwischen den oberen Einbaupunkte der vorderen Aufhängungen einerseits und den der hinteren Aufhängungen andererseits freigestellt.

7.4 Fahrzeuge der Gruppe B

7.4.1 Die Gruppe B Fahrzeuge, die in der Periode von der FIA aus Sicherheitsgründen bei Rallyes als illegal deklariert wurden, dürfen nur an Rundstreckenrennen, an Bergrennen und Demonstrationen/Paraden teilnehmen und ihr HTP muss vor Ausstellung von der Historische Motorsportkommission geprüft werden.

Dies sind folgende Fahrzeuge:

Audi	Sport Quattro S1	Hom. N° B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	Hom. N° B-277
Citroën	BX 4TC	Hom. N° B-279
Ford	RS 200	Hom. N° B-280
Fuji	Subaru XT 4WD	Hom. N° B-275
Lancia	Delta S4	Hom. N° B-276
Peugeot	205 T16	Hom. N° B-262

Die anderen Gruppe B Fahrzeuge können an Veranstaltungen ohne Einschränkung teilnehmen.

7.4.2 Die technischen Besonderheiten, die von der FIA für diesen Zeitraum verboten sind, dürfen lediglich bei Fahrzeugen genutzt werden, die bei Demonstrationen oder Paraden teilnehmen.

ART. 8 REIFEN

8.1 Allgemeines

8.1.1 Alle Fahrzeuge, die an Veranstaltungen teilnehmen, die im Internationalen Kalender eingetragen sind, müssen mit den nachfolgenden Reifenbestimmungen übereinstimmen, es sei denn, die jeweils genehmigten besonderen Veranstaltungs- oder Serienvorschriften weichen davon ab. Solche Abweichungen können durch die FIA, welche in einem Streitfall die endgültige Entscheidung trifft, genehmigt werden.

8.1.2 Es liegt immer in der Verantwortung des Bewerbers, die Eignung des Reifens für seine spezielle Verwendung zusammen mit dem Reifenhersteller zu prüfen.

8.1.3 Ausser wenn es im Anhang K anders bestimmt ist und im Rahmen der Verfügbarkeit und Anwendbarkeit muss die Breite, der Aussendurchmesser, das äussere Erscheinungsbild und das Profilmuster der Reifen mit solchen übereinstimmen, wie sie an diesem oder gleichem Fahrzeug während der relevanten Periode montiert waren. Alle gültigen Bestimmungen hinsichtlich Karosserie und Felgen müssen beachtet werden und es liegt in der Verantwortung des Teilnehmers darauf zu achten, dass die gewählten Reifen mit den verwendeten Felgen zusammenpassen.

8.1.4 Die Verwendung von Reifenheizdecken ist nicht erlaubt.

8.1.5 Das Hinzufügen jeder Substanz, welche die Hysterisis, das Modul oder die Härte der Reifenlauffläche beeinflusst, ist nicht erlaubt.

7.3.10 Les roues originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient maintenus.

7.3.11 Pour les voitures CT et GTS de périodes H2 et I, des barres de renforts peuvent être installées librement entre les points de montage supérieurs des jambes de suspension avant d'une part, et celles de la suspension arrière d'autre part.

7.4 Voitures du Groupe B

7.4.1 Les voitures de Groupe B déclarées illégales par la FIA en rallye en période, pour des raisons de sécurité, ne peuvent être utilisées que pour des courses sur circuit, des courses de côte et des démonstrations/parades et leur PTH doit être vérifié par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

Ces voitures sont les suivantes:

Audi	Sport Quattro S1	Hom. N° B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	Hom. N° B-277
Citroën	BX 4TC	Hom. N° B-279
Ford	RS 200	Hom. N° B-280
Fuji	Subaru XT 4WD	Hom. N° B-275
Lancia	Delta S4	Hom. N° B-276
Peugeot	205 T16	Hom. N° B-262

Les autres voitures de Groupe B peuvent participer aux épreuves sans restriction.

7.4.2 Les caractéristiques techniques interdites par la FIA en période ne sont autorisées que sur des voitures participant à des démonstrations / parades.

ART. 8 PNEUS

8.1 Généralités

8.1.1 Toutes les voitures participant à des épreuves inscrites au calendrier international doivent se conformer à la réglementation suivante en matière de pneumatiques sauf modifications de la réglementation applicable à la série ou à l'épreuve approuvée. Ces modifications pourront être approuvées par la FIA qui, en cas de différend, sera l'arbitre final.

8.1.2 Il est toujours de la responsabilité du concurrent de s'assurer auprès du fabricant de pneus de l'adaptation de ce pneu pour son utilisation spécifique.

8.1.3 Sauf indication contraire dans l'Annexe K et dans la limite des disponibilités et des possibilités, la largeur, le diamètre externe, l'aspect général et la sculpture des pneus doivent être compatibles avec ceux montés sur la voiture ou des voitures semblables durant la période concernée. Toutes les réglementations applicables à la carrosserie et aux jantes doivent être respectées et il est de la responsabilité des concurrents de veiller à ce que les pneus choisis soient compatibles avec les jantes utilisées.

8.1.4 L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus n'est pas autorisée.

8.1.5 L'ajout de toute substance affectant l'hystérésis, le module ou la dureté de la bande de roulement n'est pas autorisé.

8.1.6 Die Reifenmischung muss an der Seitenwand des Reifens gelb unterstrichen sein. Avon Reifen haben nur eine Code- und keine Mischungsnummer.

8.2 Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen (mit Ausnahme von Formelfahrzeugen abgedeckt durch Artikel 8.3)

8.2.1 Fahrzeuge der Perioden A und B müssen Reifen in einer Grösse die der Periode des Fahrzeugs angemessen sind, verwenden.

8.2.2 Fahrzeuge der Perioden C bis E müssen Dunlop Vintage Reifen mit der Mischung 204 und dem Profil R5 oder früher verwenden. Andere frei käufliche Reifentypen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse S oder höher, können nur dann verwendet werden, wenn diese Dunlopreifen in einer geeigneten Spezifikation nicht verfügbar sind.

T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge bei Bergrennen dürfen Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 70% oder gemäss Periodenspezifikation, wenn diese grösser ist, verwenden. CT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen Dunlop Rennreifen mit «L» Querschnitt und CR65-Profil oder früher, die eine 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung haben.

8.2.3 Periode F müssen Rennreifen des Typs Dunlop Vintage, mit «L» oder «M» Querschnitt, mit Reifenprofil CR65 oder früher und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung verwenden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge bei Bergrennen dürfen Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Mindestaussendurchmesser gemäss Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.4 Perioden G1, G2 und GR dürfen Rennreifen des Typs Dunlop Vintage, mit «L» und «M» Querschnitt und 204er Mischung oder wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung oder Post Historic mit 484er Mischung oder Goodyear Rennreifen «Blue Streak» oder handgeschnittene Avon Slicks mit Profil «Historic All-weather» verwenden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Mindestaussendurchmesser gemäss Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.5 Ab Perioden H1 und HR dürfen Slick- und Regenreifen verwendet werden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen auch Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Mindestaussendurchmesser gemäss Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.6 Fahrzeuge mit Rädern mit einer Felgenbreite von 3,5" oder weniger und für welche keine Dunlop-Vintage-Reifen in der entsprechenden Spezifikation mehr erhältlich sind, dürfen frei käufliche Radial- oder Gürtel-Strassenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse «S» oder höher und mit einer «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, verwenden.

8.1.6 La composition des gommes doit être soulignée en jaune sur le côté du pneu. Les pneus Avon n'ont qu'un numéro de code, pas de gomme.

8.2 Voitures dans les courses sur circuit et les courses de côte (à l'exception des Formules couvertes à l'Article 8.3)

8.2.1 Périodes A à B: les voitures doivent utiliser des pneus d'une taille appropriée à leur période.

8.2.2 Périodes C à E: Les voitures doivent utiliser des pneus de la gamme Dunlop Vintage de gomme 204 exclusivement et ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien. D'autres types de pneus proposés dans le commerce tels que des pneus d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure, peuvent être utilisés uniquement si ces pneus Dunlop ne sont pas disponibles dans une spécification appropriée.

Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP, lorsqu'elles participent à des courses de côte, peuvent utiliser des pneus portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un rapport d'aspect de 70% au moins ou de la spécification de période si elle est supérieure. Les voitures CT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus de course Dunlop de section «L», ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure, de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.

8.2.3 Période F: Les voitures doivent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, de section «L» ou «M», ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure et de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP, lorsqu'elles participent à des courses de côte, peuvent utiliser des pneus portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un diamètre externe minimum tel qu'indiqué à l'Article 8.4.2.

8.2.4 Périodes G1, G2 et GR: Les voitures peuvent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, de section «L» ou «M», de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404, ou Post Historic de gomme 484, ou des pneus de course Goodyear «Blue Streak», ou des pneus slicks Avon taillés à la main selon le dessin «Historic All-weather». Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques portant l'agrément «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un diamètre externe minimum tel qu'indiqué à l'Article 8.4.2.

8.2.5 A partir des Périodes H1 et HR: Les voitures peuvent utiliser des pneus slicks et des pneus pluie. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques portant l'agrément «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un diamètre externe tel qu'énoncé à l'Article 8.4.2.

8.2.6 Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5" ou moins auxquelles aucun pneu de la gamme Dunlop Vintage d'une spécification adaptée ne correspond pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu.

8.2.7 Einsitzer und Sportwagen welche 13" Hinterräder verwendet haben und für welche Reifen der Marke Dunlop CR65 mit dem in der Periode verwendeten Breite und äusserem Durchmesser nicht mehr verfügbar sind, kann gestattet werden, 15" Hinterräder und Reifen Dunlop CR65 der Sektion «L» oder «M» mit vergleichbarer Breite und äusserem Durchmesser zu verwenden

8.2.8 Fahrzeuge, die für «Can-Am» Veranstaltungen gebaut wurden, dürfen Slick-Reifen verwenden.

8.2.9 Widi, Gilby und Rejo Fahrzeuge der Spezifikation vor dem 31.12.1960 dürfen Reifen des Typs Dunlop mit «L»-Querschnitt und Reifenprofil CR65 und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, 404er Mischung verwenden.

8.2.10 Ab Periode E dürfen T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge geeignete Strassenreifen in Übereinstimmung mit den nachstehenden Bestimmungen für Asphalt-Rallyes in 8.4 verwenden, wenn sie an Langstreckenrennen auf Rundstrecken mit einer festgelegten Dauer von mehr als 2 Stunden (und an das entsprechende Training) teilnehmen.

8.3. Formel-Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen

8.3.1 Formel-Junior-Fahrzeuge müssen entweder Dunlop Vintage Reifen mit Profil R5 oder älter oder mit «L»-Querschnitt und der Mischung 204 und dem Profil CR65 oder älter verwenden.

8.3.2 Historische Formel 1 Fahrzeuge müssen mit dem Anhang X – Artikel 13 übereinstimmen.

8.3.3 Ein-Liter Formel-3-Fahrzeuge der Periode GR: Fahrzeuge, die vor dem 31. Dezember 1965 gebaut wurden und mit Flachstromvergaser sowie mit Felgen mit einem Durchmesser von 13" und einer maximalen Breite von 6,5" ausgestattet sind, können entweder Reifen des Typs Avon ACB9 mit A37 Mischung, Codenummer 7660 (vorne) und 7661 (hinten), oder des Typs Dunlop L mit Profil CR65 und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, 404er Mischung verwenden.

Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1965 und/oder Fahrzeuge mit Fallstromvergaser und/oder Fahrzeuge mit breiteren Felgen als 6,5" dürfen entweder Avon oder Dunlop Reifen gemäss nachfolgender Spezifikation verwenden.

Im Trocken Avon Slick-Reifen mit A37 Mischung, geschnitten gemäss Modell «Historic All-Weather», Codenummer 7342 (vorne) und 7343 (hinten), oder im Nassen Avon Slick-Reifen mit A37 Mischung, geschnitten gemäss Modell «Classic Formula Wet», Codenummer 7714 (vorne) und 7715 (hinten). Alternativ Reifen des Typs Dunlop «L» oder «M» mit Profil CR65 oder Post Historic, in 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, 404er Mischung verwenden.

8.3.4 1,6 und 2,0 Liter Formel 3 Fahrzeuge (1972 bis 1984) müssen Avon Rennreifen gemäss nachfolgender Spezifikation verwenden: Vorne 7,5/21,0 x 13", hinten 9,2/22,0 x 13", Slick-Reifen in Spezifikation «trocken» mit A37 Mischung, Codenummer 7342 (vorne) und 7343 (hinten), oder im Nassen geschnittene Slick-Reifen gemäss Profil «Classic Formula Wet» mit A27 Mischung und Codenummer 7277 (vorne) und 7278 (hinten).

8.2.7 Les monoplaces et voitures de sport ayant utilisé des roues arrière de 13" pour lesquelles des pneus de la gamme Dunlop CR65 de la largeur et du diamètre extérieur ne sont plus disponibles pourront être autorisées à utiliser des roues arrière de 15" et des pneus Dunlop CR65 de section «L» ou «M» d'une largeur et d'un diamètre extérieur équivalents.

8.2.8 Les voitures construites pour les épreuves «Can-Am» peuvent utiliser des pneus slicks.

8.2.9 Les voitures Widi, Gilby et Rejo aux spécifications utilisées avant le 31.12.1960 peuvent utiliser des pneus de la gamme Dunlop de section «L» ayant une sculpture de type CR65 de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.

8.2.10 A partir de la Période E, les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent utiliser les pneus de route conformes à la règle énoncée pour les rallyes sur asphalte en 8.4 ci-dessous, lorsqu'elles participent à des courses d'endurance sur des circuits d'une durée fixée de plus de 2 heures (et aux essais correspondants).

8.3. Voitures de Formule dans les courses sur circuit et les courses de côte

8.3.1 Les voitures de Formule Junior devront utiliser soit des pneus de la gamme Dunlop Vintage ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien, soit des pneus de section «L» de gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.

8.3.2 Les voitures de Formule Un historiques doivent être conformes à l'Annexe X – Article 13.

8.3.3 Voitures de Formule 3 1 litre de la Période GR: Les voitures construites avant le 31 décembre 1965 et équipées de moteurs à carburateur horizontal et de jantes d'un diamètre de 13" et d'une largeur maximale de 6,5" peuvent utiliser des pneus moulés Avon ACB9, de gomme A37, numéros de code 7660 (avant) et 7661 (arrière) ou des pneus Dunlop de section «L» ayant une sculpture de type CR65, de gomme 204, ou peuvent utiliser une gomme 404 si la course est déclarée humide.

Les voitures construites après le 31 décembre 1965 et/ou les voitures équipées de moteurs à carburateur inversé et/ou les voitures équipées de roues plus larges que 6,5" peuvent utiliser des pneus soit Avon soit Dunlop conformes aux spécifications ci-après.

Par temps sec, pneus slicks Avon, de gomme A37, taillés selon le modèle «Historic All-weather», numéros de code 7342 (avant) et 7343 (arrière) ou par temps de pluie, pneus slicks Avon, de gomme A37, taillés selon le modèle «Classic Formula Wet», numéros de code 7714 (avant) et 7715 (arrière). Sinon, des pneus Dunlop de section «L» ou «M», ayant une sculpture de type CR65 ou Post Historic, de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.

8.3.4 Voitures de Formule 3 1,6 et 2,0 litres (1972 à 1984): Doivent utiliser des pneus de course Avon conformes aux spécifications ci-après: avant 7,5/21,0 x 13", arrière 9,2/22,0 x 13", pneus slicks de spécification pour temps sec, de gomme A37, numéros de code 7342 (avant) et 7343 (arrière), ou par temps de pluie, pneus slicks taillés selon le dessin «Classic Formula Wet», de gomme A27, numéros de code 7277 (avant) et 7278 (arrière).

8.3.5 1,6 und 2,0 Liter Formel 2 Fahrzeuge: Verwendung entweder von

- Reifen wie in Artikel 8.2.4 aufgeführt, oder
- Avon Rennreifen gemäss folgender Spezifikation: siehe vorstehend.

8.3.6 Einsitzige Rennwagen einer anderen nationalen Formel oder internationalen Formel als in vorstehendem Artikel 8.3 aufgelistet müssen bei allen FIA-Veranstaltungen Reifen der entsprechenden Periodenspezifikation wie in Artikel 8.2 beschrieben, verwenden.

8.4 Fahrzeuge bei Rallyes

8.4.1 Reifen, welche bei Rallyewertungsprüfungen auf Asphalt und bei Verbindungsetappen verwendet werden, müssen eine «E» oder «DOT» Markierung gemäss entsprechender Norm des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet, tragen. Sie müssen einen der betreffenden Periode entsprechenden Mindest-Aussendurchmesser haben (siehe nachfolgenden Artikel 8.4.2) und dürfen weder eine Markierung «Not for highway use» oder «For racing only» noch irgendeinen Hinweis, welcher einen Einsatz bei Wettbewerben limitiert, spezifiziert oder empfiehlt, aufweisen. Jede Änderung, Modifikation oder Bearbeitung von Reifen (z.B. das Einschneiden zusätzlicher Rillen) mit Ausnahme der Abnutzung durch normalen Gebrauch ist verboten. Für Wertungsprüfungen auf Schotter, soweit vom Rennleiter erklärt, ist keine Reifenmarkierung «E» oder «DOT» erforderlich.

8.4.2 Die Tabelle über den Mindest-Aussendurchmesser des kompletten Rades in Abhängigkeit der Periode und der Felgendurchmesser muss eingehalten werden:

Felgen durchmesser	Periode	Mindestdurch- messer des kompl. Rades
10"	F	490 mm
11" und 12"	F	530 mm
von 10" bis 12"	G	490 mm
von 10" bis 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.3.5 Voitures de Formule 2 1,6 et 2,0 litres: Doivent utiliser:

- soit les pneus figurant à l'Article 8.2.4;
- soit les pneus de course Avon conformes aux spécifications ci-après: comme ci-dessus.

8.3.6 Les voitures de course monoplaces de formule nationale ou de formule internationale autres que celles figurant à l'Article 8.3 ci-dessus, participant à toute épreuve de la FIA, doivent utiliser les pneus de spécification de période appropriés indiqués à l'Article 8.2.

8.4 Voitures en rallyes

8.4.1 Les pneus utilisés pour des épreuves spéciales de rallyes sur asphalte et les secteurs de liaison doivent être marqués «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu. Ils doivent avoir un diamètre externe minimal correspondant à la période en question (voir Art. 8.4.2 ci-après) et ne doivent ni porter l'indication «Not for highway use» ou «For racing only», ni comporter une quelconque indication limitant, spécifiant ou recommandant un usage en compétition. Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite (cette interdiction inclut les découpes des rainures). Pour les épreuves spéciales disputées sur terre, ainsi déclarées par le Directeur de Course, aucun marquage de pneus «E» ou «DOT» n'est nécessaire.

8.4.2 Le tableau indiquant le diamètre externe minimal de la roue complète en fonction de la période et des diamètres des jantes doit être respecté:

Diamètre de jante	Période	Diamètre minimum de roue complète
10"	F	490 mm
11" et 12"	F	530 mm
de 10" à 12"	G	490 mm
de 10" à 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 Im Falle eines Zweifels bezüglich eines Reifens der von einem Teilnehmer verwendet wird, werden an einem neuen Reifen Messungen durchgeführt, welcher vom Teilnehmer zur Verfügung gestellt werden muss, wobei sich der Reifen im kalten Zustand und mit vom Hersteller empfohlenem Luftdruck befinden muss.

8.4.4 Wenn nachgewiesen werden kann, dass in der Periode Reifen mit einem geringeren Höhen-Breitenverhältnis verwendet wurden, kann die Kommission für historischen Motorsport (Historic Motor Sport Commission) deren Verwendung genehmigen.

8.4.5 Falls die Verwendung von Gürtelreifen mit einer Geschwindigkeitsbezeichnung unter «S» (Höchstgeschwindigkeit 112 mph oder 180 km/h) in Betracht gezogen wird, sollte der Hersteller über die Eignung befragt werden. Dies ist insbesondere wichtig für das Befahren von Schotterstrecken mit «M & S-Reifen», da diese nur selten eine Geschwindigkeitsbezeichnung höher als Q haben (Höchstgeschwindigkeit 100 mph oder 160 km/h).

8.4.6 Fahrzeuge der Periode E oder früher, welche Felgen mit einer Breite von 3,5 Zoll oder weniger oder einem Durchmesser von 17 Zoll oder mehr haben, dürfen Gürtel- oder Radial-Strassenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75% verwenden. Der Hersteller sollte bezüglich der Eignung des Reifens für die Veranstaltung konsultiert werden.

8.4.7 Es wird darauf hingewiesen, dass die Geschwindigkeitsbezeichnung von Reifen in Diagonalbauart je nach Felgendurchmesser variiert. Es gibt drei Geschwindigkeitsbezeichnungen für diese Reifen. Es gibt auch Reifen ohne Bezeichnungen, für die deshalb die niedrigste Geschwindigkeitsbezeichnung angenommen wird. Die Bezeichnungen sind nachstehend aufgeführt:

Geschwindigkeitsbe- zeichnung / Indice Vitesse	Radgrösse (Zoll) / Taille de roue (pouces)		
	10	12	13 und mehr / et plus
–	120 km/h / 75 mph	135 km/h / 85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150 km/h / 95 mph	160 km/h / 100 mph	175 km/h / 110 mph
H	175 km/h / 110 mph	185 km/h / 115 mph	200 km/h / 125 mph
V	Nicht hergestellt / pas fabriqué	Nicht hergestellt / pas fabriqué	210+ km/h / 130+ mph

8.4.8 Diagonal M+S-Schneereifen haben die niedrigste oben aufgeführte Geschwindigkeitsbezeichnung. Spikes-Reifen sind erlaubt, wobei sie den gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen müssen, in denen die Veranstaltungen durchgeführt werden.

8.4.3 En cas de doute sur un pneu utilisé par un concurrent, la mesure sera faite sur un pneu neuf de même type fourni par ce concurrent, à froid, le pneu étant gonflé à la pression standard recommandée par le fabricant.

8.4.4 S'il peut être prouvé que des pneus ont été utilisés en période avec des rapports d'aspect inférieurs, la Commission du Sport Automobile Historique pourra en autoriser l'utilisation.

8.4.5 S'il est envisagé d'utiliser un pneu à carcasse radiale, d'une classification de vitesse inférieure à «S» (vitesse maximale 112 miles/h, ou 180 km/h), le manufacturier devrait être consulté sur l'adaptation des pneus. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de rouler sur des épreuves sur terre avec des pneus «Neige» («M + S»), car ceux-ci ont rarement une spécification de vitesse supérieure à Q (vitesse maximale 100 miles/h ou 160 km/h).

8.4.6 Les voitures de la Période E ou avant équipées de jantes d'une largeur de 3,5" ou moins ou d'un diamètre de 17" ou plus pourront utiliser des pneus routiers à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport de section de 75% ou plus. Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

8.4.7 Il faut noter que la spécification de vitesse des pneus à carcasse diagonale varie en fonction du diamètre de la roue. Il y a trois marquages de grades vitesses qui s'appliquent à ces pneus. Il y a aussi des pneus qui ne sont pas marqués et ont donc la spécification de vitesse la plus basse. Les spécifications sont indiquées dans le tableau suivant:

8.4.8 Les pneus neige du type «M + S» à carcasse diagonale ont la spécification de vitesse la plus basse indiquée ci-dessus. Les pneus cloutés sont soumis à la législation des pays dans lesquels les épreuves sont disputées.

ANHANG I**Liste der zu Internationalen Geschwindigkeits-Wettbewerben zugelassenen Kategorien und Formeln**

Die Organisatoren von Prüfungen müssen sich nicht an die nachstehend aufgeführten Kategorien und Klassen halten. Fahrzeuge in Übereinstimmung mit den in ihrem Herstellungsjahr oder im Jahr ihrer Beteiligung an Wettbewerben gültigen internationalen Bestimmungen des AIACR oder der FIA, sofern nicht anders festgelegt ist, und in Übereinstimmung mit dem Anhang K.

Es werden die nachfolgenden Abkürzungen verwendet:
S: Aufgeladen, U/S: Nicht aufgeladen.

Im Motorsport wurden von Anfang an die Begriffe Sportwagen/Prototypen/Sport-Prototypen in vielerlei Arten verwendet. Um Verwechslungen zu vermeiden, werden diese Begriffe in der Liste der Kategorien nicht verwendet.

Diese Fahrzeuge werden als zweisitzige Rennwagen bezeichnet.

Periode A

Modelle der Periode vor dem 1.1.1905:

- PA/H Fahrzeuge mit schweren Motoren, gebaut für das Rennen Paris–Amsterdam–Paris 1898, Gewicht über 400 kg.
 PA/L Fahrzeuge mit leichten Motoren, gebaut für das Rennen Paris–Amsterdam–Paris 1898, Gewicht 200 bis 400 kg.
 GB/H Schwere Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht unter 1000 kg.
 GB/L Leichte Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht 400 bis 650 kg.
 GB/V Voiturettes-Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht 250 bis 400 kg.

Periode B

Modelle der Periode zwischen dem 1.1.1905 und 31.12.1918 einschliesslich:

- GP1 Grand Prix-Fahrzeuge 1906 gebaut als GB/H.
 GP2 Grand Prix-Fahrzeuge 1907 gebaut, keine Gewichtsgrenze, Treibstoffverbrauch geringer als 30 Liter je 100 km.
 GP3 Grand Prix-Fahrzeuge 1908 bis 1910 gebaut, maximale Kolbenfläche 755 cm², Trockengewicht mind. 1100 kg.
 GP4 Grand Prix-Fahrzeuge 1911 gebaut.
 GP5 Grand Prix-Fahrzeuge 1912 gebaut, maximale Gesamtbreite 1750 mm.
 GP6 Grand Prix-Fahrzeuge 1913 gebaut, Gewicht 800 bis 1100 kg, Maximale Treibstoffverbrauch 20 Liter je 100 km.
 GP7 Grand Prix-Fahrzeuge 1914 gebaut, maximal 4500 cm³, Mindestgewicht 1100 kg.
 V1 Voiturette-Fahrzeuge 1906 gebaut, Mindestgewicht 700 kg, maximale Zylinderbohrung 120 mm für 1 Zylinder, 90 mm für 2 Zylinder.
 V2 Voiturette-Fahrzeuge 1908 gebaut, Mindestgewicht 700 kg, maximale Zylinderbohrung 100 mm für 1 Zylinder, 80 mm für 2 Zylinder, 65 mm für 4 Zylinder.
 V3 Voiturette-Fahrzeuge 1909 gebaut, Mindestgewicht 700 kg, 1 Zylindermotor: maximale Zylinderbohrung 120 mm und maximaler Hub 124 mm oder maximal 100 mm x 250 mm, 2 Zylindermotor: maximal 95 mm x 95 mm oder maximal 80 mm x 192 mm, 4 Zylindermotor: maximal 75 mm x 75 mm oder maximal 65 mm x 145 mm.

ANNEXE I**Liste des catégories et des formules éligibles pour les épreuves internationales de vitesse**

Les organisateurs des épreuves ne sont pas tenus de se conformer aux catégories ou classes énoncées ci-après. Voitures conformes aux règlements internationaux de leur période de fabrication ou de compétition, établis, sauf indication contraire, par l'AIACR ou la FIA, et aux prescriptions de l'Annexe K.

Les abréviations suivantes sont utilisées:

S: Compresseur; U/S: Sans Compresseur.

Le sport automobile a utilisé les termes Voitures de Sport / Prototype / Sport Prototype de bien des manières depuis ses débuts. Afin d'éviter toute confusion, les termes ne sont pas utilisés dans la liste des catégories.

Il est fait référence à ces voitures comme Voitures de Course biplaces.

Période A

Modèles appartenant à la période d'avant le 1.1.1905

- PA/H Voitures lourdes construites pour la course Paris–Amsterdam–Paris de 1898, poids sup. 400 kg.
 PA/L Voitures légères construites pour la course Paris–Amsterdam–Paris de 1898, poids entre 200 et 400 kg.
 GB/H Voitures lourdes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids inf. 1000 kg.
 GB/L Voitures légères construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 400 et 650 kg.
 GB/V Voiturettes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 250 et 400 kg.

Période B

Modèles appartenant à la période entre le 1.1.1905 et le 31.12.1918 inclus:

- GP1 Voitures de Grand Prix 1906, comme GB/H.
 GP2 Voitures de Grand Prix 1907, poids non limité, cons. inférieure à 30 l/100 km.
 GP3 Voitures de Grand Prix de 1908 à 1910, surface max. piston 755 cm², poids min. à sec 1100 kg.
 GP4 Voitures de Grand Prix 1911.
 GP5 Voitures de Grand Prix 1912, largeur hors tout max. 1750 mm.
 GP6 Voitures de Grand Prix 1913, poids de 800 à 1100 kg, Cons. max. 20 l/100 km.
 GP7 Voitures de Grand Prix 1914, max. 4500 cm³, poids min. 1100 kg.
 V1 Voiturettes 1906. Poids min. 700 kg. Alésage max.: 120 mm mono-cyl., 90 mm bi-cyl.
 V2 Voiturettes 1908. Poids min. 700 kg. Alésage max. 100 mm mono-cyl., 80 mm bi-cyl., 65 mm pour 4 cylindres.
 V3 Voiturettes 1909. Poids min. 700 kg. Moteurs mono-cyl.: alésage max. 120 mm et course max. 124 mm, ou max. 100 mm x 250 mm; moteurs bi-cyl.: max. 95 mm x 95 mm, ou max. 80 mm x 192 mm; moteurs 4 cylindres: max. 75 mm x 75 mm, ou max. 65 mm x 145 mm.

- V4 Voiturette-Fahrzeuge 1911 gebaut, maximal 3000 cm³, Mindestgewicht 800 kg.
 V5 Voiturette-Fahrzeuge 1913 gebaut, maximal 3000 cm³.
 IN1 Indianapolis-Fahrzeuge gemäss deren Spezifikation der Jahre 1911 bis 1918.
 HS1 Historische Spezialfahrzeuge in der Periode gebaut.

Periode C

Modelle der Periode zwischen 1.1.1919 und 31.12.1930 inkl.

- GP8 Grand Prix-Fahrzeuge 1921 gebaut, Mindestgewicht 800 kg, maximal 3000 cm³.
 GP9 Grand Prix-Fahrzeuge, gebaut 1922 bis 1925, Mindestgewicht 650 kg, max. 2000 cm³.
 GP10 Grand Prix-Fahrzeuge, gebaut 1926 oder 1927, Mindestgewicht 600 kg (1926) und 700 kg (1927). Maximal 1500 cm³, Mindestkarosseriebreite 850 mm.
 GP11 Grand Prix-Fahrzeuge 1928 gebaut, Gewicht 550 kg bis 750 kg.
 GP12 Grand Prix-Fahrzeuge, gebaut 1929 oder 1930. Mindestgewicht 900 kg, Mindestkarosseriebreite 1000 mm.
 V6 Voiturette-Fahrzeuge 1920 gebaut, maximal 1400 cm³.
 V7 Voiturette-Fahrzeuge, gebaut 1921 bis 1925, maximal 1500 cm³.
 IN2 Indianapolis-Fahrzeuge, gemäss deren Bestimmungen des Baujahres oder des Wettbewerbsesatzes.
 HS2 Historische Spezial-Fahrzeuge in der Periode gebaut.
 SAL1 Limousinen bis 3000 cm³
 SAL2 Limousinen über 3000 cm³
 OT1 Offene viersitzige Tourenwagen bis 3000 cm³
 OT2 Offene viersitzige Tourenwagen über 3000 cm³
 OS1 Offene zweisitzige Wagen bis 1100 cm³
 OS2 Offene zweisitzige Wagen von 1100 cm³ bis 1500 cm³
 OS3 Offene zweisitzige Wagen von 1500 cm³ bis 3000 cm³
 OS4 Offene zweisitzige Wagen über 3000 cm³

Periode D

Modelle der Periode zwischen dem 1.1.1931 und dem 31.12.1946 inkl.

Einsitzer:

- GP13 Grand Prix-Fahrzeuge 1931 bis 1933.
 GP14 Grand Prix-Fahrzeuge 1934 bis 1937. Mindestgewicht 750 kg, Mindestkarosseriebreite 850 mm.
 GP15 Grand Prix-Fahrzeuge 1938 oder 1939. Maximal 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S. Mindestgewicht 850 kg.
 V8 Voiturette-Fahrzeuge, gebaut 1934 bis 1939, maximal 1500 cm³ S.
 V9 Voiturette-Fahrzeuge 1946 gebaut, maximal 1100 cm³ S, 2000 cm³ U/S (Formel B in 1947 und 1948 in einigen Ländern).
 IN3 Indianapolis-Fahrzeuge, gemäss deren Bestimmungen ihres Baujahres oder des Wettbewerbsesatzes.
 HS3 Historische Spezial-Fahrzeuge gebaut in der Periode.
 SAL3 Limousinen bis 3000 cm³
 SAL4 Limousinen über 3000 cm³
 OT3 Offene viersitzige Tourenwagen bis 3000 cm³
 OT4 Offene viersitzige Tourenwagen über 3000 cm³
 OS5 Offene zweisitzige Wagen bis 1100 cm³

- V4 Voiturettes 1911. Maximum 3000 cm³. Poids min. 800 kg.
 V5 Voiturettes 1913. Maximum 3000 cm³.
 IN1 Voitures Indianapolis conformes aux spécifications des années 1911–18.
 HS1 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.

Période C

Modèles appartenant à la période entre le 1.1.1919 et le 31.12.1930 inclus

- GP8 Voitures de Grand Prix 1921. Poids min. 800 kg. Max. 3000 cm³.
 GP9 Voitures de Grand Prix 1922–25. Poids min. 650 kg. Max. 2000 cm³.
 GP10 Voitures de Grand Prix 1926–27. Poids min. 600 kg (1926) et 700 kg (1927). Max. 1500 cm³. Largeur min. carrosserie 850 mm.
 GP11 Voitures de Grand Prix 1928, poids de 550 kg à 750 kg.
 GP12 Voitures de Grand Prix 1929–30. Poids min. 900 kg, larg. min. carrosserie 1000 mm.
 V6 Voiturettes 1920. Max. 1400 cm³.
 V7 Voiturettes 1921–25. Max. 1500 cm³.
 IN2 Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de construction ou de compétition.
 HS2 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.
 SAL1 Berlines jusqu'à 3000 cm³
 SAL2 Berlines de plus de 3000 cm³
 OT1 Voitures de tourisme quatre places ouvertes jusqu'à 3000 cm³
 OT2 Voitures de tourisme quatre places ouvertes de plus de 3000 cm³
 OS1 Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm³
 OS2 Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm³ à 1500 cm³
 OS3 Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm³ à 3000 cm³
 OS4 Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm³

Période D

Modèles appartenant à la période entre le 1.1.1931 et le 31.12.1946 inclus.

Monoplaces:

- GP13 Voitures de Grand Prix 1931–33.
 GP14 Voitures de Grand Prix 1934–37. Poids min. 750 kg. Largeur min. carrosserie 850 mm.
 GP15 Voitures de Grand Prix 1938–39, max. 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S. Poids min. 850 kg.
 V8 Voiturettes 1934–39, max. 1500 cm³ S.
 V9 Voiturettes 1946, max. 1100 cm³ S, 2000 cm³ U/S (Formule B en 1947–48 dans certains pays).
 IN3 Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de construction ou de compétition.
 HS3 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.
 SAL3 Berlines jusqu'à 3000 cm³
 SAL4 Berlines de plus de 3000 cm³
 OT3 Voitures de tourisme 4 places ouvertes jusqu'à 3000 cm³
 OT4 Voitures de tourisme quatre places ouvertes de plus de 3000 cm³
 OS5 Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm³

OS6	Offene zweisitzige Wagen von 1100 cm ³ bis 1500 cm ³	OS6	Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm ³ à 1500 cm ³
OS7	Offene zweisitzige Wagen von 1500 cm ³ bis 3000 cm ³	OS7	Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm ³ à 3000 cm ³
OS8	Offene zweisitzige Wagen über 3000 cm ³	OS8	Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm ³

Perioden E – J

GT oder GTS-Wagen der Periode E1 (1947 – 1954) werden für Fahrzeuge unter 2 Liter in die Klasse GT1 und GTS1 eingeteilt, für Fahrzeuge über 2 Liter in die Klasse GT2 und GTS2 eingeteilt.

Périodes E – J

Les voitures GT, GTS de Période E1 (1947–1954), sont classées en GT1 ou GTS1 au-dessous de deux litres et en GT2 ou GTS2 au-dessus de deux litres.

GT- und GTS-Wagen der Perioden E2-J2 können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les voitures de Grand Tourisme (GT) et les voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) pour les périodes E2-J2 peuvent être classées selon le tableau suivant:

	E2	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Bis/Jusqu'à 1150 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1150 – 1300 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
1300 – 1600 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45
1600 – 2500 cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41	46
Über/Plus de 2500 cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42	47

Die Klassennummer muss der Abkürzung GT oder GTS folgen: z. Bsp. GTS15

Les numéros de classe doivent être précédés de GT ou GTS selon le cas: par ex. GTS15

Tourenwagen (T) und Renn- Tourenwagen (CT) der Perioden nach 1947 können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les voitures de Tourisme (T) et de Tourisme de Compétition (CT) pour toutes les périodes après 1947 peuvent être classées selon le tableau suivant:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Bis/Jusqu'à 1150 cm ³	1	6	11	16	21	26	31	36	41
1150 – 1300 cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37	42
1300 – 1600 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1600 – 2500 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
Über/Plus de 2500 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45

Die Klassennummer muss der Abkürzung T oder CT folgen: z. Bsp. T15

Les numéros de classe doivent être précédés de T ou CT selon le cas: par ex. T15

Ab dem 01.01.2017, können **Renn-Tourenwagen (CT)** aufgebaut gemäss einem von einer ASN ausgestellten Technischen Reglement für eine Nationale Meisterschaft für multimarken Tourenwagen (Subjekt zur Genehmigung durch die CSAH) gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

A partir du 1/1/2017, les voitures de **Tourisme de Compétition (CT)** construites conformément à un règlement technique établi par une ASN pour le Championnat National de Voitures de Tourisme multimarque et de premier plan (sujet à approbation par la CSAH) pourront être classées selon le tableau suivant :

	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Bis/Jusqu'à 1150 cm ³	11	16	21	26	31	36	41
1150 – 1300 cm ³	12	17	22	27	32	37	42
1300 – 1600 cm ³	13	18	23	28	33	38	43
1600 – 2500 cm ³	14	19	24	29	34	39	44
Über/Plus de 2500 cm ³	15	20	25	30	35	40	45

Die Klassennummer muss der Abkürzung CT folgen: z. Bsp. CT15; und gefolgt sein vom ISO-Code des Landes der entsprechend angewendeten Nationalen Reglementierung: z. Bsp. CT15/BEL (Belgique)

Les numéros de classe doivent être précédés de CT selon le cas: par ex. CT15; et suivi du code ISO du pays correspondant à la Réglementation National appliquée: par ex. CT15/BEL (Belgique)

Formel 1 Wagen der Perioden E–J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les voitures de Formule Un des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant:

Formel 1/ Formule 1	1946–1953	1954–1960	1961–1965	1966–1985	1986–1988	1989–1990
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4	F1/5	F1/6

Formel 2 Wagen der Perioden E–J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les **voitures de Formule Deux** des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant :

Formel 2/Formule 2	1947–1953	1956–1960	1964–1966	1967–1971	1972–1984
	F2/1	F2/2	F2/3	F2/4	F2/5

Indianapolis Wagen der Perioden E–J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les **voitures Indianapolis** des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant :

Wagen/Voitures Indianapolis	1947–1956	1957–1971	1972–1981	1982–1990
	IN/4	IN/5	IN/6	IN/7

Formel 3 Wagen der Perioden E–J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les **voitures de Formule Trois** des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant :

Formel 3/ Formule 3	1946–1960	1964–1970	1971–1973	1974–1986	1987–1990
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4	F3/5

Formel Junior Wagen der Perioden E-J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les **voitures de Formule Junior** des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant:

Formule Junior	1958–1960	1961–1963		
FJ/1A mit Motor vor dem Fahrer und ausgerüstet mit Fiat oder Lancia-Motor	FJ/1A avec moteur devant le pilote et équipées d'un moteur Fiat ou Lancia	FJ/2D mit Motor vor oder hinter dem Fahrer, ausgerüstet mit Trommelbremsen an allen vier Rädern gemäss Originalspezifikation	FJ/2D avec moteur devant ou derrière le pilote, équipées de freins à tambour sur les quatre roues, selon la spécification d'origine	
FJ/1B mit Motor vor dem Fahrer und mit anderen Motoren als Fiat oder Lancia ausgerüstet	FJ/1B avec moteur devant le pilote et équipées de moteurs autres que des moteurs Fiat ou Lancia	FJ/2E mit Motor vor oder hinter dem Fahrer, ausgerüstet mit Scheibenbremse(n)	FJ/2E avec moteur devant ou derrière le pilote, équipées de frein(s) à disque(s)	
FJ/1C Mit Motor hinter dem Fahrer	FJ/1C avec moteur derrière le pilote			

Tasman Wagen der Perioden E-J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden

Les **voitures Tasman** des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant :

Wagen/Voitures Tasman	1961–1965	1966–1969	1970–1981
	TM/1	TM/2	TM/3

Zweisitzige Rennwagen der Perioden E – J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Les voitures définies comme des **voitures de Course Biplaces** pour les Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant :

	E	F	G	H	I	J
Bis/Jusqu'à 750 cm ³	1	7	13	25	37	43
750 – 1100 cm ³	2	8	14	26	38	44
1100 – 1500 cm ³	3	9	15	27	39	45
1500 – 2000 cm ³	4	10	16	28	40	46
2000 – 3000 cm ³	5	11	17	29	41	47
3000 – 5000 cm ³	6	12	18	30	42	48
Über/Plus de 5000 cm ³	49	50	51	52	53	54

Die Klassennummer muss der Abkürzung TSRC folgen: z. Bsp. TSRC14

Les numéros de classe doivent être précédés de TSRC: par ex. TSRC14.

GT – Prototypen der Perioden E und F (GTP)

Fahrzeuge wie in Art. 2.2.5 und 2.2.6 definiert : **GTP 1, GTP 2** und **GTP 3**

Voitures Prototype de Grand Tourisme des Périodes E et F (GTP)

Voitures définies aux Art. 2.2.5 et 2.2.6 : **GTP 1, GTP 2** et **GTP 3**

Die **Spezial Historischen Wagen der Periode E-GR** können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Periode E	Periode F	Periode GR
HS4	HS5	HS6

Die **gemäss einer Nationalen Formel gebauten** einsitzigen Rennwagen der Perioden E-J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Periode	E	F	G	H	I	J
	NF1	NF2	NF3	NF4	NF5	NF6

Spezial Tourenwagen und GT-Wagen Gruppe 5:

Bis 1150 cm ³	HST1
1150–1300 cm ³	HST2
1300–1600 cm ³	HST3
1600–2500 cm ³	HST4
Über 2500 cm ³	HST5

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode F**:

IC1: Formel Intercontinental, 1961 bis 1965, 2000 cm³ bis 3000 cm³

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode G**:

FV/1	Formel Vee Fahrzeuge 1964–1971 (1285 cm ³)
FF/1	Formel Ford Fahrzeuge 1967–1971 (1600 cm ³)
F5/1	Formel 5000 Fahrzeuge 1969–1971 (5000 cm ³)
FG/1	Formel France Fahrzeuge 1966–1971 (1300 cm ³)
FA/1	Formel «A» Fahrzeuge (USA) 1968–1971 (5000 cm ³)
FB/1	Formel «B» Fahrzeuge (USA) 1967–1971 (1101 cm ³ –1600 cm ³) & Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1970–1971 (1101 cm ³ –1600 cm ³ , jedoch mit zulässigen BDA Motoren)
FC/1	Formel «C» Fahrzeuge (USA) 1967–1971 (1100 cm ³)
FS/1	Formel Skoda Fahrzeuge 1970–1971 (1107 cm ³)

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode G** 1966–1971:

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1G Can-Am Fahrzeuge
NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/1 NASCAR Fahrzeuge (<=7030 cm ³ = 429 in ³)
NAC/2 NASCAR Fahrzeuge (<=5866 cm ³ = 358 in ³)
Trans-Am
TA/U Trans-Am Fahrzeuge (<=2000 cm ³)
TA/O Trans-Am Fahrzeuge (>2000 cm ³)

Formelfreie Fahrzeuge der Perioden E–J werden mit den Buchstaben FL bezeichnet.

Periode E-J2 Fahrzeuge von internationalen Rallyes welche in Afrika durchgeführt wurden und dem technischen Reglement der spezifischen Prüfung entsprechen, erhalten die Kategorienbezeichnung HSA1-HSA9 (HSA1 für die Periode E; HSA2 für die Periode F; HSA3 für die Periode G1; HSA4 für die Periode G2; HSA5 für die Periode H1; HSA6 für die Periode H2, HSA7 für die Periode I; HSA8 für die Periode J1; HSA9 für die Periode J2)

Periode H

Gruppe 6 – zweiseitige Rennwagen

S2/1 Sport-2000-Wagen 1972–1975 (2000 cm³)

Les **voitures historiques spéciales pour la Période E-GR** peuvent être classées selon le tableau suivant:

Période E	Période F	Période GR
HS4	HS5	HS6

Les **voitures monoplaces construites conformément à une Formule Nationale pour les Périodes E-J** peuvent être classées selon le tableau suivant:

Période	E	F	G	H	I	J
	NF1	NF2	NF3	NF4	NF5	NF6

Voitures de Tourisme et Grand Tourisme Spéciales

Groupe 5:

Jusqu'à 1150 cm ³	HST1
1150–1300 cm ³	HST2
1300–1600 cm ³	HST3
1600–2500 cm ³	HST4
Plus de 2500 cm ³	HST5

Autres **voitures de course monoplaces** de **Période F**:

IC1 Formule Intercontinentale 1961–65, 2000 cm³–3000 cm³

Autres **voitures de course monoplaces** de **Période G**:

FV/1	Voitures de Formule Vee 1964–1971 (1285 cm ³)
FF/1	Voitures de Formule Ford 1967–1971 (1600 cm ³)
F5/1	Voitures de Formule 5000 1969–1971 (5000 cm ³)
FG/1	Voitures de Formule France 1966–1971 (1300 cm ³)
FA/1	Voitures de Formule «A» (U.S.A.) 1968–1971 (5000 cm ³)
FB/1	Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1967–1971 (1101 cm ³ –1600 cm ³) & voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1970–1971 (1101 cm ³ –1600 cm ³ mais autorisant un moteur BDA)
FC/1	Voitures de Formule «C» (U.S.A.) 1967–1971 (1100 cm ³)
FS/1	Voitures de Formule Skoda 1970–1971 (1107 cm ³)

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période G** 1966–1971:

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1G Voitures de Can-Am
NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/1 Voitures de NASCAR (<=7030 cm ³ = 429 in ³)
NAC/2 Voitures de NASCAR (<=5866 cm ³ = 358 in ³)
Trans-Am
TA/U Voitures de Trans-Am (<=2000 cm ³)
TA/O Voitures de Trans-Am (>2000 cm ³)

Les voitures de Formule Libre des Périodes E–J seront désignées par les lettres FL.

Les Voitures de Rallyes internationaux disputés sur le continent africain répondant au règlement technique spécifique de ces épreuves pour les périodes E-J2 seront désignées par les catégories HSA1-HSA9 (HSA1 pour la Période E; HSA2 pour la Période F; HSA3 pour la Période G1; HSA4 pour la Période G2; HSA5 pour la Période H1; HSA6 pour la Période H2, HSA7 pour la Période I; HSA8 pour la Période J1; HSA9 pour la Période J2).

Période H

Gruppe 6 – Voitures de course biplaces

S2/1 Voitures de Sport 2000 1972–1975 (2000 cm³)

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode H** 1972–1976:

F5/2a	Formel-5000-Fahrzeuge (5000 cm ³)
FB/2a	Formel «B» Fahrzeuge (U.S.A.) 1972–1976 (1100 cm ³ –1600 cm ³), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1972–1976 (1100 cm ³ –1600 cm ³ jedoch mit zulässigen BDA Motoren) und der Formel Mondiale
FV/2a	Formel Vee Fahrzeuge (1285 cm ³)
FE/1a	Formel Easter Fahrzeuge (1600 cm ³)
FF/2a	Formel Ford Fahrzeuge (1600 cm ³)
FF/3a	Formel Ford Fahrzeuge (2000 cm ³) – Periode HR 1975–1976)
FW/1a	Formel Super Vee Fahrzeuge 1971–1976 (1584 cm ³)
FS/1a	Formel Easter Fahrzeuge 1972–1976 (1300 cm ³)
FS/2a	Formel Skoda Fahrzeuge 1972–1976 (1100 cm ³)
FR/1a	Formel Renault Fahrzeuge (1600 cm ³)
IN/4a	Indianapolis Fahrzeuge (5000 cm ³)

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode H 1972-1976**:

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)	
CAN/1H Can-Am Fahrzeuge	
IMSA (= International Motor Sports Association)	
IT/1	IMSA Tourenwagen (≈ Gruppe 1 der FIA)
IT/2	IMSA Tourenwagen (≈ Gruppe 2 der FIA)
IGT/3	IMSA GT-Wagen (≈ Gruppe 3 der FIA)
IGT/4	IMSA GT-Wagen (≈ Gruppe 4 der FIA)
ITO	IMSA Tourenwagen (>2500 cm ³)
ITU	IMSA Tourenwagen (<=2500 cm ³)
IGTO	IMSA GT-Wagen 2500 (>2500 cm ³)
IGTU	IMSA GT-Wagen 2500+ (<=2500 cm ³)
IROC (= International Race of Champions)	
IR/1	Porsche Carrera RSR
NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)	
NAC/2	NASCAR Fahrzeuge (<=5866 cm ³ = 358 in ³)
Trans-Am	
TA/U	Trans-Am Fahrzeuge (<=2000 cm ³)
TA/O	Trans-Am Fahrzeuge (>2000 cm ³)
TA/C	Trans-Am Challenge Fahrzeuge (2500 cm ³)

Periode I

Gruppe 5 – Spezial-Produktionswagen, abgeleitet von den Gruppen 1–4

Gruppe 6 – Zweiseitige Sportwagen

S2/2 Sports-2000-Wagen der Periode 1976–1981 (2000 cm³)

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode I** 1977–1981:

F5/2b	Formel-5000-Fahrzeuge 1977–1981 (5000 cm ³)
FB/2b	Formel «B» Fahrzeuge (U.S.A.) 1977–1981 (1100 cm ³ –1600 cm ³), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1977–1981 (1100 cm ³ –1600 cm ³ jedoch mit zulässigen BDA Motoren) und der Formel Mondiale
FV/2b	Formel V Fahrzeuge 1977–1981 (1285 cm ³)
FF/2b	Formel Ford Fahrzeuge 1977–1981 (1600 cm ³)
FF/3b	Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000 cm ³ – Periode IR1 1977–1980)

Autres **voitures de course monoplaces** de **Période H** 1972–1976:

F5/2a	Voitures de Formule 5000 (5000 cm ³)
FB/2a	Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1972–1976 (1100 cm ³ –1600 cm ³), Voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1972–1976 (1100 cm ³ –1600 cm ³ mais autorisant un moteur BDA) et de Formule Mondiale
FV/2a	Voitures de Formule Vee (1285 cm ³)
FE/1a	Voitures de Formule Easter (1600 cm ³)
FF/2a	Voitures de Formule Ford (1600 cm ³)
FF/3a	Voitures de Formule Ford (2000 cm ³) – Période HR 1975–1976)
FW/1a	Voitures de Formule Super Vee 1971–1976 (1584 cm ³)
FS/1a	Voitures de Formule Easter 1972–1976 (1300 cm ³)
FS/2a	Voitures de Formule Formula Skoda 1972–1976 (1107 cm ³)
FR/1a	Voitures de Formule Renault (1600 cm ³)
IN/4a	Voitures Indianapolis 1972–1976

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période H 1972-1976**:

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)	
CAN/1H Voitures de Can-Am	
IMSA (= International Motor Sports Association)	
IT/1	Voitures IMSA de Tourisme (≈ Groupe 1 de la FIA)
IT/2	Voitures IMSA de Tourisme (≈ Groupe 2 de la FIA)
IGT/3	Voitures IMSA de GT (≈ Groupe 3 de la FIA)
IGT/4	Voitures IMSA de GT (≈ Groupe 4 de la FIA)
ITO	Voitures IMSA de Tourisme (>2500 cm ³)
ITU	Voitures IMSA de Tourisme (<=2500 cm ³)
IGTO	Voitures IMSA de GT 2500 (>2500 cm ³)
IGTU	Voitures IMSA de GT 2500+ (<=2500 cm ³)
IROC (= International Race of Champions)	
IR/1	Porsche Carrera RSR
NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)	
NAC/2	Voitures de NASCAR (<=5866 cm ³ = 358 in ³)
Trans-Am	
TA/U	Voitures de Trans-Am (<=2000 cm ³)
TA/O	Voitures de Trans-Am (>2000 cm ³)
TA/C	Voitures du Challenge Trans-Am (2500 cm ³)

Période I

Gruppe 5 – Voitures de production spéciales dérivées des Groupes 1-4

Gruppe 6 – Voitures de course biplaces

S2/2 Voitures de Sport 2000 appartenant à la période comprise entre 1976 et 1981 (2000 cm³)

Autres **voitures de course monoplaces** de **Période I** 1977–1981:

F5/2b	Voitures de Formule 5000 1977–1981 (5000 cm ³)
FB/2b	Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1977–1981 (1100 cm ³ –1600 cm ³), Voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1977–1981 (1100 cm ³ –1600 cm ³ mais autorisant un moteur BDA) et de Formule Mondiale
FV/2b	Voitures de Formule Vee 1977–1981 (1285 cm ³)
FF/2b	Voitures de Formule Ford 1977–1981 (1600 cm ³)
FF/3b	Voitures de Formule Ford 2000 (2000 cm ³ – Période IR1 1977–1980)

FF/3c	Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000 cm ³ – Periode IR2 1981–1982)
FW/1b	Formel Super V Fahrzeuge 1977–1981 (1584 cm ³)
FS/1b	Formel Easter Fahrzeuge 1977–1981 (1300 cm ³)
FS/2b	Formel Skoda Fahrzeuge 1977–1981 (1100 cm ³)
FR/1b	Formel Renault Fahrzeuge 1977–1981 (1048 – 1107 cm ³)
FA/2a	Formel Fiat Abarth Fahrzeuge (2000 cm ³)

Jedes Fahrzeug, das den Bestimmungen des Anhang J der jeweiligen Periode entspricht, jede Formel aus der Periode oder homologiert während der Periode.

Für einsitzige und zweisitzige Rennwagen der Periode zwischen dem 1.1.1982 und dem 31.12.1990, plus Touren- und GT-Wagen der Periode oder mit Homologation vom 1.1.1982 – 31.12.1990. Eine vollständige Liste wird im FIA-Bulletin veröffentlicht.

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode I 1977-1981**:

Can-Am (= SCCA Can-Am Challenge)	
CAN/1	Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm ³)
CAN/2	Can-Am Fahrzeuge (2000 - 5000 cm ³)
IMSA (= International Motor Sports Association)	
IGTO	IMSA GT-Wagen 2500+ (>2500 cm ³)
IGTU	IMSA GT-Wagen 2500 (<=2500 cm ³)
IGTX	IMSA GT-Erprobungswagen (≈ Gruppe 5 der FIA)
IROC (= International Race of Champions)	
IR/2	Chevrolet Camaro
NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)	
NAC/2	NASCAR Fahrzeuge (<=5866 cm ³ = 358 in ³)
Trans-Am	
TRA/1	Trans-Am Fahrzeuge (<=2000 cm ³)
TRA/2	Trans-Am Fahrzeuge (>2000 cm ³)

Periode IC

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode IC 1982-1990**:

IMSA (= International Motor Sports Association)	
IGTO	IMSA GT-Wagen 2500+ (>2500 cm ³)
IGTU	IMSA GT-Wagen 2500 (<=2500 cm ³)
IGTX	IMSA GT-Erprobungswagen (≈ Gruppe 5 der FIA)

Periode J

Gruppe B – Gruppe B Fahrzeuge der Periode 1982–1986

Andere **zweisitzige Rennwagen**

Gruppe C

S2/3	Sports-2000-Wagen 1982 – 1990
GC/1a	Fahrzeuge der Gruppe C 1982–1988
GC/1b	Fahrzeuge der Gruppe C 1989 – 1990 (3500 cm ³)
GC/2a	Fahrzeuge der Gruppe C Junior und C2 1982–1988
GC/2b	Fahrzeuge der Gruppe C2 1989 – 1990
SN/2500	Sport Nazionale Fahrzeuge 1983-1990 (Motor Alfa-Romeo 2500 cm ³)
SN/3000	Sport Nazionale Fahrzeuge 1989-1990 (Motor Alfa-Romeo 3000 cm ³)

FF/3c	Voitures de Formule Ford 2000 (2000 cm ³ – Période IR2 1981–1982)
FW/1b	Voitures de Formule Super Vee 1977–1981 (1584 cm ³)
FS/1b	Voitures de Formule Easter 1977–1981 (1300 cm ³)
FS/2b	Voitures de Formule Skoda 1977–1981 (1048 – 1107 cm ³)
FR/1b	Voitures de Formule Renault 1977–1981 (1600 cm ³)
FA/2a	Voitures de Formule Fiat Abarth (2000 cm ³)

Toute voiture conforme au règlement de l'Annexe J de la période, toute formule de la période ou homologuée dans la période.

Pour les voitures de course monoplaces et biplaces appartenant à la période comprise entre le 1.1.82 et le 31.12.90 plus les voitures de tourisme et les voitures GT appartenant à la période ou homologuées entre le 1.1.82 et le 31.12.90. Une liste complète sera publiée dans le Bulletin de la FIA.

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période I 1977-1981**:

Can-Am (= SCCA Can-Am Challenge)	
CAN/1	Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm ³)
CAN/2	Can-Am Fahrzeuge (2000 - 5000 cm ³)
IMSA (= International Motor Sports Association)	
IGTO	Voitures IMSA de GT 2500+ (>2500 cm ³)
IGTU	Voitures IMSA de GT 2500 (<=2500 cm ³)
IGTX	Voitures IMSA de GT expérimentales (≈ Groupe 5 de la FIA)
IROC (= International Race of Champions)	
IR/2	Chevrolet Camaro
NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)	
NAC/2	Voitures de NASCAR (<=5866 cm ³ = 358 in ³)
Trans-Am	
TRA/1	Voitures de Trans-Am (<=2000 cm ³)
TRA/2	Voitures de Trans-Am (>2000 cm ³)

Période IC

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période IC 1982-1990**:

IMSA (= International Motor Sports Association)	
IGTO	Voitures IMSA de GT 2500+ (>2500 cm ³)
IGTU	Voitures IMSA de GT 2500 (<=2500 cm ³)
IGTX	Voitures IMSA de GT expérimentales (≈ Groupe 5 de la FIA)

Période J

Gruppe B – Voitures de Groupe B de la période 1982–1986

Autres **Voitures Biplaces de Course**

Groupe C

S2/3	Voitures Sports 2000 1982–1990
GC/1a	Voitures de Groupe C 1982–1988
GC/1b	Voitures de Groupe C 1989–1990 (3500 cm ³)
GC/2a	Voitures de Groupe C Junior et voitures C2 1982–1988
GC/2b	Voitures de Groupe C2 1989–1990
SN/2500	Voitures de Sport Nazionale 1983-1990 (moteur Alfa-Romeo 2500 cm ³)
SN/3000	Voitures de Sport Nazionale 1989-1990 (moteur Alfa-Romeo 3000 cm ³)

Andere **einsitzige Rennwagen**

F1/5	Formel 1 Fahrzeuge 1986–1988
F1/6	Formel 1 Fahrzeuge 1989–1990
F3000/1a	Formel 3000 Fahrzeuge 1985–1990 (3000 cm ³)
F3/5	Formel 3 Fahrzeuge 1987–1990 (2000 cm ³)
FV/2c	Formel V Fahrzeuge 1982– (1300 cm ³)
FF/2c	Formel Ford Fahrzeuge 1982–1990 (1600 cm ³)
FF/3d	Formel Ford Fahrzeuge 2000 1982–1987 (2000 cm ³) – Periode JR 1983–1990)
FW/1c	Formel Super V Fahrzeuge 1982–(1584 cm ³)
FS/1c	Formel Easter Fahrzeuge 1982–1990 (1300 cm ³)
FR/1c	Formel Renault Fahrzeuge 1982–1990 (1600 cm ³)
FO/1a	Formel Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet Fahrzeuge 1988–1990 (2000 cm ³)
FM	Formula Mondial Fahrzeuge (1600 cm ³)
IN/7	Indianapolis Fahrzeuge 1982–1990

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode I 1982–1986**:

Can-Am (= SCCA Can-Am Challenge)	
CAN/3	Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm ³)
CAN/4	Can-Am Fahrzeuge (2000 – 5000 cm ³)

Autres **Voitures Monoplaces de Course**

F1/5	Voitures de Formule 1 1986–1988
F1/6	Voitures de Formule 1 1989–1990
F3000/1a	Voitures de Formule 3000 1985–1990 (3000 cm ³)
F3/5	Voitures de Formule 3 1987–1990 (2000 cm ³)
FV/2c	Voitures de Formule Vee 1982– (1300 cm ³)
FF/2c	Voitures de Formule Ford 1982–1990 (1600 cm ³)
FF/3d	Voitures de Formule Ford 2000 1982–1987 (2000 cm ³) – Période JR 1983-1990)
FW/1c	Voitures de Formule Super Vee 1982– (1584 cm ³)
FS/1c	Voitures de Formule Easter 1982–1990 (1300 cm ³)
FR/1c	Voitures de Formule Renault 1982–1990 (1600 cm ³)
FO/1a	Voitures de Formule Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet 1988–1990 (2000 cm ³)
FM	Voitures de Formule Mondiale (1600 cm ³)
IN/7	Voitures Indianapolis 1982–1990

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période I 1982–1986**:

Can-Am (= SCCA Can-Am Challenge)	
CAN/3	Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm ³)
CAN/4	Can-Am Fahrzeuge (2000 – 5000 cm ³)

ANHANG II**Empfohlene Materialien zur Verwendung bei Ersatzteilen und Wiederaufbau****ART. 1 EINLEITUNG**

Die vorliegende Zusammenstellung sollen eine Anleitung darstellen in Bezug auf die Eigenschaften, die Auswahl und die Verwendung von Materialien, die für den Austausch und die Reparatur von Teilen von Fahrzeugen der Formel Eins ab 1966 verwendet werden. Ziel hierbei ist die Gewährleistung, dass die Fahrzeuge in sicherem Zustand erhalten bleiben. Das Dokument ist in drei Abschnitte unterteilt:

1. Einleitung
2. Auflistung der Materialien
3. Datenblätter zur Ausführung

Wo auch immer möglich, sollte eine in der Liste aufgeführten Spezifikation verwendet werden. Diese bietet eine Auswahl an Materialien, mit denen praktisch alle Anwendungen an den Fahrzeugen durchgeführt werden können. Der dritte Abschnitt handelt von Datenblättern, in denen der grösste Teil der Anwendungen an den Fahrzeugen oder an Fahrzeugbauteilen abgehandelt wird. Jedes Material wird so beschrieben, wie es zumeist beim Kauf beschaffen ist. Metalllegierungen werden in dem Zustand der Wärmebehandlung definiert, in welchem sie meistens verwendet werden.

Die Spezifikation von Materialien ist sehr problematisch, da zahllose Bezeichnungssysteme und sehr unterschiedliche Standards zur Beschreibung von Werten verwendet werden. Aus diesem Grund werden für jedes Material eine «Bezugszeichnung» und der «Kaufzustand» aufgeführt. Dies besteht aus einem standardisierten Code für das Material und, wo erforderlich, eine Beschreibung des Zustands. Hierdurch soll eine schnelle, eindeutige und genaue Beschreibung der Materialanforderungen erzielt werden. Alle mechanischen Eigenschaften werden in SI Einheiten (Internationales Masseinheitensystem) und Härteangaben nach Vickers angegeben. Aufpralleigenschaften der verschiedenen Metalle wurden alle unter Verwendung des «Charpy» Tests bewertet, um so einen leichten Vergleich zu ermöglichen.

Es ist besser, Wärmebehandlungen in Form des endgültigen Zustandes anstatt der vollständigen Behandlung zu beschreiben, die als Richtlinie angefügt ist. Dadurch wird mehr Gewicht in Zusammenhang mit der Qualität auf die Wärmebehandlung gelegt anstatt auf den Konstrukteur und erleichtert eine Kontrolle. Trotz des Technologiefortschrittes bleibt häufig die Wärmebehandlung von Metallen «schwarze Kunst». Bitte stellen Sie sicher, dass jeder Teilegruppe, die einer Wärmebehandlung unterzogen werden soll, ein Probestück beigelegt ist, so dass dieses dann überprüft werden kann.

ANNEXE II**Matériaux recommandés pour être utilisés dans le remplacement et la reconstruction****ART. 1 INTRODUCTION**

Ce manuel est fourni à titre de guide des propriétés, du choix et de l'utilisation des matériaux à employer pour le remplacement et la réparation des composants de voitures de Formule Un à partir de 1966. L'objectif est de s'assurer que les voitures sont entretenues de façon sûre. Ce document est composé de 3 parties:

1. Introduction
2. Liste de matériaux
3. Fiches techniques de conception.

Dans la mesure du possible il est recommandé d'utiliser une spécification de la liste. Celle-ci donne une gamme de matériaux destinés à faire face à pratiquement toutes les applications sur ces voitures. La troisième partie comprend des fiches techniques destinées à couvrir la grande majorité des utilisations sur les voitures ou des éléments auxiliaires. Chacun des matériaux est présenté dans la situation dans laquelle il est le plus souvent, avec sa condition d'achat. Les alliages de métaux sont définis dans la condition de traitement thermique dans laquelle ils seront le plus souvent utilisés.

La spécification des matériaux pose un grand nombre de problèmes en raison de la myriade de systèmes de nomenclature utilisés et des différentes unités utilisées pour présenter les données. Pour cela à chacun des matériaux sont attribués une «référence d'étirage» et «condition d'achat». Cela comprend un code standardisé du matériau et, si nécessaire, un descripteur de condition. Le but est de fournir une présentation rapide et claire des exigences du matériau. Toutes les propriétés mécaniques sont fournies en unités SI et la dureté en système Vickers. Les propriétés relatives au choc des divers métaux ont toutes été évaluées en utilisant le test de «Charpy» afin de faciliter la comparaison.

Il est préférable d'exiger des traitements thermiques en termes de conditions de qualité finale plutôt que de spécifier le traitement complet, qui est inclus à titre indicatif. Cela met alors l'accent de qualité sur le traiteur thermique plutôt que sur le concepteur et facilite le contrôle. En dépit des progrès technologiques, une bonne partie du traitement thermique des métaux reste de la «magie noire». Veuillez vous assurer qu'une pièce d'essai est incluse avec chaque groupe de composants à traiter thermiquement, afin qu'elle puisse ensuite être contrôlée.

ART. 2 MATERIALLISTE**2.1 Eisenlegierungen****2.1.1 Stahlherstellungen**

2.1.1a AISI/SAE 4130 Stahlmaterialien unter Beanspruchung (Fahrwerk, Träger usw.)

2.1.1b EN3-Stahl für allgemeine Verwendung

2.1.1c 15 CDV 6

2.1.1d T45.

2.1.2 Gehärteter Stahl

2.1.2a VAR 300M-bearbeitete Teile erfordern eine sehr hohe Festigkeit (Achsen, Antriebswellen usw.)

2.1.3 Einsatzgehärteter Stahl

Für Teile, die eine Einsatzhärtung erfordern (Verzahnung usw.)

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Leicht zu schneidender Stahl

2.1.4a EN1 A Für schnelle Herstellung von nicht belasteten Teilen (Schablonen und Befestigungen usw.)

2.1.4b EN 16T für Teile mit mittlerer Belastung (Wellen, Kurbelwellen, Pleuel, usw.).

2.1.4c EN 24T für Monolithteile und Bolzen usw. unter hoher Belastung

2.2 Aluminiumlegierungen

2.2.1 2014 A T6 – Allgemeine Aluminiumlegierungen mit hoher Belastung für bearbeitete Teile.

2.2.2 5251-H3 Härtelegierungen zur Anfertigung von Blechen.

2.2.3 6082 T6 – Legierung, die geschweisst und wärmebehandelt werden können.

2.3 Titanlegierungen

2.3.1 Rein genutztes Titan (Stufe 2) für Fertigung von leichtgewichtigen Teilen.

2.3.2 Ti 6Al 4V – Bearbeitete Teile, für die eine hoher spezifischer Widerstand notwendig ist.

2.4 Magnesiumlegierungen

2.4.1 ZE 41 A T5 – für leichten Guss.

2.5 Kupferlegierungen

2.5.1 Phosphor-Bronze, PB1 – für Lager und Buchsen.

ART. 3 TECHNISCHE DATENBLÄTTER

Die detaillierten Technischen Datenblätter sind auf Anforderung bei der FIA erhältlich:

FIA Sport
Historic Cars Department
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Schweiz

ART. 2 LISTE DE MATÉRIAUX

2.1 Alliages ferreux

2.1.1 Aciers de fabrication

2.1.1a AISI/SAE 4130 – fabrications en acier sous tension (suspension, porte-moyeux, etc.)

2.1.1b EN3 – acier de fabrication multi-usages.

2.1.1c 15 CDV 6.

2.1.1d T45.

2.1.2 Aciers de cémentation

2.1.2a VAR 300M – composants usinés exigeant une résistance très élevée (essieux, arbres de transmission, etc.)

2.1.3 Aciers de carburation

Pour les composants exigeant une cémentation (engrenages, etc.)

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Aciers faciles à couper

2.1.4a EN1 A Pour la production rapide de pièces hors tension (gabarits et appareillage, etc.)

2.1.4b EN 16T pièces usinées à résistance moyenne (axes, vilebrequins, bielles, etc.)

2.1.4c EN 24T composants monolithiques et goujons à résistance élevée, etc.

2.2 Alliages d'aluminium

2.2.1 2014 A T6 – alliage d'aluminium général à résistance élevée pour composants usinés.

2.2.2 5251-H3 alliage de trempe pour fabrications de tôles.

2.2.3 6082 T6 – alliage pouvant être traité thermiquement et soudable.

2.3 Alliages de titane

2.3.1 Titane pur commercialement (degré 2) – pour fabrications légères.

2.3.2 Ti6Al 4V – composants usinés exigeant une résistance spécifique élevée.

2.4 Alliages de magnésium

2.4.1 ZE 41 A T5 – pour pièces coulées allégées.

2.5 Alliages de cuivre

2.5.1 Bronze phosphoreux, PB1 – pour paliers et coussinets.

ART. 3 FICHES TECHNIQUES

Les fiches techniques détaillées peuvent être obtenues sur simple demande à la FIA:

FIA Sport
Département des Voitures Historiques
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Suisse

ANHANG III**Zustandsprüfung****ART. 1 ZU ÜBERPRÜFENDE TEILE**

1.1 Die strukturelle Unversehrtheit und Korrosion der folgenden Teile muss bei im untenstehenden Art. 7 aufgeführten Fahrzeugen durch Festigkeitstests überprüft werden:

- Rohrförmige Dreiecksquerlenker
- Aufhängungsteile aus Leichtmetall
- komplette Lenksäule und Spurstange
- Lenkelemente aus Leichtmetall
- Leichtmetallräder
- Gitterrohrrahmen aus einer Aluminiumlegierung

1.2 Nur für Fahrzeuge der Formel 1 ab der Periode G, müssen folgende zusätzliche Zustandstests auf den folgenden Elementen angewendet werden:

- Umlenker und Aufhängungsverbindung,
- gezogener / gestossener Hebel und Aufhängungshebel,
- Radnabe,
- Nabenträger, gegossen oder gefertigt,
- Aufhängungsträger,
- Bremspedale,
- Verteilerstange der Bremspedale,
- Schweissungen des Bügels (falls die Struktur des Bügels ein integrierter Bestandteil des Chassis oder des Monocoque ist, muss sie ohne das es nötig ist diese zu entfernen, kontrolliert werden).

1.3 Es wird streng empfohlen, gleiche Überprüfungen an Teilen durchzuführen, die für die Unversehrtheit des Fahrzeugs wichtig sind, in oben aufgeführter Liste jedoch nicht enthalten sind.

1.4 Neue Teile unterliegen ebenfalls diesem Anhang III und den Testvorschriften.

ART. 2

Alle vorgenannten Bauteile (einschliesslich der Ersatzteile um jeden Zweifel auszuschliessen) müssen unter Verwendung einer für das Material und den Konstruktionstyp des betreffenden Bauteils geeigneten Methode zur Entdeckung von Rissen Tests unterzogen und beglaubigt werden. Jedes Teil muss klar identifiziert und unauslöschlich gekennzeichnet werden.

ART. 3

Die Testbescheinigung und die Hersteller-Erklärung müssen dem Historisch Technischen Wagenpass beigelegt sein.

ART. 4

Die Tests müssen gemäss der einen oder der anderen der nachfolgender Normen durchgeführt werden:

4.1 Sichtprüfung: BSEN 970:1997 (oder aktuelle Version oder gleichwertige von der ASN des Antragstellers anerkannte Norm)

ANNEXE III**Tests de condition****ART. 1 ELEMENTS A CONTROLER**

1.1 L'intégrité structurelle et la corrosion des éléments suivants de toutes les voitures listées à l'Article 7 ci-dessous doivent être vérifiées au moyen de tests non-destructifs:

- triangles de suspension tubulaires,
- pièces de suspension en alliage léger,
- colonnes complètes et bras de direction,
- éléments de direction en alliage léger,
- roues en alliage léger,
- châssis tubulaires en alliage d'aluminium.

1.2 Pour les voitures de Formule Un depuis la Période G seulement, des Tests de Condition additionnels suivants doivent être pratiqués sur les éléments suivants :

- basculeurs et liaisons de suspension,
- pousants / tirants et leviers de suspension,
- moyeux de roues,
- porte-moyeux, coulés ou usinés,
- supports de suspension,
- pédale de freins,
- barre de répartition de la pédale de freins,
- soudures de l'arceau (lorsque la structure de l'arceau est partie intégrante du châssis ou de la monocoque, elle doit être inspectée sans qu'il soit nécessaire de l'en retirer).

1.3 Il est vivement recommandé que des inspections similaires soient effectuées sur les éléments vitaux pour l'intégrité de la voiture mais qui pourraient ne pas apparaître dans la liste ci-dessus.

1.4 Les pièces neuves sont aussi soumises à cette Annexe III et sujettes à ces tests de condition.

ART. 2

Tous les éléments ci-dessus (y compris, pour dissiper tout doute, les pièces de rechange) devront être testés et certifiés au moyen de méthodes d'essais non destructifs adaptés à leur matériau et type de construction. Chaque élément devra être clairement identifié et être marqué ou gravé de façon indélébile.

ART. 3

Le certificat de test et la déclaration des constructeurs doivent accompagner le Passeport Technique Historique.

ART. 4

Les essais doivent être effectués conformément à l'une ou l'autre des normes suivantes:

4.1 Inspection visuelle BSEN 970:1997 (ou édition en vigueur ou norme équivalente reconnue par l'ASN du demandeur)

4.2 Aufdeckung von Knautschmängeln: BSEN 571-1:1997 (oder aktuelle Version oder gleichwertige von der ASN des Antragstellers anerkannte Norm)

4.3 Aufdeckung von Mängeln durch Magnetflussprüfung: BS 6072:1981 (oder aktuelle Version oder gleichwertige von der ASN des Antragstellers anerkannte Norm)

4.4 Aufdeckung von Mängeln durch Röntgenstrahlprüfung: BSEN 1435:1997 (oder aktuelle Version oder gleichwertige von der ASN des Antragstellers anerkannte Norm)

ART. 5

Sämtliche Anfragen für einen Historisch Technischen Wagenpass (siehe die betreffenden Kategorien unter Artikel 6) müssen mit einer gültigen Bescheinigung begleitet sein, welche bestätigt, dass die unter Artikel 1 aufgeführten Teile der Zustandsprüfung entsprochen haben.

ART. 6 DURCH DIESE NORMEN BETROFFENE KATEGORIEN:

- zweiseitige Rennwagen über 2 Liter, ab der Periode G
- einsitzige Rennwagen über 2 Liter, ab der Periode G

ART. 7

Ohne gegenteilige Bestimmung des Fahrzeugherstellers, welcher eine höhere Häufigkeit von Tests wünscht, ist das Zertifikat ab dem Ausstelldatum gültig während einer Periode von – 2 Jahre für Formel-1 Fahrzeuge, ab der Periode G – 3 Jahre für jegliche anderen Fahrzeuge

4.2 Détection de défauts par pénétration BSEN 571-1:1997 (ou édition en vigueur ou norme équivalente reconnue par l'ASN du demandeur)

4.3 Détection de défauts par flux magnétique BS 6072:1981 (ou édition en vigueur ou norme équivalente reconnue par l'ASN du demandeur)

4.4 Détection de défauts par rayons X BSEN 1435:1997 (ou édition en vigueur ou norme équivalente reconnue par l'ASN du demandeur)

ART. 5

Toute demande de Passeport Technique Historique (voir les catégories concernées dans l'article 6) doit être accompagnée d'un certificat valide montrant que les composants cités dans l'article 1 ont satisfait aux tests de condition.

ART. 6 CATÉGORIES CONCERNÉES PAR CETTE NORME

- voitures biplaces de course de plus de 2 litres, depuis la période G
- voitures monoplaces de course de plus de 2 litres, depuis la période G

ART. 7

Sauf recommandation contraire du constructeur de la voiture qui estimerait que la fréquence des tests doit être plus élevée, le certificat sera valable à compter de la date de sa délivrance pendant une période de: – 2 ans pour les voitures de Formule 1, depuis la Période G, – 3 ans pour toutes les autres voitures.

ANHANG IV**Prüfung und Reparatur von Verbundstrukturen**

Jede Reparatur an der Überlebenszelle oder am vorderen Frontalaufprallschutz muss gemäss Herstellerangaben in einer vom Hersteller anerkannten Einrichtung durchgeführt werden. Ist dies nicht möglich, so muss jede Reparatur gemäss nachfolgenden Bestimmungen in einer von der FIA anerkannten Einrichtung durchgeführt werden.

ART. 1

Es gibt vier Schadentypen, die wirkungsvoll repariert werden können:

1.1 Einschnitte, die Verformungen an beiden Wänden verursachen. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 250 cm² auf irgendeiner Fläche in Betracht gezogen werden.

1.2 Eindringung durch die äussere Wand, die eine Verformung des inneren Kerns verursacht. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 20% der gesamten Fläche des Monocoques in Betracht gezogen werden.

1.3 Aufgeblätterte Flächen. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 20% der gesamten Fläche des Monocoques in Betracht gezogen werden.

1.4 Eindringung durch die gesamte Mehrschichtstruktur. Zufriedenstellende Reparaturen können auf bis zu 125 cm² einer jeden beschädigten Fläche durchgeführt werden.

ART. 2 ÜBERPRÜFUNG VON VERBUNDSTRUKTUREN

2.1 Bei Nichtvorhandensein einer Ultraschall-Prüfausrüstung genügt auch ein einfacher Münztest.

2.2 Überprüfung der Aufblätterung in der Umgebung der beschädigten Fläche durch Klopfen an der Wand mit einem kleinen Metallgegenstand wie zum Beispiel einer Münze. Eine aufgeblätterte Fläche klingt hohl, während eine unbeschädigte Fläche voll klingt.

ART. 3 VERFAHRENSWEISE FÜR REPARATUREN

3.1 Untersuchen Sie die beschädigte Fläche.

3.2 Entfernen Sie die beschädigte Wand, indem sie so rund wie möglich ausgeschnitten wird, ohne jedoch eine übermässig grosse Menge der unbeschädigten Wand wegzuschneiden und schneiden Sie den beschädigten Wabenkern bis zur anderen Wand aus. Sind beide Wände beschädigt, wählen Sie diejenige mit der grössten beschädigten Fläche aus.

3.3 Schleifen Sie auf der Oberfläche einen Kreis oder ein Oval schlüsselförmig in einem gleichförmigen Kegel um die beschädigte oder entfernte Fläche ab, bis zu einer Breite von ungefähr 10 cm ab der Flächenkante.

3.4 Reinigen Sie die Teile von jedem Schmutz oder Schleifstaub mit Aceton oder ähnlichem.

3.5 Beschneiden Sie die Wabe und formen Sie einen Einsatz für den vorbereiteten Hohlraum. Geben Sie Klebefolie oder eine Harzmischung auf den Boden des Hohlraums der intakten Wand als auch eine Aufschäumpaste um den Rand des Hohlraums. Nehmen Sie den Einsatz und setzen Sie ihn in den Hohlraum ein. Drücken Sie dabei so stark, dass das Harz in den Wabenkern hineingedrückt wird.

ANNEXE IV**Vérification et réparation des pièces en composite**

Toute réparation de la cellule de survie ou du nez devra être effectuée conformément aux spécifications du constructeur, dans une installation de réparation approuvée par le constructeur. En cas d'impossibilité, toute réparation devra être effectuée conformément à ce qui suit dans une installation approuvée par la FIA.

ART. 1

Quatre types de dommages peuvent être effectivement réparés:

1.1 Entaille causant des déformations aux deux peaux. Il peut être économiquement envisagé d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 250 cm² sur une surface donnée.

1.2 Pénétration des peaux externes, causant une déformation de l'âme. Il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20% de la surface totale de la monocoque.

1.3 Surfaces délaminiées: il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20% de la surface totale de la monocoque.

1.4 Pénétration de toute la structure en sandwich. Jusqu'à 125 cm² d'une surface endommagée peuvent être réparés de façon satisfaisante.

ART. 2 TEST DES STRUCTURES COMPOSITES

2.1 En l'absence d'équipement pour les tests par ultrasons, un test avec une pièce de monnaie sera suffisant.

2.2 Vérifier le délaminage à la périphérie de la surface endommagée en tapotant la peau avec un petit objet métallique comme une petite pièce de monnaie. Une surface délaminiée produira un son creux par rapport au son plein d'une surface non endommagée.

ART. 3 PROCÉDURE DE RÉPARATION

3.1 Examiner la zone endommagée.

3.2 Retirer la peau endommagée en pratiquant une découpe de la peau aussi circulaire que possible, sans couper une quantité excessive de peau correctement stratifiée. Découper la partie de l'âme en nid d'abeille endommagée jusqu'à la seconde peau. Si les deux peaux sont endommagées, choisir celle qui présente la plus grande surface détériorée.

3.3 Poncer la surface en forme de cercle ou d'ovale, en entonnoir régulier, autour de la surface endommagée ou enlevée, sur une largeur d'environ 10 cm à partir du bord de la zone.

3.4 Nettoyer toute saleté ou poussière de ponçage avec de l'acétone ou équivalent.

3.5 Tailler le nid d'abeilles et former un insert pour la cavité préparée. Placer un film adhésif ou un mélange de résine sur la bonne peau à la base de la cavité, et une mousse en expansion à la périphérie de la cavité préparée. Prendre le bouchon préparé et l'insérer dans la cavité en appuyant assez fort pour exprimer le surplus de résine dans l'âme de nid d'abeilles.

3.6 Schneiden Sie Ersatz-Lagen gemäss der Oberflächenform, wobei jede Lage grösser als die vorherige wird, bis die letzte Schicht dann ungefähr 10 cm über den Umfang des reparierten Bereichs hinausgeht.

3.7 Decken Sie die neue Aufschichtung mit einem Lösegewebe für den überschüssigen Harz und mit einem Aufgangewebe ab. Geben Sie dann Klebefolie um die reparierte Fläche, bedecken Sie sie mit einer Unterdruckmembrane und entlüften Sie sie. Behalten Sie ein Unterdruck von mindestens 500 mm Quecksilbersäule während der Aushärtung bei.

ART. 4 AUSHÄRTUNG

4.1 Die Art der Aushärtung hängt von den verwendeten Materialien ab.

4.2 Eine erfolgreiche Reparatur kann kalt erfolgen, wenn die zu reparierende Fläche 50 cm² in keinem Bereich überschreitet. Warme Aushärtung kann in einem Ofen oder unter Verwendung einer Wärmemanschette erfolgen.

4.3 Die beschriebenen Verfahrensweisen könne auch im Bereich der Fahrwerksaufhängung verwendet werden.

4.4 Handelt es sich nur um eine Aufblätterung, so kann eine Anzahl an Löchern mit einem Durchmesser von 3 mm um die aufgeblätterte Fläche gebohrt werden. Dann wird einfach ein 2-Komponenten-Kaltkleber auf Basis von Epoxidharz in eines der Löcher gegeben bis dieser in alle Löcher eingedrungen ist. Die Löcher müssen dann für die Dauer der Aushärtung mit Lösegewebe abgedeckt werden.

3.6 Découper les couches de tissu de remplacement selon la forme de la surface, chacune d'entre elles étant plus grande que la précédente et la périphérie de la couche finale étant approximativement à 10 cm de celle de la zone de réparation.

3.7 Recouvrir la nouvelle stratification d'un tissu d'absorption pour la résine excédentaire et d'un film anti-adhésif, puis placer de la bande adhésive autour de la surface réparée, en la couvrant d'une membrane d'aspiration; faire le vide. Maintenir un minimum de 500 mm de mercure de dépression pendant la stratification.

ART. 4 STRATIFICATION

4.1 La méthode de stratification est fondée sur les matériaux utilisés.

4.2 Une réparation peut être effectuée à froid avec succès si la zone de réparation ne dépasse pas 50 cm² à tout endroit. Les stratifications à chaud peuvent s'effectuer dans un four, ou au moyen d'un coussin chauffant.

4.3 Les procédures décrites peuvent aussi être utilisées dans la zone des supports de suspension.

4.4 S'il ne s'agit que de délaminage, on peut percer des trous de 3 mm de diamètre autour de la surface délaminiée, puis simplement injecter un adhésif à froid à base de résine époxy à deux composants dans un des trous, jusqu'à refoulement de l'adhésif par tous les autres trous. Couvrir ensuite les trous avec du film anti-adhésif pendant la prise de la résine.

ANHANG V

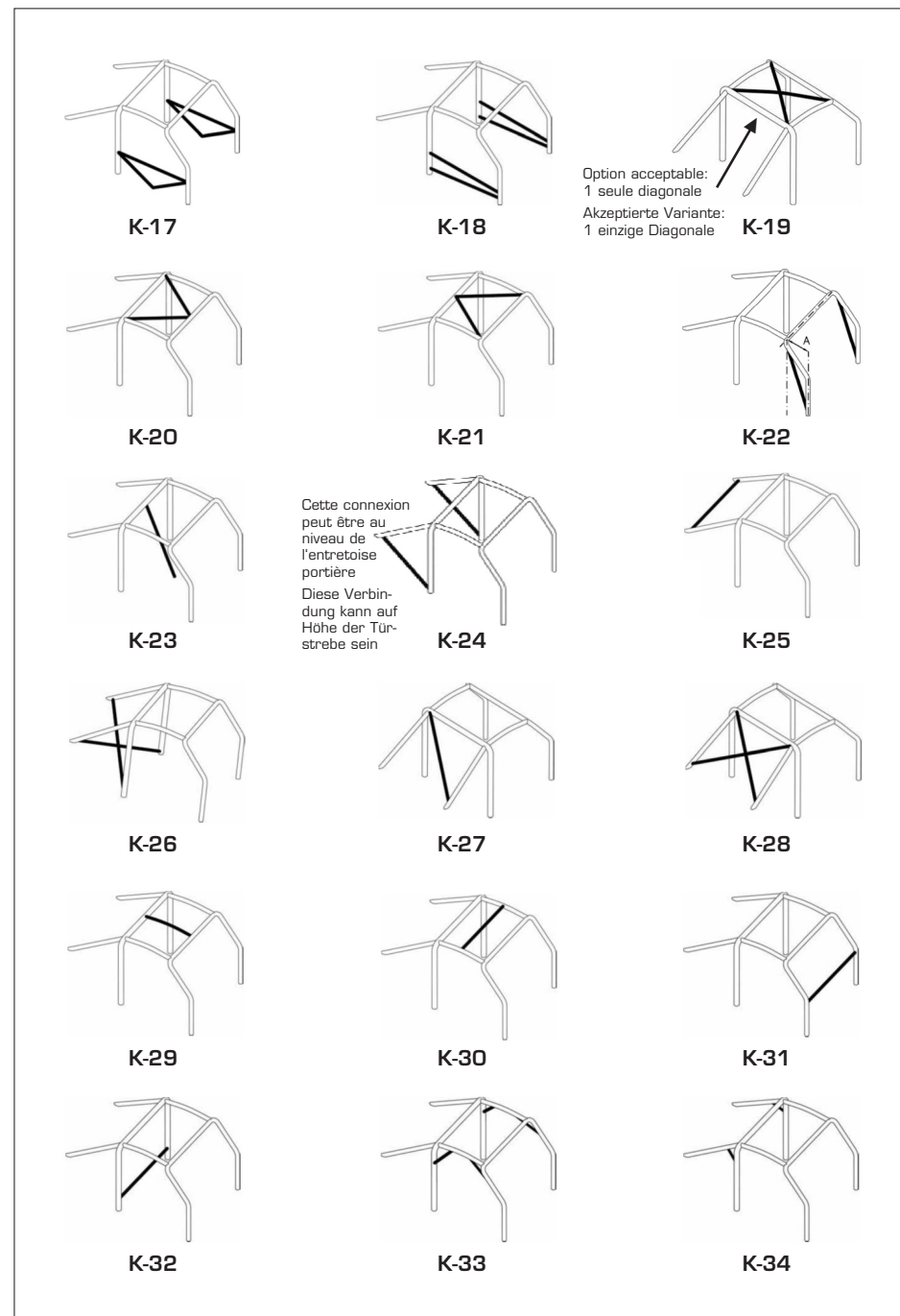
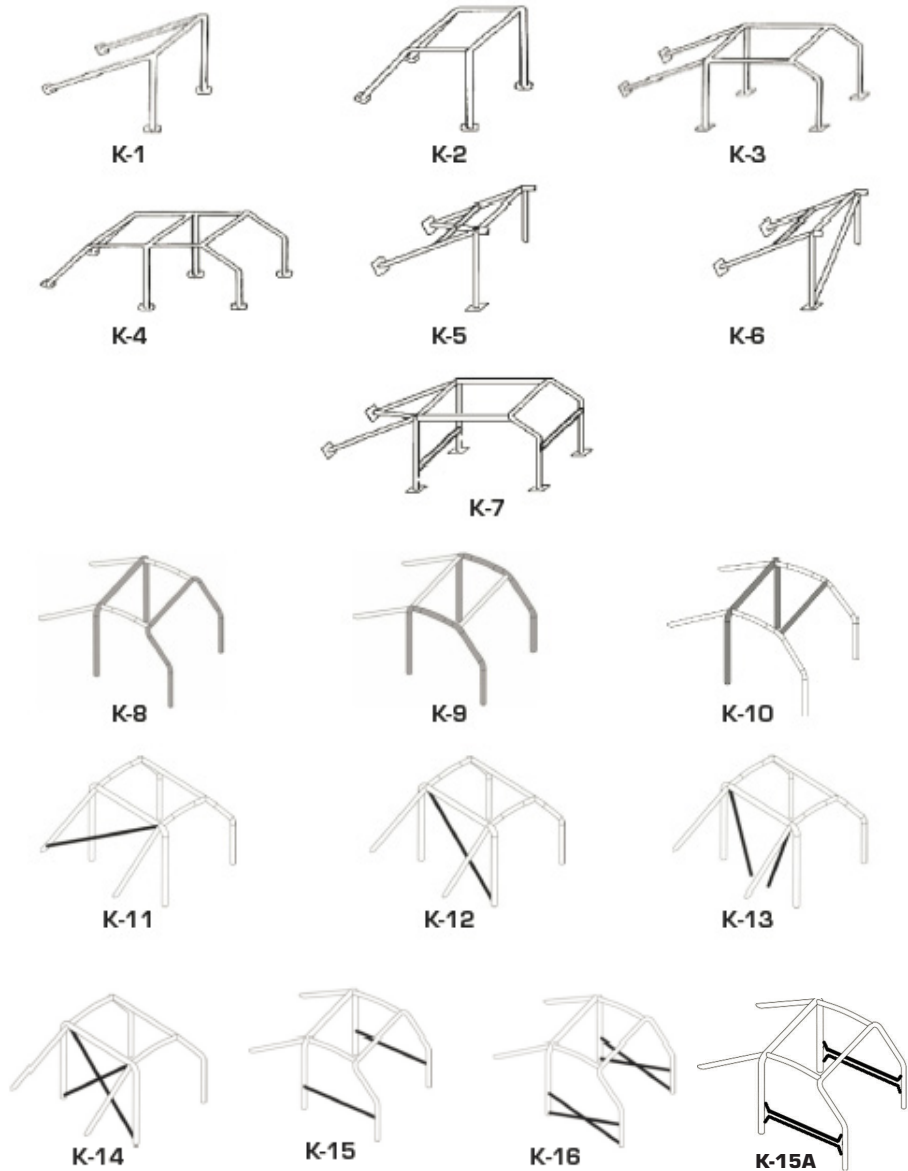
**Skizzen mit Referenz zu Art. 5.13 –
Überrollbügel und/oder zu Anhang VI**

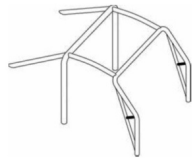
Note: die Nummern beziehen sich auf die Zeichnung direkt oberhalb.

ANNEXE V

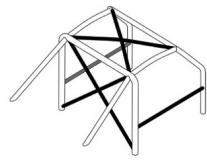
**Dessins avec référence à l'Art. 5.13 –
Arceaux et/ou à l'Annexe VI**

Note: les numéros se réfèrent aux dessins situés juste au-dessus.

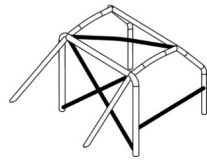




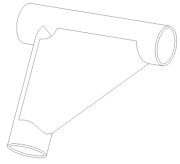
K-35



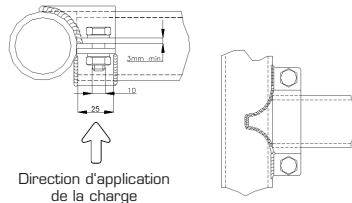
K-36



K-37

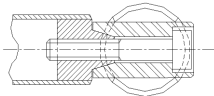


K-38

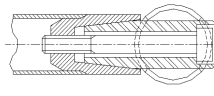


Direction d'application de la charge
Direction of applied load

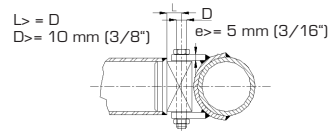
K-39



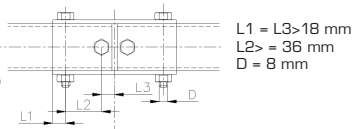
K-40



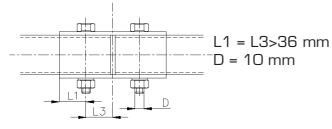
K-41



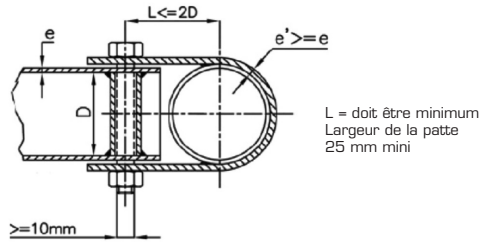
K-42



K-43

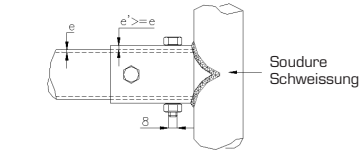


K-44

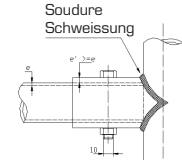


K-45

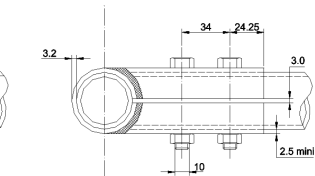
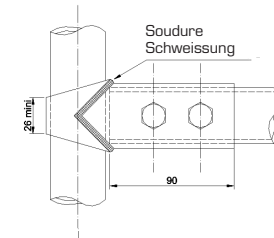
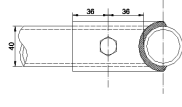
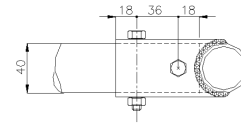
L = muss minimal sein
Breite der Lasche
mindestens 25 mm



K-46

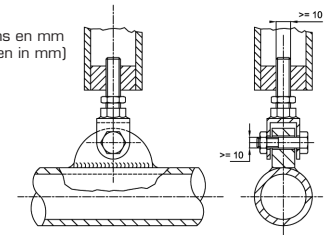


K-47

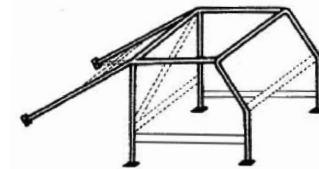


K-48

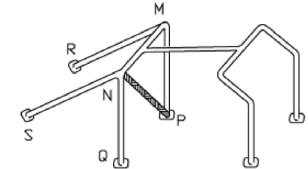
(Dimensions en mm
Dimensionen in mm)



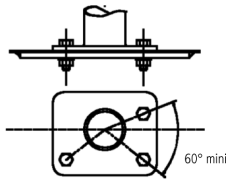
K-49



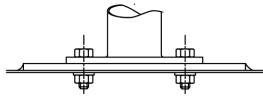
K-50



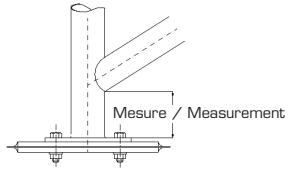
K-51



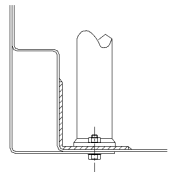
K-52



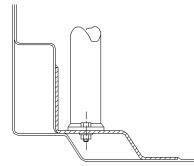
K-53



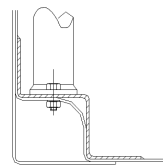
K-54



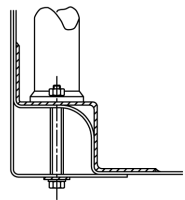
K-55



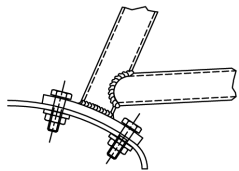
K-56



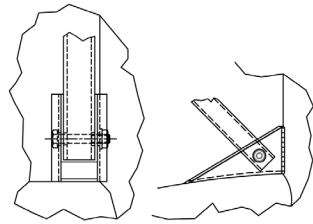
K-57



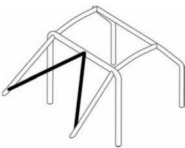
K-58



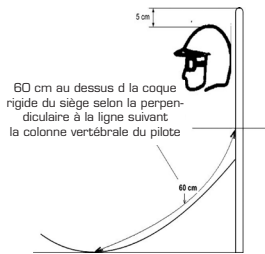
K-59



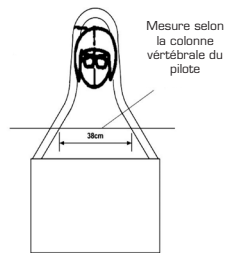
K-60



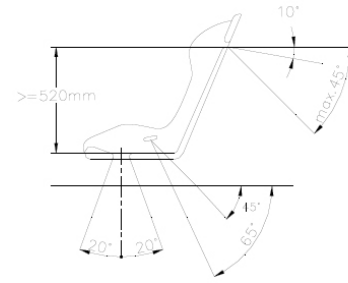
K-61



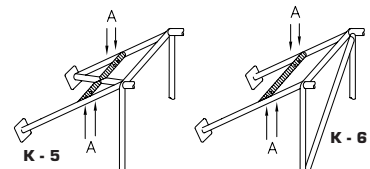
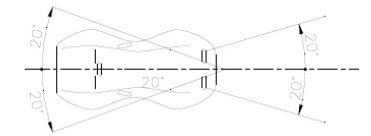
K-65



Mesure selon la colonne vertébrale du pilote



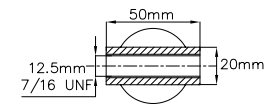
K-63



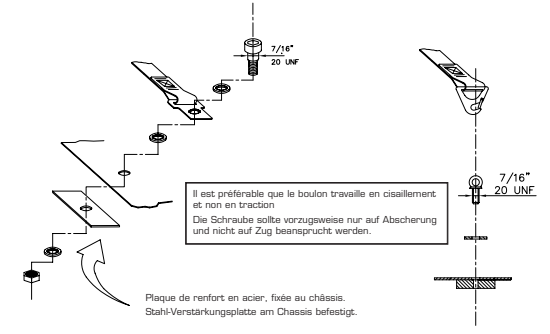
K-5

K-6

Trous de montage pour harnais
-Montagelöcher für die Gurte



K-64

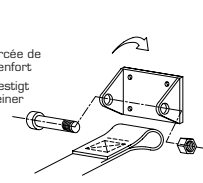


Il est préférable que le boulon travaille en cisaillement et non en traction
Die Schraube sollte vorzugsweise nur auf Abscherung und nicht auf Zug beansprucht werden.

Plaque de renfort en acier, fixée au châssis.
Stahl-Verstärkungsplatte am Chassis befestigt.

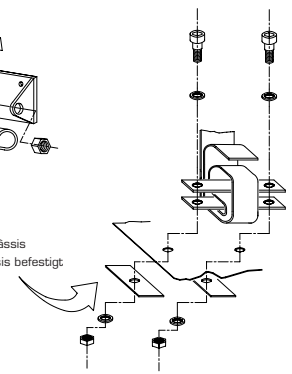
K-65

Plaque fixée au châssis et renforcée de l'autre côté par une plaque de renfort
Aufnahmeplatte am Chassis befestigt und von den anderen Seite mit einer Verstärkungsplatte verbunden



K-66

Plaque de renfort fixée au châssis
Verstärkungsplatte am Chassis befestigt



K-67

ANHANG VI**Überrollschutzstruktur (ROPS)****ART. 1 VORWORT**

1.1.1 Selbst wenn der vorliegende Artikel diese nicht vorschreibt, wird ein Überrollschutz für alle historischen Fahrzeuge, welche an historischen Wettbewerben teilnehmen, dringend empfohlen.

ART. 2 DEFINITION

2.1 Eine Überrollschutzstruktur ist eine Multitrohr Struktur, hergestellt mit Verbindungen und starren Fixationspunkten, fähig, von der Struktur herkommende Belastungen auszuhalten.

Diese ist entworfen um einen zweckmässigen Schutz für die Besatzung zu bieten und um eine erhebliche Deformation im Falle einer Kollision oder einem Überschlag zu vermeiden.

2.2 Eine Überrollschutzstruktur kann:

2.2.1 Gemäss den Bestimmungen der untenstehenden Artikeln hergestellt. In der Periode auf dem betroffenen Fahrzeugmodell verwendete Elemente können ebenfalls verwendet werden.

2.2.2 Von einer ASN homologiert oder zertifiziert sein; vor dem 31.12.2018 gemäss Anhang V & VI, nach dem 31.12.2018 in Übereinstimmung mit dem Homologationsreglements für historische Sicherheitsstrukturen.

Nur im Anhang V beschriebene Elemente, von der FIA homologierte lösbare Verbindung oder in der Periode auf der Marke und dem betreffenden Modell verwendet Rohrelemente, dürfen verwendet werden.

«In der Periode verwendete Elemente» sind als Entwurf definiert, nicht als Materialtyp, Dimension oder Verbindungsmethode der Rohre.

2.2.3 Von der FIA in der Periode homologiert sein. Sie muss in einem Nachtrag (VO) zum Homologationsblatt des von der FIA homologierten Fahrzeugs beschrieben sein.

2.2.4 Periodenspezifikation ist definiert als diese, die im Wettbewerb in der Periode bei der betreffenden Fahrzeugmarke und -modell verwendet wurde.

Der Teilnehmer ist im Zweifelsfall bezüglich der Periodenspezifikation nachweisspflichtig.

2.2.5 Integriert und als Teil der Fahrzeugstruktur definiert und die nicht von dieser getrennt werden kann ohne eine teilweise oder ganzheitliche Zerstörung des Fahrzeugs oder seiner Teile.

Das Entfernen von Nieten und/oder die Zerlegung eines Chassis ist nicht als Zerstörung betrachtet.

2.3 Im Rahmen dieses Anhangs werden die Fahrzeuge wie folgt definiert:

2.3.1 Homologierte

Produktionsfahrzeuge ab der Periode E, inklusive Tourenwagen, Renntourenwagen, GT-Wagen, Gruppen 1, 2, 3, N, A und B. Die Gruppen 4 und 5 können in Abhängigkeit der Periode ebenfalls berücksichtigt werden.

2.3.2 Nicht homologierte

Einsitzige und Zweisitzige Rennwagen der früheren Gruppen 4, 5, 6, und 7 sowie die Gruppen C, D, E, IMSA GTO, GTU, GTX und GTP.

ANNEXE VI**Structure Anti-Tonneau de Protection (ROPS)****ART. 1 PRÉAMBULE**

1.1 Même lorsque le présent article ne l'exige pas, une protection anti-tonneau adéquate est fortement recommandée pour toutes les voitures historiques concourant dans des compétitions historiques.

ART. 2 DÉFINITION

2.1 Une Structure Anti-Tonneau de Protection est une structure multitubulaire fabriquée avec des connexions et des points de fixations rigides capables de supporter des charges provenant de la structure.

Celle-ci est conçue pour offrir une protection adéquate à l'équipage et empêcher une déformation importante en cas de collision ou de retournement d'une voiture.

2.2 Une Structure Anti-Tonneau de Protection peut être:

2.2.1 Fabriquée selon les exigences des articles ci-dessous. Des éléments utilisés en période sur la marque et le modèle concernés peuvent également être utilisés.

2.2.2 Homologuée ou Certifiée par une ASN, avant le 31.12.2018 conformément à l'Annexe V & VI, après le 31.12.2018 en accord avec le règlement d'homologation pour armature de sécurité historiques.

Seuls des éléments décrits dans l'Annexe V et soudés ou utilisant des connexions démontables homologuées par la FIA et des éléments tubulaires utilisés en période sur la marque et le modèle concernés peuvent être utilisés.

«Éléments utilisés en période» est défini comme dessin, et ne peut être le type de matériau, la dimension ou la méthode de connexion du tube.

2.2.3 Homologuée ou Certifiée par la FIA. Elle doit faire l'objet d'une extension (VO) de la fiche d'homologation du véhicule homologuée par la FIA.

2.2.4 Spécification de période est définie comme étant celle qui était utilisée en compétition en période sur la marque et le modèle de la voiture concerné.

Le concurrent doit fournir la preuve de la spécification de période si demandé.

2.2.5 Intégrée et définie comme faisant partie de la structure de la voiture et qui ne peut être séparée de celle-ci sans destruction partielle ou totale de la voiture ou d'un de ses composants.

L'enlèvement de rivet et/ou le démontage d'un châssis ne sera pas considéré comme «destruction».

2.3 Dans le cadre de cette Annexe, les voitures seront définies comme :

2.3.1 Homologuées

Voitures de production à partir de la Période E, sont inclus les voitures de Tourisme, Tourisme de Compétition, Grand Tourisme, Groupes 1, 2, 3, N, A et B. Les Groupes 4 et 5 pourront également être considérée en fonction des périodes.

2.3.2 Non-Homologuées

Monoplaces et Voitures de Course Biplaces des précédents Groupes 4, 5, 6 et 7 ainsi que des Groupes C, D, E, IMSA GTO, GTU, GTX et GTP.

ART. 3 ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN FÜR ALLE FAHRZEUGKATEGORIEN ANWENDBAR

3.1 Wenn eine Überrollschutzstruktur vorhanden ist, muss die Spezifikation der Struktur ausführlich auf dem Nachtrag «Système de Protection Anti-Tonneau» (Seite 23) des Historisch Technischen Wagenpasses (HTP) beschrieben sein. Wenn eine von der FIA homologierte Struktur oder eine von einer ASN zertifizierte Struktur verwendet wird, muss der Homologationsnachtrag oder das ASN-Zertifikat welches die die Struktur abdeckt dem HTP beiliegen.

3.2 Für Fahrzeuge der Perioden A bis E: Eine Überrollschutzstruktur gemäss nachfolgendem Reglement ist empfohlen. Fahrzeuge, die im Original mit Überrollschutzstrukturen ausgestattet waren, müssen mindestens Überrollschutzstrukturen aufweisen, die den Spezifikationen entsprechen, wie sie in dem Fahrzeug verwendet wurden und wie sie in ihrer Periode an Wettbewerben teilnahmen. Die Konformität mit dem vorliegenden Reglement ist hierfür nicht obligatorisch, jedoch muss jede montierte Struktur Sicher sein.

3.3 Ab der Periode F: Eine Überrollschutzstruktur die ein angemessenes Sicherheitsniveau aufweist ist obligatorisch. Sie muss gemäss den Spezifikationen des vorliegenden Anhangs gebaut sein.

3.4 Es ist für jede Überrollschutzstruktur welche in einem offenen Fahrzeug installiert ist, dass diese zu jederzeit mindestens 50 mm oberhalb des Helmes des Fahrers und des Beifahrers ist.

3.5 Oberhalb der Hauptstruktur angefügte Erweiterung um die Höhe zu steigern sind verboten es sei denn, diese sind durch ein Zertifikat eines Überrollbügels durch die FIA oder eine ASN abgedeckt.

3.6 Dort wo die Helme der Insassen auf die Überrollschutzstruktur stossen könnten, muss eine der Norm FIA 8857-2001 Typ A (siehe technische Liste N°23 «Von der FIA homologierte Überrollbügelverkleidung») entsprechende Verkleidung installiert sein.

Dort wo der Körper der Insassen auf die Überrollschutzstruktur stossen könnte, muss eine feuerfeste Verkleidung als Schutz angebracht werden.

3.7 Wenn eine Überrollschutzstruktur eingebaut ist, ist es erlaubt den Sicherungskasten zu entfernen und/oder, mit Ausnahme der Gruppe N, kann der Rücksitz geändert oder aus dem Fahrzeug entfernt werden um den Einbau einer Überrollschutzstruktur zu ermöglichen.

3.8 Die Rohre dürfen keine Flüssigkeiten oder irgendetwas anderes mit sich tragen. Die Überrollschutzstruktur darf den Fahrer und Beifahrer beim Ein- und Aussteigen nicht behindern.

3.9 Die Verstrebungen können in den für die Besatzung vorgesehenen Raum durch das Armaturenbrett, die Verkleidungen und die hinteren Sitze hindurch vordringen.

3.10 Eine periodenspezifische Überrollschutzstruktur aus Aluminiumlegierung muss durch eine Struktur aus Stahl der gleichen Gestaltung und Konstruktion wie die Originalstruktur ersetzt werden, unter Verwendung eines Materials und der Dimensionen gemäss Artikel 9.1.

ART. 3 PRESRIPTIONS GÉNÉRALES APPLICABLES À TOUTES LES CATÉGORIES DE VOITURES

3.1 Lorsqu'une structure de protection anti-tonneau est présente, la spécification de la structure doit être détaillée sur l'extension Système de Protection Anti-Tonneau (Page 23) du Passeport Technique Historique (PTH).

Alternativement, si une structure Homologuée par la FIA ou Certifiée par une ASN est utilisée, l'extension d'Homologation ou le Certificat de l'ASN couvrant la structure doit être joint au PTH.

3.2 Pour les voitures des Périodes A à E: Une Structure Anti-Tonneau de Protection telles que spécifiés dans le règlement suivant recommandés, sauf pour les voitures qui étaient équipées de Structures Anti-Tonneau de Protection à l'origine, qui doivent au minimum avoir de Structures Anti-Tonneau de Protection respectant la spécification utilisée sur la voiture lorsqu'elle était utilisée en compétition dans sa période. La conformité au présent règlement n'est de fait pas obligatoire cependant, toute structure présente sur une voiture doit être sûr.

3.3 A partir de la Période F: une Structure Anti-Tonneau de Protection présentant un niveau de sécurité adéquat est obligatoire. Elle doit être construite selon les principes de la présente Annexe.

3.4 Il est obligatoire pour toute Structure Anti-Tonneau de Protection installée dans une voiture ouverte, que celle-ci soit en tout temps au minimum 50 mm au-dessus du casque du pilote et du co-pilote.

3.5 Les extensions ajoutées au-dessus de la structure principale pour augmenter la hauteur sont interdites à moins d'être couvertes par un certificat de cage de sécurité de la FIA ou de l'ASN.

3.6 Aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec la Structure Anti-Tonneau de Protection, une garniture doit être installée, conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (voir liste technique n°23 «Garniture d'arceau de sécurité homologuée par la FIA»).

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec la Structure Anti-Tonneau de Protection, une garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection.

3.7 Lorsqu'une Structure Anti-Tonneau de Protection est installée, il est permis de déplacer la boîte à fusible, et/ou, excepté en Groupe N, le siège arrière peut être modifié ou enlevé de la voiture pour permettre le montage d'une Structure Anti-Tonneau de Protection.

3.8 Les tubes ne doivent pas véhiculer de fluide ou quoi que ce soit d'autre. Les Structures Anti-Tonneau de Protection ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du copilote.

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

3.10 Une Structure Anti-Tonneau de Protection de spécification de période en alliage d'aluminium doit être remplacée par une structure en acier de conception et de construction identiques à l'originale et utilisant un matériau et des dimensions conforme à l'Article 9.1.

3.11 Angaben für die Schweissnähte

3.11.1 Sie müssen auf dem gesamten Umfang des Rohres gemacht sein.

3.11.2 Alle Schweissstellen müssen von Spitzenqualität und völlig durchdrungen sein (vorzugsweise Schutzgasschweissen und insbesondere Helium Schutzgasschweissen).

3.11.3 Bei der Verarbeitung von wärmebehandeltem Stahl müssen die besonderen Anweisungen des Herstellers zwingend befolgt werden (Spezial-Elektroden, Schutzgasschweissung).

ART. 4 SPEZIFIKATIONEN ANWENDBAR FÜR HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE AB DER PERIODE F - T, CT, GT, GTS und GTP

4.1 Homologierte Fahrzeuge können nur 3 Typen von Überrollschutzstrukturen verwenden:

4.1.1 Hergestellt und wie im Artikel 2.2.1 definiert

4.1.2 Homologiert oder Zertifiziert wie im Artikel 2.2.2 definiert

4.1.3 Homologiert in der Periode und wie im Artikel 2.2.3 definiert

4.2 Die Mindestspezifikation ist eine Überrollschutzstruktur gemäss Skizze K8, K9 und K10, mit obligatorisch einer Diagonalstrebe (Ausrichtung frei) und, ausser bei spezifischer Ausnahme durch das vorliegende Reglement, Türschuttreben gemäss Anhang V.

4.3 Ausnahmsweise können Fahrzeuge der Periode F mit FIA Klasse GT, GTS und GTP auf ihrem HTP, welche an Rundrennen oder Bergrennen teilnehmen und somit mit Ausnahme von Sport-Rallyes, mindestens mit einer Überrollschutzstruktur gemäss Skizze K1 oder K2 des Anhang V ausgerüstet sein.

4.4 IMSA, TransAM und NASCAR Fahrzeuge müssen was die Gestaltung betrifft, gemäss ihrer eigenen Periodenreglementierung sein. Jedoch ist das Hinzufügen einer waagerechte Strebe zur Befestigung der Hosenträgergurten, eine Diagonale (Ausrichtung frei) oder von Türstreben gestattet.

4.5 Rohre, die durch die vordere Trennwand hindurchführen und/oder am Chassis fixiert sind oder an der Karosserie weniger als 10cm von den Befestigungspunkten der vorderen Aufhängung sind nicht erlaubt, ausser wenn die Periodenspezifikation belegen kann, dass diese auf der entsprechenden Marke und dem Modell verwendet wurden..

4.6 Für Fahrzeuge bis zu der Periode G1, darf die Überrollschutzstruktur nicht mehr als 6 Verankerungspunkte aufweisen, ausser wenn es sich um eine belegte Periodenspezifikation der entsprechenden Marke und dem Modell handelt.

4.7 Ab der Periode G2, kann die Überrollschutzstrukturen mehr als 6 Verankerungspunkte aufweisen.

3.11 Indications pour soudure

3.11.1 Elles doivent être faites sur tout le périmètre du tube.

3.11.2 Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc, surtout sous gaz protecteur).

3.11.3 Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les prescriptions spéciales des fabricants doivent obligatoirement être suivies (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

ART. 4 SPÉCIFICATIONS APPLICABLES AUX VOITURES HOMOLOGUÉES À PARTIR DE LA PÉRIODE F - T, CT, GT, GTS et GTP

4.1 Les voitures homologuées ne peuvent utiliser que trois type de Structure Anti-Tonneau de Protection:

4.1.1 Fabriquée et comme définie par l'Article 2.2.1

4.1.2 Homologuée ou Certifiée et comme définie par l'Article 2.2.2

4.1.3 Homologuée en période et comme définie par l'Article 2.2.3

4.2 La spécification minimale est une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme au dessin K8, K9 et K10 avec une diagonale obligatoire (orientation libre) et, sauf si dérogation spécifique au présent règlement, des entretoises de portières conformes à l'Annexe V.

4.3 Exceptionnellement, les voitures de la période F catégorisée sur leur PTH comme GT, GTS et GTP participant à des courses sur circuit ou courses de côte et donc à l'exclusion des Rallyes Sportifs, peuvent être équipées, au minimum, d'une Structure Anti-Tonneau de Protection correspondant au dessin K1 ou K2 de l'Annexe V.

4.4 Les voitures IMSA, TransAM et de NASCAR doivent être conformes à leurs propres règlements de période en terme de dessin. Toutefois, l'ajout d'une barre horizontale pour fixer les harnais, d'une diagonale (orientation libre) ou d'entretoises de portières est permis.

4.5 Les tubes passant dans les cloisons frontale, et/ou attaches au châssis ou à la carrosserie à moins de 10 cm des points de fixation de la suspension avant ne sont pas autorisés, sauf si la spécification de période peut être documentée comme ayant été utilisée sur la marque et le modèle concernée.

4.6 Pour les voitures allant jusqu'à la Période G1, la Structure Anti-Tonneau de Protection ne pourra comporter plus de six points d'ancrage, sauf s'il s'agit d'une spécification de période documentée pour la marque et le modèle concerné.

4.7 A partir de la Période G2, les Structures Anti-Tonneau de Protection peuvent comporter plus de six points d'ancrage.

4.8 Für Fahrzeuge welche eine homologierte oder zertifizierte Überrollschutzstruktur verwenden, muss den Technischen Kommissaren der Veranstaltung eine authentische Kopie des von der ASN genehmigten und von qualifizierten, den Hersteller vertretenden Technikern unterzeichneten Homologationsdokuments oder Zertifikats vorgelegt werden. Alle durch eine ASN neu homologierten oder zertifizierten und ab dem 01.01.2003 verkauften Überrollschutzstrukturen müssen einzeln identifiziert werden, indem der Hersteller eine, weder kopierbare noch versetzbare Identifikationsplakette anbringt (z.B. eingelassene Markierung, Gravur, selbstzerstörender Aufkleber).

Die Identifikationsplakette muss den Namen des Herstellers, die Homologationsnummer oder die Zertifizierung des Homologationsblatte oder das Zertifikat der ASN und die einmalige Seriennummer des Herstellers tragen.

4.9 Eine periodenspezifische Überrollschutzstruktur aus Aluminiumlegierung muss durch eine Struktur aus Stahl der gleichen Gestaltung und Konstruktion wie die Originalstruktur ersetzt werden, unter Verwendung eines Materials und der Dimensionen gemäss Artikel 9.1.

Alle homologierten und ab dem 01.01.1997 verkauften Überrollschutzstrukturen müssen sichtbar die Herstelleridentifikation und eine Seriennummer aufweisen. Das Homologationsblatt der Überrollschutzstruktur muss präzisieren wie und wo diese Informationen angeben sind.

Jegliche Änderung einer homologierten oder zertifizierten Überrollschutzstruktur verboten, ausser das Hinzufügen einer Horizontalstrebe zum Zweck der Befestigung der Hosenträgergurten, das Hinzufügen einer Diagonalen oder von Türstreben. Wenn nicht vorgängig aufgeführt, wird jede durch Bearbeitung oder Schweissung auf der Struktur ausgeführte Aktion als Änderung betrachtet.

ART. 5 BESONDERE ANFORDERUNGEN UND/ ODER FREIHEITEN ANWENDBAR FÜR HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE

5.1 Überrollschutzstrukturen für Fahrzeuge mit einem Zentralrohr-Fahrgestell oder solche, die komplett aus Fiberglas oder Aluminiumrohrkonstruktionen bestehen, müssen von der ASN der FIA zur Genehmigung vorgelegt worden sein.

5.2 Alle Fahrzeuge der Gruppe B über 1600 cm³ und/oder mit Aufladung müssen mit eine Überrollschutzstruktur welche mindestens folgende sechs vorgeschriebene Elemente beinhaltet ausgerüstet sein:

5.2.1 Diagonalstrebe, eine Auswahl aus den Zeichnungen K-11, K-12, K-13, K-14, K-27 oder K-28 oder K-61 mit K-21. K-61 sollte nur verwendet werden, wenn keine der anderen Optionen möglich ist.

5.2.2 Türstreben, eine Auswahl aus K-15, K-16, K-17 oder K-18;

5.2.3 Dachverstärkungen, eine Auswahl aus K-19, K-20, oder K-21;

5.2.4 Windschutzscheibensäulenverstärkung K-22;

5.2.5 Querstrebe K-31;

5.2.6 Querstrebe K-32.

4.8 Pour les voitures utilisant une Structure Anti-Tonneau de Protection Homologuée ou Certifiée, une copie authentique du document d'homologation ou du certificat, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présentée aux commissaires techniques de l'épreuve.

Toute nouvelle Structure Anti-Tonneau de Protection homologuée ou certifiée par une ASN et vendue après le 01.01.2003, doit être identifiée individuellement par l'apposition par le constructeur d'une plaque d'identification, ne pouvant être copiée ni déplacée (exemple: encastrement, gravure, autocollant autodestructible).

La plaque d'identification doit porter le nom du constructeur, le numéro d'homologation ou de certification de la fiche d'homologation ou de certification de la fiche d'homologation ou du certificat de l'ASN et le numéro de série unique du constructeur.

4.9 Une Structure Anti-Tonneau de Protection de spécification de période en alliage d'aluminium doit être remplacée par une structure en acier de conception et de construction identiques à l'originale et utilisant un matériau et des dimensions conforme à l'Article 9.1

Toutes les Structures Anti-Tonneau de Protection homologuées et vendues à partir du 01.01.1997 doivent porter visiblement l'identification du constructeur et un numéro de série. La fiche d'homologation de la Structure Anti-Tonneau de Protection doit préciser où et comment sont indiquées ces informations.

Toute modification d'une Structure Anti-Tonneau de Protection homologuée ou certifiée est interdite sauf à y ajouter une barre horizontale destinée à fixer le harnais, à ajouter une diagonale ou des entretoises de portières.

Autre que mentionné ci-dessus, toute opération effectuée sur l'armature par usinage ou soudure sera considéré comme modification.

ART. 5 EXIGENCES PARTICULIÈRES ET/OU LIBERTÉS APPLICABLES AUX VOITURES HOMOLOGUÉES

5.1 Les Structures Anti-Tonneau de Protection pour voitures ayant un châssis à poutre centrale, ou de construction entièrement en fibre de verre ou en tube d'aluminium, doivent être soumises par une ASN à la FIA pour approbation.

5.2 Les voitures du Groupe B de plus de 1600 cm³ et/ou suralimentées doivent être équipées d'une Structure Anti-Tonneau de Protection, laquelle doit comprendre au moins les six éléments obligatoires suivants:

5.2.1 Entretoise diagonale, au choix parmi les dessins K-11, K-12, K-13, K-14, K-27 ou K-28 ou encore K-61 avec K-21. K-61 ne devrait être utilisé que lorsque l'une des autres options n'est pas possible.

5.2.2 Entretoises de portières, au choix parmi K-15, K-16, K-17 ou K-18;

5.2.3 Renforts de toit, au choix parmi K-19, K-20, ou K-21;

5.2.4 Renfort de montant de pare-brise K-22;

5.2.5 Entretoise transversale K-31;

5.2.6 Entretoise transversale K-32.

5.3 Spezifische, von der HMSC der FIA genehmigte Überrollschutzstrukturen:

- Lancia Q37 Groupe B (Homologation N° B-210).
- Lancia Stratos (Homologation N° 4-640)
- FIA Überrollschutzstruktur und/oder Überrollschutzstruktur gemäss Periodenspezifikation vorbehaltlich der Ergänzung einer FIA Türsbrebe.
- Renault R5 Turbo Gruppe B (Homologation N° B-205/B-234/B-267)
- Citroën Visa 1000 Pistes (Homologation N° B-258)
- Lotus Elan (Homologation N° GT-127/3-527/3-3026/3-3027)
- Safety Devices – E01X von 1993
- Sassa Roll Bar SAS – von 2000
- Custom Cages – Zertifikat MSA 15/2435 von 2017
- Andy Robinson Race Cars – Zertifikat MSA 15/2415 von 2015
- Wiechers – Zertifikat DMSB 2-784-67 von 2017
- Fabricage – Zertifikat Motorsport UK 2087**
- Wiechers – Zertifikat DMSB 2-811-67-S von 2019**

5.4 Fahrzeuge, die nicht vollständig mit den oben angeführten Anforderungen übereinstimmen können, können ausnahmsweise von der HMSC eine spezielle Befreiung genehmigt bekommen. Die Bestätigung dieser Befreiung muss dem HTP des Fahrzeugs beigefügt sein.

ART. 6 AUFBAU DER ÜBERROLLSCHUTZ-STRUKTUR FÜR HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE

6.1 Allgemeine Bestimmungen

6.1.1 Jede Überrollschutzstruktur darf mit dem Fahrgestell in Kontakt kommen und dies wird nicht als Verankerungspunkt angesehen, sofern keine permanente Befestigung, Schweissung, Anklebung (mit Ausnahme von feuerfesten Dichtungen) zwischen Überrollschutzstruktur und Fahrgestell besteht.

6.1.2 Ausser solche, welche auf den Skizzen im Anhang V ersichtlich sind, darf keine Strebe seitlich verlaufen (eine «Strebe» ist eine Verbindung, die die Überrollschutzstruktur zwischen den Schnittpunkten mit anderen Rohren oder zwischen einem Schnittpunkt und einem Befestigungspunkt bildet), ausgenommen auf Höhe des Daches oder zwischen den senkrechten Bügeln auf jeder Seite der vorderen Türöffnungen für Fahrer oder Beifahrer.

6.1.3 Die Flankenschutzstreben an den Türöffnungen dürfen das Ein-/Aussteigen nicht behindern.

6.1.4 Die Befestigungsvorrichtung darf zu keiner Vorspannung der Überrollschutzstruktur führen

6.1.5 Jede Strebe, welche einstellbare Gewinde rechts oder links beinhaltet, die eine Vorspannung der Überrollschutzstruktur ermöglicht, muss durch Schweissung aufgehoben werden.

6.1.6 Jegliche Verbindungen oder Befestigungspunkte, welche eine Einstellungsmöglichkeit beinhaltet oder die eine Vorspannung der Überrollschutzstruktur ermöglicht, muss durch Schweissung aufgehoben werden.

5.3 Structures anti-tonneau de protection spécifiques approuvées par la CSAH de la FIA:

- Lancia Q37 Groupe B (Homologation N° B-210).
- Lancia Stratos (Homologation N° 4-640)
- Structure Anti-Tonneau de Protection FIA et/ou Structure Anti-Tonneau de Protection de specification de période sujet à l'ajout d'entretoises de portières FIA.
- Renault R5 Turbo Groupe B (Homologation N° B-205/B-234/B-267)
- Citroën Visa 1000 Pistes (Homologation N° B-258)
- Lotus Elan (Homologation N° GT-127/3-527/3-3026/3-3027)
- Safety Devices – E01X de 1993
- Sassa Roll Bar SAS – de 2000
- Custom Cages – Certificat MSA 15/2435 de 2017
- Andy Robinson Race Cars – Certificat MSA 15/2415 de 2015
- Wiechers – Certificat DMSB 2-784-67 de 2017
- Fabricage – Certificat Motorsport UK 2087**
- Wiechers – Certificat DMSB 2-811-67-S de 2019**

5.4 Les voitures ne pouvant pas se conformer totalement aux exigences ci-dessus peuvent se voir accorder à titre exceptionnel une dérogation spéciale sous réserve de l'approbation de la CSAH. La confirmation de la dérogation doit être annexée au PTH de la voiture.

ART. 6 CONSTRUCTION DE LA STRUCTURE ANTI-TONNEAU DE PROTECTION POUR LES VOITURES HOMOLOGUÉES

6.1 Précriptions générales

6.1.1 Toute Structure Anti-Tonneau de Protection peut être en contact avec la coque et cela ne sera pas considéré comme point d'ancrage à condition qu'il n'y ait pas de fixation, soudure, attache ou collage (à l'exception de joints coupe-feu) permanent entre Structure Anti-Tonneau de Protection et coque.

6.1.2 Autres que celles des configurations présentées sur les dessins de l'Annexe V, il ne peut y avoir aucune barre (une « barre » est un morceau de tube formant la Structure Anti-Tonneau de Protection entre les intersections avec d'autres tubes ou entre une intersection et un point d'ancrage) latérale sauf au niveau du toit ou entre les barres verticales de chaque côté de l'ouverture de portière du Pilote ou Co-Pilote.

6.1.3 Les barres en travers des ouvertures de portières ne doivent pas gêner l'entrée ou la sortie.

6.1.4 Les réglages de montage ne doivent pas mettre en charge la Structure Anti-Tonneau de Protection

6.1.5 Toutes barres comportant des filetages réglables à droite ou à gauche, permettant la mise en charge de la Structure Anti-Tonneau de Protection être neutralisées par soudure.

6.1.6 Toutes connexions ou points d'ancrages comportant une possibilité de réglage ou permettant la mise en charge de la Structure Anti-Tonneau de Protection doivent être neutralisées par soudure.

6.2 Befestigungen

6.2.1 Mindestbefestigung der Überrollschutzstruktur am Fahrgestell

- 1 für jeden Träger des Haupt- oder des seitlichen Bügels
- 1 für jeden Träger des Vorderbügels
- 1 für jeden Träger der hinteren Längsverbindung

6.2.2 Ausser wenn anders homologiert oder zertifiziert, muss die Befestigung der Rohre des Vorder-, Haupt- und Seitenbügels mit mindestens 3 Bolzen und Muttern erfolgen. Die Befestigung der Verankerungsfüsse muss mit mindesten 2 Bolzen erfolgen, ausser wenn die Skizze K60 verwendet wird. Die vorgeannten Befestigungspunkte der Bügel an der Karosserie müssen mit einer 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 120 cm² verstärkt werden und die Befestigungspunkte der Verankerungsfüsse auf dem Fahrgestell müssen mit einer mit der Karosserie verschweissten, 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 60 cm² verstärkt werden. Die möglichen Ausführungen sind in den Skizzen K52 - K60 ausführlich beschrieben.

6.2.3 Es sind Sechskant- oder ähnliche Muttern mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm (Mindestqualität 8.8 nach ISO-Normen) zu verwenden. Die Muttern müssen gesichert, selbstsichern oder mit Bremsunterlegscheiben versehen sein.

6.2.4 Als alternative zur Verschraubung können die Pfosten der Verankerungsfüsse mit der Verstärkungsplatte verschweisst werden.

6.2.5 Diese Befestigungen stellen das Minimum dar. Es ist erlaubt, die Anzahl der Schrauben zu erhöhen.

6.3 Verstärkungen

6.3.1 Der Durchmesser, die Stärke und das Material der Verstärkungen müssen den für die Überrollvorrichtungen festgesetzten Normen entsprechen. Die Verstärkungen werden entweder angeschweisst oder mit einer lösbaren Verbindung befestigt.

6.3.2 Es ist erlaubt, die oberen Ecken zwischen dem Hauptbügel und den Längsverbindungen mit dem vorderen Bügel, den hinteren oberen Ecken der seitlichen Bügel wie in den Zeichnungen K33 und K34 dargestellt, zu verstärken.

6.3.3 Ausgenommen andere Angaben des Artikels 1.1.5, sind die in den Skizzen K19 bis K28 und K29 bis K35 und K51 aufgeführten Verstrebungen und Verstärkungen fakultativ und dürfen vom Hersteller frei eingebaut werden. Die Verwendung von **K21** muss mit **K61** kombiniert werden. Sie müssen entweder verschweisst oder mittels lösbaren Verbindungen montiert sein. Alle oben erwähnten Verstrebungen und Verstärkungen dürfen getrennt verwendet oder untereinander kombiniert werden.

6.4 Abnehmbare Verbindungen

6.4.1 Im Falle, dass abnehmbare Verbindungen in der Konstruktion der Überrollschutzstruktur verwendet werden, müssen sie mit einem von der FIA anerkannten Typ übereinstimmen (s. Skizzen K39-K49).

6.4.2 Die Schrauben und Muttern müssen einen ausreichenden Mindestdurchmesser haben und von bestmöglicher Qualität sein - Minimum 8-8.

6.2 Fixations

6.2.1 Fixation minimale de la Structure Anti-Tonneau de Protection sur la caisse

- 1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral,
- 1 pour chaque montant de l'arceau avant,
- 1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière,

6.2.2 Sauf si homologué ou certifié différemment, la fixation des montants pour les arceaux avant, principal et latéral devra se faire par au moins trois boulons. La fixation des jambes de force devra se faire par au moins deux boulons sauf si le dessin K60 est utilisé.

Les points d'attache de l'arceau avant et de l'arceau principal sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm², soudée à la caisse et les points d'attache des jambes de force sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3mm d'épaisseur et d'au moins 60 cm² soudée à la caisse. Les variations possibles sont détaillées dans les dessins K52-K60

6.2.3 Des boulons, à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO), doivent être utilisés. Les écrous seront autobloquants, «freinés» ou munis de rondelles freins.

6.2.4 Comme alternative au boulonnage, les montants et les jambes de force peuvent être soudés à la plaque de renfort.

6.2.5 Ces fixations sont des minima. Il est permis d'augmenter le nombre de boulons.

6.3 Renforts

6.3.1 Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des renforts doivent correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Ils seront fixés soit par soudure, soit au moyen d'une connexion amovible.

6.3.2 Il est autorisé de renforcer les angles supérieurs entre l'arceau principal et les liaisons longitudinales avec l'arceau avant, les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux, tel que représenté aux Dessins K33 et K34.

6.3.3 Sauf contre-indication à l'Article 4, les entretoises et renforts représentés sur les Dessins K19 à K28 et K29 à K35 et K61 sont facultatifs et peuvent être installés au gré du fabricant. L'utilisation du **K21** doit être combinée avec **K61**. Ils doivent être soit soudés soit installés au moyen de connexions démontables. Toutes les entretoises et renforts mentionnés ci-dessus peuvent être utilisés séparément ou combinés entre eux.

6.4 Connexions amovibles

6.4.1 Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de la Structure Anti-Tonneau de Protection, elles devront être conformes à un type approuvé par la FIA (voir Dessins K39 à K49).

6.4.2 Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité possible - Minimum 8-8.



UNSERE EINZIGARTIGE LOCATION. IHR AUSSERGEWÖHNLICHER EVENT.

Feiern Sie im modernen Ambiente eines alten Industrieareals. Mit einer eigenen Rundstrecke und den legendärsten Sportwagen und Rennautos, die jemals auf die Strassen losgelassen worden sind. Geben Sie Ihrem Anlass die beste Chance, ein Event zu werden. In der autobau erlebniswelt – mehr als ein Automuseum.

autobau AG · Egnacherweg 7 · 8590 Romanshorn
+41 71 466 00 66 · info@autobau.ch
autobau.ch

Event.
Erlebnis.
Faszination.   

autobauTM
events. museum. emotionen. 

7. ANWENDBARE SPEZIFIKATIONEN FÜR NICHT HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE AB DER PERIODE F

7.1 Einsitzige und zweisitzige Rennwagen ab der Periode F müssen mit einer Überrollschutzstruktur gemäss Periodenspezifikation - wie im Artikel 2.2.4 definiert - ausgerüstet sein, sofern ein Überrollschutzstruktur gemäss Reglement erforderlich war oder gemäss aktuellem Reglement.

7.2 Mit Ausnahme für Überrollschutzstrukturen mit freier struktureller Gestaltung und bestätigt um den minimal Belastungen gemäss Art. 8.1.1 dieses Anhangs aus zu halten, dürfen die Rohre des Hauptbügels und die Verstrebungen keine geringeren Dimensionen als die im Artikel 8.1.2 aufgeführten haben.

7.3 Fahrzeuge welche vollumfängliche einer Spezifikation nach 1968 entsprechen: Die Breite muss mindestens 38 cm betragen, gemessen im inneren des Bügels zwischen den zwei senkrechten Pfosten welche die Seiten bilden. Sie muss horizontal und parallel zu den Schultern des Fahrers auf einer Distanz von 60cm (der Wirbelsäule des Fahrers entlang) oberhalb der Basis des starren Sitzgehäuses. Diese Dimension ist empfohlen für Fahrzeuge welche vollumfänglich einer Spezifikation vor 1969 entsprechen. Das auf dem HTP angegebenen Jahr des Fahrzeugs ist für die erforderliche Spezifikation der Überrollschutzstruktur massgebend - für Information siehe Skizze K-62.

7.4 Wenn ein vorderer Überrollbügel in der Periode verwendet wurde, muss ein Bügel gemäss Periodenspezifikation montiert werden.

7.5 Überrollschutzstrukturen aus Aluminiumlegierung sind für alle Perioden verboten, ausser für Fahrzeuge bei denen sie Teil der Fahrzeugstruktur wie im Artikel 2.2.4 und 2.2.5 definiert sind.

7.6 Überrollschutzstrukturen aus Titan sind nicht erlaubt, es sei denn, dass belegt werden kann, dass diese wie im Artikel 2.2.4 definiert in der Periode auf dem betroffenen Chassis verwendet wurden.

7.7 Wenn die Verwendung einer Überrollschutzstruktur der Periode aus Aluminiumlegierung und/oder Titan gestattet ist, muss dies auf dem HTP des Fahrzeugs auf Seite 23, Abschnitt 1.6 angegeben werden.

7.8 Fahrzeug der Gruppe C und IMSA GTP/IGTO/IGTU/IGTX der Periode IC müssen der Periodenspezifikation entsprechen.

7. SPÉCIFICATIONS APPLICABLES AUX VOITURES NON-HOMOLOGUÉES À PARTIR DE LA PÉRIODE F

7.1 Les monoplaces et biplaces de course à partir de la Périodes F doivent être équipées d'une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme à la spécification de période - comme définie à l'Article 2.2.4 - si une Structure Anti-Tonneau de Protection était requise par le règlement ou au présent règlement.

7.2 Excepté pour les Structures Anti-Tonneau de Protection de conception structurelle libre et certifiées pour résister à des contraintes minimales conformément à l'Art. 8.1.1 de cette Annexe, les tubes de l'arceau principal et les entretoises doivent avoir des dimensions non inférieures à celles précisées dans l'Article 8.1.2.

7.3 Voitures entièrement conformes à une spécification postérieure à 1968 : la largeur doit être d'au moins 38 cm mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les côtés. Elle doit être mesurée, horizontalement et parallèlement aux épaules du Pilote, à une distance de 60 cm (suivant la colonne vertébrale du Pilote) au-dessus de la base de la coque rigide du siège. Cette dimension est recommandée pour les voitures entièrement conformes à une spécification antérieure à 1969.

L'année déclarée sur le PTH de la voiture sera utilisée pour déterminer la spécification requise pour la Structure Anti-Tonneau de Protection - pour information se référer au Dessin K-62.

7.4 Si un arceau de sécurité avant était utilisé en période, un arceau conforme à la spécification de période doit être installé.

7.5 Les Structures Anti-Tonneau de Protection en alliage d'aluminium sont interdites pour toutes les périodes, sauf pour les voitures dans lesquelles elles font partie de la structure comme défini à l'Article 2.2.4 et 2.2.5.

7.6 Les Structures Anti-Tonneau de Protection en titane ne sont pas autorisées à moins qu'il ne puisse être prouvé qu'elles ont été utilisées sur le châssis concerné en période comme défini à l'Article 2.2.4.

7.7 Lorsque la conservation des Structures Anti-Tonneau de Protection de période en alliage d'aluminium et/ou titane est permise, ceci doit être noté sur le PTH de la voiture en Page 23, Section 1.6.

7.7 Les voitures du Groupe C et IMSA GTP/IGTO/IGTU/IGTX de Période IC doivent être conformes à la spécification de période.

8. AUFBAU DER ÜBERROLLSCHUTZ-STRUKTUR FÜR NICHT HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE AB DER PERIODE F

8.1 Zwei Möglichkeiten stehen dem Hersteller offen:

- 8.1.1** Ein Überrollschutzstruktur von gänzlich freier struktureller Konzeption
 Ein Überrollschutzstruktur von gänzlich freier struktureller Konzeption muss den folgenden und gleichzeitig angewendeten Minimalkräften widerstehen:
- 1,5 G seitlich
 - 5,5 G in beiden Längsrichtungen
 - 7,5 G vertikal
 - G muss dem Fahrzeuggewicht +75 kg entsprechen

Im Falle, dass eine Überrollschutzstruktur modifiziert wurde, wird sie nicht mehr als periodenspezifisch betrachtet. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers entweder den Artikel 8.1.2 einzuhalten und/oder ein Zertifikat und ein Strapazierfähigkeitstests vorzulegen der bestätigt, das die vorliegende Struktur dem Artikel 8.1.1 entspricht.

Diese Überrollschutzstrukturen von gänzlich freier struktureller Konzeption werden nur durch eine Zertifizierung akzeptiert (Referenz, siehe Technische Liste der FIA N° 4 und/oder 35). Ausser um eine waagerechte Strebe, vorgesehene zur Befestigung der Hosenträgergurten, eine Diagonale (Ausrichtung frei) oder Türstreben hinzuzufügen, ist jegliche Änderung der Überrollschutzstruktur verboten. Anders als oben aufgeführt, wird jede ausgeführte Arbeit auf der Struktur durch Bearbeitung oder Schweissung als Änderung betrachtet.

8.1.2 Angefertigte Überrollschutzstruktur
 Eine angefertigte Überrollschutzstruktur kann wie folgt zusammengestellt sein:

- (a) Ein Hauptbügel und 1 Verstrebung
- (b) Ein Hauptbügel und 2 Verstrebungen
- Wenn die Option (a) verwendet wird, müssen die Rohre und Strebe(n) einen Durchmesser von mindestens 35 mm (1 3/8 Zoll) sowie eine minimale Wanddicke von 2 mm (0,080 Zoll) aufweisen. Vom obersten Punkt des Überrollbügels muss mindestens eine Abstützung nach hinten führen und zwar in einem Winkel, der nicht mehr als 60 Grad zur Horizontalen beträgt, fixiert auf der Fahrzeugstruktur. Durchmesser und Material der Abstützung müssen gleich denen des eigentlichen Überrollbügels sein.
- Wenn die Option (b) verwendet wird, müssen die auf Höhe oder oberhalb des Punktes welcher im Drittel der senkrechten Achse von oben bis unten der auf dem Chassis fixierten Struktur angebracht werden. Diese Verstrebungen dürfen die Insassen des Fahrzeugs beim Ein- und Aussteigen nicht behindern. Im Falle von zwei Abstützungen kann der Durchmesser von jeder einzelnen auf einen Mindestdurchmesser von 26 mm und einer Mindestwanddicke von 3 mm oder einen Mindestdurchmesser von 1 Zoll und einer Mindestwanddicke von 1/8 Zoll) reduziert werden. Die auf der Fahrzeugstruktur fixierten Verstrebungen dürfen einen Winkel von 60 Grad zur Horizontalen nicht überschreiten.
- Lösbare Verbindungen zwischen dem Hauptbügel und dessen Abstützung müssen den Zeichnungen K39 bis K49 entsprechen.
- Abstützungen nach vorne sind erlaubt, wenn sie in der Periode verwendet wurden oder wenn eine Abstützung nach hinten nicht möglich ist.

8. CONSTRUCTION DE LA STRUCTURE ANTI-TONNEAU DE PROTECTION POUR LES VOITURES NON-HOMOLOGUÉES À PARTIR DE LA PÉRIODE F

8.1 Deux possibilités sont laissées aux constructeurs:

- 8.1.1** La Structure Anti- Tonneau de Protection de conception structurale entièrement libre
 La Structure Anti- Tonneau de Protection de conception structurale entièrement libre doit être capable de supporter les forces minimales suivantes et appliquées simultanément:
- 1,5 P latéralement.
 - 5,5 P longitudinalement dans les deux directions,
 - 7,5 P verticalement,
 - avec p correspondant au poids de la voiture +75 kg

Dans le cas d'une Structure Anti-Tonneau de Protection étant modifiée, elle ne sera plus considérée comme spécification de période. Il est de la responsabilité du Concurrent de se conformer soit à l'Article 8.1.2 et/ou de fournir une certification et test de robustesse confirmant que la structure présentée est conforme à l'Article 8.1.1.

Ces Structures Anti-Tonneau de Protection de conception libre ne seront acceptés qu'au travers d'une certification (pour référence, voir Liste Technique FIA N° 4 et/ou 35). Sauf à y ajouter une barre horizontale destinée à fixer le harnais, à ajouter une diagonale (orientation libre), ou des entretoises de portières, toute modification à une Structure Anti-Tonneau de Protection est interdite. Autre que mentionné ci-dessus, toute opération effectuée sur l'armature par usinage ou soudure sera considéré comme modification.

8.1.2 Structure Anti-Tonneau de Protection fabriquée
 La Structure Anti-Tonneau de Protection fabriquée peut être composée de:

- (a) Un arceau principal et une entretoise
- (b) Un arceau principal et deux entretoise
- Si l'option (a) est utilisée, le tube et la (ou les) entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 35 mm (1 3/8 inch) et d'une épaisseur de paroi minimale de 2 mm (0.080 inch). Il doit y avoir au moins une entretoise à partir du sommet de l'arceau et dirigée vers l'arrière, ne dépassant pas un angle de 60 degrés avec l'horizontale, fixée à la structure de la voiture. Le diamètre et le matériau de l'entretoise doivent être les mêmes que ceux de l'arceau proprement dit.
- Si l'option (b) est utilisée, les entretoises doivent être attachées à l'haute ou au-dessus du point situé au tiers du plan vertical depuis le sommet jusqu'au bas de la structure fixée au châssis. Ces entretoises ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie des occupants de la voitures. Dans le cas de deux entretoises, le diamètre de chacune peut être ramené à un diamètre minimal de 26 mm et d'une épaisseur de 3 mm ou un diamètre minimal de 1 pouce et d'une épaisseur de 1/8 de pouce. Les entretoises ne doivent pas dépasser un angle de 60 degrés avec l'horizontale, fixée à la structure de la voiture.
- Les connexions amovibles entre l'arceau principal et l'entretoise doivent être conformes aux Dessins K39 à K49.
- Les étais frontaux sont permis uniquement si utilisés en période ou si un étai arrière n'est pas possible.

9. DIMENSIONEN UND MATERIALIEN

9.1 Nur für homologierte Fahrzeuge
 Gestattet sind nur Rohre mit rundem Querschnitt. Spezifikationen der verwendeten Rohre:

Material Matériau	Mindest-Zugfestigkeit Résistance min à la traction	Mindestabmessungen Dimension minimales (mm)		Verwendung Utilisation
		Periode Période F-G2	Ab Periode H1 A partir de période H1	
Unlegierter Kohlenstoffstahl (vgl. nachstehend) kaltgezogen, ohne Schweissnaht mit höchstens 0,3 % Kohlenstoffanteil. Acier au carbone non allié (voir ci-dessous) étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0,3% de carbone.	350 N/mm²	38 x 2.5 (1.5" x 0.095") oder/ou 40 x 2.0 (1.6" x 0.083")	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") oder/ou 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")	Hauptbügel oder Seitenbügel je nach Konstruktion Arceau principal ou arceaux latéraux selon la construction
			38 x 2.5 (1.5" x 0.095") oder/ou 40 x 2.0 (1.6" x 0.083")	Seitliche Halbbügel und andere Teile der Sicherheitsarmatur (ausser bei gegenteiligen Angaben der oben stehenden Artikel) Demi-arceaux latéraux et autres parties de l'armature de sécurité (sauf indications contraires des articles ci-dessus)

9.2 Nur für nicht homologierte Fahrzeuge
 Gestattet sind nur Rohre mit rundem Querschnitt. Spezifikationen der verwendeten Rohre:

Material Matériau	Mindest-Zugfestigkeit Résistance min à la traction	Mindestabmessungen Dimension minimales (mm)	
Das Material muss entweder aus Chrom-Molybdän-Stahl (Bsp: SAE 4130 ou 4125 und/oder ein gleiches DIN, NF, etc) oder unlegierter Kohlenstoffstahl (vgl. nachstehend) kaltgezogen, ohne Schweissnaht mit höchstens 0,3 % Kohlenstoffanteil. Le matériau doit être soit du chrome molybden (ex : SAE 4130 ou 4125 et/ou un équivalent DIN, NF, etc) ou de l'acier au carbone non allié (voir ci-dessous) étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0.3 % de carbone	350 N/mm²	Hauptbügel oder Seitenbügel je nach Konstruktion	1 Verstrebung / 1 Entretoise 35 x 2.0 (1 3/8" x 0.085")
		Arceau principal ou arceaux latéraux selon la construction 38 35 x 2.0 (1 3/8" x 0.085")	2 Verstrebungen / 2 Entretoises 26 x 3.0 (1" x 1/8")

9. DIMENSIONS ET MATÉRIAUX

9.1 Pour Voitures Homologuées uniquement
 Seuls les tubes de section circulaire sont autorisés. Spécifications des tubes utilisés:

9.2 Pour Voitures Non-Homologuées uniquement
 Seuls les tubes de section circulaire sont autorisés. Spécifications des tubes utilisés:

ANHANG VII

Besonderheiten bestimmter Fahrzeuge
 (siehe FIA Jahrbuch oder www.fia.com)

ANNEXE VII

Spécificités de certaines voitures.
 (voir Annuaire FIA ou www.fia.com)

ANHANG VIII**Erlaubte Änderungen an Fahrzeugen der Perioden E, F und G1, für Serien-Tourenwagen und Serien Grand Touring Fahrzeuge****ES SIND KEINE ANDEREN ÄNDERUNGEN ERLAUBT**

Falls nicht ausdrücklich anderweitig zugelassen, dürfen in allgemeinen Teile, die durch Verschleiss oder Unfall beschädigt wurden, nur durch solche Teile ersetzt werden, die in ihrer Spezifikation mit dem zu ersetzenden Teil identisch sind (genau übereinstimmen).

ART. 1 ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

1.1 Beleuchtung (Strassen-Wettbewerbe): Alle Beleuchtungs- und Signalvorrichtungen müssen den gesetzlichen Bestimmungen des Landes, in dem die Veranstaltung stattfindet, oder der Konvention zum internationalen Strassenverkehr entsprechen.

1.2 Die Anbringung zusätzlicher Scheinwerfer bis zur Gesamtzahl von 6 ist zulässig, wobei Standlichter nicht mitgezählt werden.

1.3 Zusätzliche Scheinwerfer dürfen, falls notwendig, im vorderen Teil der Karosserie oder im Kühlergrill angebracht werden; die durch den Einbau bedingten Öffnungen müssen allerdings vollständig durch die zusätzlichen Scheinwerfer ausgefüllt sein.

1.4 Die vorderen Scheinwerfergläser, Reflektoren und die Birnen sind freigestellt. Es dürfen nur 12 Volt Glühfaden, Wolfram- oder Quartz Halogen-Lampen verwendet werden.

1.5 Die Anbringung von Rückfahrcheinwerfern ist erlaubt, falls notwendig auch in die Karosserie eingesenkt. Sie dürfen sich jedoch nur einschalten, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird. Sie müssen den Strassenverkehrsbestimmungen des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, entsprechen.

1.6 Ein verstellbarer Suchscheinwerfer darf angebracht werden, vorausgesetzt dies entspricht den gesetzlichen Bestimmungen aller Länder, durch die das Fahrzeug eventuell fährt.

1.7 Zündspule, Kondensator und Verteiler: Die Marken sind freigestellt, vorausgesetzt, die Anzahl der Zündkerzen pro Zylinder, die Zündspulen, der Kondensator, der Verteiler und der Zündkerzentyp entsprechen der Hersteller-Spezifikation für das betreffende Modell.

1.8 Die Hinzufügung eines elektronischen Systems oder eines Drehzahlbegrenzers ist nicht erlaubt.

1.9 Batterie und Lichtmaschine: Der Typ und die Marke sind freigestellt, eine Gleichstromlichtmaschine darf jedoch nicht durch eine Drehstromlichtmaschine ersetzt werden. Die Lichtmaschine muss Strom liefern und bei laufendem Motor die Batterie laden.

1.10 Die Spannung aller elektrischen Einrichtungen darf von 6 Volt auf 12 Volt umgerüstet werden. Die Kapazität der Batterie (Amperestunden) ist freigestellt.

ANNEXE VIII**Modifications autorisées pour les voitures des périodes E, F et G1, pour les voitures de Tourisme de production de Série et les voitures de Grand Tourisme AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISÉE**

En général, en dehors de ces autorisations explicites, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce dont la spécification est identique (exactement semblable) à celle qu'elle remplace.

ART. 1 APPAREILS ÉLECTRIQUES

1.1 Eclairage (épreuves sur route ouverte) Tous les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve ou à la convention internationale sur la circulation routière.

1.2 Le montage de phares supplémentaires est autorisé jusqu'à un total de six, tous feux compris sauf ceux de stationnement.

1.3 D'autres phares peuvent être montés sur l'avant de la carrosserie ou dans la grille du radiateur, mais les ouvertures nécessaires devront être complètement bouchées par ces phares.

1.4 Le verre du phare, le réflecteur et les ampoules sont libres. Seules les ampoules à filament incandescent, tungsten ou quartz halogène 12 Volts peuvent être utilisées.

1.5 Le montage de feux de recul est autorisé en les encastrant dans la carrosserie, mais à condition qu'ils ne soient allumés que lorsque la marche arrière est enclenchée, et qu'ils respectent la législation de la circulation routière du pays d'immatriculation de la voiture.

1.6 Un projecteur manoeuvrable peut être monté, à condition de respecter les exigences légales de tout pays traversé par la voiture.

1.7 Bougies, bobine d'allumage, condensateur et distributeur: Les marques sont libres. Le nombre de bougies par cylindre, la bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur et les types de bougies doivent être conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.

1.8 L'adjonction d'un système d'allumage électronique est interdite, ainsi que celle d'un limiteur de régime électronique.

1.9 Batterie et générateur: Le type et la marque sont libres, mais une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur. Le générateur doit générer du courant et être en charge du moteur lorsque celui-ci tourne.

1.10 La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. La capacité de la batterie (ampères-heures) est libre.

1.11 Der ursprüngliche Einbauort der Batterie muss beibehalten werden, es sei denn, sie soll aus Sicherheitsgründen vom Fahrgastraum in einen anderen Raum verlegt werden.

1.12 Wird die Batterie im Fahrgastraum belassen, muss es sich um eine Trockenbatterie handeln, sie muss sicher befestigt sein und mit einer gesonderten, flüssigkeitsundurchlässigen Abdeckung versehen werden.

ART. 2 AUFHÄNGUNG**2.1 Stossdämpfer**

2.1.1 Die Marke ist freigestellt, die Anzahl und das Funktionsprinzip dürfen gegenüber der Periodenspezifikation jedoch nicht abgeändert werden (Teleskop- oder Hebelstossdämpfer, Hydraulik-, Gasdruck- oder Reibungsprinzip) und das Funktionssystem muss in Fahrzeugen der Periode verwendet worden sein.

2.1.2 Modelle, die zusätzlich zum Original mit Gasdruckbehältern ausgerüstet sind, gleich ob ausserhalb oder innerhalb des Dämpfergehäuses, sind nicht erlaubt.

2.1.3 Die ursprünglichen Halterungen und Befestigungen dürfen in keiner Weise geändert werden.

2.1.4 Fahrwerksfedern: Die Abmessungen der Fahrwerksfedern können geändert werden. Sie können durch andere ersetzt werden unter der Bedingung, dass Bauart, Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch sind mit jenen Federn der Periodenspezifikation, die sie ersetzen. Die Zahl der Windungen/Blätter ist freigestellt.

ART. 3 RÄDER UND REIFEN**3.1 Räder**

3.1.1 Die Räder müssen in ihrer Spezifikation den vom Hersteller für das entsprechende Modell gelieferten entsprechen.

3.1.2 Sie sind durch ihren Durchmesser, die Felgenbreite und die Einpresstiefe definiert. Räder mit einem Durchmesser von 400 mm dürfen jedoch durch Räder mit einem Durchmesser von 15 Zoll und Felgen mit einer Breite bis zu 4 Zoll durch solche mit einer Breite von 4 Zoll für Veranstaltungen, bei denen ausschliesslich Reifen der Marke Dunlop erforderlich sind, ersetzt werden.

3.1.3 Der Anbringungsort des Ersatzrades darf nicht geändert werden, die Art der Befestigung ist jedoch freigestellt.

3.2 Reifen: Müssen den Bestimmungen des Artikels 8 entsprechen.

ART. 4 SITZ

Sitzhalterungen dürfen geändert werden. Bei Fahrzeugen mit einer Überrollvorrichtung dürfen die hinteren Sitze entfernt werden.

ART. 5 MOTOR**5.1 Aufbohren**

5.1.1 Erlaubt bis zu einer maximalen Übergrösse von 0,6 mm über der Originalbohrung unter der Voraussetzung, dass die Vergrösserung die in Artikel 16 festgelegte Hubraumklasse des Fahrzeugs nicht übersteigt.

1.11 L'emplacement d'origine de la batterie ne peut pas être changé, sauf s'il s'agit de la déplacer de l'habitacle à un autre compartiment pour des raisons de sécurité.

1.12 Si la batterie est gardée dans l'habitacle, il doit s'agir d'une batterie sèche, elle doit être solidement fixée et être pourvue d'un couvercle isolé et étanche.

ART. 2 SUSPENSION**2.1 Amortisseurs**

2.1.1 La marque est libre, mais leur nombre et leur principe de fonctionnement doivent être ceux de période (télescopique ou à bras, hydraulique avec ou sans chambre à gaz, ou à friction), et leurs systèmes d'opération doivent avoir été utilisés sur des automobiles dans la Période.

2.1.2 Les modèles équipés d'un réservoir à gaz supplémentaire par rapport à l'original, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur du corps de l'amortisseur, ne sont pas acceptables.

2.1.3 Supports: Les supports d'origine ne devront subir aucun changement.

2.1.4 Ressorts de suspension: Les dimensions des ressorts de suspension peuvent être modifiées. Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type, leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent. Le nombre de spires/ lames est libre.

ART. 3 ROUES ET PNEUS**3.1 Roues**

3.1.1 Elles doivent être de même spécification que celles fournies par le constructeur pour le modèle considéré.

3.1.2 Elles sont définies par le diamètre, la largeur de la jante et le déport. Cependant, des roues de 400 mm de diamètre peuvent être remplacées par des roues de 15 pouces de diamètre, et les jantes de moins de 4 pouces de large peuvent être remplacées par des jantes jusqu'à 4 pouces de large, uniquement pour les épreuves nécessitant des pneus Dunlop racing.

3.1.3 L'emplacement de la roue de secours ne peut être modifié, mais la méthode de fixation est libre.

3.2 Pneus: Doivent être conformes à l'Article 8.

ART. 4 SIÈGE

Les supports des sièges peuvent être modifiés. Pour les voitures ayant une cage de sécurité, les sièges arrière peuvent être enlevés.

ART. 5 MOTEUR**5.1 Réalésage**

5.1.1 Autorisé jusqu'à une augmentation de 0,6 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture.

5.2 Kolben: Änderungen an den Kolben sind nicht zulässig. Sie dürfen durch andere vom Hersteller oder anderweitig gelieferten Kolben ersetzt werden, sofern sie der Periodenspezifikation entsprechen (Form, Gewicht).

5.3 Nockenwellen: Nockenwellen dürfen nicht geändert werden.

5.4 Ventile: Die Länge darf nicht verändert werden.

5.5 Auswuchten: Das Auswuchten ist erlaubt, sofern das Gewicht jedes Teils um nicht mehr als 5 % reduziert wird.

5.6 Luftfilter: Der Luftfilter darf geändert oder entfernt werden.

5.7 Vergaser: Nur die Vergaserdüsen und Lufttrichter dürfen geändert werden, homologierte Marke und Typ sowie die Herstellerspezifikation des Vergasers müssen beibehalten werden.

5.8 Kurbelwelle: Die Kurbelwelle darf durch ein aus einem anderen eisenhaltigem Material gefertigtes Teil ersetzt werden, sofern die Ausführung und die Masse mit dem Originalteil identisch sind. Die ursprünglichen Hauptlagerdeckel oder nach dem gleichen Muster und im gleichen Material wie das ursprüngliche Teil nachgebauten Deckel müssen beibehalten werden.

ART. 6 KÜHLSYSTEM

6.1 Kühler

6.1.1 Jeder vom Hersteller für das betreffende Modell vorgesehene Kühler ist zulässig, sein Befestigungssystem und sein Anbringungsort darf jedoch nicht geändert werden.

6.1.2 Die Hinzufügung einer festen oder beweglichen Kühlerabdeckung ist, unabhängig von ihrem Betriebssystem, zulässig.

6.1.3 Leitungen des Heizsystems für mit Flüssigkeit gekühlte Motoren und Wärmetauscher für luftgekühlte Motoren dürfen entfernt werden, eine Änderung ihres Anbringungsortes ist jedoch verboten.

6.1.4 Die Verlegung von Wasserleitungen ist freigestellt.

6.2 Lüfter

6.2.1 Vollständige Freiheit besteht in Bezug auf die Anzahl und Größe der Schaufeln (oder auch deren komplette Entfernung).

6.2.2 Es besteht die Möglichkeit einer temporären Funktionsunterbrechung mittels einer Kupplung.

6.2.3 Das ursprüngliche Gebläse kann durch ein elektrisches ersetzt werden.

6.3 Thermostat: Marke und Typ sind freigestellt.

ART. 7 FEDERN

Mit Ausnahme der Fahrwerksfedern können andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch ist mit der Feder, die sie ersetzen.

5.2 Pistons Il est interdit de modifier les pistons, mais ils peuvent être remplacés par d'autres pistons, fournis ou non par le constructeur de la voiture, à condition de correspondre à la spécification de période (forme, poids).

5.3 Arbres à cames ne peuvent être modifiés.

5.4 Soupapes La longueur ne doit pas être modifiée.

5.5 Equilibrage Est autorisé, mais l'allègement de chaque pièce doit être inférieur à 5 %.

5.6 Filtre à air Peut être changé ou enlevé.

5.7 Carburateur(s) Seuls les buses et gicleurs peuvent être changés; la marque, le type homologués et la spécification du constructeur doivent être conservés.

5.8 Vilebrequin Peut être remplacé par un élément fabriqué à partir d'un matériau ferreux, à condition que sa conception et toutes ses dimensions soient identiques à celles de la pièce d'origine. Les chapeaux de paliers de vilebrequin d'origine, ou les reproductions de chapeaux, fabriqués selon le dessin et dans le matériau d'origine, doivent être utilisés.

ART. 6 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

6.1 Radiateur

6.1.1 Tout radiateur fourni par le constructeur pour le modèle concerné est autorisé, mais son système de fixation ne sera modifié en aucune manière et sa position ne doit pas être changée.

6.1.2 L'adjonction d'un rideau de radiateur fixe ou mobile, quel que soit son système de commande, est autorisé.

6.1.3 Les faisceaux du système de chauffage pour les moteurs refroidis par liquide et les échangeurs thermiques pour les moteurs refroidis à l'air peuvent être enlevés, mais leur emplacement ne peut être modifié.

6.1.4 L'emplacement des conduites d'eau est libre.

6.2 Ventilateur

6.2.1 Liberté en ce qui concerne le nombre et la dimension des pales (ou leur élimination).

6.2.2 Il est possible d'en supprimer momentanément l'emploi par débrayage.

6.2.3 Possibilité de remplacer le ventilateur d'origine par un ventilateur électrique.

6.3 Thermostat: Marque et type sont libres.

ART. 7 RESSORTS

Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

ART. 8 KRAFTÜBERTRAGUNG/KUPPLUNG/GETRIEBE UND ACHSANTRIEB

8.1 Maximal zwei Sätze alternativer Getriebeübersetzungen und Achsuntersetzungen wie in der Herstellerspezifikation in der Gruppe 1 für Serien-Tourenwagen und in der Gruppe 3 für Serien-Grand-Tourisme-Fahrzeuge aufgeführt, dürfen verwendet werden.

8.2 Getriebe, bei denen der Gangwechsel mittels Klauenkupplung erfolgt, sind nicht zugelassen.

8.3 Die Anbringung eines Overdrive-Systems zusätzlich zu dem vorhandenen Getriebe ist zulässig, wenn es der Periodenspezifikation entspricht.

8.4 Das Original Kupplungsbetätigungssystem darf nicht abgeändert werden.

ART. 9 BREMSEN

9.1 Eine Druckbegrenzungsvorrichtung zwischen den Vorder- und Hinterradbremzen darf nur angebracht werden, wenn sie in der Periodenspezifikation vorgesehen ist.

9.2 Bremsleitungen dürfen durch eine gepanzerte Ummantelung geschützt werden.

9.3 Der Ersatz verschlissener Beläge ist zulässig, wobei jedoch nur normale Wartungsarbeiten zulässig sind.

9.4 Wenn normalerweise eine Bremskraftverstärkung vorgesehen war, darf diese nicht abgestellt werden.

ART. 10 RADSTAND, SPURWEITE, BODENFREIHEIT

10.1 Radstand und Spurweite:

10.1.1 Radstand und Spurweite müssen der Homologation oder, falls das betreffende Modell nicht homologiert war, der ursprünglichen Herstellerspezifikation entsprechen.

10.1.2 Die Toleranz beträgt +/- 1 %.

10.2 Bodenfreiheit

Alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs müssen eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm haben, so dass jederzeit während einer Veranstaltung ein Block von 800 mm x 800 mm x 100 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann.

Die Bodenfreiheit kann zu jedem Zeitpunkt während einer Veranstaltung auf einer Oberfläche, die vom Technischen Delegierten bestimmt wird, und in Übereinstimmung mit dem von der FIA im Jahre 1993 veröffentlichten Homologations-Handbuch gemessen werden.

ART. 11 GEWICHT

Das Fahrzeuggewicht darf während einem Wettbewerb zu keinem Zeitpunkt das auf seinem HTP angegebene Mindestgewicht unterschreiten.

ART. 12 STOSSFÄNGER

12.1 Soweit sie nicht integraler Bestandteil der Karosserie sind und ausser bei Rallyes, müssen bei homologierten Fahrzeugen die Stossfänger und ihre Befestigungsvorrichtungen entfernt werden.

ART. 8 TRANSMISSION / EMBRAYAGE / BOÎTE DE VITESSES ET COUPLE FINAL

8.1 Un maximum de deux jeux de rapports de boîte de vitesses supplémentaires et de couples finaux différents, dont la liste est donnée dans la spécification du constructeur en Groupe 1 pour les Voitures de Tourisme de Série et en Groupe 3 pour les Voitures de Grand Tourisme Standard, peut être utilisé.

8.2 Les boîtes de vitesses à crabots ne sont pas autorisées.

8.3 L'adjonction d'une «overdrive» à la boîte de vitesses existante est autorisée si elle se conforme à la spécification de période.

8.4 Le système original de commande d'embrayage ne doit pas être modifié.

ART. 9 FREINS

9.1 Un limiteur de pression entre les freins avant et arrière ne pourra être monté que s'il est prévu dans la spécification de période.

9.2 Les tuyaux de freins peuvent être protégés par une enveloppe armée flexible.

9.3 Le matériau des garnitures de frein est libre, mais seul un usinage d'entretien normal est autorisé.

9.4 Si un système d'assistance de frein était normalement prévu, il ne peut pas être déconnecté.

ART. 10 EMPATTEMENT, VOIE, GARDE AU SOL

10.1 Empattement et Voie

10.1.1 A tout moment d'une épreuve, doivent être ceux homologués ou, si le modèle n'a pas été homologué, être conformes à la spécification d'origine du constructeur.

10.1.2 La tolérance sur les voies est de ± 1 %.

10.2 Garde au sol

Toutes les parties suspendues de la voiture, y compris le système d'échappement, auront une garde au sol minimale de 100 mm (3,93 pouces), telle qu'un bloc de 800 mm x 800 mm x 100 mm puisse être passé sous la voiture de tout côté à tout moment de l'épreuve.

La garde au sol peut être mesurée à tout moment d'une épreuve, sur une surface spécifiée par le Délégué Eligibilité, et en accord avec le Manuel d'Homologation publié par la FIA en 1993.

ART. 11 POIDS

A tout moment durant une compétition, le poids de la voiture ne peut être inférieur au poids minimum indiqué sur son PTH.

ART. 12 PARE-CHOC

12.1 A moins qu'ils ne fassent partie intégrante de la carrosserie et sauf en rallye, les pare-chocs des voitures homologuées et leurs supports doivent être démontés.

12.2 Die folgenden Fahrzeuge werden als solche mit in der Karosserie integrierten Stossfänger angesehen:

- Jaguar Mark 1 und 2
- Austin- und Morris-Mini und all deren Ableitungen
- Ford Falcon
- Ford Mustang
- Alle Volvo-120-Typen
- Alle Typen des VEB Wartburg
- Abarth 850TC und 1000
- Porsche 911, alle Typen
- Lotus Elan

12.3 Fahrzeuge, die bei Rallyes eingesetzt werden, müssen mit Stossfängern ausgerüstet sein, die der Periodenspezifikation des Modells entsprechen, es sei denn, das Modell war in der Periode ohne Stossfänger homologiert

ART. 13 ERSATZRÄDER

Ersatzräder dürfen aus den Fahrzeugen unter der Bedingung entfernt werden, dass:

- bei einer Überprüfung das homologierte Mindestgewicht zu jedem Zeitpunkt eingehalten wird,
- bei Rallyes die Strassenverkehrsbestimmungen eingehalten werden.

ART. 14 ZUSATZAUSSTATTUNG

14.1 Nicht in der Periodenspezifikation oder im Homologationsblatt enthaltene, ergänzende Zubehörteile sind uneingeschränkt zulässig unter der Voraussetzung, dass sie das Fahrzeugverhalten nicht beeinflussen und sich in keiner Weise, auch nicht indirekt, auf Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Strassenlage oder Bremsverhalten auswirken. Solche Zubehörteile betreffen die Ästhetik oder den Innenraumkomfort (Beleuchtung, Heizung, Radio, usw.) oder ermöglichen ein leichteres oder sichereres Fahren des Fahrzeugs (Geschwindigkeitsanzeige, Scheibenwischer, usw.).

14.2 Die Silhouette des Fahrzeugs, wie in Artikel 3.4.1 definiert, darf nicht geändert werden.

14.3 Die Position des Lenkrades (Rechts- oder Linkslenkung) ist freigestellt, sofern das Modell von einem Hersteller mit dieser Spezifikation angeboten wurde.

14.4 Folgendes ist zulässig

14.4.1 Die Hupe darf geändert oder durch eine zusätzliche Einheit ergänzt und zur Betätigung durch den Beifahrer modifiziert werden.

14.4.2 Die Windschutzscheibe darf durch eine andere aus dem gleichen Werkstoff ersetzt werden, die eine Beheizungs-/Enteisungsvorrichtung umfasst.

14.4.3 Die Heizung darf durch eine im Herstellerkatalog aufgeführte Alternativeinheit ersetzt werden.

14.4.4 Äussere Karosseriezierteile dürfen entfernt werden (ausgenommen Kühlergrill, solche um Kühlergrill und Scheinwerfer), soweit dadurch keine scharfen Ecken freigelegt werden.

12.2 Les voitures suivantes sont considérées comme ayant des pare-chocs faisant partie intégrante de la carrosserie:

- Jaguar Mark 1 et 2.
- Austin et Morris Mini, ainsi que toutes leurs dérivées
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- Toutes les Volvo de type 120.
- VEB Wartburg, tous types.
- Abarth 850TC et 1000.
- Porsche 911, tous types.
- Lotus Elan.

12.3 Les voitures participant à des rallyes doivent être équipées de pare-chocs conformes à la spécification de période du modèle, sauf si le modèle a été homologué en période sans pare-chocs.

ART. 13 ROUES DE SECOURS

Les roues de secours peuvent être enlevées dans les conditions suivantes:

- le poids minimum homologué doit être respecté à tout moment.
- en rallyes, le code de la route doit être respecté.

ART. 14 ACCESSOIRES SUPPLÉMENTAIRES

14.1 Les accessoires supplémentaires non compris dans la spécification de période ou dans la Fiche d'Homologation sont autorisés sans restriction, à condition de rester sans effet sur le comportement du véhicule et de ne pas affecter, même indirectement, le rendement du moteur, la direction, la transmission, la tenue de route ou le freinage. Ces accessoires sont ceux concernant l'esthétique, le confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) et ceux permettant une conduite plus facile ou plus sûre (compteur de moyenne, lave-glace, etc.)

14.2 La silhouette de la voiture, telle que définie à l'Article 3.4.1, ne doit pas être modifiée.

14.3 La position du volant (à gauche ou à droite) n'a pas d'importance à condition que le modèle ait été proposé par un constructeur dans cette spécification.

14.4 Modifications autorisées

14.4.1 Un avertisseur peut être changé ou ajouté. Il peut être modifié pour être actionné par le passager.

14.4.2 Le pare-brise peut être remplacé par un autre du même matériau, comprenant un dispositif de chauffage/dégivrage.

14.4.3 Le chauffage peut être remplacé par un autre apparaissant dans le catalogue du constructeur.

14.4.4 Les décorations extérieures de la carrosserie peuvent être enlevées (à l'exception des grilles de radiateur et de celles qui entourent les phares avant) à condition qu'il n'en résulte aucun angle saillant extérieur.

14.4.5 Der Originaltachometer darf durch einen anderen ersetzt werden, vorausgesetzt, dass sich das Ersatzteil exakt an der selben Stelle befindet, in das gleiche Gehäuse passt und ein analoges Gerät ist. Zusätzliche analoge Instrumente sind ebenfalls erlaubt.

14.4.6 Ein elektrisches Kühlwasserthermometer darf durch ein Kapillarthermometer und ein Standardmanometer durch ein Präzisionsmanometer ersetzt werden.

14.4.7 Die Wagenheberaufnahmeplätze dürfen verstärkt, ihre Anordnung geändert oder zusätzliche Ansatzpunkte angebracht werden.

14.4.8 Stossfängerhörner dürfen entfernt werden, die Stossfänger müssen aber in der Originalposition verbleiben (sofern sie nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Art. 12 des vorliegenden Anhangs entfernt werden).

14.4.9 Handschuhfach und Türtaschen dürfen geändert werden, jedoch nur, sofern sie vergrössert werden.

14.4.10 Wenn durch eine Veranstaltungsausschreibung die Anbringung eines Motorunterschutzes zulässig ist, dürfen Brems- und Treibstoffleitungen gleichermaßen geschützt werden.

14.4.11 Anordnung und Aussehen von polizeilichen Kennzeichen sind freigestellt, sofern sie den gesetzlichen Vorschriften des Landes des Fahrzeughalters entsprechen.

14.4.12 Ein alternatives Lenkrad darf montiert werden, jedoch muss die originale Befestigungsmethode an der Lenksäule beibehalten werden.

14.4.13 Zusätzliche Relais und Schalter dürfen der elektrischen Anlage hinzugefügt und die Batteriekabel verlängert werden.

14.4.14 Alle elektrischen Schalter dürfen hinsichtlich ihrer Funktion, Anordnung und, im Falle zusätzlicher Zubehörteile, ihrer Anzahl, beliebig geändert werden.

14.4.15 Radzierteile dürfen entfernt und Räder ausgewuchtet werden.

14.4.16 Muttern und Schrauben dürfen ausgetauscht und/oder mit Splinten oder Draht gesichert werden.

14.4.17 Scheinwerfer-Schutzkappen dürfen angebracht werden, sofern sie keinen aerodynamischen Einfluss auf das Fahrzeug ausüben.

14.4.18 Die Handbremse darf für eine sofortige Lösestellung («fly-off») geändert werden.

14.4.19 Ein abnehmbares Hardtop aus der Periode der Klasse derart, wie es entweder vom Fahrzeug-Hersteller oder einem externen Zulieferer geliefert wurde, darf verwendet werden.

14.4.5 Le tachymètre d'origine peut être remplacé par un autre à condition que ce dernier soit exactement situé dans le même emplacement et qu'il soit de type analogique. Des instruments supplémentaires de type analogique sont aussi autorisés.

14.4.6 Un thermomètre d'eau électrique peut être remplacé par un autre de type capillaire, et un manomètre standard par un autre de meilleure précision.

14.4.7 Les points de levage peuvent être renforcés, ou leur emplacement changé; de nouveaux points peuvent être ajoutés.

14.4.8 Les butoirs de pare-chocs peuvent être enlevés mais les pare-chocs doivent rester en place (à moins d'être enlevés en application de l'Art. 12 de cette Annexe).

14.4.9 La boîte à gants et les poches des portières ne peuvent être modifiées que pour les agrandir.

14.4.10 Lorsque le règlement d'une épreuve autorise le montage d'un carénage inférieur, les conduites de freins et de carburant peuvent être protégées.

14.4.11 L'emplacement et l'aspect des plaques d'immatriculation sont libres, dans les limites légales du pays du propriétaire de la voiture.

14.4.12 Le volant peut être changé mais la méthode originale de fixation à la colonne de direction doit être conservée.

14.4.13 Des relais et des commutateurs peuvent être ajoutés au circuit électrique, et les fils de la batterie peuvent être allongés.

14.4.14 Tous les commutateurs électriques peuvent être librement changés en ce qui concerne leur fonction, leur emplacement et, dans le cas d'accessoires supplémentaires, leur nombre.

14.4.15 Les enjoliveurs de roues peuvent être enlevés, et les roues équilibrées.

14.4.16 Ecrous et boulons peuvent être remplacés et/ou bloqués par des goupilles ou du fil métalliques.

14.4.17 Des protège-phares peuvent être montés, à condition de ne pas influencer l'aérodynamique de la voiture.

14.4.18 Le frein à main peut être modifié pour desserrage instantané (principe «fly-off»).

14.4.19 Tout hard-top démontable de la Période de la classe, tel que fourni par le constructeur du véhicule ou par un fournisseur extérieur.

ANHANG IX**Erlaubte Änderungen an Fahrzeugen der Perioden E, F und G1, für Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touring-Wagen**

Nebst den Änderungen und/oder Vorschriften des Anhang VIII sind die nachstehenden zusätzlichen Änderungen für die Renn-Tourenwagen und die Renn-Grand-Touring-Wagen der Perioden E, F und G1 gestattet.

ALLE ANDEREN ÄNDERUNGEN SIND VERBOTEN**ART. 1 FAHRGESTELL**

Muss Artikel 7.3.6 des Anhangs K entsprechen.

ART. 2 VORDERRAD-/HINTERRADAUFHÄNGUNG**2.1 Stabilisator**

2.1.1 Die Anbringung eines Stabilisators ist zulässig, vorausgesetzt, er stellt keine zusätzliche Radaufnahmevorrichtung dar.

2.1.2 Der Stabilisator darf nicht regulierbar sein und muss eine einteilige Konstruktion aus einem massiven Stab sein.

2.1.3 Uniballgelenke dürfen verwendet werden, sofern dadurch die Aufhängungsgeometrie nicht verändert wird.

2.2 Stossdämpfer

Einstellbare Stossdämpfer des gleichen Typs wie die Periodenspezifikation sind zulässig.

2.3 Federaufnahmen

2.3.1 Einstellbare Federaufnahmen und Höhenverstellung sind verboten, es sei denn, sie gehören zu einer Periodenspezifikation für den Fahrzeugtyp. In diesem Fall können nur die originalen Mittel zur Verstellung verwendet werden.

2.3.2 Die Original-Federaufnahmen dürfen nicht verändert werden.

2.4 Fahrwerksfedern

2.4.1 Diese können durch andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Bauart und Anzahl identisch sind mit den Federn der Periodenspezifikation, die sie ersetzen.

2.4.2 Die Anzahl der Windungen/Blätter ist freigestellt.

2.4.3 Progressive Federn können nur verwendet werden, wenn dies bereits eine Periodenspezifikation war.

2.5 Aufhängungsverstrebungen/Verstärkungsbügel oder Streben und Aufhängungsenker

Verboten, sofern sie nicht eine Periodenspezifikation für das betreffende Modell darstellen.

ART. 3 FEDERN

Mit Ausnahme der Fahrwerksfedern können andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch sind mit den Federn, die sie ersetzen.

ANNEXE IX**Modifications autorisées pour les voitures des périodes E, F et G1, pour les voitures de Tourisme de compétition et les voitures de Grand Tourisme de compétition**

Outre les modifications et/ou les exigences de l'Annexe VIII, les modifications supplémentaires ci-après sont autorisées pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition des périodes E, F et G1.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISÉE**ART. 1 CHASSIS**

Doit respecter l'Article 7.3.6 de l'Annexe K.

ART. 2 SUSPENSION**2.1 Barre anti-roulis**

2.1.1 Peut être montée, à condition de ne pas faire office de barre de guidage supplémentaire.

2.1.2 La barre anti-roulis ne doit pas être réglable, et doit être construite d'une seule pièce à partir d'une barre pleine.

2.1.3 Des joints «Unibal» peuvent être utilisés à condition de ne pas affecter la géométrie de la suspension.

2.2 Amortisseurs

Des amortisseurs réglables du type de la spécification de période sont autorisés.

2.3 Supports de ressorts

2.3.1 Les assiettes de ressorts réglables et les réglages de garde au sol sont interdits sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle et que seul le système de réglage d'origine est utilisé.

2.3.2 Les supports d'origine ne doivent pas être modifiés.

2.4 Ressorts de suspension

2.4.1 Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type et leur nombre soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

2.4.2 Le nombre de spires/lames est libre.

2.4.3 Des ressorts à tarage variable ne peuvent être utilisés que s'il s'agit d'une spécification de période.

2.5 Barres anti-rapprochement ou anti-écartement entre les points d'attache des suspensions; barres stabilisatrices

Interdites sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.

ART. 3 RESSORTS

Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre soit identique à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

ART. 4 LICHTMASCHINE UND ZÜNDUNG

Der Ersatz einer Gleichstrom- durch eine Drehstromlichtmaschine gemäss der Periodenspezifikation gleicher oder höherer Leistung ist zulässig, aber das System und das Antriebsverfahren der Lichtmaschine muss unverändert bleiben. Zahn-Riemenscheiben sind nicht erlaubt. Zündkerzen mit einem kleineren Durchmesser als die Standardspezifikation dürfen mit passenden Adaptern verwendet werden, sofern ein Beweis über deren Verwendung in der Periode erbracht werden kann.

Elektronische Drehzahlbegrenzer sind nicht erlaubt.

ART. 5 MOTOR**5.1 Aufbohren**

Erlaubt bis zu einer maximalen Übergrösse von 1,2 mm über der Originalbohrung unter der Voraussetzung, dass die Vergrösserung die für die Periode festgelegte Hubraumklasse des Fahrzeugs nicht übersteigt.

5.2 Zylinderkopf und Zylinderblock

Das Verdichtungsverhältnis kann verändert werden durch Bearbeitung der Planflächen des Zylinderkopfs und des Zylinderblocks und/oder durch Weglassen der Dichtung oder Verwendung einer Dichtung mit einer anderen Dicke.

Nur homologierte Kipphebel dürfen verwendet werden.

5.3 Kolben, Nockenwellen und Ventildfedern

Falls die zum Einsatz kommenden Teile die Anzahl im homologierten Motor nicht übersteigen, können diese geändert werden oder andere Kolben, Nockenwellen und Ventildfedern mit unterschiedlicher Bau- oder Herstellungsart zum Einsatz kommen.

5.4 Feinbearbeitung

Bearbeitung, Polieren und Auswuchten von Motorteilen ist erlaubt, wenn

5.4.1 diese Vorgänge ohne Hinzufügung von Material ausgeführt werden.

5.4.2 es immer zweifelsfrei möglich ist nachzuweisen, dass diese Teile aus der Serienherstellung stammen, gemäss diesen Vorschriften erlaubt und/oder homologiert sind.

5.4.3 die Masse und Gewichte unter Berücksichtigung der im Homologationsblatt oder dem Anhang J der Periode für das Fahrzeug aufgeführten Toleranzen eingehalten werden. Wenn diese Toleranzen nicht im Wagenausweis angegeben sind, wird eine Toleranz von $\pm 5\%$ für die Gewichte berücksichtigt; für die Abmessungen ist Artikel 3.8 des Anhangs K massgebend.

ART. 6 ÖLKREISLAUF

6.1 Ausschliesslich für das Motoröl dürfen ein Ölfilter und/oder ein Ölkühler hinzugefügt werden.

6.2 Ölkühler müssen, von oben gesehen, innerhalb des Karosserierumfangs untergebracht sein.

6.3 Feste oder mobile Ölwannen-Schwallbleche und -Klappen sind zugelassen.

ART. 4 GÉNÉRATEUR ET ALLUMAGE

Il est permis de remplacer la dynamo par un alternateur, répondant à une spécification disponible en période, d'une puissance de sortie équivalente ou supérieure, mais le système et la méthode d'entraînement du générateur doivent demeurer inchangés. Les poulies crantées ne sont pas autorisées. Des bougies d'un diamètre inférieur à celui de la spécification standard peuvent être utilisées, avec des adaptateurs appropriés, s'il existe une preuve de période de leur utilisation.

ART. 5 MOTEUR**5.1 Réalésage**

Autorisé jusqu'à une augmentation de 1,2 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture.

5.2 Culasse et bloc

Le taux de compression peut être modifié par rabotage de la face du bloc ou de la culasse, et/ou par suppression du joint de culasse, ou par l'emploi d'un joint de culasse d'une épaisseur différente.

Seules les rampes de culbuteurs homologuées peuvent être utilisées.

5.3 Pistons, arbres à cames, ressorts de soupapes

Ils peuvent être modifiés, ou des pistons, arbres à cames et ressorts de soupapes de différentes spécification et fabrication peuvent être utilisés, à condition que le nombre utilisé ne dépasse pas celui du moteur homologué.

5.4 Finition

L'usinage, le polissage et l'équilibrage des pièces du moteur sont autorisés, sous réserve :

5.4.1 que ces opérations soient effectuées sans adjonction de matière.

5.4.2 qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de ces pièces comme étant de série, autorisées par le présent règlement, et/ou homologuées.

5.4.3 que les dimensions et poids indiqués sur la Fiche d'Homologation de la voiture soient respectés en tenant compte des tolérances précisées sur cette fiche ou dans l'Annexe J de période. Si ces tolérances ne sont pas précisées sur la fiche, il pourra être tenu compte d'une tolérance de $\pm 5\%$ pour les poids; pour les dimensions, se référer à l'Article 3.8 de l'Annexe K.

ART. 6 SYSTÈME D'HUILE

6.1 Un filtre à huile et/ou un refroidisseur d'huile, pour l'huile du moteur uniquement, peu(vent) être ajouté(s).

6.2 Les refroidisseurs d'huile doivent s'inscrire dans le périmètre de la carrosserie telle que vue du dessus.

6.3 Des déflecteurs et des volets de carter d'huile fixes ou mobiles sont autorisés.

ART. 7 ABGASANLAGE

7.1 Der Auslasskrümmer muss identisch mit dem Original sein, Schalldämpfer und Abgasrohr sind jedoch freigestellt.

7.2 Der sich ergebende Geräuschpegel muss innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte des Landes liegen, in dem die Veranstaltung stattfindet.

7.3 Die Mündungen der Abgasrohre müssen in einem Abstand von höchstens 45 cm und mindestens 10 cm vom Boden platziert sein. Der Ausgang des Abgasrohrs muss sich innerhalb der äusseren Begrenzungslinie des Fahrzeugs, in weniger als 10 cm Entfernung davon und hinter der Lotebene durch die Mitte des Radstandes befinden. Der Ausgang darf sich nur dann ausserhalb der äusseren Begrenzungslinie befinden, falls dies mit der Periodenspezifikation für das Modell übereinstimmt.

Darüber hinaus ist ein angemessener Schutz vorzusehen, um Verbrennungen durch heisse Abgasrohre zu vermeiden.

7.4 Die Abgasanlage darf nicht provisorischer Art sein. Abgase dürfen nur am Ende der Anlage austreten. Es dürfen keine Teile des Fahrgestells zur Führung von Abgasen benutzt werden.

ART. 8 TREIBSTOFFSYSTEM

8.1 Elektrische Treibstoffpumpen dürfen durch mechanische ersetzt werden sowie umgekehrt und ihre Anzahl und ihre Anordnung darf geändert werden.

8.2 Jeglicher Treibstofftank darf benutzt werden, vorausgesetzt, er entspricht den Bestimmungen des Artikel 5.5; das ursprünglich homologierte oder spezifizierete Fassungsvermögen wird nicht überschritten und er befindet sich an seinem ursprünglichen Einbaort oder aber im Kofferraum.

8.3 Die Anordnung von Treibstoffleitungen ist freigestellt.

ART. 9 VERGASER UND LUFTFILTER

9.1 Der/die Vergaser darf/dürfen durch Vergaser anderer Grösse als der/die im Homologationsblatt für das betreffende Modell angegebene/n ersetzt werden, sofern:

9.1.1 die Marke und alle Einzelheiten der Konstruktion und der Funktionsprinzipien mit denen des/der Vergaser/s entsprechend der Periodenspezifikation für das betreffende Modell identisch bleiben (Anzahl der Luftklappen, Düsen, Drosselklappen, Pumpen, usw.),

9.1.2 der/die Vergaser kann/können direkt am Einlasskrümmer unter Verwendung der ursprünglichen Befestigungsschrauben oder -bolzen und -löchern und ohne jegliches Zwischenteil befestigt werden.

9.1.3 Wagen der Periode G1 ausschliesslich: In Anbetracht des vorangehenden, und unter Berücksichtigung dass in der Periode G1 die Marke des Vergasers frei war, kann jede Vergasermarke verwendet werden unter Vorbehalt, dass diese in der Periode auf dem betreffenden Fahrzeugmodell verwendet wurde.

9.2 Luftfilter und deren Gehäuse dürfen durch periodenspezifische Lufttrichter ersetzt werden.

ART. 7 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

7.1 Le collecteur d'échappement doit rester identique à l'unité d'origine, mais le silencieux et le tuyau d'échappement sont libres.

7.2 Le niveau de bruit en résultant doit rester dans les limites légales des pays où se déroule l'épreuve.

7.3 Les sorties des tuyaux d'échappement seront entre 45 cm et 10 cm du sol. Elles doivent être situées à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et en arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement; les sorties ne peuvent se trouver à l'extérieur du périmètre de la voiture que s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.

Par ailleurs, une protection adéquate doit être prévue pour empêcher les conduites chauffées de causer des brûlures.

7.4 Le système d'échappement ne doit pas être provisoire. Les gaz d'échappement ne pourront sortir qu'à l'extrémité du système. Des parties du châssis ne doivent pas être utilisées pour évacuer les gaz d'échappement.

ART. 8 SYSTÈME DE CARBURANT

8.1 Toute pompe mécanique peut être remplacée par toute pompe électrique, et vice versa. Leur nombre et leurs emplacements peuvent être modifiés.

8.2 Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou spécifiée à l'origine, et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.

8.3 L'emplacement des conduites de carburant est libre.

ART. 9 CARBURATEURS ET FILTRES À AIR

9.1 Les carburateurs peuvent être remplacés par d'autres différents de ceux spécifiés sur la Fiche d'Homologation pour le modèle concerné si :

9.1.1 La marque et tous les détails de conception et principes de fonctionnement restent identiques à ceux du (des) carburateur(s) de la spécification de période pour le modèle concerné (nombre de buses, de gicleurs, de pompes, de papillons, etc.) et,

9.1.2 Ces carburateurs peuvent être montés directement sur la tubulure d'admission au moteur et en utilisant uniquement les éléments de fixation d'origine.

9.1.3 Voitures de Période G1 uniquement: Au vu de ce qui précède, et compte tenu du fait qu'en Période G1 la marque de carburateur était libre, toute marque de carburateur peut être utilisée pour autant qu'elle l'ait été en période sur le modèle de voiture concerné.

9.2 Les filtres à air et leurs boîtiers peuvent être remplacés par des trompettes d'admission correspondant aux spécifications de la Période.

ART. 10 KRAFTÜBERTRAGUNG**10.1 Getriebe**

Nur ein (Handschalt- oder Automatik-) Getriebe und seine Übersetzungen, die der Periodenspezifikation entsprechen, darf benutzt werden. Schrägverzahnte Zahnräder dürfen durch gerade verzahnte ersetzt werden.

10.2 Achsantrieb

Nur die in der Periodenspezifikation aufgeführten Untersetzungen dürfen benutzt werden.

10.3 Differential

Ein Sperrdifferential des in der Periodenspezifikation für das betreffende Modell aufgeführten Typs darf benutzt werden.

ART. 11 RÄDER UND REIFEN**11.1 Räder**

Die Räder müssen der Homologation oder einer in der Periode erhältlichen Periodenspezifikation entsprechen.

11.1.1 Die Räder dürfen verstärkt werden, was eine Änderung des Befestigungssystems notwendig machen kann, vorausgesetzt, dass ein solches Befestigungssystem in der Periode für das betreffende Modell verwendet wurde.

11.1.2 Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touringwagen der Perioden F und G1 dürfen mit Leichtmetallrädern des Typs «Minilite» mit den originalen Radabmessungen unter der Bedingung ausgestattet sein, dass kein alternatives Leichtmetallrad gemäss Periodenspezifikation erhältlich ist. Die maximal zulässige Spurweite muss eingehalten werden.

11.2 Reifen

Die Reifen müssen den Bestimmungen des Artikels 8 entsprechen.

ART. 12 BREMSEN

Die Bremsanlage muss voll und ganz der Periodenspezifikation entsprechen mit nachfolgenden Ausnahmen:

12.1 Die Bremsanlage darf auf ein Zweikreisssystem umgebaut werden, so dass es über zwei getrennte Hydraulikkreise gleichzeitig auf alle vier Räder wirkt unter der Bedingung, dass weder Position oder die Befestigung der Pedale noch die Struktur oder die Karosserie des Fahrzeugs beeinflusst werden. Ein Bremskraftverstärker darf eingebaut oder stillgelegt werden.

12.2 Druckbegrenzungsvorrichtungen dürfen in der hydraulischen Bremsanlage nur eingebaut werden, falls dies in der Periodenspezifikation vorgesehen war. Eine Vorrichtung, die die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern ermöglicht, darf nicht vom Fahrersitz aus betrieben werden können.

12.3 Bremsscheiben dürfen nicht verändert werden.

12.4 Bremsbelagmaterial und dessen Befestigungsvorrichtungen sind freigestellt, aber die Abmessungen der Reibungsflächen dürfen gegenüber dem Homologationsblatt nicht geändert werden.

ART. 10 TRANSMISSION**10.1 Boîte de vitesses**

Seule pourra être utilisée une boîte de vitesses (manuelle ou automatique), y compris ses rapports, correspondant à la spécification de période. Il est permis de remplacer les pignons à denture hélicoïdale par des pignons à taille droite.

10.2 Couple final

Seuls pourront être utilisés les rapports correspondant à la spécification de période.

10.3 Différentiel

Un différentiel à glissement limité, conforme à une spécification de période pour ce modèle, pourra être utilisé.

ART. 11 ROUES ET PNEUS**11.1 Roues**

Doivent être d'un type homologué, ou conformes à une spécification disponible en période.

11.1.1 Les roues peuvent être renforcées, avec modification du système de fixation à condition qu'un tel système de fixation ait été utilisé en période pour ce modèle.

11.1.2 Les Voitures de Tourisme de Compétition et de Grand Tourisme de Compétition de Périodes F et G1 peuvent être équipées de jantes en alliage de style «Minilite» conformes aux dimensions des roues d'origine, si d'autres jantes en alliage conformes à la spécification de période ne sont pas disponibles. Les maxima de largeurs de voie doivent être respectés.

11.2 Pneus

Doivent être conformes à l'Article 8.

ART. 12 FREINS

Le système de freinage doit se conformer entièrement à la spécification de période, à l'exception des éléments suivants:

12.1 Le système de freinage peut être converti à un fonctionnement en double circuit exerçant une action simultanée sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts à la condition que cela n'affecte ni la position ni la fixation des pédales, ni la structure ou la carrosserie de la voiture. Un système d'assistance pourra être monté ou déconnecté.

12.2 Des dispositifs limitant la pression ne doivent pas être montés sur le système de freinage hydraulique, à moins de correspondre à une spécification de période. Aucun dispositif permettant de régler la répartition du freinage entre les roues avant et arrière ne doit pouvoir être actionné par le pilote assis sur son siège.

12.3 Les disques de freins ne doivent pas être modifiés.

12.4 Le matériau de friction et la méthode de fixation sont libres, mais les dimensions des surfaces de friction doivent être conformes aux indications de la Fiche d'Homologation.

ART. 13 FAHRGAUSTRUM**13.1 Windschutzscheiben**

13.1.1 Windschutzscheiben müssen aus Verbundglas sein, sofern keine Ausnahmegenehmigung zur Verwendung eines alternativen Materials für das betreffende Fahrzeug erteilt wurde.

13.1.2 Für offene Fahrzeuge, die vor 1955 gebaut wurden, sind die Windschutzscheiben freigestellt. Sie müssen jedoch senkrecht mindestens 20 cm über die Oberfläche der Motorraumrückwand hinausragen.

13.1.3 Für Fahrzeuge mit Baujahr zwischen 1955 und 1961 einschliesslich müssen die Windschutzscheiben die folgende Mindestmasse aufweisen:

13.1.3.1 Senkrechte Höhe über Motorraumrückwand-Oberfläche: 20 cm

13.1.3.2 Breite: 90 cm für Fahrzeuge bis zu 1000 cm³, 100 cm für Fahrzeuge über 1000 cm³.

13.1.4 Die Abänderungen der an der Windschutzscheibe angehängten Teile (Rahmen, Befestigungen, Fugen, etc.) sind nicht erlaubt.

13.2 Heckscheiben, Tür- und Ausstellfenster müssen aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparenten Material von mind. 4 mm Dicke sein (Material Typ FAA, z.B. Lexan 400 wird empfohlen). Wenn die Serienscheiben ersetzt werden, kann der Fenster-Hebemechanismus entfernt werden.

13.3 Senkrecht zu öffnende Seitenfenster dürfen durch waagrecht zu öffnende Schiebefenster ersetzt werden. Alle anderen Öffnungen und/oder Belüftungen sind verboten, ausser wenn sie Teil der Homologation sind oder ihre Verwendung in der Periode nachgewiesen werden kann.

13.4 Ausser in der genauen Anwendung des Artikels 13.3 wie oben erwähnt, sind Änderungen der an der Windschutzscheibe angehängten Teile (Rahmen, Befestigungen, Fugen, etc.) nicht erlaubt.

13.5 Die Vordersitze können geändert, Beifahrersitze und Rücksitze ausgebaut werden.

13.6 Fussboden- und Dachverkleidung dürfen entfernt und Türverkleidungen ersetzt werden.

13.7 Die Bedienungselemente und ihre Funktionen müssen der Herstellerspezifikation entsprechen, aber sie können geändert werden, um sie bedienungsfreundlicher zu gestalten.

Dies betrifft das Tieferlegen der Lenksäule, die Verlängerung der Handbremse, deren Wiedereinbau innerhalb des Fahrgastraumes und ihre Umstellung auf «fly off»-System.

ART. 14 UNTERBODENSCHUTZ

Das Hinzufügen einer Schutzvorrichtung für die Fahrzeugunterseite ist zulässig, sofern eine solche Vorrichtung im ursprünglichen Homologationsblatt aufgeführt ist oder durch die Veranstaltungsausschreibung erlaubt wird.

ART. 15 AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN

Aerodynamische Vorrichtungen sind nicht zulässig.

ART. 13 HABITACLE**13.1 Pare-brise**

13.1.1 Le pare-brise doit être en verre feuilleté, à moins qu'une dérogation pour l'emploi d'un autre matériau ait été obtenue pour cette voiture spécifique.

13.1.2 Pour les voitures ouvertes construites avant 1955, les pare-brise sont libres dans la mesure où ils se prolongent jusqu'à un minimum de 20 cm verticalement au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent.

13.1.3 Pour les voitures construites de 1955 à 1961 inclus, les pare-brise doivent avoir les dimensions minimales suivantes:

13.1.3.1 Hauteur verticale au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent: 20 cm,

13.1.3.2 Largeur: 90 cm jusqu'à 1000 cm³, 100 cm au-delà de 1000 cm³.

13.1.4 Les modifications des pièces annexes au pare-brise (cadre, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.

13.2 Les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 4 mm d'épaisseur (une matière de type FAA, par ex. le Lexan 400, est recommandée). Si les vitres d'origine sont remplacées, le mécanisme de lève-vitre pourra être enlevé.

13.3 Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement. Toutes autres ouvertures et/ou aérations sont interdites sauf si elles font partie de l'Homologation ou si leur utilisation en période peut être prouvée.

13.4 Sauf dans la stricte application de l'article 13.3 ci-dessus, les modifications des pièces annexes aux vitres (cadres, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.

13.5 Les sièges avant peuvent être changés, les sièges et banquettes des passagers peuvent être enlevés.

13.6 La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.

13.7 Les commandes et leurs fonctions doivent demeurer fidèles à la spécification du constructeur, mais il est permis de les modifier pour les rendre plus faciles à utiliser, comme suit: en abaissant la colonne de direction, en allongeant le frein à main, en modifiant son emplacement dans l'habitacle, en le convertissant à un principe de type «fly off».

ART. 14 PROTECTION INFÉRIEURE

L'adjonction d'un dispositif de protection pour le dessous de la voiture est autorisé si un tel dispositif apparaît sur la Fiche d'Homologation d'origine ou est autorisé dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

ART. 15 ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES

Non autorisés.

ART. 16 BALLAST

Das Gewicht eines Fahrzeugs kann Ballastelemente umfassen unter der Voraussetzung, dass es sich um feste, einteilige Blöcke handelt, die mit Werkzeugen am Boden des Cockpits befestigt, sichtbar und durch die Technischen Kommissare versiegelt sind. Ein sicher befestigtes Ersatzrad kann als Ballastelement benutzt werden.

ART. 17 KAROSSERIE

17.1 Nur bei Renn-Grand-Touring-Fahrzeugen (GTS) sind die Karosserie betreffend Änderungen zugelassen, die auch im Rahmen der wie unter Art. 2.3.7 aufgeführten damals gültigen internationalen Bestimmungen für Renn-Grand-Touring-Fahrzeuge in der Periode durchgeführt wurden. Die Karosserie muss mit einer KOMPLETTEN Ausführung übereinstimmen, wie sie an dem betreffenden Modell für einen internationalen Wettbewerb gemäss FIA-Bestimmungen der Periode verwendet wurde.

17.2 Falls Änderungen an der homologierten Karosserie durchgeführt wurden, so muss dies bei der Geschichte des Fahrzeugs auf dem FIA-Wagenausweis mit Datum, Beschreibung und Angabe des Grundes für die Änderung aufgeführt sein.

17.3 Klappscheinwerfer und deren Mechanismus müssen original sein.

ART. 16 LEST

Le poids de la voiture peut être complété par du lest, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, unitaires, fixés par des outils au plancher de l'habitacle, visibles, et plombés par les commissaires techniques. Une roue de secours solidement fixée peut être utilisée comme lest.

ART. 17 CARROSSERIE

17.1 Pour les voitures de Grand Tourisme de Compétition seulement, il est permis d'inclure, pour la carrosserie, des modifications effectuées en période dans les limites des règles internationales pour les voitures de Grand Tourisme en vigueur en période, comme indiqué dans l'Art. 2.3.7. La carrosserie doit être conforme à une configuration COMPLETE utilisée sur le modèle concerné, dans une compétition internationale organisée en période conformément à la réglementation de la FIA.

17.2 Si des modifications ont été apportées à la carrosserie homologuée, elles doivent être mentionnées dans l'histoire de la voiture sur la Fiche de la FIA, avec la date, la description et la justification des modifications.

17.3 Les phares escamotables doivent être tels que d'origine, avec le mécanisme complet en place.

ANHANG X:**Technisches Reglement für Formel Eins Fahrzeuge ab 1966****ART. 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

Ein Formel Eins Fahrzeug ist ein einsitziger Formel Eins Rennwagen der Periode «GR», «HR», oder «IR». («GR» – Einsitzige Rennwagen der Periode vom 1/1/1966 bis 31/12/1971) («HR» – Einsitzige Rennwagen der Periode vom 1/1/1972 bis 31/12/1976) («IR» – Einsitzige Rennwagen der Periode vom 1/1/1977 bis 31/12/1982 und die F1 3 Liter zwischen dem 1/1/1977 und dem 31/12/1985)

Die Fahrzeuge müssen den gültigen Bestimmungen der Formel Eins der FIA entsprechen wie sie im Herstellungsjahr oder während ihrer Teilnahme an internationalen Veranstaltungen gültig waren. Das Fahrzeug muss an einer internationalen Formel Eins Prüfung der FIA zwischen dem 1/1/1966 und dem 31/12/1985 genannt und bei diesen die Technischen Abnahmen mit Erfolg bestanden haben, was durch einen Nachweis der Periode bestätigt werden muss. Die während der Periode (vom 1/1/1966 bis 31/12/1985) von einem Grand Prix Team hergestellten und den während dem Herstellungsjahr gültigen Formel Eins Reglement entsprechenden Formel Eins Prototypen können ebenfalls zugelassen werden, unter der Bedingung, dass ein Beweis erbracht werden kann, dass es von dem Grand Prix Team als Test- oder Entwicklungsfahrzeug eingesetzt wurde und dass sein Ursprung, seine ursprünglichen Spezifikationen und seine Geschichte nachgewiesen werden kann.

Fahrzeuge, die ausschliesslich zur Teilnahme an Formel 3000 Prüfungen hergestellt oder verwendet wurden, sind nicht zugelassen. Fahrzeuge mit einem Gasturbinenmotor, einem 3500 cm³ Saugmotor oder einem turbogeladenen 1500 cm³ Motor sind ausschliesslich für die Teilnahme an Paraden oder Demonstrationen zugelassen. Formel Eins Fahrzeuge müssen mit den entsprechenden Abschnitten des Anhang K Reglements übereinstimmen. Wenn es die Konstruktion des Fahrzeugs zulässt, müssen alle Fahrer eine von der FIA genehmigte Kopfrückhaltevorrichtung tragen (Vorrichtung des Typs HANS).

ART. 2 FAHRGESTELL

Das Fahrgestell muss der ursprünglichen Ausführung und Konstruktion entsprechen. Zur Reparatur eines Fahrgestells aus Verbundwerkstoff kann Material hinzugefügt werden, jedoch muss ein solches Fahrgestell einer professionellen technischen Inspektion unterzogen werden und das Zertifikat der Inspektion muss dem Historischen Technischen Wagenpass der FIA beigelegt werden. An dem Fahrgestell sind keine andere Änderungen erlaubt und die Sicherheitsbestimmungen der Periode in der das Fahrzeug an internationalen Rennen (nachstehend: «Internationale Karriere») teilgenommen hat, müssen eingehalten werden, ausser was Artikel 5.13.4 des Anhang K betrifft.

ART. 3 VORDERE UND HINTERE AUFHÄNGUNG

Die Aufhängung muss der Hersteller-Spezifikation oder einem System mit Periodennachweis entsprechen. Die Federn müssen einzeln oder mit linearer Rate sein, ausser wenn ein Beweis der Verwendung von Doppelfedern oder Federn mit variabler Rate erbracht werden kann. Gas-Stossdämpfer mit oder ohne eingebautem Behälter sind für alle an dieser Mei-

ANNEXE X:**Règlement technique pour voitures de Formule un à partir de 1966****ART. 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

Une voiture de Formule Un est une voiture de course de Formule Un monoplace, de classification de période «GR», «HR», ou «IR». («GR» – Voitures de course monoplaces de la période allant du 1/1/1966 au 31/12/1971) («HR» – Voitures de course monoplaces de la période allant du 1/1/1972 au 31/12/1976) («IR» – Voitures de course monoplaces de la période allant du 1/1/1977 au 31/12/1982 et les F1 3 litres entre le 1/1/1977 et le 31/12/1985)

Les voitures doivent être conformes au règlement de Formule Un de la FIA, qui était en vigueur pendant l'année de construction de la voiture ou sa participation à des compétitions internationales. La voiture doit avoir été engagée et avoir passé avec succès les vérifications techniques lors d'une épreuve internationale de Formule Un entre le 1/1/1966 et le 31/12/1985, ce qui doit être confirmé par une preuve de période.

Les voitures de Formule Un Prototypes construites pendant la période (du 1/1/1966 au 31/12/1985) par une équipe de Grand Prix et conformes au règlement de Formule Un de la FIA en vigueur pendant l'année de construction peuvent également être acceptées, à condition qu'une preuve puisse être fournie pour montrer qu'elle a été utilisée par l'équipe de Grand Prix comme voiture d'essai ou voiture expérimentale en période et vérifier son origine, ses spécifications d'origine et son histoire.

Les voitures construites pour ou utilisées uniquement dans des épreuves de Formule 3000 ne sont pas admises. Les voitures avec moteurs à turbine à gaz, atmosphériques de 3500 cm³ ou turbocompressés de 1500 cm³ sont acceptables uniquement pour des parades ou des démonstrations. Les voitures de Formule Un doivent être conformes aux sections concernées du Règlement de l'Annexe K.

Lorsque la construction du véhicule le permet, tous les pilotes doivent porter un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA (dispositif de type HANS).

ART. 2 CHÂSSIS

Le châssis doit se conformer à la conception et à la fabrication d'origine. Du matériau peut être ajouté pour réparer un châssis en composite, mais des techniques d'inspection professionnelles doivent être employées pour ce genre de châssis, et le certificat de ces inspections doit être attaché au Passeport Technique Historique de la FIA. Aucune autre modification ne peut être apportée au châssis, et toutes les exigences de sécurité pour la période de la participation aux compétitions internationales (ci-après: «carrière internationale») de la voiture doivent être respectées, sauf pour ce qui concerne l'Art. 5.13.4 de l'Annexe K.

ART. 3 SUSPENSIONS AVANT ET ARRIÈRE

La suspension doit se conformer à la spécification d'un constructeur ou à un système pour lequel il existe une preuve de la période. Les ressorts doivent être simples et à tarage constant, sauf si une preuve de la période indique l'utilisation de ressorts à tarage variable ou doubles. Les amortisseurs à gaz avec réservoir incorporé ou non sont interdits sur tous

sterschaft teilnehmenden Fahrzeuge verboten. Fahrzeuge die ursprünglich mit einem aktiven Aufhängungssystem ausgerüstet waren, können auf ein nicht aktives, in der Periode für dieses Modell verwendetes System umgebaut werden. Die Stossdämpfer müssen einem Typ wie in der Periode verwendet entsprechen.

ART. 4 MOTOR

Der Motor muss derselben Marke, Modell und Typs sein und einer Herstellerspezifikation, für welche ein Periodennachweis existiert, entsprechen. Die Kategorien der Motoren sind die folgenden:

- i) Saugmotoren bis zu 3000 cm³;
- ii) Turbomotoren bis zu 1500 cm³ (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN);
- iii) Saugmotoren bis zu 3500 cm³ (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN);
- iv) Gasturbinenmotoren (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN).

Für Motoren mit einem Hubraum unterhalb der maximalen Limite der Periode darf der Hubraum nicht über den während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendeten Hubraum erhöht werden. Um an Rennen teilzunehmen, muss ein Formel Eins Wagen mit einem Saugmotor mit einem maximalen Hubraum von 3000 cm³ angetrieben sein. Die Motoren müssen von einem identischen Typ sein, wie ursprünglich auf dem Fahrzeug während seiner Teilnahme an internationalen Rennen montiert und für welchen ein Periodennachweis existiert (zum Beispiel, Cosworth DFV, Ferrari 12 Zylinder Boxer und V12, Alfa Romeo V8, BRM V12, etc.). Fahrzeuge die ursprünglich mit einem Cosworth DFV (langer Hub) ausgestattet waren, können einen Cosworth DFV (kurzer Hub) Motor verwenden. Jedoch können nur Fahrzeuge, die ursprünglich mit einem Cosworth DFV Motor ausgerüstet waren und für welche ein Periodennachweis existiert einen Cosworth DFV Motor verwenden.

Der Historische Technische Wagenpass der FIA für die oben genannten Fahrzeuge ii), iii), und iv) müssen auf der ersten Seite den Vermerk «NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN» tragen. (Anmerkung: Die Verwendung von Titan ist für jegliche Bestandteile des Motors mit Ausnahme der Ventilstössel verboten, ausser deren Verwendung kann durch einen Periodennachweis gerechtfertigt werden.)

ART. 5 ZÜNDUNG

Das Zündsystem muss dem Typ entsprechen, wie es während der Internationalen Karriere verwendet wurde. An allen Fahrzeugen darf eine elektronische Drehzahlbegrenzungsvorrichtung hinzugefügt werden. Die Verwendung von elektronischen Motorsteuerungssystemen auf DFV/DFY Motoren ist verboten.

ART. 6 ANLASSER

Zum Starten des Motors in der Startaufstellung und in den Boxen darf eine vorübergehend mit dem Fahrzeug verbundene, externe Energiequelle verwendet werden.

les véhicules participant à ce Championnat. Les voitures équipées à l'origine d'un système de suspension active peuvent être reconverties à un système non actif utilisé en période sur ce modèle.

Les amortisseurs doivent être d'un type utilisé en période.

ART. 4 MOTEUR

Le moteur doit être de même marque, modèle et type et être conforme à une spécification du constructeur pour laquelle une preuve de période existe. Les catégories de moteurs sont les suivantes:

- i) Moteur atmosphérique ne dépassant pas 3000 cm³;
- ii) Moteur turbocompressé ne dépassant pas 1500 cm³ (POUR PARADES ET DEMONSTRATIONS SEULEMENT);
- iii) Moteur atmosphérique ne dépassant pas 3500 cm³ (POUR PARADES ET DEMONSTRATIONS SEULEMENT);
- iv) Moteur à turbine à gaz (POUR PARADES ET DEMONSTRATIONS SEULEMENT).

Pour les moteurs de cylindrée inférieure à la limite maximale en période, la cylindrée ne pourra être augmentée au-delà de la cylindrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture. Afin de participer à des courses, une voiture de Formule UN peut uniquement être propulsée par un moteur atmosphérique d'une cylindrée maximale de 3000 cm³. Les moteurs doivent être d'un type identique à celui monté à l'origine sur la voiture durant sa participation à des compétitions internationales et pour lequel une preuve de période existe (par exemple, Cosworth DFV, Ferrari 12 cylindres à plat et V12, Alfa Romeo V8, BRM V12, etc.). Les voitures équipées à l'origine d'un moteur Cosworth DFV (longue course) peuvent utiliser un moteur Cosworth DFV (course courte). Toutefois, seules les voitures qui étaient équipées à l'origine d'un moteur Cosworth DFV, pour lesquelles une preuve de période existe, peuvent utiliser un moteur Cosworth DFV.

Le Passeport Technique Historique de la FIA pour les voitures en ii), iii) et iv) ci-dessus doit porter sur la première page la mention «POUR PARADES ET DEMONSTRATIONS SEULEMENT».

(NB: L'utilisation de titane pour tous les composants du moteur à l'exception des poussoirs de soupapes est interdite sauf si une preuve de période peut être fournie pour justifier cette utilisation.)

ART. 5 ALLUMAGE

Le système d'allumage doit être d'un type utilisé pendant la carrière internationale de la voiture. Un dispositif électronique de limitation de régime peut être ajouté à toute voiture. L'utilisation de systèmes électroniques de gestion de moteur sur les moteurs DFV/DFY est interdite.

ART. 6 DÉMARRAGE

Une source d'énergie externe temporairement connectée à la voiture peut être utilisée pour démarrer le moteur à la fois sur la grille de départ et dans les stands.

ART. 7 INSTRUMENTIERUNG

Elektronische Instrumente dürfen hinzugefügt werden, jedoch ist jede Datenerfassung über diese Instrumente auf folgende Funktionen limitiert: Motordrehgeschwindigkeit, Motor-Öldruck und -Öltemperatur, Motor-Wassertemperatur und Treibstoffpumpenförderungsdruck. Die Sensoren der Raddrehgeschwindigkeit dürfen nur bei privaten Tests verwendet werden und müssen für die Dauer der TGP Veranstaltung einschliesslich der ungezeigten freien Trainings vom Fahrzeug entfernt werden.

ART. 8 SCHMIERUNG

Die Position der Ölkühler kann geändert werden, unter der Bedingung, dass die Silhouette des Fahrzeugs nicht verändert wird. Ein Ölsammelbehälter von 3000 cm³ muss montiert werden.

ART. 9 TREIBSTOFFSYSTEM

Die Treibstofftanks müssen den Sicherheitsbestimmungen des Artikels 253.14 des Anhang J entsprechen. Wenn ein Bewerber einen Sicherheitstreibstofftank verwendet, muss dieser von einem von der FIA anerkannten Hersteller stammen. Um die Anerkennung der FIA zu erlangen, muss ein Hersteller den Beweis der Qualität und der Gleichartigkeit seines Produktes sowie der Übereinstimmung mit den von der FIA genehmigten Spezifikationen geliefert haben. Die von der FIA anerkannten Hersteller von Sicherheitstreibstofftanks verpflichten sich, an ihre Kunden Treibstoffbehälter zu liefern, die mit den genehmigten Normen übereinstimmen. Zu diesem Zweck muss auf jedem gelieferten Treibstoffbehälter der Name des Herstellers, das Herstellungsdatum und die Seriennummer aufgedruckt sein. Die FIA behält sich das Recht vor, nach Prüfung der von dem interessierten Hersteller eingereichten Unterlagen jegliche anderen technischen Spezifikationen zu genehmigen. (Die technischen Spezifikationen der Tanks FT3-1999, FT3.5 oder FT5 sind auf Anfrage beim Sekretariat der FIA verfügbar.)

Die auf allen Fahrzeugen der Perioden GR, HR und IR installierten Standard-Treibstofftanks müssen mit Sicherheitsschaum gemäss amerikanischer Militärspezifikation MIL-B-83054 gefüllt sein. Treibstofftanks mit reduzierter Kapazität können für die Fahrzeuge verwendet werden, unter der Bedingung, dass der Tank von einem von der FIA anerkannten Hersteller angefertigt wurde und dass die Gestaltung und die Methodik des Tanks vom Hersteller anerkannt sind. Treibstofftanks mit reduzierter Kapazität müssen in das Volumen passen, in dem der ursprüngliche Tank untergebracht war und jeder Hohlraum um den Behälter muss vollständig mit Schaum gemäss oben aufgeführter Spezifikation gefüllt sein. Nach etwa 5 Jahren kann das Alter des Sicherheitstanks zu einer merklichen Herabsetzung der Festigkeitseigenschaften des Materials führen. Ein Treibstofftank kann nicht länger als während 5 Jahren nach Herstellungsdatum verwendet werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Prüfung vor und stellt für eine Gültigkeitsdauer von zusätzlich höchstens 2 Jahren eine neue Bescheinigung aus. Keinesfalls darf ein Treibstofftank länger als sieben Jahre ab Herstellungsdatum verwendet werden.

ART. 10 GETRIEBE

Fahrzeuge, die ursprünglich mit Halbautomatik-Getrieben ausgestattet waren, dürfen auf manuelle Getriebe umgerüstet werden. Die Getriebe müssen vom gleichen Typ und von der gleichen Spezifikation sein wie die des Fahrzeugs während seiner Karriere.

ART. 7 INSTRUMENTATION

Des instruments de bord électroniques peuvent être ajoutés, mais toute acquisition de données par cette instrumentation doit être limitée aux fonctions suivantes: vitesse de rotation moteur, pression et température d'huile moteur, température d'eau moteur et pression d'alimentation en carburant. Les capteurs de vitesse de rotation des roues ne peuvent être utilisés que durant les essais privés et doivent être retirés de la voiture pendant toute la durée des épreuves de TGP, incluant les essais libres non chronométrés.

ART. 8 LUBRIFICATION

La position des refroidisseurs d'huile peut être changée, à condition de ne pas modifier la silhouette de la voiture. Un récupérateur d'une capacité de 3000 cm³ doit être monté.

ART. 9 SYSTÈME DE CARBURANT

Les réservoirs de carburant doivent être conformes aux normes de sécurité spécifiées à l'Article 253.14 de l'Annexe J. Si un concurrent utilise un réservoir de carburant de sécurité, il doit provenir d'un fabricant agréé par la FIA. Afin d'obtenir l'accord de la FIA, un fabricant doit fournir la preuve de la qualité et de l'uniformité de ses produits ainsi que de leur conformité avec les spécifications approuvées par la FIA. Les fabricants de réservoirs de sécurité reconnus par la FIA doivent s'engager à fournir à leurs clients des réservoirs conformes aux normes approuvées. A cette fin, chaque réservoir fourni devra porter le nom du fabricant, la date de fabrication et le numéro de série. La FIA se réserve le droit d'approuver tout autre ensemble de spécifications techniques après avoir étudié le dossier soumis par le fabricant concerné. (Les spécifications techniques des réservoirs FT3-1999, FT3.5 ou FT5 sont disponibles sur demande auprès du Secrétariat de la FIA.)

Les réservoirs standards installés sur toutes les voitures des périodes GR, HR et IR doivent être remplis de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054. Des réservoirs de carburant à capacité réduite peuvent être utilisés sur les voitures à condition que le réservoir soit fabriqué par un fabricant agréé par la FIA et que la conception et la méthodologie du réservoir soient approuvées par le constructeur. Les réservoirs à capacité réduite doivent s'insérer dans le volume qui accueillait le réservoir d'origine et tout vide autour du réservoir doit être complètement rempli avec de la mousse conforme à la spécification ci-dessus.

Après environ cinq années, le vieillissement des réservoirs de sécurité peut entraîner une réduction considérable des caractéristiques de résistance du matériel. Aucun réservoir ne peut être utilisé pendant plus de cinq ans après la date de fabrication à moins d'avoir été inspecté et certifié à nouveau par le fabricant pour une période allant jusqu'à deux années supplémentaires.

En aucun cas, un réservoir ne peut être utilisé pendant plus de sept ans après sa date de fabrication.

ART. 10 BOÎTE DE VITESSES

Les voitures équipées à l'origine de transmissions semi-automatiques peuvent être converties à une boîte de vitesses manuelle. Les boîtes de vitesses doivent être du même type et de la même spécification que celles utilisées pendant la carrière du véhicule.

ART. 11 ACHSANTRIEB

Der Achsantrieb einschliesslich Differential muss einer Herstellerspezifikation entsprechen oder von einem Typ sein, für den ein Periodennachweis existiert.

ART. 12 BREMSEN

Nur Fahrzeuge die für Paraden und Demonstrationen verwendet werden, können mit Karbon-Karbon Bremsen ausgerüstet sein. Fahrzeuge welche ursprünglich mit Karbon-Karbon Bremsen ausgerüstet waren, können auf Stahlscheiben mit zeitgenössischen Bremszangen und konventionellen Bremsklötzen umgerüstet werden.

ART. 13 RÄDER

Die Räder müssen vom originalen Durchmesser sein, wie während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet. Die Felgenbreite darf nicht erhöht, kann jedoch verringert werden, um erhaltliche Reifen zu verwenden. Die Räder müssen dem Reglement für Zustandsprüfungen des Anhang K entsprechen.

ART. 14 REIFEN

Der für Grand Prix Thoroughbred Wagen bestimmte Referenzreifen, ist der Avon A11 mit Diagonalkarkasse und nur diese Reifen dürfen verwendet werden. Bei Regen dürfen nur Rennreifen Avon mit Diagonalkarkasse und Standardprofil «Classic Formula Wet» verwendet werden. Für jede Prüfung kann maximal 1 Satz Slicks-Reifen in die Meisterschaft eingeführt werden. Fahrzeuge der Kategorie G können Dunlop Reifen mit CR65 Profil verwenden.

Die Verwendung von Reifenwärmern oder die Anwendung von jeglicher künstlicher Mischung, die die Hysterese der Lauffläche beeinflussen kann, ist verboten.

ART. 15 KAROSSERIE

Die Karosserie des Fahrzeugs muss einer Ausführung entsprechen, wie sie während seiner Internationalen Karriere verwendet wurde. Die Karosserie muss das Erscheinungsbild während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet wurde, tragen, sofern die gesetzlichen Bestimmungen im Veranstaltungsländ dies zulassen. Feuerlöschanlagen eines Typs wie während der Internationalen Karriere verwendet, müssen montiert und funktionstüchtig sein. Sie können verbessert werden, um den Normen des Art. 274.14.1 Anhang J zu entsprechen.

ART. 16 AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN

Aerodynamische Vorrichtungen dürfen an einem Fahrzeug nur angebracht werden, wenn diese auch während der Internationalen Karriere verwendet wurden. Die verwendeten Vorrichtungen müssen in Ausführung, Position und Abmessungen so sein, wie sie während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet wurden.

Aerodynamische Vorrichtungen, die an ungefederten Teilen des Fahrzeugs angebracht waren und/oder vom Cockpit aus regulierbar waren, sind nicht erlaubt.

Eventuelle, in Rennen ursprünglich verwendete aerodynamische Vorrichtungen sind nicht obligatorisch.

Die Fahrzeuge, welche mit festen aerodynamischen Schürzen in der Periode (während der Jahre 1981 und 1982) führen, müssen die ursprüngliche Befestigung und Designausführung beibehalten. Die Schürze muss jedoch so geändert werden, dass die vorgeschriebene statische Bodenfreiheit von mindestens 40 mm eingehalten wird. Gleitleisten und/oder Gummipuffer sind verboten.

ART. 11 COUPLE FINAL

Le couple final incluant le différentiel doit être conforme à la spécification d'un constructeur, ou être d'un type pour lequel il existe une preuve de période.

ART. 12 FREINS

Seules les voitures utilisées pour les Parades et Démonstrations peuvent utiliser des freins carbone-carbone. Les voitures équipées à l'origine de freins carbone-carbone peuvent être converties à des disques d'acier avec étriers contemporains et plaquettes conventionnelles.

ART. 13 ROUES

Les roues doivent être du diamètre d'origine utilisé pendant la carrière internationale de la voiture. La largeur des jantes ne doit pas être augmentée, mais elle peut être réduite pour accueillir les pneus disponibles. Les roues doivent être conformes au règlement sur les tests de condition de l'Annexe K.

ART. 14 PNEUS

Le pneu de référence désigné pour les voitures de Grand Prix Thoroughbred est le pneu à carcasse diagonale Avon A11 et seuls ces pneus peuvent être utilisés. Par temps de pluie, seuls des pneus de course Avon à carcasse diagonale et de dessin standard «Classic Formula Wet» peuvent être utilisés. Un maximum d'un train de pneus slicks peut être introduit dans le Championnat lors de chaque épreuve. Les voitures de la Catégorie G peuvent utiliser des pneus sculptés Dunlop de type CR65. L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus ou l'application de tout mélange artificiel pouvant affecter l'hystérésis de la bande de roulement sont strictement interdites.

ART. 15 CARROSSERIE

La carrosserie de la voiture doit être d'une conception utilisée lors de sa carrière internationale. La carrosserie doit arborer une livrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture, si elle est autorisée par les lois du pays où se situe l'épreuve. Les systèmes d'extinction d'incendie d'un type utilisé pendant la carrière internationale de la voiture doivent être montés et opérationnels. Ils peuvent être améliorés de manière à être conformes aux normes de l'Annexe J, Art. 274.14.1.

ART. 16 ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES

Des accessoires aérodynamiques ne peuvent être montés sur la voiture que si elle en a utilisé lors de sa carrière internationale. Les dispositifs employés doivent se conformer en conception, position et dimensions à ceux employés pendant la carrière internationale de la voiture.

Aucun dispositif aérodynamique qui était monté sur des pièces non suspendues de la voiture et/ou pouvait être réglé depuis l'habitacle, n'est autorisé.

Les éventuels dispositifs aérodynamiques utilisés à l'origine en compétition ne sont pas obligatoires.

Les voitures qui ont couru en période avec des jupes aérodynamiques fixes (pendant 1981 et 1982) doivent retenir la fixation et la philosophie de conception originales. Toutefois, la jupe doit être modifiée de façon à conserver la garde au sol minimale statique de 40 mm. Les bandes de frottement et/ou patins sont interdits.

Jegliche Vorrichtung die es ermöglicht den Raum zwischen der Karosserie und dem Boden auszufüllen ist verboten. Kein völlig gefedertes Teil des Fahrzeugs darf sich weniger als 40 mm zum Boden befinden, wenn das Fahrzeug still steht, bei normalen Rennbedingungen und mit dem Fahrer an Bord. Mit Ausnahme der kompletten Vorder- und Hinterräder, darf kein Teil des Fahrzeugs in systematischem oder permanenten Kontakt mit dem Boden sein während das Fahrzeug in Bewegung ist. Wenn erachtet wird, dass ein Fahrzeug fortlaufend gegen diese Regel verstößt, kann es den Sportkommissaren gemeldet werden.

Jede Vorrichtung am Fahrzeug, die vorhanden ist, um die Bodenfreiheit während der Fahrt zu verringern sind verboten. „Bodeneffekt“ Fahrzeuge, welche in der Periode mit beweglichen und fixen Schürzen ausgerüstet waren (bis Ende 1982) jedoch mit oder ohne Frontflügel, können als einzige Alternative zur Periodenspezifikation einen Flügel des in der untenstehenden Zeichnung beschriebenen Modells verwenden. Die einzige erlaubte Änderung zu der Skizze ist das Hinzufügen eines gurney, der maximal 10mm hoch ist und einen Winkel von 90° aufweist und in der Flucht des hinteren Flügelrandes montiert ist.

Zugelassenes Material ist Aluminium oder Karbon. Wenn ausgestattet, müssen die Seitenbleche aus Aluminium und Flach sein. Sie dürfen nicht mehr als 20mm im Verhältnis zu den vorderen, hinteren, unteren und oberen Referenzpunkten liegen.

ART. 17 BELEUCHTUNG

Alle Fahrzeuge müssen während der ganzen Veranstaltung mit einem von der FIA genehmigten (siehe Technische Liste N° 19) funktionstüchtigen roten Rücklicht ausgestattet sein, welches 90° von der Mittelachse des Fahrzeugs nach hinten gerichtet und von hinten klar sichtbar ist, sich nicht mehr als 100 mm von der Fahrzeugachse, in einer Höhe von nicht weniger als 350 mm und höchstens 450 mm hinter der Mittellinie der Hinterräder befindet und welches vom Fahrer aus seiner normalen Sitzposition eingeschaltet werden kann. Wenn Diodenlichter (LED's) verwendet werden, müssen mindestens 90% dieser Elemente funktionstüchtig sein.

ART. 18 ABMESSUNGEN: RADSTAND, SPURWEITE UND GEWICHT

Der Radstand darf nicht um mehr als 1,1% (maximal 1 Zoll = 25,4mm) von einer Dimension für welche ein Nachweis der Epoche existiert, abweichen. Die Spurweite darf nicht grösser sein, als eine Dimension für welche ein Nachweis der Epoche existiert.

Das Gewicht des Fahrzeugs, gewogen ohne Treibstoff, jedoch mit Öl, darf nicht weniger betragen, als das Fahrzeugmindestgewicht, wie im Technischen Reglement der Formel 1 Weltmeisterschaft des Jahres spezifiziert, in dem das Fahrzeug ursprünglich teilgenommen hat, wie im Punkt 18 angegeben. Wenn ein Fahrzeug zum Wiegen ausgewählt wurde, kann nur Treibstoff entfernt und keine andere flüssige, feste oder gasförmige Substanz hinzugefügt werden.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, darf die statische Höhe aller aufgehängten Teile nicht weniger als 40 mm betragen.

Tout dispositif permettant de combler l'espace compris entre la carrosserie et le sol est interdit.

Aucune partie entièrement suspendue de la voiture ne doit se trouver à moins de 40 mm du sol lorsque la voiture est immobilisée, en condition normale de course, et avec le pilote à bord. Hormis les roues avant et arrière complètes, aucune partie de la voiture ne doit être en contact systématique ou permanent avec le sol lorsque la voiture est en mouvement. Si une voiture est considérée comme violant continuellement cette règle, elle pourra être signalée aux commissaires sportifs.

Tout dispositif installé sur la voiture pour diminuer sa garde au sol pendant que la voiture est en mouvement est interdit.

Les voitures à Effet de Sol équipées en période de jupes coulissantes et fixes (jusqu'à la fin de l'année 1982) mais équipée ou non d'un aileron avant pourront se voir équipées du modèle décrit dans le Dessin ci-dessous comme seule et unique alternative aux spécifications de période. La seule modification autorisée pour le Dessin est l'addition d'un gurney qui pourra être d'un maximum de 10 mm de hauteur et d'un angle de 90° et monté dans l'alignement du bord arrière de l'aileron.

Le matériau autorisé est l'aluminium ou le carbone. Si équipé, les dérives latérales devront être en aluminium et plates. Elles ne pourront dépasser de plus de 20 mm par rapport aux points de référence avant, arrière, bas et haut.

ART. 17 ECLAIRAGE

Toutes les voitures doivent avoir un feu rouge, en état de marche pendant toute la durée de l'épreuve, d'un modèle approuvé par la FIA (voir Liste Technique n°19), dirigé vers l'arrière à 90° par rapport à l'axe de la voiture, qui soit clairement visible de l'arrière, qui ne soit pas monté à plus de 100 mm de l'axe de la voiture, qui soit à une hauteur non inférieure à 350 mm, qui ne soit pas situé à moins de 450 mm derrière l'axe des roues arrière et qui puisse être allumé par le pilote normalement assis dans la voiture. Lorsque des feux à diodes sont utilisés, au moins 90% des éléments doivent être opérationnels.

ART. 18 DIMENSIONS: EMPATTEMENT, VOIE ET POIDS

L'empattement ne doit pas s'écarter de plus de 1,1 % (maximum 1 pouce = 25,4 mm) d'une dimension pour laquelle il existe une preuve d'époque. La voie ne doit pas être supérieure à une dimension pour laquelle il existe une preuve d'époque.

Le poids de la voiture, pesée sans carburant, mais avec huile, ne sera pas inférieur au poids minimal spécifié pour la voiture dans le Règlement Technique du Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA de l'année au cours de laquelle la voiture a couru à l'origine, comme indiqué au point 18.

Lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.

A tout moment au cours d'une épreuve, la hauteur statique de toutes les parties suspendues de la voiture ne devra pas être inférieure à 40 mm.

ART. 19 ÜBERSICHT DER ABMESSUNGEN

Siehe nachstehenden Tabellen.

ART. 19 TABLEAU DES DIMENSIONS

Voir tableaux ci-après.

Formel Eins Fahrzeuge Perioden-Abmessungen

Jahr	Gesamtgewicht Ohne Treibstoff	Frontflügel max. Breite	Frontflügel max. Höhe	Frontflügel max. Überhang	Heckflügel max. Breite	Heckflügel max. Höhe	Heckflügel max. Überhang
Année	Poids total	Aileron avant	Aileron avant	Aileron avant	Aileron arrière	Aileron arrière	Aileron arrière
	Sans carburant	Largeur max.	Hauteur max.	Porte-à-faux max.	Largeur max.	Hauteur max.	Porte-à-faux max.
1966	500 kg						
1967	500 kg						
1968	500 kg						
1969	500 kg						
1970	530 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm ¹	
1971	550 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm ¹	
1972	550 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm ¹	
1973	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm ¹	
1974	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm ¹	1000 mm
1975	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm ¹	1000 mm
1976	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	800 mm ¹	800 mm
1977	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm		900 mm	800 mm
1978	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1979	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1980	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1981	585 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1982	585 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1983	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1984	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1985	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm

Jahr	Vorderräder max. Breite	Hinterräder max. Durchmesser	Hinterräder max. Breite	Fahrzeughöhe über Heckflügel	Gesamthöhe des Fahrzeugs	Bodenfreiheit
Année	Roues avant Largeur max.	Roues arrière Diamètre max.	Roues arrière Largeur max.	Hauteur de la voiture au-dessus de l'aile arrière	Hauteur hors-tout de la voiture	Garde au sol
1966						
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976	21"	Felge 13" Jante 13"	21"	50 mm		
1977	21"	Felge 13" Jante 13"	21"	50 mm		
1978	21"	Felge 13" Jante 13"	21"		900 mm	
1979	21"	Felge 13" Jante 13"	21"		900 mm	
1980	21"	Felge 13" Jante 13"	21"		900 mm	
1981	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		900 mm	60mm ²
1982	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		900 mm	60mm ²
1983	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		1000 mm	60mm ²
1984	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		1000 mm	60mm ²
1985	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		1000 mm	60mm ²

¹ Diese Dimension gemessen von der gefederten Ebene.

² Bodenfreiheit ursprünglich 60 mm.
40mm minimal erlaubt für alle Fahrzeuge, unabhängig von deren Periode.

¹ Cette dimension mesurée depuis le plan suspendu.

² Garde au sol d'origine 60 mm
40 mm minimum autorisés pour toutes les voitures indépendamment de la période.

Overall front to rear dimension – 321 mm

Front edge radius – 10.5mm

Surface dimensions from centre line, front to rear, 25mm steps.

	Lower Face	Upper Face
25	23	15
50	30	14
75	34	11.5
100	36	8
125	36.5	2
150	36	-2.5
175	24	-5.5
200	30.5	-7.5
225	25.5	-8.5
250	20	-8
275	14.5	-7
300	8	-2.5

Drawing not to scale – All dimensions in millimetres, to the nearest 0.5mm



ANHANG XI:**Reglement für Fahrzeuge der Periode J1 und J2, nur bei Sport-Rallyes und Bergrennen anwendbar****ART. 1 ZUGELASSENEN FAHRZEUGE**

1.1 Ausschliesslich die Fahrzeuge der Periode J1 und J2 (01.01.1982 bis 31.12.1985 und 1.1.86 bis 31.12.1990) sind wie folgt zugelassen:

- Fahrzeuge der Gruppe B – über 1600 cm³ und/oder mit Aufladung.
- Fahrzeuge der Gruppe B – bis einschliesslich 1600 cm³.
- Fahrzeuge der Gruppe A
- Fahrzeuge der Gruppe N

1.2 Die Historische Motorsportkommission behält sich das Recht vor, die Liste der zugelassenen Fahrzeuge zu ändern und/oder zu erweitern.

1.3 Es ist zu beachten, dass einige Gruppe B Fahrzeuge in der Periode bei Rallyes aus Sicherheitsgründen verbannt wurden. Aus demselben Grund, ist deren Verwendung nach wie vor bei dieser Art von Veranstaltungen nicht erlaubt (siehe Artikel 7.4.1 des Anhang K)

ART. 2 TECHNISCHES REGLEMENT

2.1 Die im Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge müssen dem Artikel 7 des Anhang J sowie den nachfolgenden Artikeln entsprechen.

2.1.1 Gewicht: Das im Anhang J der Periode aufgeführte Mindestgewicht für die Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 wird um 25kg erhöht, um die jetzt zusätzlich vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung auszugleichen.

2.1.2 Elektronik: Fahrzeuge, original homologiert oder zugelassen mit elektronischen Steuergeräten, Motormanagementsystemen und/oder Sensoren, müssen dasselbe System, angeschlossen und in voll funktionsfähigem Zustand, wie in der Periode gebraucht oder gemäss Anhang J der Periode vorgeschrieben, verwenden.

2.1.3 Drosselflansche

Alle aufgeladenen Fahrzeuge der Periode J2 müssen einen mit dem Kompressorgehäuse verbundenen Drosselflansch aufweisen, mit Ausnahme der Fahrzeuge, welche original mit eine Kompressor mit einem Durchmesser kleiner oder gleich 36 mm in der Gruppe N (Serien-Tourenwagen) oder 38mm in der Gruppe A (Renn-Tourenwagen) ausgerüstet sind; diese müssen gemäss ihrem Homologationsblatt bestehend bleiben. Dieser bei Rallye vorgeschriebene Drosselflansch ist bei anderen Wettbewerben nicht verboten, wenn ein Bewerber sich für ihren Gebrauch entscheidet.

Die gesamte vom Motor benötigte Luftmenge muss durch diesen Drosselflansch strömen, welcher nachfolgende Bestimmungen einhalten muss.

Der maximale Innendurchmesser des Drosselflansches beträgt 36mm in der Gruppe N (Serien-Tourenwagen) und 38mm für die Gruppe A (Renn-Tourenwagen). Dieser Durchmesser muss auf einer Länge von mindestens 3 mm beibehalten werden, dies gemessen in Richtung der Strömung von der Ebene aus, die senkrecht zur Rotationsachse und maximal 50mm entgegen der Strömungsrichtung von einer zweiten Ebene durch die äussersten Flügel des Rades liegt, wobei diese Distanz entlang der Neutralachse des Einlasskanals gemessen wird (siehe Skizze 254-4 Anhang J FIA).

ANNEXE XI:**Règlement pour les voitures de Période J1 et J2 applicable uniquement aux Rallyes Sportifs et Course de Côte****ART. 1 VOITURES ADMISES**

1.1 Seules les voitures de la Période J1 et J2 (01.01.1982 à 31.12.1985 et 01.01.1986 au 31.12.1990) sont acceptables comme suit:

- Voitures du Groupe B – plus de 1600 cm³ et/ou suralimentées.
- Voitures du Groupe B – jusqu'à 1600 cm³ inclus.
- Voitures du Groupe A
- Voitures du Groupe N

1.2 La Commission du Sport Automobile Historique se réserve le droit de modifier et/ou étendre la liste des voitures admises.

1.3 Il doit être noté que certaines voitures de Groupe B ont été bannies dans les rallyes en période, pour raison de sécurité. Pour cette même raison, leur utilisation n'est toujours pas autorisée dans cette catégorie d'épreuves (voir art. 7.4.1 de l'Annexe K).

ART. 2 RÈGLEMENT TECHNIQUE.

2.1 Les voitures mentionnées à l'Art. 1.1 doivent être conformes à l'Art. 7 de l'Annexe K ainsi qu'aux articles ci-après.

2.1.1 Poids: Le poids minimum indiqué dans l'Annexe J de période pour les voitures des Périodes J1 et J2 est augmenté de 25 kg pour compenser l'équipement de sécurité supplémentaire à présent spécifié.

2.1.2 Electronique: Les voitures homologuées à l'origine avec, ou autorisées à utiliser, des boîtiers électroniques, des systèmes de gestion du moteur et/ou des capteurs doivent utiliser le même système, connecté et en parfait état de marche, que celui utilisé en période ou requis par l'Annexe J de période.

2.1.3 Brides

Toutes les voitures suralimentées de la Période J2 doivent comporter une bride fixée au carter de compresseur, à l'exception des voitures équipées à l'origine d'un compresseur de diamètre inférieur ou égal à 36 mm en Groupe N (Voiture de Tourisme de Production de Série) et de 38 mm en Groupe A (Voiture de Tourisme de Compétition), lesquelles devront demeurer conformes à leur Fiche d'Homologation.

Cette bride, qui est obligatoire en rallye, n'est pas interdite d'utilisation dans d'autres formes de compétition si un compétiteur voulait l'utiliser.

Tout l'air nécessaire à l'alimentation du moteur doit passer à travers de cette bride, qui doit respecter ce qui suit :

Le diamètre maximum intérieur de la bride 36mm en Groupe N (Voiture de Tourisme de production de série) et de 38mm en Groupe A (Voiture de Tourisme de compétition). Ce diamètre doit être maintenu sur une longueur de 3 mm minimum mesurée vers l'aval à partir du plan perpendiculaire à l'axe de rotation et situé à 50 mm maximum en amont des extrémités les plus en amont des aubages de la roue, cette distance étant mesurée le long de la fibre neutre du conduit d'admission (voir dessin 254-4, Annexe J FIA).

Dieser Durchmesser muss unabhängig von der Temperaturbedingungen eingehalten werden.

Der Aussendurchmesser des Drosselflansches im Bereich des Halses muss kleiner sein als 42mm für die Gruppe N und 44mm für die Gruppe A. Dieser Durchmesser muss beidseits des Resonanzrohres auf einer Länge von 5mm beibehalten werden.

Die Montage des Drosselflansches auf dem Turbolader muss so aufgeführt werden, dass zwei Schrauben des Verdichtergehäuses oder des Drosselflansches vollständig entfernt werden müssen, damit der Drosselflansch vom Verdichter gelöst werden kann.

Die Montage mittels Spitzschrauben ist nicht gestattet.

Um diesen Drosselflansch einzubauen, ist es gestattet, vom Verdichtergehäuse Material zum ausschliesslichen Zweck der Befestigung des Drosselflansches auf dem Verdichtergehäuse abzutragen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Befestigungsschrauben müssen durchbohrt sein, um sie versiegeln zu können.

Der Drosselflansch muss aus einem einzigen Werkstoff bestehen und darf nur zur Befestigung und Versiegelung durchbohrt werden. Die Versiegelung muss zwischen den Befestigungsschrauben, zwischen der Bride (oder der Befestigung Bride/Verdichtergehäuse), dem Verdichtergehäuse (oder der Befestigung Gehäuse/Flansch) und dem Turbinengehäuse (oder der Befestigung Gehäuse/Flansch) ausgeführt werden können (siehe Skizze 254-4 Anhang J FIA)

Ce diamètre doit être respecté quelles que soient les conditions de température.

Le diamètre extérieur de la bride au niveau du col doit être inférieur à 42 mm en Groupe N et 44 mm en Groupe A. Ce diamètre doit être maintenu sur une longueur de 5 mm de part et d'autre du col sonique.

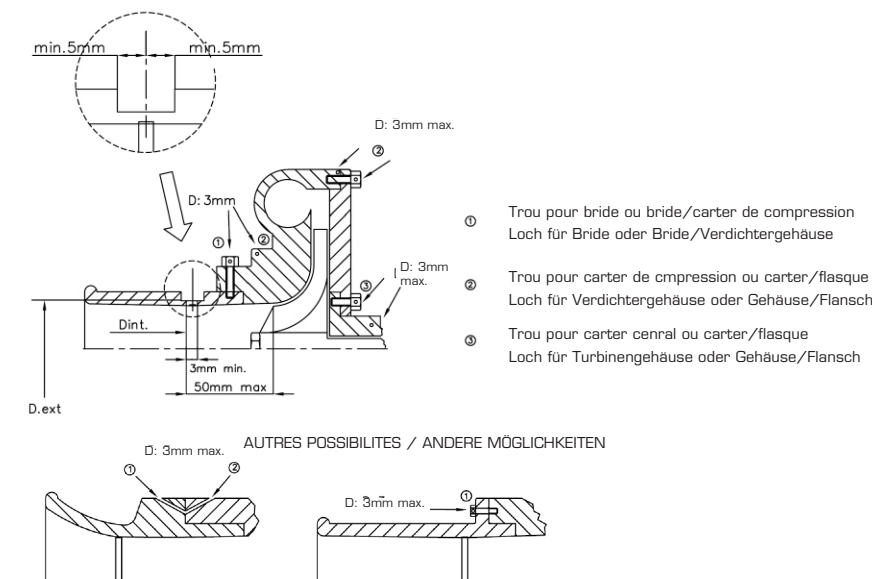
Le montage de la bride sur le turbocompresseur doit être effectué de telle façon qu'il soit nécessaire de retirer entièrement deux vis du corps du compresseur, ou de la bride, pour pouvoir désolidariser la bride du compresseur.

Le montage par vis pointeau n'est pas autorisé.

Pour installer cette bride, il est autorisé d'enlever de la matière du carter de compresseur, et d'en ajouter dans le seul but d'assurer la fixation de la bride sur le carter de compresseur.

Les têtes des vis de fixation doivent être percées afin de pouvoir les plomber.

La bride doit être constituée d'un seul matériau et ne peut être percée que pour sa fixation et le plombage, qui doit pouvoir être effectué entre les vis de fixation, entre la bride (ou la fixation bride/carter de compression), le carter de compression (ou la fixation carter/flasque) et le carter de turbine (ou la fixation carter/flasque) (voir dessin 254-4, Annexe J FIA).



Nota: Der Geamthubraum der Fahrzeuge der Periode J1 wird mit dem Koeffizienten 1.7 und für Fahrzeuge der Periode J2 mit dem Koeffizienten 1.4 multipliziert.

Note: La cylindrée nominale des voitures de Période J1 sera affectée du coefficient multiplicateur 1.4 et celle des voitures de Période J2 du coefficient multiplicateur de 1.7.

ART. 3 SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

3.1 Die im Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge unterliegen dem Artikel 5 (Sicherheit), wenn dieser mit folgenden Artikeln vereinbar ist.

3.2 Die im Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge müssen wie folgt ausgerüstet sein:

3.2.1 *Splitterschutzfolie für Seitenscheiben:* An Fahrzeugen der Perioden J1 und J2, bei denen die Seitenscheiben aus Glasbeibehalten werden, muss an der Innenseite dieser Scheiben eine Splitterschutzfolie angebracht werden. Eine kleine Öffnung in der Folie wird eingeräumt, um diese bei der technischen Abnahme besser erkennbar zu machen.

3.2.2 *Windschutzscheibenfolie:* Alle Fahrzeuge mit Verbundglaswindschutzscheibe dürfen eine durchsichtige Schutzfolie aus Kunststoff verwenden, um Beschädigungen zu vermeiden. Diese Folie muss dieselbe Grösse und dieselbe Form wie die Windschutzscheibe haben und muss mit dieser komplett in Kontakt sein.

3.2.3 **Sicherheitsstruktur:** Siehe Anhang V für die Skizzen und Anhang V für die Reglemente

3.2.4 *Sitze:* Für Fahrzeuge der Perioden J1 und J2, müssen die Sitze eine gültige Homologation gemäss der FIA-Norm 8855/1999 oder 8862/2009 haben, ausser für den Lancia 037 für welchen nur die Norm 8862/2009 gestattet ist. Die Verankerungen müssen den Homologationsvorschriften entsprechen.

3.2.5 *Abnehmbares Lenkrad:* Die Montage eines abnehmbaren Lenkrades ist bei Fahrzeugen der Perioden J1 und J2 vorgeschrieben (abhängig von der örtlichen/nationalen amtlichen Genehmigung).

3.2.6 *Treibstoff- und Ölleitungen – Treibstoffproben:* Bei Fahrzeugen der Periode J1 müssen die serienmässigen Öl- und Treibstoffleitungen durch metallummantelte Leitungen (Flugzeugbau / «Aeroquip» oder ähnlich) gemäss aktuellem Anhang J Artikel 253.3.2 ersetzt werden. Das Treibstoffsystem muss mit einer Trockentrennkupplung für Treibstoffproben gemäss technischer liste N° 5 der FIA ausgerüstet sein.

3.2.7 *Feuerlöscher:* Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 müssen mit einem Feuerlöschsystem gemäss Artikel 253.7.2 des aktuellen Anhang J und mit einem Handfeuerlöscher gemäss Artikel 253.7.3 des aktuellen Anhang J ausgerüstet sein.

3.3 Kopfrückhaltevorrichtung und Sicherheitsgurten

Fahrer und Beifahrer von Fahrzeugen der Perioden J1 und J2 müssen eine Kopfrückhaltevorrichtung gemäss aktuellem Anhang L FIA, Kapitel 3, Absatz 3, sowie mit dem Kopfrückhaltesystem kompatibel, aktuell von der FIA homologierten 6 Punkt Sicherheitsgurten gemäss Artikel 253.6 des gültigen Anhang J FIA tragen.

ART. 3 PRESCRIPTIONS DE SÉCURITÉ

3.1 Les voitures mentionnées à l'Art. 1.1 sont soumises aux prescriptions énoncées à l'Art. 5 (Sécurité) lorsque compatibles avec les articles suivants.

3.2 Les voitures mentionnées à l'Art. 1.1 doivent être équipées des éléments ci-après:

3.2.1 *Film anti-éclats pour vitres latérales:* Pour les voitures des Périodes J1 et J2 qui gardent les vitres latérales en verre, un film anti-éclats de couleur claire doit recouvrir l'intérieur des vitres. Il convient de laisser un petit trou dans ce film afin de faciliter sa détection lors des vérifications techniques.

3.2.2 *Film de pare-brise:* Pour toutes les voitures ayant un pare-brise en verre feuilleté, une protection en plastique de couleur claire peut être utilisée pour prévenir les dommages. Cette protection doit avoir la même taille et la même forme que le pare-brise et être totalement en contact avec ce dernier.

3.2.3 **Armature de sécurité:** Voir l'Annexe V pour les dessins et l'Annexe VI pour les règlements

3.2.4 *Sièges:* Pour les voitures des Périodes J1 et J2, les sièges doivent être homologués selon la Norme 8855/1999 ou 8862/2009, excepté pour la Lancia 037 pour laquelle seule la Norme 8862/2009 est acceptée. Les ancrages doivent être conformes aux exigences en matière d'homologation.

3.2.5 *Volant de direction amovible:* L'installation d'un volant de direction amovible est obligatoire sur les voitures de la Période J1 (selon les approbations des autorités locales/nationales).

3.2.6 *Conduites de carburant et d'huile – Prélèvement de carburant:* Sur les voitures des Périodes J1 et J2, les conduites de carburant et d'huile de série doivent être remplacées par des conduites à protection métallique (de type aviation / «Aéroquip» ou semblable) conformes au paragraphe 3.2. de l'Article 253 de l'Annexe J actuelle. Le système de carburant doit être équipé d'un coupleur auto-obturant pour le prélèvement de carburant figurant sur la Liste Technique N°5 de la FIA.

3.2.7 *Extincteur:* Les voitures des Périodes J1 et J2 doivent être équipées d'un système d'extinction conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J actuelle ainsi que d'un extincteur manuel conforme à l'Article 253.7.3 de l'Annexe J actuelle.

3.3 Dispositif de Retenue de la Tête et ceintures de sécurité

Les pilotes et les copilotes des voitures des Périodes J1 et J2 doivent porter un Dispositif de Retenue de la Tête conforme à l'actuelle Annexe L de la FIA, Chapitre 3, paragraphe 3, ainsi que des ceintures de sécurité 6 points compatibles avec le Dispositif de Retenue de la Tête, actuellement homologuées par la FIA et conformes à l'Article 6 de l'Article 253 de l'Annexe J de la FIA actuelle.