

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, **mit Ausnahme von Fahrzeugen, die Artikel 7.7 oder 7.8 unten entsprechen**, 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.

Internationale Wettbewerbsgeschichte bedeutet, dass man mit einer Erlaubnis zu einem internationalen Wettbewerb angemeldet wurde und an der Qualifikation oder den offiziellen Trainings teilgenommen hat oder auf der ersten Wertungsprüfung oder im ersten Sektor gestartet ist.

Ein späterer Ausschluss von der Veranstaltung aus technischen Gründen würde dazu führen, dass die Veranstaltung nicht mehr qualifiziert ist.

Eine Internationale Erlaubnis gilt nicht immer für den gesamten Wettbewerb. Bei Veranstaltungen mit Doppelerlaubnis werden nur die Internationalen Rennen als anerkannt angesehen.

Die einzigen gegenüber der Periodenspezifikation zugelassenen Änderungen sind die durch den Anhang K genehmigten. **Alles, was im vorliegenden Reglement nicht erlaubt ist, ist daher verboten.**

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.

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 sont soit des voitures de compétition d'origine, **exception faite des voitures conformes à l'Article 7.7 ou 7.8 ci-dessous**, 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.

Par historique de Compétition Internationale, on entend le fait d'avoir été inscrit à une Compétition Internationale avec un permis et d'avoir participé aux qualifications ou aux essais officiels, ou d'avoir pris le départ de la première spéciale ou du premier secteur.

Une exclusion ultérieure de l'épreuve pour des raisons techniques rendrait l'épreuve non qualificative.

Un permis International ne s'applique pas toujours à l'ensemble de la Compétition. Dans les épreuves à double permis, seules les courses Internationales seront considérées comme éligibles à la reconnaissance.

Les seules variations autorisées par rapport à la spécification de période sont celles autorisées par l'Annexe K. **Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement est donc interdit.**

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 Weitere Informationen sind online in der historischen Datenbank der FIA <https://historicdb.fia.com> verfügbar.

1.6 Abkürzungen

HTP	Historischer Technischer Wagenpass der FIA
HRCP	Historischer Wagenausweis für Gleichmässigkeitswettbewerbe der FIA
HMSC	Historisches Automobilsport Komitee der FIA
HDB	Datenbank der FIA für historische Fahrzeuge
Homologation	Homologationsblätter und Anerkennungsblätter, ausgestellt durch die FIA

ROPS Überrollschutzstruktur

ART. 2 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2.1 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.

2.2 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 **Artikel 8 des vorliegenden Anhangs** zusammengefasst, ursprünglich teilgenommen hat.

2.3 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.

2.4 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.

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

2.6 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**.

2.7 **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.

1.5 De plus amples informations sont disponibles dans la Base de Données Historique en ligne de la FIA - <https://historicdb.fia.com>.

1.6 Abréviations

PTH	Passeport Technique Historique de la FIA
LPVRH	Laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique
CSAH	Comité du Sport Automobile Historique de la FIA
BDH	Base de Données des Voitures Historiques de la FIA
Homologation	Fiches d'Homologation et Fiches de Reconnaissance approuvées par la FIA

ROPS Structure Anti-Tonneau de Protection

ART. 2 DISPOSITIONS GENERALES

2.1 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.

2.2 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 à l'**Article 8 de la présente Annexe**.

2.3 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.

2.4 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.

2.5 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.

2.6 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**.

2.7 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.

2.8 Werbung auf Fahrzeugen

2.8.1 Die Werbung auf Serien-Strassen-Produktionsfahrzeugen 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.

2.8.2 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.

2.8.3 Die Rallyeschilder sind für die Werbung des Wettbewerbveranstalters reserviert.

2.8.4 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.

2.8.5 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.

2.8.6 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.

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

2.8.8 **Mit Ausnahme** des erlaubten Erscheinungsbildes der Periode, können Veranstalter 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.

2.9 Startnummern

Siehe Artikel 16 des Internationalen Sportgesetzes der FIA (der „Code“).

2.8 Publicité sur les Voitures

2.8.1 La publicité sur les voitures routières de production de **série 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.

2.8.2 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.

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

2.8.4 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.

2.8.5 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.

2.8.6 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.

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

2.8.8 **A 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.

2.9 Numéros de compétition

Voir Article 16 du Code Sportif International de la FIA («le Code»).

2.10 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 und deren nicht wettbewerbsmässige Verwendung zu unterstützen. Gemäss Wortlaut der FIA/FIVA Konvention vom 10.10.1974, mit Aktualisierung vom 27.10.1999 und 26.06.2020, 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 Gleichmässigkeitläufe 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) Gleichmässigkeitläufe 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.

2.11 Historische Wettbewerbe

Ein historischer Wettbewerb kann ein **historischer Wettbewerb auf der Strasse, eine historische Rallye, ein historischer Gleichmässigkeitlauf unter Aufsicht** der FIA- und/oder FIVA sein. Alle internationalen Wettbewerbe müssen die Bestimmungen des vorliegenden Anhangs einhalten und, mit Ausnahme von Rallyes und Bergrennen (einschliesslich Rundstreckenprüfungen, die im Rahmen von Rallyes durchgeführt werden), auf gemäss Artikel 6 des Anhang O von der FIA für internationale Wettbewerbe genehmigten Rennstrecken, stattfinden.

ART. 3 EINTEILUNG NACH ZEITRAUM UND PERIODENSPEZIFIKATION

3.1.1 Ein Fahrzeug wird aufgrund seiner Spezifikation und nicht unbedingt nach dem Original-Baujahr datiert.

3.1.2 **Alle Fahrzeuge, die an Wettbewerben gemäss Anhang K teilnehmen, müssen den Artikel 5 (Sicherheit) einhalten.**

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

2.10 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 et de promouvoir leur utilisation non sportive.

Aux termes de la Convention FIA/FIVA, signée le 10 octobre 1974 et mise à jour les 27.10.1999 et 26.06.2020, 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 **compétition** 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.

2.11 Compétition historique

Une Compétition Historique peut être **une Compétition historique sur route, un rallye historique, un parcours de régularité historique organisé** sous le contrôle de la FIA et/ou de la FIVA. Toutes les Compétition 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 par la FIA pour les Compétition Internationales en accord avec l'Article 6 de l'Annexe O.

ART. 3 CLASSEMENTS PAR DATE ET SPECIFICATION DE PERIODE

3.1.1 Une voiture sera datée en fonction de sa spécification et pas forcément en fonction de sa date de construction d'origine.

3.1.2 **Toutes les voitures de course participant à des Compétitions relevant de l'Annexe K se conformeront à l'Article 5 (Sécurité).**

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'au 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'au 31.12.1966 pour la Formule 2), à l'exclusion de la Formule 3 et des Formules à moteur de marque unique

- GR) vom 1/1/1966 bis 31/12/1971 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (vom 1/1/1964 bis 31/12/1970 für Formel 3)
- 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 Formel 3)
- H1) vom 1.1972 bis 31.12.1975 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- 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 der F1 3 Litres)
- IR1) 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 31.12.1993 für Gruppe C und IMSA-Wagen
- JR) vom 1.1.1983 bis 31.12.1993 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (mit Ausnahme der F1 Gruppe C und IMSA)
- JR1T) vom 1.1.1977 bis 31.12.1988 für die F1 mit Turbomotoren
- JR1) vom 1.1.1987 bis 31.12.1994 für die F1 3.5 Liter
- JR2) vom 1.1.1985 bis 31.12.1995 für die F3000
- J1) vom 1/1/1982 bis 31/12/1987 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- J2) vom 1/1/1988 bis 31/12/1992 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- K) vom 1/1/1993 bis 31/12/2000 für homologierte Touren- und GT-Wagen
- KC) vom 1/1/1995 bis 31/12/2000 für Weiterentwicklung Kit Car
- K1) vom 1/1/1993 bis 31/12/1996 für Tourenwagen gemäss Reglement der Klasse 1
- K2) vom 1/1/1993 bis 31/12/2000 für Tourenwagen gemäss Reglement der Klasse 2 und/oder Super Tourisme
- KRC) vom 1/1/1997 bis 31/12/2000 für Weiterentwicklung World Rally Car
- KGT) vom 1/1/1997 bis 31/12/2000 für GT-Wagen gemäss GT1 und GT2 Reglement
- KR) vom 1/1/1994 bis 31/12/2000 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (mit Ausnahme der F1, F3000, Formule Nissan, Nippon, Frei, mit einem Hubraum grösser als 2000 cm³)
- KR1) vom 1/1/1995 bis 31/12/2000 für die F1 3 Liter
- KR2) vom 1/1/1996 bis 31/12/2000 für die F3000 und Standardformeln mit einem Hubraum grösser als 2000 cm³ (Formule Nissan, Nippon, Frei, etc.).

- GR) du 1/1/1966 au 31/12/1971 pour monoplaces et biplaces de course (du 1/1/1964 au 31/12/1970 pour Formule 3)
- 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 Formule 3)
- H1) du 1.1972 au 31.12.1975 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- 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 des F1 3 litres)
- IR1) 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 31.12.1993 pour les voitures du Groupe C et les voitures IMSA
- JR) du 1.1.1983 au 31.12.1993 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion des voitures de F1, Groupe C et IMSA)
- JR1T) du 1.1.1977 au 31.12.1988 pour les F1 à moteur turbocompressé
- JR1) du 1.1.1987 au 31.12.1994 pour les F1 3.5 litres
- JR2) du 1.1.1985 au 31.12.1995 pour les F3000
- J1) du 1/1/1982 au 31/12/1987 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- J2) du 1/1/1988 au 31/12/1992 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- K) du 1/1/1993 au 31/12/2000 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
- KC) du 1/1/1995 au 31/12/2000 pour les évolutions Kit Car
- K1) du 1/1/1993 au 31/12/1996 pour les Voitures de Tourisme conformes au règlement Classe 1
- K2) du 1/1/1993 au 31/12/2000 pour les Voitures de Tourisme conformes au règlement Classe 2 et/ou Super Tourisme
- KRC) du 1/1/1997 au 31/12/2000 pour les évolutions World Rally Car
- KGT) du 1/1/1997 au 31/12/2000 pour les Voitures de Grand Tourisme conformes au règlement GT1 et GT2
- KR) du 1/1/1994 au 31/12/2000 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion des F1, F3000, Formule Nissan, Nippon, Libre, d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³)
- KR1) du 1/1/1995 au 31/12/2000 pour les F1 3 litres
- KR2) du 1/1/1996 au 31/12/2000 pour les F3000 et formules standardisées d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³ (Formule Nissan, Nippon, Libre, etc.).

3.3 Periodenspezifikation

3.3.1 Unter Periodenspezifikation versteht man, die vollständige technische Konfiguration des Modells zu einem bestimmten Zeitpunkt, 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.

Die einzigen zulässigen Abweichungen von der Periodenspezifikation sind die nach Anhang K zulässigen.

3.3.2 Jede Änderung der Periodenspezifikation eines Fahrzeugs ist verboten, es sei denn, sie ist ausdrücklich durch die auf das Fahrzeug bezogenen Bestimmungen dieser Reglementierung oder durch eine im offiziellen FIA-Bulletin veröffentlichte Erklärung zu dem spezifischen Fahrzeugmodell oder den betreffenden spezifischen Teilen erlaubt oder im Artikel 5 (Sicherheit) vorgeschrieben oder erlaubt. Alles was im vorliegenden Reglement nicht erlaubt ist, ist daher verboten.

3.4 Erscheinungsbild der Periode

In diesem Zusammenhang wird das Erscheinungsbild durch seine Farben und sein Farbschema definiert ist.

3.4.1 Bei von der FIA homologierten Fahrzeugen mit beträchtlicher Produktionsmenge in den Gruppen Tourenwagen, GT, Gruppe 1 bis 4, Gruppen N, A und B ist jedes Fahrzeugmodell, für das historisch nachgewiesen werden kann, dass es eine bestimmte Lackierung getragen hat, berechtigt, diese Lackierung zu tragen, sofern sie in denselben Farben gehalten ist und die Grösse der Logos original ist, unabhängig von der angegebenen Zeitspanne.

3.4.2 Bei nicht homologierten Fahrzeugen, die nach einem FIA-Reglement für Sportwagen der Gruppe 5, Gruppe 6, Gruppe 7, Gruppe 8, Gruppe 9, Gruppe C und/oder verwandten Gruppen gebaut wurden, darf jedes Modell, für das historisch nachgewiesen werden kann, dass es eine bestimmte Lackierung getragen hat (z.B. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus usw.), diese Lackierung tragen, sofern sie in den gleichen Farben gehalten ist und die Grösse der Logos original ist.

Das Erscheinungsbild der Periode wird als integraler Bestandteil der beanspruchten Periodenspezifikation angesehen. Die technischen Attribute des Fahrzeugs, Karosserien, Spoiler, Öffnungen, Motor- und Getriebekonstruktion müssen den Spezifikationen der gewählten Lackierung entsprechen.

In Übereinstimmung mit den oben genannten Reglementierungen werden die Teilnehmer ermutigt, ihre Autos im Erscheinungsbild der Periode zu verwenden.

N.B. In Ländern, in denen das Anbringen bestimmter Werbung (Tabak, Alkohol usw.) gesetzlich eingeschränkt sein kann, ist es die Pflicht des Teilnehmers, dafür zu sorgen, dass das Erscheinungsbild seines Fahrzeugs den örtlichen Gesetzen entspricht. Die Organisatoren können jedes Erscheinungsbild eines Zeitraums ablehnen, das gegen die örtlichen Gesetze verstösst.

3.3 Spécification de période

3.3.1 Par spécification de période, on entend la configuration technique complète à un moment donné 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.

Les seules variations autorisées par rapport à la spécification de période sont celles autorisées par 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 à 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 prescrite ou autorisée à l'Article 5 (Sécurité). Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement est donc interdit.

3.4 Livrée de période

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

3.4.1 Pour les voitures homologuées par la FIA avec des volumes de production importants en Groupe Tourisme, Groupe Grand Tourisme, Groupes 1 à 4, Groupes N, A et B, tout modèle de voiture pour lequel il peut être prouvé historiquement qu'il a porté une livrée particulière est autorisé à porter cette livrée à condition qu'elle soit de mêmes couleurs et que la taille des logos soit d'origine, peu importe la période déclarée.

3.4.2 Pour les voitures Non Homologuées et construites selon un règlement FIA pour voitures de Sport, Groupe 5, Groupe 6, Groupe 7, Groupe 8, Groupe 9, Groupe C et/ou apparentés, tout modèle pour lequel il peut être prouvé historiquement qu'il a porté une livrée particulière (par ex. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus, etc.) sera autorisé à porter cette livrée à condition qu'elle soit de mêmes couleurs et que la taille des logos soit d'origine.

La livrée de période est considérée comme faisant partie intégrante de la spécification de période revendiquée. Les attributs techniques de la voiture, carrosseries, ailerons, ouvertures, configuration du moteur et de la boîte de vitesses doivent correspondre aux spécifications de la livrée choisie. En accord avec les règlements ci-dessus, les Concurrents sont encouragés à utiliser leurs voitures dans une livrée de période.

N.B. Dans les pays où l'affichage de certaines publicités (tabac, alcool, etc.) peut être limité par la législation, il est du devoir du Concurrent de s'assurer que la livrée de sa voiture est en accord avec les lois locales. Les organisateurs peuvent rejeter toute livrée de période qui ne respecterait pas la législation locale.

N.B. Dans les pays où l'affichage de certaines publicités (tabac, alcool, etc.) peut être limité par la législation, il est du devoir du Concurrent de s'assurer que la livrée de sa voiture est en accord avec les lois locales. Les organisateurs peuvent rejeter toute livrée de période qui ne respecterait pas la législation locale.

3.5 Allgemeines zu Ersatzteilen

«Ersatzteile» müssen den Spezifikationen der Periode entsprechen und können vom ursprünglichen Automobilhersteller oder einem anderen Lieferanten der Periode stammen. Nachbau-Ersatzteile müssen gemäss dem nachfolgenden Artikel 3.8 hergestellt werden.

Ersatzteile die von den Spezifikationen des Originalherstellers abweichen können 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 Sportkalender der FIA eingetragenen Veranstaltung in der Periode verwendet wurden. Für Fahrzeuge der Perioden J1 und J2 sind Ersatzteile 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 Bauteile die effektiv und rechtens in der Periode für die entsprechende Marke und Modell benutzt wurden, aufgrund dieser Freiheit in der Periode akzeptiert sind.

3.5.1 Die Periode, die Ersatzteile, sowie die betreffenden Homologationsnachträge werden auf dem für dieses betreffenden Fahrzeug anwendbaren HTP aufgeführt.

3.5.2 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 Antragsteller erbracht werden.

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

3.5.4 Wenn neue und/oder funktionstüchtige Bremsättel nicht mehr verfügbar sind, können gleichwertige Alternativen unter der Bedingung akzeptiert werden, dass das Material des Körpers, der Stil, die Konstruktion, das Gewicht, die Montagearten, die Anzahl und Grösse der Kolben sowie die Reibfläche der Beläge ähnlich sind.

Wenn mehrere Bremsatteltypen als Erweiterungen homologiert waren (oder in der Periode bei nicht homologierten Fahrzeugen verwendet wurden), können alternative Ersatzbremsättel nur dann in Betracht gezogen werden, wenn alle Optionen der Periode nicht mehr verfügbar sind. Der Nachweis über die Verwendung einer Alternative muss zusammen mit einem HTP-Antrag eingereicht werden und wird, wenn er akzeptiert wird, auf dem Dokument angegeben.

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

Alle Fahrzeuge der Periode J1, J2, K, KC und KRC müssen ebenfalls gemäss Anhang VI + VII des Anhang K sein.

3.5 Généralités sur les composants de remplacement:

Les « composants de remplacement » doivent être conformes aux spécifications de période et peuvent provenir du constructeur automobile d'origine ou d'un autre fournisseur de période. Les pièces de rechange de reproduction doivent être produites conformément à l'Article 3.8 ci-dessous.

Des composants remplaçant dont les spécifications diffèrent de celles du constructeur d'origine 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 Sportif 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 et légalement utilisés en période sur cette marque et ce modèle, à la suite de ces libertés de période.

3.5.1 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.

3.5.2 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.

3.5.3 La technologie utilisée, et pour les voitures avec une Fiche d'Homologation, incluant les extensions, doit être compatibles avec la période concernée.

3.5.4 Lorsque des étriers de frein neufs et/ou utilisables ne sont plus disponibles, des alternatives équivalentes peuvent être acceptées à condition que le matériau du corps, le style, la construction, le poids, les types de montage, le nombre et la taille des pistons ainsi que la surface de friction des plaquettes soient similaires.

Lorsque plusieurs types d'étriers étaient homologués comme extensions (ou utilisés en période sur des voitures de type Non Homologuées), des étriers de remplacement alternatifs ne peuvent être envisagés que lorsque toutes les options de période ne sont plus disponibles. La preuve de l'utilisation d'une alternative doit être fournie avec une demande de PTH, et si acceptée, elle sera spécifiée sur le document.

3.5.5 Pour les voitures homologuées, les Fiches d'Homologation originales, y compris extensions et variations telles qu'homologuées pendant la période concernée sont valables.

Toutes les voitures de la Période J1, J2, K, KC et KRC doivent également être conformes à l'Annexe VI et VII de l'Annexe K.

3.5.6 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 oder 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-Dokument, -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 jüngeren 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.

3.6 Reparaturen und Ersatzteile für Rennfahrzeuge

3.6.1 Die Technologie, der Materialtyp und die für die Reparaturen verwendeten Bauelemente **inklusive der in den verwendeten Homologationsachsträgen**, 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 Form, die** Aussendimension und die Wandstärke einer Periodenspezifikation und dass das Material den **Artikeln 3.9.3 und 3.9.4** entspricht.

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

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

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

3.7 Technologie

3.7.1 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.

3.7.2 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.

3.5.6 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 des documents suivants: prospectus publicitaires, manuel du constructeur, manuel d'atelier du constructeur, liste des pièces de rechange du constructeur ou 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 Compétition 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.

3.6 Réparations et composants de remplacement pour voitures de compétition

3.6.1 La technologie, le type de matériau et les composants utilisés pour les réparations **incluant ceux autorisés dans 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 **la forme**, les dimensions externes et l'épaisseur des parois soient conformes aux spécifications de période et que le matériau soit conforme aux **Articles 3.9.3 et 3.9.4**.

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

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

3.6.4 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.

3.7 Technologie

3.7.1 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.

3.7.2 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.

3.7.3 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.

3.7.4 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.

3.7.5 Die Kupplung und ihre Betätigung müssen derjenigen entsprechen, die in der jeweiligen Periode für die betreffende Marke und das betreffende Modell rechtmässig verwendet wurde, d. h. eine Einscheiben- oder Mehrscheibenkupplung mit Stangen-, Seilzug-, Hydraulik- oder elektrischer Betätigung durch einen Hauptzylinder, externen oder konzentrischen Nehmer und mit oder ohne elektrische oder Vakuumunterstützung.

3.8 Dimensionen und Gewicht

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

Die auf dem Homologationsblatt des Fahrzeugs angegebenen Masse und Gewichte müssen unter Berücksichtigung der auf dem Blatt oder im Anhang J für die jeweilige Periode angegebenen Toleranzen eingehalten werden. Wenn diese Toleranzen nicht auf dem Blatt angegeben sind, kann nur für Gewichte eine Toleranz von $\pm 5\%$ berücksichtigt werden; für Abmessungen siehe Artikel 3.10 des Anhangs K.

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

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

3.9 Allgemeine Bestimmungen

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

3.9.2 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.

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

3.9.4 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.

3.7.3 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 élevée, ou déterminants pour la sécurité, soit effectuée par des soudeurs qualifiés. Néanmoins, ceci doit être inspecté professionnellement pour détecter tout(e) éventuel(le) fissure ou défaut.

3.7.4 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.

3.7.5 L'embrayage et sa commande doivent être conformes à celui utilisé légalement en période pour la marque et le modèle en question, c'est-à-dire un embrayage monodisque ou multidisque, à commande par tige, câble, hydraulique ou électrique, par un maître-cylindre, récepteur externe ou concentrique et avec ou sans assistance électrique ou à dépression.

3.8 Dimensions et poids

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

Les dimensions et les poids indiqués sur la Fiche d'Homologation de la voiture doivent être respectés, en tenant compte des tolérances spécifiées sur la fiche ou dans l'Annexe J de période. Si ces tolérances ne sont pas spécifiées sur la fiche, une tolérance de $\pm 5\%$ peut être prise en compte uniquement pour les poids; pour les dimensions, se référer à l'Article 3.10 de l'Annexe K.

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

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

3.9 Définitions Générales

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

3.9.2 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.

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

3.9.4 Ainsi **par exemple**, «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.

3.10 Toleranz

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 **bei jedem Kontrollverfahren, das während einer Inspektion im Rahmen eines Wettbewerbs durchgeführt wird, nur die folgenden Toleranzen:**

- 3.10.1** Alle maschinellen Bearbeitungen mit Ausnahme von Zylinderbohrung und Kolbenhub: $\pm 0,2\%$
- 3.10.2** Unbearbeitete Gussteile: $\pm 0,3\%$
- 3.10.3** Breite des Fahrzeuges an der Vorder- und Hinterachse: $\pm 1\%$, $-0,3\%$
- 3.10.4** Radstand: $\pm 1,1\%$
- 3.10.5** Spurweite: $\pm 1\%$

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 **gültigen** 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 FIA 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 den **ASN bezogen** werden.

Das Original des Formulars und Einzelheiten zur Antragstellung verbleiben bei der ASN und übergibt dem Antragsteller eine mit Perforierstempel versehene Kopie. Die ASN übergibt die Einzelheiten aller übergebenen Identitätspapiere der FIA für ihre Datenbank.

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

4.1.4 **Das Verfahren und die Fristen für die Ausstellung des PTH werden durch die von der FIA herausgegebenen Richtlinien für ASN geregelt.**

4.1.5 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 **oder** einer von der ASN zertifizierten Kopie (ausgedruckt auf Sicherheitspapier der FIA, mit einer zusätzlichen Authentifizierung der ASN) des RETROSPECTIVE Homologationsblattes begleitet sein.

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

3.10 Tolérances

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 **lors de toute procédure de contrôle effectuée au cours d'une inspection dans le cadre d'une compétition uniquement:**

- 3.10.1** Tout usinage, sauf alésage et course : $\pm 0,2\%$
- 3.10.2** Brut de fonderie : $\pm 0,5\%$
- 3.10.3** Largeur de la voiture aux axes avant et arrière: $\pm 1\%$, $-0,3\%$
- 3.10.4** Empattement : $\pm 1\%$
- 3.10.5** Voie : $\pm 1\%$

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 **valide** ou, dans le cas des Parcours de Régularité, d'un LPVRH. 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 FIA. 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**.

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 **d'identité**.

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 **Le processus et délais de délivrance du PTH sont régis par les Lignes Directrices pour les ASN publiées par la FIA.**

4.1.5 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 additionnelle de l'ASN) de la Fiche d'Homologation **originale ou** d'une copie certifiée par l'ASN (imprimée sur papier estampillé/filigrané FIA, comportant une authentification additionnelle de l'ASN) de la Fiche d'Homologation **Rétrospective**.

4.1.6 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.

4.2 Verwendung des HTP's:

4.2.1 Die HTP's haben lediglich zwei Zwecke: Einerseits zur Verwendung durch die Technischen Offiziellen und Delegierten bei den **Wettbewerben** und andererseits zur Verwendung der Veranstalter von **Wettbewerben** für die Einteilung der Fahrzeuge und der **Klassenstruktur** ihres **Wettbewerbs**.

4.2.2 Zur Unterstützung der Veranstalter muss jeder Nennung für einen im internationalen Kalender der **FIA aufgeführten Wettbewerb** 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 dem **Wettbewerb** 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 auf Seite 25 des HTP's vornehmen.

4.2.4 Es ist Sache des Teilnehmers, **falls erforderlich, die Konformität der genehmigten Spezifikationen eines Fahrzeuges**, wie sie im HTP aufgeführt sind, nachzuweisen.

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

4.2.6 Veranstalter, die Fahrzeuge bei ihrem **Wettbewerb** ohne gültigen HTP zulassen, laufen Gefahr, dass **Wettbewerb** 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 1. Seite des Variantenblattes angegeben, sind die Varianten für eine oder mehrere der folgenden **Wettbewerbskategorien** gültig: Bergrennen, Rallye, Rundrennen. Der Teilnehmer kann die Varianten wie gewünscht verwenden unter Vorbehalt, dass diese der richtigen **Wettbewerbskategorie** entspricht.

Die obenstehende Reglementierung wird für die Ausstellung von Varianten verwendet **und es** 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 ein komplett neues Dokument ausgestellt und ein neuer Barcode-Kleber auf dem Fahrzeug in der Nähe des ersten angebracht; und der zweite Barcode-Kleber wird auf dem 2. HTP Dokument angebracht**

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

4.2 Utilisation des PTH

4.2.1 Les PTH n'ont que deux objets : pour utilisation par les officiels techniques et d'éligibilité pendant les **Compétitions** d'une part et pour utilisation par les organisateurs de **Compétitions** dans la classification et la structure **des classes** de leurs **Compétitions** d'autre part.

4.2.2 Afin de faciliter la tâche des Organisateurs, toutes les inscriptions aux **Compétitions figurant** au Calendrier International de la FIA 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 la **Compétition**. Le PTH de la voiture doit être à la disposition des officiels de la FIA pendant toute la durée de la **Compétition**. Seul un des délégués éligibilité de la FIA (ou un officiel nommé par la FIA en leur absence) peut inscrire des commentaires, en anglais ou en français, **à la page 25** du PTH.

4.2.4 Il incombera au Concurrent de prouver, **si requis, la conformité de la voiture aux spécifications approuvées**, 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 la **compétition** 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 **Compétitions** des véhicules sans PTH valide risquent de voir ces **Compétitions** exclues du Calendrier Sportif 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 1 de la fiche Variantes, les Variantes seront valables pour une ou plusieurs des catégories de **Compétitions** 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 de **Compétitions**.

La réglementation ci-dessus sera utilisée pour délivrer les Variantes **et** 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 nouveau document complet et** un nouvel autocollant **à code-barres seront délivrés** et appliqués sur la voiture, à proximité du premier; et le second autocollant à code-barres sera appliqué **sur le second document** 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 nicht Konformität:

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 beim **Wettbewerb** 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 Fahrzeugs 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 beigefügt sein.
- Aufgrund des Berichtes an die FIA durch die FIA-Offiziellen (oder von den Offiziellen der FIA autorisierte Personen) bei einem **Wettbewerb**, 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 des Wettbewerbs wird ausgesetzt.
- Durch die FIA, die jeden HTP suspendieren oder für ungültig erklären kann, wobei sie die ausstellenden ASN über ihre Entscheidung informiert.

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 Fahrzeugs 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 des **Wettbewerbs** 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 la **Compétition**, 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 **à la FIA par** 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 **Compétition** 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.

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 **Compétitions** 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 la **Compétition**.

4.4 Verfahren «roter Punkt»

4.4.1 Wenn ein Fahrzeug der Technischen Abnahme mit einer leichten Unregelmässigkeit gegenüber dem Technischen Reglement vorgeführt wird **und keinen Leistungsvorteil dadurch hat**, oder im Falle, dass ein **homologiertes** 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 und die Gründe auf der entsprechenden Seite des HTP's eingetragen werden. Der Teilnehmer muss die Unregelmässigkeit bis zum nächsten **Wettbewerb** korrigieren.

Rote Punkte können auch anlässlich von Nationalen **Wettbewerben** 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, **öffentlich verfügbar unter <https://fia.htp.com>** zusammengestellt werden.

4.4.3 Wenn die Unregelmässigkeit bei dem nächsten **Wettbewerb** nicht korrigiert ist, können die Sportkommissare das Fahrzeug von dem **Wettbewerb** disqualifizieren.

4.5 Verfahren «schwarzer» Punkt

4.5.1 Wenn sich ein Fahrzeug in jedem Moment des **Wettbewerbs** 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 vom **Wettbewerb** disqualifizieren und ihre Entscheidung der FIA mitteilen. Schwarze Punkte können auch anlässlich von Nationalen **Wettbewerben** vergeben werden, wenn sie den Sportkommissaren 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 dem laufenden Wettbewerb und/oder an anderen Wettbewerben 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 HTP's 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. **Diese Datenbank ist öffentlich verfügbar unter <https://fia.htp.com>.**

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 **et n'entraînant pas d'avantage de performance**, ou, dans le cas d'une voiture **homologuée**, 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 la **Compétition** suivante.

Des points rouges peuvent également être attribués dans le cadre de **Compétitions** 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 **disponible publiquement sur <https://fia.htp.com>.**

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

4.5 Procédure des points noirs

4.5.1 Si une voiture s'avère, à tout moment de la **Compétition**, 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 la **Compétition** et communiqueront leur décision à la FIA. Des points noirs peuvent également être attribués dans le cadre de **Compétitions** Nationales s'ils sont proposés aux Commissaires Sportifs (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 la **Compétition** en cours et/ou à d'autres Compétitions 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. **Cette base de données est disponible publiquement sur <https://fia.htp.com>.**

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 das Berufungs-subkomitee der HMSC behandelt. Jede vom Berufungs-subkomitee 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. Anrufung des Berufungs-subkomitees der HMSC: Die Berufung muss innerhalb 30 Tage nach Mitteilung der Ablehnung an die FIA durch die vom Ablehnungsentscheid betroffene Person an die Berufungs-subkommission der HMSC eingereicht werden. Die Berufung muss beinhalten:

- die Identität des Antragstellers, die Kopie des angefochtenen Entscheides und die Gründe der an das Berufungs-subkomitee der HMSC eingereichten Berufung.
- jede Unterlage als Beweis der Überweisung der Berufsgebühren 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 des Subkomitees 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 dazugehörigen Unterlagen werden dann vom Berufungs-subkomitee 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 des Berufungs-subkomitees der HMSC innerhalb höchstens 21 Tage nach Prüfung der Unterlagen schriftlich informieren.

4.6.9 Zum Zeitpunkt der Einlegung der Berufung ist eine Berufsgebühren 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 Datenbank der HTP's

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

4.7.2 Die komplette Liste der gültigen HTP's ist öffentlich verfügbar unter <https://htp.fia.com>

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 le Sous-Comité des Appels de la CSAH. Toute décision rendue par le Sous-Comité 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. Saisine du Sous-Comité des Appels de la CSAH: l'appel doit être notifié à la Sous-Comité 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 au Sous-Comité 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 du Sous-Comité 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 le Sous-Comité 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 du Sous-Comité 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 PTH de la FIA

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

4.7.2 La liste complète des PTH valides est disponible publiquement sur <https://htp.fia.com>

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 Gleichmässigkeitssrallyes bei welchen sie empfohlen sind.

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 dem Wettbewerb 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.

Wenn sich die Batterie ursprünglich ausserhalb des Fahrgastraums befand, kann sie in den Fahrgastraum verlegt werden.

Wenn sich die Batterie im Fahrgastraum befindet, 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 Aussen erreichbar sein muss. Aussen 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. Das Auslösesystem wird mit einem roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weissem Rand, mindestens 120 mm Kantenlänge, gekennzeichnet.

Dieses äussere Auslösesystem **ist bei offenen Fahrzeugen nicht vorgeschrieben, sofern das interne System von ausserhalb des Fahrzeuges deutlich sichtbar und zugänglich ist.**

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.

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 **sauf pour les Rallyes** de Régularité pour lesquels elles sont recommandées.

5.2 La présentation d'une voiture aux vérifications techniques équivaut à une déclaration par le Concurrent que sa voiture peut prendre part à la **Compétition** en toute **sécurité**. 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 se trouvait à l'origine à l'extérieur de l'habitacle, elle peut être déplacée à l'intérieur de celui-ci.

Si la batterie **se trouve** 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. Le **système de déclenchement** 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 **n'est pas obligatoire sur les voitures ouvertes, à condition que le système interne soit clairement visible et accessible de l'extérieur de la voiture.**

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 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.

Wasserleitungen, die ursprünglich Teil des Fahrgestells waren, sind verboten. Diese müssen durch ein Bypass-System ersetzt werden.

5.4.2 Ein solcher Schutz darf die strukturelle Festigkeit des Fahrzeugs 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 dem explosionsgeschützten «D-Stop» zu füllen.

5.5.2 Für alle Fahrzeuge der Perioden F bis K gilt, dass der Kraftstofftank mindestens mit Sicherheitsschaum gefüllt sein muss, der den Standards der amerikanischen Militärspezifikation MIL-B-83054 oder dem explosionsgeschützten «D-Stop» entspricht, sofern die Formel oder das Meisterschaftsreglement keinen höheren Sicherheitsstandard vorschreibt.

Wenn das Reglement der Periode die Verwendung eines Sicherheitstanks (USAC oder von der FIA genehmigt) vorschreibt, bleibt diese Anforderung obligatorisch.

Die max. durch das Reglement der Periode und/oder die Homologation spezifizierten Kapazität, darf nicht überschritten werden. FIA-Kategorien mit vorgeschriebenen Sicherheitstank, Anwendung gemäss dem Jahr der Spezifikation, die auf Seite 1 des HTP detailliert aufgeführt ist:

- F1 Ab 1969
- F2 Ab 1969
- F3 Ab 1973
- Group 5 Ab 1970
- Sports Prototypes Ab 1970
- Verschiedene nationale Formeln oder Kategorien, die für einen PTH in Frage kommen, wenn von der Reglementierung der Periode verlangt.

Obwohl nur für bestimmte Kategorien und/oder Formeln vorgeschrieben, wird die Verwendung von Sicherheitstanks in allen Kategorien dringend empfohlen.

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 platziert sind. Ein feuerfester und dichter Kasten muss den Tank und seine Einfüllöffnungen umgeben. Ein dichter, in der Schutzvorrichtung der Tanks angebrachter Deckel aus nicht entflammbarem Material, leicht erreichbar und nur mittels Werkzeug demontierbar, muss installiert sein, um die Kontrolle des Ablaufdatums des Tanks zu ermöglichen.

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

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. **Les conduites d'eau faisant partie du châssis à l'origine sont interdites. Celles-ci doivent être remplacées par un système bypass.**

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 K, sauf si la formule ou le règlement du championnat spécifiait un standard de sécurité supérieur, le minimum requis pour le réservoir de carburant est qu'il soit rempli avec de la mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.

Lorsque le règlement de période requiert l'utilisation d'un réservoir de sécurité (USAC ou approuvé par la FIA), cette exigence reste obligatoire.

La capacité maximale spécifiée par le règlement en période et/ou l'Homologation ne doit pas être dépassée.

Catégories FIA avec réservoirs de sécurité obligatoires, application selon l'année de spécification détaillée en Page 1 du PTH :

- F1 A partir de 1969
- F2 A partir de 1969
- F3 A partir de 1973
- Group 5 A partir de 1970
- Sports Prototypes A partir de 1970
- Diverses formules nationales ou catégories éligibles pour PTH, quand requis par le règlement de période.

Bien qu'obligatoire seulement pour certaines catégories et/ou formules, l'utilisation de réservoirs de sécurité est fortement recommandée à travers l'ensemble des catégories.

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. Un boîtier ininflammable et étanche doit entourer le réservoir de carburant et ses orifices de remplissage. Un couvercle étanche, en matériau ininflammable, facilement accessible et amovible uniquement à l'aide d'outils, doit être installé dans la protection des réservoirs afin de permettre le contrôle de la date de validité du réservoir.

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 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 Crush 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 Karosseriesilhouette 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 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 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 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;
- für alle anderen Fahrzeuge einen Mindestplatzdruck von 70 bar (100 psi) aufweisen.

Sie 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 Artikel 253.7.3 des aktuell gültigen Anhang J ausgerüstet sein. **Bei Fahrzeugen, die an Rallyes teilnehmen, wird empfohlen, dass ein zweiter Feuerlöscher im Fahrzeug mitgeführt wird und der Equipe zur Verfügung steht, um anderen Equipen, die während des Wettbewerbs Hilfe benötigen, zu Hilfe zu kommen.**

5.7.2 Ein von der FIA homologiertes Feuerlöschsystem gemäss Artikel 253.7.2 des **aktuell gültigen Anhang J (siehe Technische Liste 16 für homologierte Feuerlöscher)** 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.

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

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;
- pour les autres voitures, avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bar (100 psi).

Elles ne peuvent être raccordées 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 **en vigueur**. **Pour les voitures participant à des rallyes, il est recommandé qu'un deuxième extincteur soit transporté dans la voiture et à disposition de l'équipage pour venir en aide à tout autre équipage nécessitant une assistance pendant la Compétition.**

5.7.2 Un système d'extinction homologué par la FIA, conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J **en vigueur (voir Liste Technique 16 pour les extincteurs homologués)**, 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 Les voitures participant à des rallyes 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 Ölsammelbehälter (nicht obligatorisch für Rallyes)

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

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 Jeder Drosselklappenbolzen muss mit einer externen Rückstellfeder ausgestattet sein, ausser bei Doppelvergäsern, die alternativ mit einer internen Feder ausgestattet sein müssen.

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 Rallyes 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 II des Anhang K für die Skizzen und 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 Fahrzeuge** müssen 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.

Autos mit einer Vollkarosserie können auch zwei Leuchten verwenden, die gleich weit von der Mittelachse des Autos entfernt sind.

Diese Leuchte(n) muss(müssen) entweder eine Glühlampe mit 21 Watt Stärke oder LED mit gleichwertiger Stärke aufweisen.

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 Chaque axe de papillon d'admission doit être équipé d'un ressort de rappel externe, à l'exception des carburateurs doubles qui pourront être équipés alternativement 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 rallyes, 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 II à l'Annexe K pour les dessins et la réglementation**.

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 Toutes les **voitures 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.

Les voitures équipées d'une carrosserie pleine peuvent également utiliser deux feux situés à égale distance de l'axe centrale de la voiture.

Ce(s) feu(x) devra être soit à incandescence et d'une puissance d'au moins 21 watts, soit à LED de puissance équivalente.

5.15 Sicherheitsgurte

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

- Einsitzige Rennwagen ab der Periode F
- Zweisitzige Rennwagen ab der Periode F
- Fahrzeuge der Periode H und jünger, die an Sportrallyes mit Spezialprüfungen teilnehmen.

Alle anderen Fahrzeuge ab der Periode F mit Überrollbügel müssen mit Hosenträgergurten gemäss FIA-Norm N° 8854/98 oder 8853/98 **oder FIA N° 8853-2016** (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 - **K67** dargestellt (**siehe Anhang II des Anhang K**).

Die Schultergurten 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.

RFT-Systeme sind in bestimmten Kategorien und Zeiträumen vorgeschrieben. In allen anderen Fällen und wenn physisch möglich, wird die Verwendung eines RFT-Systems dringend empfohlen. Die Installation muss in Übereinstimmung mit den Anweisungen des Herstellers und dem Anhang L erfolgen.

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 Beckengurten 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 Schultergurten so nah wie möglich an der Hin-terradachse, angebracht werden. Die Schultergurten 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 Schultergurten 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.

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:

- Voitures de Course Monoplaces à partir de la Période F
- Voitures de Course Biplaces à partir de la Période F
- Voitures de Période H et au-delà participant à des Rallyes 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 **ou FIA N° 8853-2016** (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 - **K-67 (voir Annexe II de l'Annexe K)**.

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 systèmes RFT sont obligatoires dans certaines catégories et périodes. Pour toutes les autres et si possible physiquement, l'utilisation d'un système RFT est fortement recommandé. Son installation doit être en accord avec les instructions du fabricant et l'Annexe L.

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'être fixées aux points d'ancrages supérieurs des ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé entre les jambes de force arrière de l'armature (voir 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 II des Anhang K):

- 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 Benützungsort 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 Haubenthalterungen angebracht sein.

5.17.3 Die inneren Verschlussmechanismen werden funktionsuntüchtig gemacht oder entfernt.

- 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 II de l'Annexe K):

- 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 Appui-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.

Recommandé 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 Abschleppösen

5.18.1 Alle Fahrzeuge müssen vorn und hinten mit einer Abschleppöse oder -gurte ausgerüstet sein, ausgenommen einsitzige Fahrzeuge. Sie müssen den folgenden Bestimmungen entsprechen:

- 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 I des Anhang K.

5.21 Sitze

5.21.1 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 bei Fahrzeugen der Gruppe GT und T ab 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.

5.22 Kraftübertragung

5.22.1 Für Fahrzeuge die mit einer Antriebswelle ausgestattet sind die einen «donut» beinhalten, ist eine Verlängerung der Differentialausgangsglocke, welche den Rückhalt der Antriebswelle im Falle eines Bruchs des «donut» ermöglicht, empfohlen.

5.22.2 Antriebswellen mit einem «Donut» (Rotoflex) dürfen durch Universalkupplungen (Typ Hardy Spicer) eines Typs der Periode ersetzt werden. Nur wesentliche Änderungen und/oder der Austausch von Verankerungen und das Hinzufügen einer Gleitkupplung sind erlaubt.

5.18 Anneaux de remorquage

5.18.1 Toutes les voitures, excepté les monoplaces, doivent avoir un anneau **et/ou une sangle** de remorquage à l'avant et à l'arrière. Ces anneaux de remorquage doivent présenter les caractéristiques suivantes:

- 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 I de l'Annexe K.

5.21 Sièges

5.21.1 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.

Pour les voitures de GT et T à partir de la 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.

5.22 Transmission

5.22.1 Pour les voitures équipés d'arbre de transmission comportant un «donut», une extension de la tulipe de sortie du différentiel permettant la retenue de l'arbre de transmission en cas de rupture du «donut» est recommandé.

5.22.2 Les arbres de transmission comportant un « donut » (Rotoflex) peuvent être remplacés par des couplages universels (de type Hardy Spicer) d'un type utilisé en période. Seules les modifications essentielles et/ou le remplacement des ancrages et l'ajout d'un accouplement coulissant sont autorisés.

ART. 6 TREIBSTOFF UND VERBRENNUNGSMITTEL

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

6.2 Ausgenommen die nicht homologierte Fahrzeuge wie im Artikel 6.3 angegeben betrifft, muss der Treibstoff für nicht homologierte Fahrzeuge dem Anhang J, Artikel 252-9.1 entsprechen.

6.3 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 die 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.

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

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

6.6 Bleiverbindungen können 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).

6.7 Ersatzstoffe für Bleiverbindungen können dem Treibstoff hinzugefügt werden, wenn diese im freien Einzelhandel erhältlich sind. Die Zuführung dieser Stoffe darf nicht zu einer Erhöhung der Oktanzahl weder über 90 MOZ noch über 102 ROZ hinaus führen.

ART. 7 DEFINITION UND KATEGORISIERUNG DER FAHRZEUGE**7.1 Einsitzige Rennwagen**

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.

7.2 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.

ART. 6 CARBURANT ET COMBURANT

6.1 Pour les voitures homologuées, le carburant doit être de l'essence ou du gazole, tel que défini à l'Article 252.9.1 et 9.2 de l'Annexe J en vigueur.

6.2 Excepté en ce qui concerne les voitures non homologuées mentionnées à l'article 6.3, le carburant pour les voitures non homologuées doit être conforme à l'Article 252-9.1 de l'Annexe J.

6.3 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 et 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.

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

6.5 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.

6.6 Des composés au plomb peuvent également être ajoutés 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).

6.7 L'utilisation d'additifs, ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb, est autorisée à condition que ces derniers 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.

ART. 7 DEFINITION ET CATEGORISATION DES VOITURES**7.1 Voiture de course monoplace**

Voiture construite dans le 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.

7.2 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.

7.3 Offene zweisitzige Rennwagen

7.3.1 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.

7.4 Geschlossene zweisitzige Rennwagen

7.4.1 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.

7.5 Grand Touring Prototypen FIA (FIA GTP 1)

7.5.1 Prototypen der Perioden E, F und G (1/1/1947 – 31/12/1969) die von einem Hersteller mit Absicht zukünftige GT-Modelle herzustellen gebaut wurden und die in der Periode an internationalen Wettbewerben unter FIA-Reglementen eingesetzt wurden.

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

7.3 Voitures de course biplaces ouvertes

7.3.1 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.

7.4 Voitures de course biplaces fermées

7.4.1 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.

7.5 Grand Tourisme Prototypes FIA (FIA GTP 1)

7.5.1 Prototypes fabriqués par un constructeur avec l'intention d'en faire de futurs modèles de voitures GT appartenant aux Périodes E, F et G (1/1/1947 – 31/12/1969) ayant participé à des Compétitions internationales dans une catégorie Prototype en période et sous des règlements FIA.

7.5.2 Voitures engagées en GTP, au Mans 1962 et voitures GTP de la FIA (1963–65).

7.6 Grand Touring Prototypen nicht FIA (GTP 2)

7.6.1 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.

7.6.2 Abgesehen von den unter Artikel 5 (Sicherheit) erlaubten Änderungen dürfen an GT-Prototypen nur Änderungen vorgenommen werden, die in der Originalperiode an dem jeweiligen Chassis vorgenommen wurden.

7.7 Erprobungsfahrzeuge

7.7.1 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.

7.7.2 Es muss eine fortlaufende Bestandsgeschichte nachgewiesen werden

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

7.8 Historie Special

7.8.1 Ein Fahrzeug, das während eines FIA Herstellungszeitraumes ausschliesslich 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 Wettbewerbsebene eine bedeutsame Geschichte in der Periode aufweisen kann.

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

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

7.9 Serien-Strassenfahrzeuge (T und GT)

7.9.1 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.

7.9.2 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.

7.9.3 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 (Sicherheit) und dem Anhang VI des Anhang K (Technisches Reglement) entsprechen.

7.6 Grand Tourisme Prototypes non FIA (GTP 2)

7.6.1 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.

7.6.2 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.

7.7 Voitures expérimentales

7.7.1 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 de la FIA, mais qui, pour une raison quelconque, n'ont pas participé à des compétitions internationales.

7.7.2 La preuve de leur histoire ininterrompue doit être apportée.

7.7.3 Le PTH doit être approuvé par le CSAH avant d'être délivré.

7.8 Spéciale Historique

7.8.1 Voiture unique 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.

7.8.2 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'à 31.12.1971 - 1970 pour F3).

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

7.9 Voitures routières de production de série (T et GT)

7.9.1 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.

7.9.2 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.

7.9.3 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'Annexe VI de l'Annexe K (Règlement Technique).

7.10 Serien-Tourenwagen (T) nach 1946

7.10.1 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 Rallies 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

7.11 Renn-Tourenwagen (CT) nach 1946

7.11.1 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.
- Entwicklungsmodelle „Kit Car“ ab dem 1.1.1995, die in der Gruppe A genehmigt wurden und einem Variant-Kit eines bestimmten Fahrzeugmodells entsprechen, in ausreichender Stückzahl gebaut wurden und die Anforderungen der Genehmigungsverfahren erfüllen. Es handelt sich um „Kits“ (VK), die auf Anfrage geliefert werden und nur beim Hersteller und/oder einem seiner zugelassenen Lieferanten in der Periode erhältlich sind.
- Entwicklungsmodelle «World Rally Car» ab dem 1.1.1997, die zuvor in der Gruppe A homologiert wurden, in ausreichender Stückzahl gebaut wurden und die Anforderungen des Homologationsreglements erfüllen. Diese Fahrzeuge müssen wie ein Gruppe A Fahrzeug zusammengebaut werden. Alle Teile, die auf der World Rally Car-Variante detailliert aufgeführt sind, müssen in ihrer Gesamtheit verwendet werden.

7.12 GT-Wagen (GT) nach 1946

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

7.12.2 Nicht homologierte Modelle der Periode E, müssen einem Modell entsprechen, das in einem Katalog definiert ist und der Öffentlichkeit von der Verkaufsabteilung des Herstellers angeboten wird.

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

7.12.4 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.

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

7.10.1 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 rallies internationaux ou à de grandes Compétitions 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.

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

7.11.1 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.
- Modèles évolution «Kit Car» à partir du 1/1/1995 homologués en Groupe A et conformes à une Variante-Kit d'un modèle de voiture déterminé, construits en série suffisante et répondant aux exigences du règlement d'homologation. Il s'agit de «kits» (VK) livrables sur demande et uniquement disponibles auprès du constructeur et/ou de l'un de ses fournisseurs agréés en période.
- Modèles évolution «World Rally Car» à partir du 1/1/1997 homologués au préalable en Groupe A, construits en série suffisante et répondant aux exigences du règlement d'homologation. Ces voitures doivent être assemblées comme une voiture de Groupe A. Toutes les pièces détaillées sur la variante World Rally Car doivent être utilisées dans leur intégralité.

7.12 Voitures de Grand Tourisme postérieures à 1946 (GT)

7.12.1 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.

7.12.2 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.

7.12.3 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 VI à l'Annexe K. Les voitures à partir de la Période G2 doivent respecter les règles de l'Annexe J applicables aux voitures de ces Groupes dans leur période.

7.12.4 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.

7.13 Renn-GT-Wagen (GTS) nach 1946

7.13.1 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.

7.13.3 Vor 1966; teilnahmeberechtigte Modelle müssen GT-Fahrzeuge sein und/oder in der Gruppe 3 (1960-1965) homologiert sein.

7.13.4 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.

7.14 Ausserdem:

- (a) 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.
- (b) 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 (Sicherheit) aufgeführten Teile begrenzt.
- (c) Alle Änderungen müssen die Technik der Periode, wie sie für das betreffende Modell angewendet wurde, beachten.
- (d) 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.

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

7.15.1 Modelle, die aus den Gruppen 1 und 2, 3, 4, A oder N des Anhangs J abgeleitet wurden und Änderungen erfahren haben, die über die für diese Gruppen zulässigen Änderungen hinausgehen.

7.15.2 Dies beinhaltet:

- (a) Gruppe 3 (1957–1959): Tourenwagen mit einem besonderen Aufbau oder mit einem Standard-Aufbau, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäss Anhang J 1959, Artikel 264, für die Gruppe 2 hinausgehen.
- (b) Gruppe 3 (1960–1965): Unter Gruppe 3 für GT-Autos aufgeführt. Tourenwagen mit einem besonderen Aufbau oder mit einem Standard-Aufbau, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäss Anhang J 1965, Artikel 274, für die Gruppe 2 hinausgehen.

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

7.13.1 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.

7.13.2 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.

7.13.3 Pré-1966, les modèles éligibles doivent être des voitures de Grand Tourisme et/ou homologuées en Groupe 3 (1960-1965)

7.13.4 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.

7.14 En outre:

- (a) 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.
- (b) 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).
- (c) Toutes les modifications doivent respecter la technologie de la période telle qu'appliquée au modèle en question.
- (d) 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.

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

7.15.1 Modèles dérivés des Groupes 1 et 2, 3, 4, A ou N de l'Annexe J ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour ces Groupes.

7.15.2 Sont inclus:

- (a) Groupe 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.
- (b) Groupe 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.

(c) Groupe 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.

(d) Groupe 5 (1976–1981): Die erlaubten Änderungen sind im Anhang J der Periode aufgeführt: die 1981er Version (Art. 251) wird als endgültig betrachtet.

e) Super Touring Klasse 1 (1993-1996) : Die zulässigen Änderungen sind unter Anhang J der Periode aufgeführt, in Übereinstimmung mit dem Spezifikationsjahr auf Seite 1 des HTP.

f) Super Touring Klasse 2 (1993-2000): Die zulässigen Änderungen sind unter Anhang J für den Zeitraum aufgeführt, in Übereinstimmung mit dem Spezifikationsjahr auf Seite 1 des HTP.

7.16 Nationale Renntourenwagen

7.16.1 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 Produktionstourenwagen vorlegen können und dem nationalen anwendbaren Reglement für diese Wettbewerbe entsprechen.

7.16.2 Alle zugelassene Fahrzeuge müssen, vom Fahrzeugkonformitätssubkomitee (VCSC) auf Empfehlung der für das Land in welchem die betreffende nationale Rennsportgeschichte erstellt wurde verantwortlichen ASN, genehmigt werden.

7.16.3 Die mechanische Periodenspezifikation eines jeden Modells muss detailliert VCSC zur Genehmigung unterbreitet werden und alle anwendbaren, im Artikel 5 erwähnten Sicherheitsvorschriften müssen eingehalten werden.

7.16.4 Für Renntourenwagen (CT) ab Periode G, die in Übereinstimmung mit einem technischen Reglement gebaut wurden, das von einer ASN für die nationale Mehrmarken-Tourenwagenmeisterschaft der ersten Klasse aufgestellt wurde (vorbehaltlich der Genehmigung durch den HMSC), gelten nur der Anhang J der Periode mit seinen Anhängen, das Meisterschaftsreglement der Periode und die ursprünglichen FIA Homologationsblätter mit den Erweiterungen und Variationen, die in der betreffenden Periode homologiert wurden. Es gelten nur Änderungen, die in der Periodenspezifikation ausdrücklich zugelassen sind und rechtmässig an dem betreffenden Modell verwendet wurden. Ein Nachweis der Periodenspezifikation wird für alle zugelassenen und/oder nicht zugelassenen Modifikationen und/oder Komponenten verlangt.

Dieses Genehmigungs- und Anerkennungsverfahren gilt nur für Renntourenwagen (CT) und der Nationalen Tourenwagen-Meisterschaften, die auf einem mit der FIA-Gruppe 1 verwandten Regelwerk basieren und diesem nahe stehen. Das Reglement der Periode muss vom CSAH genehmigt werden.

Annerkannte Reglemente:

- a) Gruppe 1 « Francorchamps » - 1973
- b) Trophée de l'Avenir - 1974-1977
- c) Trophée Trans'Europe - 1978-1981
- d) British Saloon Car Championship (BSCC) - 1974-1982

(c) Groupe 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.

(d) Groupe 5 (1976–81): Les modifications autorisées figurent sous l'Annexe J de la période: la version de 1981 (Article 251) sera considérée comme définitive.

e) Super Touring Classe 1 (1993-1996) : Les modifications autorisées figurent sous l'Annexe J de la période, en accord avec l'année de spécification figurant sur la Page 1 du PTH.

f) Super Touring Classe 2 (1993-2000) : Les modifications autorisées figurent sous l'Annexe J de la période, en accord avec l'année de spécification figurant sur la Page 1 du PTH.

7.16 Voitures de Tourisme de compétition nationale

7.16.1 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 Compétitions importantes pour voitures de tourisme de production et étant conformes au règlement national applicable à ces Compétitions.

7.16.2 Tous les modèles éligibles doivent être approuvés par le Sous-Comité conformité des Véhicules (SCCV) sur recommandation de l'ASN responsable pour le pays dans lequel l'historique de compétition nationale concerné a été établi.

7.16.3 La spécification mécanique de période pour chaque modèle doit être détaillée et soumise à l'approbation de la SCCV et toutes les prescriptions de sécurité applicables énoncées à l'Article 5 doivent être respectées.

7.16.4 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 le CSAH), seuls l'Annexe J de période avec ses 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 de reconnaissance ne sera applicable que pour les voitures de Tourisme de Compétition (CT) et des Championnats de Voitures de Tourisme Nationaux qui sont basées sur et proches d'une réglementation approuvée au Groupe 1 FIA. Le règlement de période devra être approuvé par le CSAH.

Règlements reconnus:

- a) Groupe 1 « Francorchamps » - 1973
- b) Trophée de l'Avenir - 1974-1977
- c) Trophée Trans'Europe - 1978-1981
- d) British Saloon Car Championship (BSCC) - 1974-1982

7.16.5 Für Renntourenwagen (CT) ab Periode J2, die in Übereinstimmung mit einem technischen Reglement gebaut wurden, das von einer ASN für die nationale Mehrmarken-Tourenwagenmeisterschaft und für Premiumfahrzeuge erstellt wurde (vorbehaltlich der Genehmigung durch die HMSC), gelten nur der Anhang J der Periode mit seinen anhängen, das Meisterschaftsreglement der Periode und die ursprünglichen FIA Homologationsblätter mit den Erweiterungen und Variationen, die in der betreffenden Periode homologiert wurden. Es gelten nur Änderungen, die in der Periodenspezifikation ausdrücklich zugelassen sind und rechtmässig an dem betreffenden Modell verwendet wurden. Ein Nachweis der Periodenspezifikation wird für alle genehmigten und/oder nicht genehmigten Änderungen und/oder Komponenten verlangt. Dieses Genehmigungs- und Anerkennungsverfahren gilt nur für Renntourenwagen (CT) und der Nationalen Tourenwagen-Meisterschaften, die auf einem mit der FIA-Gruppe A verwandten Regelwerk basieren und diesem nahe stehen. Das Reglement der Periode muss vom HMSC genehmigt werden.

Annerkannte Reglemente:

- a) Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM) – 1990-1992
- b) British Touring Car Championship (BTCC) – 1990-1992

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

7.17.1 Modelle von Strassen-GT-Wagen und -Produktionssportwagen der Perioden E bis K 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.

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

7.17.3 Die mechanische Periodenspezifikation eines jeden Modells muss detailliert dem VCSC zur Genehmigung unterbreitet werden und alle anwendbaren, im Artikel 5 erwähnten Sicherheitsvorschriften müssen eingehalten werden.

7.16.5 Pour les voitures de Tourisme de Compétition (CT) à partir de la Période J2, 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 le CSAH), seuls l'Annexe J de période avec ses 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 de reconnaissance ne sera applicable que pour les voitures de Tourisme de Compétition (CT) et des Championnats de Voitures de Tourisme Nationaux qui sont basées sur et proches d'une réglementation apparentée au Groupe A FIA. Le règlement de période devra être approuvé par le CSAH.

Règlements reconnus :

- a) Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM) – 1990-1992
- b) British Touring Car Championship (BTCC) – 1990-1992

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

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

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

7.17.3 La spécification mécanique de période pour chaque modèle doit être détaillée et soumise à l'approbation de la SCCV et toutes les prescriptions de sécurité applicables énoncées à l'Article 5 doivent être respectées.

ART. 8 LISTE DER ZU INTERNATIONALEN HISTORISCHEN WETTBEWERBEN ZUGELASSENEN KATEGORIEN UND FORMELN

Die Organisatoren von Wettbewerben 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 (TSRC).

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 als GB/H.
- GP2 Grand Prix-Fahrzeuge 1907, keine Gewichtsgrenze, Treibstoffverbrauch geringer als 30 Liter je 100 km.
- GP3 Grand Prix-Fahrzeuge 1908 bis 1910, maximale Kolbenfläche 755 cm², Trockengewicht mind. 1100 kg.
- GP4 Grand Prix-Fahrzeuge 1911.
- GP5 Grand Prix-Fahrzeuge 1912, maximale Gesamtbreite 1750 mm.
- GP6 Grand Prix-Fahrzeuge 1913, Gewicht 800 bis 1100 kg. Maximale Treibstoffverbrauch 20 Liter je 100 km.
- GP7 Grand Prix-Fahrzeuge 1914, maximal 4500 cm³, Mindestgewicht 1100 kg.
- V1 Voiturettes 1906, Min.-gewicht 700 kg, max. Zylinderbohrung 120 mm für 1 Zyl., 90 mm für 2 Zyl..
- V2 Voiturettes 1908, Min.-gewicht 700 kg, max. Zylinderbohrung 100mm für 1 Zyl., 80mm für 2 Zyl., 65 mm für 4 Zyl..
- V3 Voiturettes 1909, Min.-gewicht 700 kg. 1 Zyl.Motor: max. Zylinderbohrung 120 mm und max. Hub 124 mm oder max. 100 mm x 250 mm. 2 Zyl.Motor: max. 95 mm x 95 mm oder max. 80 mm x 192 mm. 4 Zyl.Motor: max. 75 mm x 75 mm oder max. 65 mm x 145 mm.
- V4 Voiturettes 1911, max. 3000 cm³, Min.-gewicht 800 kg.
- V5 Voiturettes 1913, maximal 3000 cm³.
- IN1 Indianapolis-Fahrzeuge gemäss deren Spezifikation der Jahre 1911 bis 1918.
- HS1 Historische Spezialfahrzeuge in der Periode gebaut.

ART. 8 LISTE DES CATÉGORIES ET DES FORMULES ÉLIGIBLES POUR LES COMPÉTITIONS INTERNATIONALES HISTORIQUES

Les organisateurs des Compétitions 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 (TSRC).

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. à 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. à 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 cyl.: max. 75 mm x 75 mm, ou max. 65 mm x 145 mm.
- V4 Voiturettes 1911. Max. 3000 cm³. Poids min. 800 kg.
- V5 Voiturettes 1913. Maximum 3000 cm³.
- IN1 Voitures Indianapolis conformes aux spécifications des années 1911–1918.
- HS1 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.

Période C

Modelle der Periode zwischen dem 1.1.1919 und dem 31.12.1930 inklusive

Einsitzer

- GP8 Grand Prix-Fahrzeuge 1921, Min.-gewicht 800 kg, maximal 3000 cm³.
- GP9 Grand Prix-Fahrzeuge, 1922 bis 1925, Mindestgewicht 650 kg, max. 2000 cm³.
- GP10 Grand Prix-Fahrzeuge 1926-1927, Mindestgewicht 600 kg (1926) und 700 kg (1927). Maximal 1500 cm³, Mindestkarosseriebreite 850 mm.
- GP11 Grand Prix-Fahrzeuge 1928, Gewicht 550 kg bis 750 kg.
- GP12 Grand Prix-Fahrzeuge 1929-1930. Min.-gewicht 900 kg, Mindestkarosseriebreite 1000 mm.
- V6 Voiturette-Fahrzeuge 1920, maximal 1400 cm³.
- V7 Voiturette-Fahrzeuge 1921 bis 1925, max. 1500 cm³.
- IN2 Indianapolis-Fahrzeuge, gemäss deren Bestimmungen des Baujahres oder des Wettbewerbsbesatzes.
- HS2 Historische Spezial-Fahrzeuge in der Periode gebaut.

Tourenwagen

- 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

Période D

Modelle der Periode zwischen dem 1.1.1931 und dem 31.12.1946 inklusive.

Einsitzer

- GP13 Grand Prix-Fahrzeuge 1931 bis 1933.
- GP14 Grand Prix-Fahrzeuge 1934 bis 1937. Min.-gewicht 750 kg, Mindestkarosseriebreite 850 mm.
- GP15 Grand Prix-Fahrzeuge 1938 oder 1939. Maximal 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S. Mindestgewicht 850 kg.
- V8 Voiturettes 1934 bis 1939, max. 1500 cm³ S.
- V9 Voiturettes 1946, 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 Wettbewerbsbesatzes.
- HS3 Historische Spezial-Fahrzeuge gebaut in der Periode.

Tourenwagen

- 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
- OS6 Offene zweisitzige Wagen von 1100 cm³ bis 1500 cm³
- OS7 Offene zweisitzige Wagen von 1500 cm³ bis 3000 cm³
- OS8 Offene zweisitzige Wagen über 3000 cm³

Période C

Modèles appartenant à la période entre le 1.1.1919 et le 31.12.1930 inclus

Monoplaces

- 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.

Voitures de Tourisme

- SAL1 Berlines jusqu'à 3000 cm³
- SAL2 Berlines de plus de 3000 cm³
- OT1 Voitures de tourisme 4 places ouvertes jusqu'à 3000 cm³
- OT2 Voit. de tourisme 4 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.

Voitures de Tourisme

- 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 4 places ouvertes de plus de 3000 cm³
- OS5 Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm³
- OS6 Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm³ à 1500 cm³
- OS7 Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm³ à 3000 cm³
- OS8 Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm³

Perioden E-K

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-K

Les voitures GT et 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-K** 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-K** peuvent être classées selon le tableau suivant:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2	K
Bis/Jusqu'à 1150 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43	48
1150 – 1300 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44	49
1300 – 1600 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
1600 – 2500 cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51
Über/Plus de 2500 cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42	47	52

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	K
Bis/Jusqu'à 1150 cm ³	1	6	11	16	21	26	31	36	41	46
1150 – 1300 cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37	42	47
1300 – 1600 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43	48
1600 – 2500 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44	49
Über/Plus de 2500 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50

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

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) können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

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	K
Bis/Jusqu'à 1150 cm ³	11	16	21	26	31	36	41	46
1150 – 1300 cm ³	12	17	22	27	32	37	42	47
1300 – 1600 cm ³	13	18	23	28	33	38	43	48
1600 – 2500 cm ³	14	19	24	29	34	39	44	49
Über/Plus de 2500 cm ³	15	20	25	30	35	40	45	50

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 Règlementation National appliquée: par ex. CT15/BEL (Belgique)

Formel 1 Wagen der Perioden **E–K** können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures de Formule Un des Périodes **E–K** peuvent être classées selon le tableau suivant:

1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985	1987-1994	1995-2000
F1/1	F1/2	F1/3	F1/4	F1/5	F1/6

Formel 1 Wagen der Periode JR1T (Turbo) können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures de Formule Un de la période JR1T (Turbo) peuvent être classées selon le tableau suivant:

1977-1986	1987-1988
F1/4T	F1/5T

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:

1947-1953	1956-1960	1964-1966	1967-1971	1972-1984
F2/1	F2/2	F2/3	F2/4	F2/5

Formel 3 Wagen der Perioden **E–K** können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures de Formule 3 des Périodes **E–K** peuvent être classées selon le tableau suivant:

1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-1984	1985-1996	1997-2000
F2/1	F2/2	F2/3	F2/4	F2/5	F2/6

Formel 3000 Wagen (F3000, Nippon, Nissan) der Perioden **J–K** können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures de Formule 3000 (F3000, Nippon, Nissan) des Périodes **J–K** peuvent être classées selon le tableau suivant:

F3000 1985-1996	F3000 1997-2000	Nippon 1996-2000	Nissan 1996-2000
F3000/1	F3000/2	FNP	FNS

Formel Junior Wagen der Perioden E-F können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures de Formule Junior des Périodes E–F peuvent être classées selon le tableau suivant:

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 und 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 und ausgerüstet mit Scheibenbremsen	FJ/2E avec moteur devant ou derrière le pilote, équipées de freins à disques
FJ/1C mit Motor hinter dem Fahrer	FJ/1C avec moteur derrière le pilote		

Indianapolis Wagen der Perioden E–K können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures Indianapolis des Périodes E–K peuvent être classées selon le tableau suivant:

1947-1956	1957-1971	1972-1981	1982-1990	1991-2000
IN/4	IN/5	IN/6	IN/7	IN/8

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:

1961-1965	1966-1969	1970-1981
TM/1	TM/2	TM/3

Zweisitige Rennwagen der Perioden **E–K** können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
 Les voitures définies comme des **voitures de Course Biplaces** pour les Périodes **E–K** peuvent être classées selon le tableau suivant:

	E	F	G	H	I	J	K
Bis/Jusqu'à 750 cm ³	1	7	13	25	37	43	60
750 – 1100 cm ³	2	8	14	26	38	44	61
1100 – 1500 cm ³	3	9	15	27	39	45	62
1500 – 2000 cm ³	4	10	16	28	40	46	63
2000 – 3000 cm ³	5	11	17	29	41	47	64
3000 – 5000 cm ³	6	12	18	30	42	48	65
Über/Plus de 5000 cm ³	49	50	51	52	53	54	66

Die Klassennummer muss der Abkürzung TSRC folgen: z. Bsp. TSRC14
 Les numéros de classe doivent être précédés de TSRC selon le cas: par ex. TSRC14

GT – Prototypen der Perioden E und F (GTP)
 Fahrzeuge wie in Art. 7.5 und 7.6 definiert: **GTP 1 oder GTP 2**
 : **Voitures Prototype de Grand Tourisme** des Périodes E et F (GTP)
 : Voitures définies aux **Art. 7.5 et 7.6: GTP 1 ou GTP 2**

Die **Spezial Historischen Wagen der Periode E-GR** können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures historiques spéciales pour la Période E-GR peuvent être classées selon le tableau suivant:

E	F	G
HS4	HS5	HS6

Die **gemäss einer Nationalen Formel gebauten** einsitzigen Rennwagen der Perioden E-K können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures monoplaces construites conformément à une Formule Nationale pour les Périodes E-K peuvent être classées selon le tableau suivant:

E	F	G	H	I	J	K
NF1	NF2	NF3	NF4	NF5	NF6	NF7

Spezial Tourenwagen und GT-Wagen Gruppe 5:
Voitures de Tourisme et Grand Tourisme Spéciales Groupe 5:

bis/jusqu'à 1150cm ³	1150-1300cm ³	1300-1600cm ³	1600-2500cm ³	über/plus de 2500cm ³
HST1	HST2	HST3	HST4	HST5

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode F:**
 IC1: Formel Intercontinental, 196-65, 2000cm³-3000 cm³

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode G:**
 FV/1 Formel Vee Fahrzeuge 1964–1971 (1285 cm³)
 FF/1 Formel Ford Fahrzeuge 1967–1971 (1600 cm³)
 F5/1 Formel 5000 Fahrzeuge 1969–1971 (5000 cm³)
 FG/1 Formel France Fahrzeuge 1966–1971 (1300 cm³)
 FA/1 Formel «A» Fahrzeuge (USA) 1968–1971 (5000 cm³)
 FB/1 Formel «B» Fahrzeuge (USA) 1967–1971 (1101 cm³–1600 cm³) & Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1970–1971 (1101 cm³–1600 cm³, jedoch mit zulässigen BDA Motoren)
 FC/1 Formel «C» Fahrzeuge (USA) 1967–1971 (1100 cm³)
 FS/1 Formel Skoda Fahrzeuge 1970–1971 (1107 cm³)

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode G** 1966–1971:
 CAN/1G Can-Am Fahrzeuge
 NAC/1 NASCAR Fahrzeuge (<=7030 cm³ = 429 in³)
 NAC/2 NASCAR Fahrzeuge (<=5866 cm³ = 358 in³)
 TA/U Trans-Am Fahrzeuge (<=2000 cm³)
 TA/O Trans-Am Fahrzeuge (>2000 cm³)

Formelfreie Fahrzeuge der **Perioden E-K** werden mit den Buchstaben FL bezeichnet.

Periode E-K Fahrzeuge von internationalen Rallyes welche in Afrika durchgeführt wurden (Safari) 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; HSA10 für die Periode K).

Spezifische Kategorien der Periode H 1972-1975:

S2/1 Sport-2000-Wagen 1972–1975 (2000 cm³)

Andere **einsitzige Rennwagen** der Periode H 1972–1976
 FS/2a Formel-5000-Fahrzeuge (5000 cm³)
 FB/2a Formel «B» Fahrzeuge (U.S.A.) 1972–1976 (1100 cm³–1600 cm³), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1972–1976 (1100 cm³–1600 cm³ jedoch mit zulässigen BDA Motoren) und der Formel Mondiale
 FV/2a Formel Vee Fahrzeuge (1285 cm³)
 FE/1a Formel Easter Fahrzeuge (1600 cm³)
 FF/2a Formel Ford Fahrzeuge (1600 cm³)
 FF/3a Formel Ford Fahrzeuge (2000 cm³) – Periode HR 1975–1976)
 FW/1a Formel Super Vee Fahrzeuge 1971–1976 (1584 cm³)
 FS/1a Formel Easter Fahrzeuge 1972–1976 (1300 cm³)
 FS/2a Formel Skoda Fahrzeuge 1972–1976 (1100 cm³)
 FR/1a Formel Renault Fahrzeuge (1600 cm³)

Autres **voitures de course monoplaces** de **Période F:**
 IC1: Formule Intercontinentale 1961–65, 2000cm³–3000cm³

Autres **voitures de course monoplaces** de **Période G:**
 FV/1 Voitures de Formule Vee 1964–1971 (1285 cm³)
 FF/1 Voitures de Formule Ford 1967–1971 (1600 cm³)
 F5/1 Voitures de Formule 5000 1969–1971 (5000 cm³)
 FG/1 Voitures de Formule France 1966–1971 (1300 cm³)
 FA/1 Voitures de Formule «A» (U.S.A.) 1968–1971 (5000 cm³)
 FB/1 Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1967–1971 (1101 cm³–1600 cm³) & voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1970–1971 (1101 cm³–1600 cm³ mais autorisant un moteur BDA)
 FC/1 Voitures de Formule «C» (U.S.A.) 1967–1971 (1100 cm³)
 FS/1 Voitures de Formule Skoda 1970–1971 (1107 cm³)

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période G** 1966–1971:
 CAN/1G Voitures de Can-Am
 NAC/1 Voitures de NASCAR (<=7030 cm³ = 429 in³)
 NAC/2 Voitures de NASCAR (<=5866 cm³ = 358 in³)
 TA/U Voitures de Trans-Am (<=2000 cm³)
 TA/O Voitures de Trans-Am (>2000 cm³)

Les voitures de **Formule Libre des Périodes E-K** seront désignées par les lettres FL.

Les Voitures de Rallyes internationaux disputés sur le continent africain (Safari) répondant au règlement technique spécifique de ces épreuves pour les **périodes E-K** 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; HSA10 pour la Période K).

Catégories spécifiques de Période H 1972-1975:

S2/1 Voitures de Sport 2000 1972 – 1975 (2000 cm³)

Autres **voitures de course monoplaces** de Période H 1972–76
 F5/2a Voitures de Formule 5000 (5000 cm³)
 FB/2a Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1972–1976 (1100 cm³–1600 cm³), Voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1972–1976 (1100 cm³–1600 cm³ mais autorisant un moteur BDA) et de Formule Mondiale
 FV/2a Voitures de Formule Vee (1285 cm³)
 FE/1a Voitures de Formule Easter (1600 cm³)
 FF/2a Voitures de Formule Ford (1600 cm³)
 FF/3a Voitures de Formule Ford (2000 cm³) – Période HR 1975–1976)
 FW/1a Voitures de Formule Super Vee 1971–1976 (1584 cm³)
 FS/1a Voitures de Formule Easter 1972–1976 (1300 cm³)
 FS/2a Voit. de Formule Formula Skoda 1972–1976 (1107cm³)
 FR/1a Voitures de Formule Renault (1600 cm³)

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode H 1972-1976:**

CAN/1H Can-Am Fahrzeuge
 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 de la FIA)
 ITO IMSA Tourenwagen (>2500 cm³)
 ITU IMSA Tourenwagen (<=2500 cm³)
 IGTO IMSA GT-Wagen 2500 (>2500 cm³)
 IGTU IMSA GT-Wagen 2500+ (<=2500 cm³)
 IROC (= International Race of Champions)
 IR/1 Porsche Carrera RSR
 NAC/2 NASCAR Fahrzeuge (<=5866 cm³ = 358 in³)
 TA/U Trans-Am Fahrzeuge (<=2000 cm³)
 TA/O Trans-Am Fahrzeuge (>2000 cm³)
 TA/C Trans-Am Challenge Fahrzeuge (2500 cm³)

Spezifische Kategorien der Periode I 1976-1981:

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 cm³)
 FB/2b Formel «B» Fahrzeuge (U.S.A.) 1977–1981 (1100 cm³ – 1600 cm³), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1977–1981 (1100 cm³ – 1600 cm³ jedoch mit zulässigen BDA Motoren) und der Formel Mondiale
 FV/2b Formel V Fahrzeuge 1977–1981 (1285 cm³)
 FF/2b Formel Ford Fahrzeuge 1977–1981 (1600 cm³)
 FF/3b Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000 cm³ – Periode IR1 1977–1980)
 FF/3c Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000 cm³ – Periode IR2 1981–1982)
 FW/1b Formel Super V Fahrzeuge 1977–1971 (1584 cm³)
 FS/1b Formel Easter Fahrzeuge 1977 – 1981 (1300 cm³)
 FS/2b Formel Skoda Fahrzeuge 1977–1981 (1100 cm³)
 FR/1b Formel Renault Fahrzeuge 1977–1981(1048 – 1107cm³)
 FA/2a Formel Fiat Abarth Fahrzeuge (2000 cm³)

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode I 1977-1981:**

CAN/2 Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm³)
CAN/3 Can-Am Fahrzeuge (2000 - 5000 cm³)
 IGTO IMSA GT-Wagen 2500+ (>2500 cm³)
 IGTU IMSA GT-Wagen 2500 (<=2500 cm³)
 IGTX IMSA GT-Erprobungswagen (≈ Gruppe 5 der FIA)
 IROC (= International Race of Champions)
 IR/2 Chevrolet Camaro
 NAC/2 NASCAR Fahrzeuge (<=5866 cm³ = 358 in³)
 TRA/1 Trans-Am Fahrzeuge (<=2000 cm³)
 TRA/2 Trans-Am Fahrzeuge (>2000 cm³)

Spezifische Kategorien der Periode IC 1982-1993

GC/1a Fahrzeuge der Gruppe C 1982–1988
 GC/1b Fahrzeuge der Gruppe C 1989 – **1993** (3500 cm³)
 GC/2a Fahrzeuge der Gruppe C Junior und C2 1982–1988
 GC/2b Fahrzeuge der Gruppe C2 1989 – **1993**

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période H 1972-1976:**

CAN/1H Voitures de Can-Am
 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 cm³)
 ITU Voitures IMSA de Tourisme (<=2500 cm³)
 IGTO Voitures IMSA de GT 2500 (>2500 cm³)
 IGTU Voitures IMSA de GT 2500+ (<=2500 cm³)
 IR/1 Porsche Carrera RSR
 NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
 NAC/2 Voitures de NASCAR (<=5866 cm³ = 358 in³)
 TA/U Voitures de Trans-Am (<=2000 cm³)
 TA/O Voitures de Trans-Am (>2000 cm³)
 TA/C Voitures du Challenge Trans-Am (2500 cm³)

Catégories spécifiques de Période I 1976-1981:

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 – 81 :
 F5/2b Voitures de Formule 5000 1977 –1981 (5000 cm³)
 FB/2b Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1977–1981 (1100 cm³ – 1600 cm³), Voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1977–1981 (1100 cm³–1600 cm³ mais autorisant un moteur BDA) et de Formule Mondiale
 FV/2b Voitures de Formule Vee 1977 –1981 (1285 cm³)
 FF/2b Voitures de Formule Ford 1977 –1981 (1600 cm³)
 FF/3b Voitures de Formule Ford 2000 (2000 cm³ – Période IR1 1977–1980)
 FF/3c Voitures de Formule Ford 2000 (2000 cm³ – Période IR2 1981–1982)
 FW/1b Voitures de Formule Super Vee 1977– 1981 (1584 cm³)
 FS/1b Voitures de Formule Easter 1977–1981 (1300 cm³)
 FS/2b Voitures de Formule Skoda 1977–1981 (1048 – 1107 cm³)
 FR/1b Voitures de Formule Renault 1977–1981 (1600 cm³)
 FA/2a Voitures de Formule Fiat Abarth (2000 cm³)

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période I 1977-1981:**

CAN/2 Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm³)
CAN/3 Can-Am Fahrzeuge (2000 - 5000 cm³)
 IGTO Voitures IMSA de GT 2500+ (>2500 cm³)
 IGTU Voitures IMSA de GT 2500 (<=2500 cm³)
 IGTX Voitures IMSA de GT expérimentales (≈ Groupe 5 de la FIA)
 IR/2 Chevrolet Camaro
 NAC/2 Voitures de NASCAR (<=5866 cm³ = 358 in³)
 TRA/1 Voitures de Trans-Am (<=2000 cm³)
 TRA/2 Voitures de Trans-Am (>2000 cm³)

Catégories spécifiques de Période IC 1982-1993

GC/1a Voitures de Groupe C 1982–1988
 GC/1b Voitures de Groupe C 1989–**1993** (3500 cm³)
 GC/2a Voitures de Groupe C Junior et C2 1982–1988
 GC/2b Voitures de Groupe C2 1989–**1993**

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode IC 1982-1990**:

- IGTO IMSA GT-Wagen 2500+ (>2500 cm³)
 IGTO IMSA GT-Wagen 2500 (<=2500 cm³)
 IGTX IMSA GT-Erprobungswagen (= Gruppe 5 der FIA)
IGTP IMSA GT Prototypen

Spezifische Kategorien der Periode J 1982-1992

- Gruppe B – Gruppe B Fahrzeuge der Periode 1982–1986
 DTM/1 TC-Fahrzeuge gemäss DTM Reglement 1990-1992
 BTCC/1 TC-Fahrzeuge gemäss BTCC Reglement 1990-1992

Andere **zweisitzige Rennwagen** 1982-1993

- S2/3 Sports-2000-Wagen 1982 – 1990
 SN/2500 Sport Nazionale Fahrzeuge 1983-1990 (Motor Alfa-Romeo 2500 cm³)
 SN/3000 Sport Nazionale Fahrzeuge 1989-1990 (Motor Alfa-Romeo 3000 cm³)

Andere **einsitzige Rennwagen 1982-1992**

- FV/2c** Formel V Fahrzeuge 1982–1992 (1300 cm³)
FF/2c Formel Ford Fahrzeuge 1982–1992 (1600 cm³)
FF/3d Formel Ford Fahrzeuge 2000 (2000 cm³ – Periode JR 1983–1990)
FW/1c Formel Super V Fahrzeuge 1982–1992 (1584 cm³)
FS/1c Formel Easter Fahrzeuge 1982–1992 (1300 cm³)
FR/1c Formel Renault Fahrzeuge 1982–1988 (1600T cm³)
FR/1d Formel Renault Fahrzeuge 1989–1992 (1721 cm³)
FO/1a Formel Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet Fahrzeuge 1988–1992 (2000 cm³)
FM Formula Mondial Fahrzeuge (1600 cm³)

Fahrzeuge einer **spezifischen amerikanischen Kategorie** der **Periode J 1982–1986**:

- CAN/2** Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm³)
CAN/3 Can-Am Fahrzeuge (2000–5000 cm³)

Spezifische Kategorien der Periode J 1993-2000

Supertouren-Rennwagen der Periode K1-K2

- DTM/2 Tourenwagen Klasse 1 FIA (2500 cm³) 1993-1996
 ST2000/1 Tourenwagen Klasse 2 FIA (<=2000 cm³) 1993-2000

Renn-GT Fahrzeuge der Periode KGT

- GT1/P GT1 Fahrzeuge FIA-GT von 1997-1998
 GT2 GT2 Fahrzeuge FIA-GT von 1997-2000
 N-GT Produktionsfahrzeuge FIA-GT von 2000
 IGTS IMSA GT Fahrzeuge 2500+ (>2500 cm³)
 IGTO IMSA GT Fahrzeuge 2500 (<=2500 cm³)

Rallye-Fahrzeuge aufgebaut gemäss einer Weiterentwicklung **WRC** oder **Kit-Car**

- WRC** Weiterentwicklung World Rally Car homologiert 1997-2000
KC Weiterentwicklung Kit-Car homologiert 1995-2000

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période IC 1982-1990**:

- IGTO Voitures IMSA de GT 2500+ (>2500 cm³)
 IGTO Voitures IMSA de GT 2500 (<=2500 cm³)
 IGTX Voitures IMSA de GT expérimentales (= Groupe 5 FIA)
IGTP Voitures IMSA Grand Tourisme Prototype

Catégories spécifiques de Période J 1982-1992

- Gruppe B – Voitures de Groupe B de la période 1982–1986
DTM/1 Voitures TC répondant au règlement DTM 1990-1992
BTCC/1 Voitures de TC répondant au règlement BTCC 1990-1992

Autres **Voitures Biplaces de Course** 1982-1993

- S2/3 Voitures Sports 2000 1982–1990
 SN/2500 Voitures de Sport Nazionale 1983-1990 (moteur Alfa-Romeo 2500 cm³)
 SN/3000 Voitures de Sport Nazionale 1989-1990 (moteur Alfa-Romeo 3000 cm³)

Autres **Voitures Monoplaces de Course 1982-1992**

- FV/2c** Voitures de Formule Vee 1982–1992 (1300 cm³)
FF/2c Voitures de Formule Ford 1982–1992 (1600 cm³)
FF/3d Voitures de Formule Ford 2000 (2000 cm³ – Période JR 1983-1990)
FW/1c Voitures de Formule Super Vee 1982–1992 (1584 cm³)
FS/1c Voitures de Formule Easter 1982–1992 (1300 cm³)
FR/1c Voitures de Formule Renault 1982–1988 (1600T cm³)
FR/1d Voitures de Formule Renault 1989–1992 (1721 cm³)
FO/1a Voitures de Formule Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet 1988–1992 (2000 cm³)
FM Voitures de Formule Mondiale (1600 cm³)

Voitures **de catégories spécifiques américaines** de **Période J 1982–1986**:

- CAN/2** Can-Am Fahrzeuge (<=2000 cm³)
CAN/3 Can-Am Fahrzeuge (2000–5000 cm³)

Catégories spécifiques de Période K 1993-2000

- Voitures de **Super Tourisme** de Compétition de **Période K1-K2**
 DTM/2 Voitures de Tourisme Classe 1 FIA (2500 cm³) 1993-96
 ST2000/1 Voitures de Tourisme Classe 2 FIA (<=2000 cm³) 1993-2000

Voitures de Grand Tourisme de Compétition de Période KGT

- GT1/P Voitures GT1 FIA-GT de 1997-1998
 GT2 Voitures GT2 FIA-GT de 1997-2000
 N-GT Voitures de Production FIA-GT de 2000
 IGTS Voitures IMSA de GT 2500+ (>2500 cm³)
 IGTO Voitures IMSA de GT 2500 (<=2500 cm³)

Voitures de **Rallyes** construites selon une évolution **WRC** ou **Kit-Car**

- WRC** Evolution World Rally Car homologuée 1997-2000
KC Evolution Kit-Car homologuée 1995-2000

Zweisitzige Rennwagen

- WSC** IMSA World Sports Car Fahrzeuge 1993-1998
USRRC SCCA Can-Am Prototyp-Fahrzeuge von 1998
SR1 Le Mans Prototypen, International Sports Racing Cup, Sports Racing World Cup und FIA Sportsscar (Wettbewerb 2000-6000 cm³) 1992-2000
SR2 Le Mans Prototypen, International Sports Racing Cup, Sports Racing World Cup und FIA Sportsscar (Produktionsbasis <=3000 cm³) 1992-2000
LMP900 Le Mans Prototypen 900 von 2000
LMP675 Le Mans Prototypen 675 (<=2000 cm³) von 2000
LMGTP Le Mans Grand Touring Prototypen 1999-2000
CN FIA Production Sports Cars 1993-2000

Andere einsitzige Rennwagen

- FV/2D** Formule Vee Fahrzeuge 1993-2000 (1300 cm³)
FF/2D Formule Ford Fahrzeuge 1993-2000 (Zetec)
FW/1D Formule Super Vee Fahrzeuge 1994-2000 (1584 cm³)
FS/1D Formule Easter Fahrzeuge 1993-2000 (1300 cm³)
FR/1E Formule Renault Fahrzeuge 1995-1999 (2000 cm³/8V)
FO/1B Formule Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet 1993-1999 (2000 cm³)

Voitures de course biplaces

- WSC** Voitures IMSA World Sports Car 1993-1998
USRRC Voitures prototypes SCCA Can-Am de 1998
SR1 Voitures Le Mans Prototype, International Sports Racing Cup, Sports Racing World Cup et FIA Sportsscar (Compétition 2000-6000 cm³) 1992-2000
SR2 Voitures Le Mans Prototype, International Sports Racing Cup, Sports Racing World Cup et FIA Sportsscar (Base de production <=3000 cm³) 1992-2000
LMP900 Voitures Le Mans Prototype 900 de 2000
LMP675 Le Mans Prototype 675 (<=2000 cm³) de 2000
LMGTP Le Mans Grand Touring Prototype 1999-2000
CN FIA Production Sports Cars 1993-2000

Autres voitures monoplaces de course

- FV/2D** Voitures de Formule Vee 1993-2000 (1300 cm³)
FF/2D Voitures de Formule Ford 1993-2000 (Zetec)
FW/1D Voitures de Formule Super Vee 1994-2000 (1584 cm³)
FS/1D Voitures de Formule Easter 1993-2000 (1300 cm³)
FR/1E Voitures de Formule Renault 1995-1999 (2000 cm³/8V)
FO/1B Voitures de Formule Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet 1993-1999 (2000 cm³)

ANHANG I - ZUSTANDSPRÜFUNG**ART. 1 KRITISCHE TEILE/ELEMENTE EINES FAHRZEUGS**

1.1 Bauteile und Baugruppen, die für die Integrität, Kontrolle und Sicherheit eines Fahrzeugs oder seiner Insassen in bestimmten Kategorien wesentlich sind, müssen in bestimmten Zeitabständen vorgeschriebenen Zustandstests unterzogen werden. Dazu gehören auch Ersatz- und Austauschteile.

Die Sicherheitsspannen von Teilen für den Wettbewerb können eng sein, daher sind regelmäßige Tests und Kontrollen unerlässlich.

ART. 2 CATEGORIES DE VOITURES, COMPOSANTS ET VALIDITES DES TESTS

Der Autohersteller kann angeben, dass der Test häufiger durchgeführt werden sollte; in diesem Fall muss sich der Antragsteller an die Richtlinien des Herstellers halten.

2.1 Obligatorisch für zweisitzige Rennwagen der Gruppen 4, 5, 6, 7 (CAN-AM), C1, C2, CN, SN, FL, GT1/P, SR1, SR2, LMP, LMP900, LMP675, LMGTP ebenfalls amerikanischen Gruppen GTX, IGTO, IGTU, IGTP, USRRC, WSC, ab der Periode GR:

- Anwendbare Liste siehe 3.1
- Zertifizierung gültig für DREI JAHRE

Wärmstens empfohlen für TSRC von mehr als 1600cm³ ab der Periode GR, Formel 3 2000cm³ und Formel Super Vau.

2.2 Obligatorisch für Fahrzeuge Formel 1, Formel 3000, Formel Nippon, Nissan, Formel Frei, ab der Periode GR:

- Anwendbare Liste siehe 3.1 und 3.2
- Zertifizierung gültig für ZWEI JAHRE

Wärmstens empfohlen für Formel 2, Formel B, Formel Mondial, Formel 5000.

2.3 Obligatorisch für Fahrzeuge mit Fahrgestellen aus Verbundwerkstoffen und/oder Magnesium oder mit belasteten Bauteilen ab der GR-Periode:

- Anwendbare Liste siehe 3.1, 3.2 und 3.3
- Zertifizierung gültig für ZWEI JAHRE

ART. 3 DEN TESTS UNTERZOGENE KOMPONENTEN

Für alle Fahrzeuge, ob unter diesem Artikel oder nicht, sind die Listen der kritischen Teile nicht erschöpfend und weitere Teile können vom Antragsteller hinzugefügt werden, der über umfassende Kenntnisse der Konstruktion und der Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs verfügt. Der Antragsteller ist dafür verantwortlich, weitere kritische Teile zu identifizieren und diese Tests auf diese Elemente auszuweiten.

3.1

- Rohrförmige Dreiecksquerlenker
- Aufhängungsteile aus Leichtmetall
- komplette Lenksäule und Spurstange
- Lenkelemente aus Leichtmetall
- Leichtmetallfelgen
- Gitterrohrrahmen aus einer Aluminiumlegierung

ANNEXE I - TESTS DE CONDITION**ART. 1 PIECES/ELEMENTS CRITIQUES D'UNE VOITURE**

1.1 Les composants et les assemblages essentiels à l'intégrité, au contrôle et à la sécurité d'une voiture ou de ses occupants, pour des catégories spécifiques, sont à soumettre à des tests de condition obligatoires à des intervalles déterminés. Les pièces de remplacement et les pièces de rechange sont incluses.

Les marges de sécurité des pièces pour la compétition peuvent être étroites; il est donc essentiel que des tests et des contrôles réguliers soient effectués.

ART. 2 CATEGORIES DE VOITURES, COMPOSANTS ET VALIDITES DES TESTS

Le constructeur de la voiture peut préciser que le test devrait être effectué plus fréquemment; dans ce cas, le demandeur doit se conformer aux directives du constructeur.

2.1 Obligatoire pour les voitures de course biplace appartenant aux Groupes 4, 5, 6, 7 (CAN-AM), C1, C2, CN, SN, FL, GT1/P, SR1, SR2, LMP, LMP900, LMP675, LMGTP et équivalents américains IGTX, IGTO, IGTU, IGTP, USRRC, WSC, à partir de la Période GR:

- Liste Applicable voir 3.1
- Certification valable pour TROIS ANS

Fortement recommandé pour les TSRC de plus de 1600cm³ à partir de la Période GR, les Formule 3 2000cm³ et Formule Super Vee.

2.2 Obligatoire pour les voitures de Formule 1, Formule 3000, Formule Nippon, Nissan, Libre, à partir de la Période GR:

- Liste Applicable voir 3.1 et 3.2
- Certification valable pour DEUX ANS

Fortement recommandé pour les Formule 2, Formule B, Formule Mondiale, Formule 5000.

2.3 Obligatoire pour les voitures avec châssis en composite et/ou en magnésium ou avec des composants soumis à des contraintes à partir de la Période GR:

- Liste Applicable voir 3.1, 3.2 et 3.3
- Certification valable pour DEUX ANS

ART. 3 COMPOSANTS SOUMIS AUX TESTS OBLIGATOIRES

Pour toutes les voitures, sous cet article ou non, les listes des parties critiques ne sont pas exhaustives et d'autres éléments peuvent être ajoutés par le demandeur, qui aura une connaissance globale de la construction et des conditions d'utilisation de la voiture. Le demandeur est responsable de l'identification d'autres parties critiques et d'étendre ces tests à ces éléments.

3.1

- triangles de suspension tubulaires,
- pièces de suspension en alliage léger,
- colonnes de direction et bras de direction complètes,
- composants de direction en alliage léger,
- jantes en alliage léger,
- châssis tubulaires en alliage d'aluminium.

3.2

- gezogener / gestossener Hebel und Aufhängungshebel,
 - Radnabe,
 - Umlenker und Aufhängungsverbindung,
 - Nabenträger, gegossen oder gefertigt,
 - Platten od. Halterungen für die Montage von Aufhängungen,
 - Bremspedale,
 - Verteilerstange der Bremspedale,
 - Schweißungen der Überrollschutzstruktur
- Falls die Überrollschutzstruktur ein integrierter Bestandteil des Chassis oder des Monocoque ist, muss sie ohne dass diese vom Chassis/Monocoque entfernt wird, kontrolliert werden.

3.3 Wenn sie aus Verbundwerkstoffen hergestellt werden, müssen die folgenden Teile Konditionstests unterzogen werden:

- Fahrgestell oder Monocoque
- Überlebenszelle
- deformierbare Struktur(en) des Fahrzeugs
- Alle Teile, die Einsätze zur Unterstützung oder Befestigung von mechanischen Teilen integrieren.

Die Liste 3.3 ist nicht erschöpfend und muss je nach Konstruktion des Fahrzeugs ergänzt werden. In Autos, in denen Verbundwerkstoffe verbaut sind, sind bei Anwendungen unter Belastung die kritischen Teile von der Designstruktur des spezifischen Autos abhängig und eng mit ihr verbunden. Daher muss der Techniker, der die endgültige Liste der zu testenden kritischen Teile erstellt, über umfassende Kenntnisse des Designs und der Konstruktion des Fahrzeugs verfügen. Seine Erfahrung und sein Wissen über das Auto sollten es ihm ermöglichen, alle zusätzlichen Elemente/Teile des Autos zu identifizieren, die als kritisch anzusehen sind.

ART. 4 ANWENDBARE ZUSTANDSPRÜFUNG, METHODEN UND STANDARDS

4.1 Alle vorgenannten Bauteile (einschliesslich der Ersatzteile um jeden Zweifel auszuschliessen) müssen getestet und zertifiziert sein. Der Tester ist für die Auswahl der geeigneten Testmethode und für die Interpretation der Testresultate verantwortlich, jedoch ohne sich auf das Material, die Bauteilart (Guss, Schmiedung, maschinengeschweisst, **geformt**) und die Verarbeiten der vorliegenden Oberflächen zu beschränken. Die oben identifizierten Normen können ein nur einen allgemeinen Grundsatz bezeichnen und sich auf Normen die spezifische Inspektionsmethoden und Interpretation der Resultate liefern, beziehen. Die Testergebnisse dürfen nur akzeptiert werden, wenn sie die nach dem höchsten Anforderungsniveau den in am Tag der Prüfung gültigen Normen erfolgen - ISO-Norm 9712 Stufe 2.

4.2 Die Tests müssen **gemäss Entscheid des Prüfers** nach einer der nachfolgenden Normen durchgeführt werden:

Sichtprüfung - **BS EN ISO 17637:2016***

Nicht anwendbar auf Bauteilen, die einbrennlackiert, verchromt oder vernickelt sind.

Aufdeckung von Knautschmängeln - **BS EN ISO 3452-1:2021***
Nicht anwendbar auf Bauteilen, die einbrennlackiert, verchromt oder vernickelt sind.

3.2

- poussants / tirants et leviers de suspension,
 - moyeux de roues,
 - basculeurs et liaisons de suspension,
 - porte-moyeux, coulés ou usinés,
 - plaques ou supports de montage de suspension,
 - pédale de freins,
 - barre de répartition de la pédale de freins,
 - soudures de la structure **Anti-tonneau de Protection**
- Lorsque la structure **Anti-tonneau de Protection** est partie intégrante du châssis ou de la monocoque, elle doit être inspectée sans qu'il soit nécessaire de **la retirer du châssis/monocoque**.

3.3 Lorsqu'elles sont réalisées en matériau composite, les pièces suivantes doivent être soumises à des tests de condition:

- Châssis ou monocoque
- Cellule de survie
- Structure(s) déformables de la voiture
- Toutes les parties qui intègrent des inserts de support ou de fixation de pièces mécaniques

La liste 3.3 n'est pas exhaustive et doit être complétée en fonction de la conception de la voiture. Dans les voitures intégrant des matériaux composites, dans les applications sous contrainte, les pièces critiques sont dépendantes et étroitement liées à la structure de conception de la voiture spécifique. Par conséquent, le technicien qui réalise la liste finale des pièces critiques à tester doit avoir une connaissance approfondie de la conception et de la construction de la voiture. Son expérience et sa connaissance de la voiture doivent lui permettre d'identifier tous les éléments/pièces supplémentaires de la voiture qui doivent être considérés comme critiques.

ART. 4 TEST DE CONDITION APPLICABLES, METHODES ET STANDARDS

4.1 Tous les éléments ci-dessus (y compris, pour dissiper tout doute, les pièces de rechange) doivent être testés et certifiés. Le testeur est responsable de la sélection de la méthode de test appropriée et de l'interprétation des résultats du test en fonction, mais sans s'y limiter, du matériau, du type de composant (fonderie, forgé, mécano-soudé, **moulé**) et du traitement de surface présent. Les normes identifiées ci-dessous peuvent spécifier des principes généraux uniquement et se référer à des normes fournissant des méthodes spécifiques d'inspection et d'interprétation des résultats. **Les résultats des tests ne doivent être acceptés que s'ils satisfont au niveau d'exigence le plus élevé des normes en vigueur au jour du contrôle - Norme ISO 9712 Niveau 2.**

4.2 Les tests doivent être effectués conformément à l'une des normes suivantes, **selon la décision du testeur**:

Inspection visuelle - **BS EN ISO 17637:2016***

Non applicable aux composants ayant été thermolaqués, chromés ou nickelés.

Détection de défauts par pénétration - **BS EN ISO 3452-1:2021***
Non applicable aux composants ayant été thermolaqués, chromés ou nickelés.

Aufdeckung von Mängeln durch Magnetflussprüfung - BS EN ISO 9934-1:2016*

Nicht anwendbar auf Bauteilen, die einbrennlackiert, verchromt oder vernickelt sind.

Aufdeckung von Mängeln durch Durchleuchtung - BS EN 13068-3:2001

Herkömmliche Ultraschallprüfung

Dies ist die Mindestanforderung für Verbundmaterialien, wenn der Prüfer entscheidet, dass es angemessen ist.

Dieser Zustandstest sollte auf Verbundwerkstoffe angewendet werden, um Materialfehler zu erkennen. Mängel, die sich mit der Zeit verschlimmern oder die Sicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigen können, müssen repariert werden. In einem solchen Fall muss nach der Reparatur und einem neuen Test das Zertifikat mit einer auf ein Jahr begrenzten Gültigkeit ausgestellt werden. Wenn nach dieser Frist eine erneute Prüfung belegt, dass sich der Mangel nicht verschlimmert hat, kann ein neues Zertifikat mit einer Standardgültigkeit in der Fahrzeugklasse ausgestellt werden.

Hinweis: Anspruchsvollere Prüfverfahren wie die „Phased Array technology (Multi-Element-Ultraschallprüfung)“ werden empfohlen, da sie Vorteile bieten wie:

- Verwendung von Sonden mit mehreren Elementen (typischer maximaler Betriebsbereich von 30° bis 73°).
- Fähigkeit, die Prüfung zu automatisieren.
- Scan-Geschwindigkeit
- Aufzeichnung der Ergebnisse
- Verringerung des auf den menschlichen Faktor zurückzuführenden Fehlers.

*oder geltende Ausgabe oder gleichwertiger Standard, der von der ASN des Antragstellers anerkannt wird.

ART. 5 ZERTIFIZIERUNG UND GÜLTIGKEIT DER ZERTIFIZIERUNG

5.1 Alle Testzertifizierungen und die Erklärung des Herstellers müssen dem HTP zusammen mit der Liste der „Zusätzlichen Teile für Zustandstests“ beigelegt werden.

5.2 Jedem neuen Antrag auf einen HTP (siehe die betreffenden Kategorien in Artikel 2) muss ein gültiges Zertifikat beigelegt werden, das zeigt, dass alle Komponenten, die einen Zustandstest erfordern und die in dem für die Fahrzeugkategorie relevanten Artikel aufgeführt sind, getestet und akzeptiert wurden.

5.3 Jede Komponente muss eindeutig identifiziert und unauslöschlich graviert oder markiert werden, um sie eindeutig dem Zertifikat zuordnen zu können.

Détection de défauts par flux magnétique - BS EN ISO 9934-1:2016*

Non applicable aux composants ayant été thermolaqués, chromés ou nickelés.

Détection de défauts par radioscopie - BS EN 13068-3:2001*

Test ultrasonique conventionnel

C'est le minimum requis pour les matériaux composites si le testeur décide que c'est approprié.

Ce test de condition doit être appliqué aux matériaux composites pour identifier les défauts du matériau. Les défauts qui peuvent s'aggraver avec le temps ou compromettre la sécurité de la voiture doivent être réparés. Dans un tel cas, après réparation et nouveau test, le certificat doit être délivré avec une validité limitée à un an. Si, après ce délai, un nouveau contrôle prouve que le défaut ne s'est pas aggravé, un nouveau certificat peut être délivré avec une validité standard dans la catégorie de voiture.

Note: des méthodes de test plus sophistiquées, telles que la technologie « Phased Array technology (contrôle ultrasonore multi-élément) », sont recommandées car elles offrent des avantages tels que:

- Utilisation de sondes à éléments multiples (plage de fonctionnement maximale typique de 30° à 73°)
- Capacité à automatiser le contrôle
- Vitesse de balayage
- Enregistrement des résultats
- Réduction de l'erreur due au facteur humain

*ou édition en vigueur ou norme équivalente reconnue par l'ASN du demandeur.

ART. 5 CERTIFICATION ET VALIDITE DE LA CERTIFICATION

5.1 Toutes les certifications de test et la déclaration du fabricant doivent être annexées au PTH, ainsi que la liste des « Pièces supplémentaires pour les tests de condition ».

5.2 Toute nouvelle demande de PTH (voir les catégories concernées à l'Article 2) doit être accompagnée d'un certificat valide montrant que tous les composants qui nécessitent un test de condition énumérés dans l'article pertinent pour la catégorie de la voiture ont été testés et acceptés.

5.3 Chaque composant doit être clairement identifié et être gravé ou marqué de manière indélébile afin de pouvoir l'associer sans équivoque au certificat.

ART. 6 REPARATURVERFAHREN FÜR „KRITISCHE“ TEILE AUS VERBUNDWERKSTOFFEN

6.1 Alle Reparaturen an kritischen Teilen müssen gemäss den Spezifikationen des Herstellers in einer vom Hersteller zugelassenen Reparaturanlage durchgeführt werden. Wenn dies nicht möglich ist, müssen alle Reparaturen in einer von der FIA genehmigten Einrichtung und gemäss dem Verfahren, das die Einrichtung festgelegt hat, durchgeführt werden.

Nach der Reparatur müssen alle kritischen Teile mit Ultraschall getestet und zertifiziert werden.

6.2 Wenn sich ein Unfall ereignet, der die Integrität eines Verbundchassis oder eines kritischen Teils beeinträchtigt haben könnte, haben der Technische Delegierte der FIA oder die Sportkommissare des Rennens das Recht, den HTP des Fahrzeugs mit einem schwarzen Punkt zu markieren. Bis die Reparaturen durchgeführt und zertifiziert sind, darf das Fahrzeug nicht an einer Veranstaltung teilnehmen.

ART. 6 PROCEDURES DE REPARATION POUR LES PARTIES EN COMPOSITES « CRITQUES »

6.1 Toute réparation des pièces critiques doit être réalisée conformément aux spécifications du fabricant, dans une installation de réparation approuvée par le fabricant. Si cela n'est pas possible, toutes les réparations doivent être effectuées dans une structure approuvée par la FIA et conformément à la procédure que la structure aura établie. Après réparation, toutes les pièces critiques devront être testées par ultrasons et certifiées.

6.2 Si un accident, qui pourrait avoir affecté l'intégrité d'un châssis composite ou de toute pièce critique, se produit, le Délégué Technique de la FIA ou les Commissaires Sportifs de l'épreuve ont le droit de marquer le PTH de la voiture d'un point noir.

Jusqu'à ce que les réparations soient effectuées et certifiées, la voiture ne sera pas autorisée à participer à une épreuve.

ANHANG II - 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.

Der Begriff ROPS wird im Folgenden verwendet, um sich auf die Überrollschutzstruktur zu beziehen.

ART. 2 DEFINITION

2.1 Eine Überrollschutzstruktur (ROPS) 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 ROPS 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 den Bestimmungen dieses Anhangs** oder nach dem 31.12.2018 in Übereinstimmung mit dem Homologationsreglements für historische Überrollschutzstrukturen.

Nur die in diesem Anhang beschriebene Elemente, von der FIA homologierte lösbare Verbindung oder in der Periode auf der Marke und dem betreffenden Modell verwendet Rohrelemente, dürfen verwendet werden.

Ab Periode K sind durch die vordere Trennwand verlaufende Rohre und/oder an der Karosserie/dem Chassis befestigt sind, erlaubt. «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. **Dieser ROPS-Typ darf nur auf nicht homologierten Fahrzeugen verwendet werden.** Der Teilnehmer ist im Zweifelsfall bezüglich der Periodenspezifikation nachweislichpflichtig.

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.

ANNEXE II - 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.

Le terme ROPS sera utilisé ci-après pour faire référence à la structure anti-tonneau de protection.

ART. 2 DÉFINITION

2.1 Une Structure Anti-Tonneau de Protection (ROPS) 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 ROPS 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 **aux exigences de cette Annexe** ou après le 31.12.2018 en accord avec le règlement d'homologation pour Structures Anti-Tonneau de Protection historiques.

Seuls des éléments décrits dans cette Annexe 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.

A partir de la Période K, les tubes traversant la cloison avant et/ou fixés à la carrosserie/au châssis sont autorisés.

«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 en période 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. **Ce type de ROPS ne peut être utilisé que sur les voitures Non Homologuées.**

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.

Le retrait de rivet et/ou le démontage d'un châssis ne sera pas considéré comme «destruction».

2.3 Im Rahmen dieses Anhangs werden die Fahrzeuge wie folgt definiert:

2.3.1 Homologierte

Produktionsfahrzeuge ab der Periode E inklusive, beinhaltend Tourenwagen, Renntourenwagen, GT-Wagen, Gruppen 1, 2, 3, N, A, **B, ST, SP, KC, WRC, GT1, GT2, Klasse 1 und Klasse 2.** 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, 7, **8, F3000, F. Nippon, F. Nissan sowie die Gruppen C, D, E, IMSA GTO, GTU, GTX, GTP, LMP und jede andere verwandte Kategorie.**

ART. 3 ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

3.1 Wenn eine **Struktur** 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 **oder dem Antrag** beiliegen.

3.2 Für Fahrzeuge der Perioden A bis E: Ein **ROPS** gemäss Artikel 3.3 und folgende ist empfohlen, ausser bei Fahrzeugen, die im Original mit einem **ROPS** ausgestattet waren, die mindestens ein **ROPS** aufweisen müssen, die den Spezifikationen entsprechen, wie sie in dem Fahrzeug verwendet wurden und wie sie in ihrer Periode an Wettbewerben teilnahmen.

Wenn eine Struktur verwendet wird:

- Für die Hauptstruktur muss ein zusammenhängendes, gleichmässig gebogenes Rohr verwendet werden, welches keine Anzeichen von Prägung oder Defekt der Wände aufweist.
- Die hinteren **einfachen** Streben müssen an der Hauptstruktur oben angebracht werden. **Wenn hintere Doppelstreben, vordere Doppelstreben oder vordere Einzelstreben verwendet werden, dürfen sie nicht näher als ein Drittel des Abstands zwischen dem oberen und dem unteren Befestigungspunkt befestigt werden. Die Streben sollten einen Winkel von höchstens 60° zur Horizontalen bilden. Siehe Zeichnung K-62B. Einfache vordere Streben sollten nach Möglichkeit vermieden werden.**
- Wenn in einem offenen Fahrzeug ein **ROPS** installiert ist, ist es empfohlen, dass dieses zu jeder Zeit mindestens 50mm oberhalb des Fahrer- oder gegebenenfalls des Beifahrerhelms sind.
- Jede Struktur muss eine solide Konstruktion sein, einschließlich Materialien und Abmessungen, Verankerungen, Verbindungen und Schweißnähten.

3.3 Ab der Periode F: Ein **ROPS** das ein angemessenes Sicherheitsniveau aufweist ist obligatorisch. Es muss gemäss den Spezifikationen des vorliegenden Anhangs gebaut sein.

3.4 Die hintere(n) oder vordere(n) Strebe(n) müssen an der Hauptstruktur angebracht werden, entweder oben, oder im Falle von zwei Streben, mindestens einen drittel von diesem von oben nach unten ohne einen Winkel von 60 Grad zu horizontalen, an der Fahrzeugstruktur fixiert werden. Für sämtliche in einem offenen Fahrzeug installierte ROPS ist es obligatorisch, dass diese zu jeder Zeit mindestens 50mm oberhalb des Fahrer- oder gegebenenfalls des Beifahrerhelms ist.

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 **inclus**, sont **comprises** les voitures de Tourisme, Tourisme de Compétition, Grand Tourisme, Groupes 1, 2, 3, N, A, B, **ST, SP, KC, WRC, GT1, GT2, Classe 1 et Classe 2.** 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, **7, 8, F3000, F. Nippon, F. Nissan ainsi que des Groupes C, D, E, IMSA GTO, GTU, GTX, GTP, LMP et tout autre catégorie apparentée.**

ART. 3 PRESRIPTIONS GÉNÉRALES

3.1 Lorsqu'une **structure** 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(e) au PTH **et à sa demande.**

3.2 Pour les voitures des Périodes A à E: Un **ROPS** telles que spécifiés dans l'Article 3.3 **et suivants est** recommandés, sauf pour les voitures qui étaient équipées d'un **ROPS** à l'origine, qui doivent au minimum avoir un **ROPS** respectant la spécification utilisée sur la voiture lorsqu'elle était utilisée en compétition dans sa période.

Si une structure est utilisée :

- Pour la structure principale, doivent être utilisés des tubes d'un seul tenant aux courbes régulières, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défautuosité des parois.
- Les étais arrière **simples** doivent être fixés à la structure principale au sommet. **Si des étais arrière doubles, des étais avant doubles ou des étais avant simples sont utilisés, ils ne doivent pas être fixés à moins d'un tiers de la distance entre le point de fixation supérieur et le point de fixation inférieur. Les étais doivent former un angle ne dépassant pas 60° par rapport à l'horizontale. Voir Dessin K-62B. Les étais avant simples doivent être évités dans la mesure du possible.**
- Si un **ROPS** est installée dans une voiture ouverte, il est recommandé que celle-ci soit en tout temps au minimum 50 mm au-dessus du casque du Pilote et le cas échéant du Copilote.
- Toute structure doit être de construction solide, y compris en termes de matériaux et dimensions, ancrages, connexions et soudures.

3.3 A partir de la Période F: Un **ROPS** présentant un niveau de sécurité adéquat est obligatoire. Elle doit être construite selon les principes de la présente Annexe.

3.4 Le/les étais(s) arrière ou avant doivent être fixés à la structure principale soit au sommet ou, dans le cas de deux entretoises, au moins au tiers de celles-ci de haut en bas en ne dépassant pas un angle de 60 degrés avec l'horizontale, fixée à la structure de la voiture. Il est obligatoire pour tout **ROPS** installée dans une voiture ouverte, que celle-ci soit en tout temps au minimum 50 mm au-dessus du casque du pilote et le cas échéant du co-pilote.

3.5 Für die Hauptstruktur muss ein zusammenhängendes, gleichmässig gebogenes Rohr verwendet werden, welches keine Anzeichen von Prägung oder Defekt der Wände aufweist. Oberhalb der Hauptstruktur angefügte Erweiterung um die Höhe zu steigern sind verboten es sei denn, diese sind durch ein Zertifikat der FIA oder einer ASN abgedeckt.

3.6 Dort wo die Helme der Insassen auf das **ROPS** 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 das **ROPS** stossen könnte, muss eine feuerfeste Verkleidung als Schutz angebracht werden.

3.7 Wenn ein **ROPS** 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 **dessen** zu ermöglichen.

3.8 Die Rohre dürfen keine Flüssigkeiten oder irgendetwas anderes mit sich tragen. Das **ROPS** darf den Fahrer und Beifahrer beim Ein- und Aussteigen nicht behindern.

3.9 Die Verstrebungen des **ROPS** können in den für die Besatzung vorgesehenen Raum durch das Armaturenbrett, die Verkleidungen und die hinteren Sitze hindurch vordringen.

3.10 **Mit Ausnahme der Strukturen gemäss untenstehendem Artikel 7.5**, muss ein **ROPS** aus Aluminiumlegierung 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.

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 HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE AB DER PERIODE F

4.1 Homologierte Fahrzeuge können nur 3 Typen von **ROPS** 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 **Ab der Periode F bis J2 inklusive:** Die Mindestspezifikation ist ein **ROPS** gemäss Skizze K8, K9 oder K10, mit obligatorisch einer Diagonalstrebe (Ausrichtung frei) und, ausser bei spezifischer Ausnahme durch das vorliegende Reglement, Türschutzstreben gemäss **vorliegendem Anhang**.

3.5 Pour la structure principale des tubes d'un seul tenant aux courbes régulières doivent être utilisés, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défectuosité des parois. Les extensions ajoutées au-dessus de la structure principale pour augmenter la hauteur sont interdites à moins d'être couvertes par un certificat de la FIA ou de l'ASN.

3.6 Aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec **le ROPS**, une garniture doit être installée, conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (voir liste technique n°23 «Garniture d'arceau de sécurité homologué par la FIA»).

Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec le **ROPS**, une garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection.

3.7 Lorsqu'un **ROPS** 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 son montage.

3.8 Les tubes ne doivent pas véhiculer de fluide ou quoi que ce soit d'autre. Le **ROPS** ne doit pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du copilote.

3.9 Les entretoises du **ROPS** peuvent empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord, les garnitures et les sièges arrière.

3.10 **A l'exception des structures conformes à l'Article 7.5 ci-dessous**, un **ROPS** 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 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 VOITURES HOMOLOGUÉES À PARTIR DE LA PÉRIODE F

4.1 Les voitures homologuées ne peuvent utiliser que trois type de **ROPS**:

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 **De la Période F à J2 inclusive:** La spécification minimale est un **ROPS** conforme au dessin K8, K9 ou K10 avec une diagonale obligatoire (orientation libre) et, sauf si dérogation spécifique au présent règlement, des entretoises de portières conformes à **la présente Annexe**.

4.3 Ausnahmsweise können Fahrzeuge der Periode F mit FIA Klasse GT, GTS und GTP **der Periode F** auf ihrem HTP, welche an Rundrennen oder Bergrennen teilnehmen und somit mit Ausnahme von Sport-Rallyes, mindestens mit einem **ROPS wie in der Periode in dem Fahrzeug verwendet oder, wenn möglich gemäss Skizze K1 oder K2 des vorliegenden Anhangs** ausgerüstet sein.

4.4 **Ab Periode K:** Die Mindestspezifikation ist ein **ROPS gemäss Zeichnung K-8, K-9 oder K-10 mit den folgenden zusätzlichen obligatorischen Elementen:**

– Diagonalstreben des Hauptbügels nach Wahl aus den Zeichnungen K-13 und K-14 oder K-28.

– Verankerungsfüsse, wählbar aus den Zeichnungen K-11 und K-27 oder K-61 mit K-21.

– Dachverstärkungen, wählbar aus den Zeichnungen K-19 und K-20 oder K-21 mit K-61.

– Türstreben, wählbar aus den Zeichnungen K-15A, K-16, K-17 et K-18.

– Verstärkung der Windschutzscheibenpfosten gemäss Zeichnung K-22.

Im Zeitraum genehmigte oder zertifizierte **ROPS** können unverändert beibehalten werden, sofern die Konstruktion, die Materialien und die Zertifizierung vom Originalhersteller durchgeführt wurden.

In der Periode zugelassene oder zertifizierte **ROPS** können durch den Zertifizierungsprozess reproduziert werden.

Sie müssen jedoch mit einer Windschutzscheibenpfostenverstärkung, wie in Zeichnung K-22 dargestellt, sowie mit Türstreben ausgestattet sein.

Eine horizontale Strebe zur Befestigung von Gurten, eine Diagonale (freie Ausrichtung) oder Türverstreben dürfen hinzugefügt werden.

4.5 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.

4.6 **Für Fahrzeuge der Periode F bis J2, sind** Rohre, die durch die vordere Trennwand hindurchführen und/oder am an der Karosserie/Chassis weniger als 10cm von den Befestigungspunkten der vorderen Aufhängung nicht erlaubt, ausser wenn die Periodenspezifikation belegen kann, dass diese auf der entsprechenden Marke und dem Modell verwendet wurden. **Nur fotografische Beweise, Zertifizierungen oder Herstellerunterlagen für die jeweilige Periode werden als Nachweis angesehen.**

Ab Periode K sind Rohre erlaubt, die durch die vordere Trennwand verlaufen und/oder an der Karosserie/Chassis befestigt sind.

4.7 Für Fahrzeuge bis zu der Periode G1, darf das **ROPS** nicht mehr als 6 Verankerungspunkte aufweisen, ausser wenn es sich um eine belegte Periodenspezifikation der entsprechenden Marke und dem Modell handelt.

4.8 Ab der Periode G2, kann das **ROPS** mehr als 6 Verankerungspunkte aufweisen, **wenn die Anwendung in der Periode dokumentiert ist.**

4.3 Exceptionnellement, les voitures de la période F catégorisée sur leur PTH comme GT, GTS et GTP **de la période F** participant à des courses sur circuit ou courses de côte et donc à l'exclusion des Rallyes Sportifs, peuvent être équipées, au minimum, d'un **ROPS telle qu'utilisée dans la voiture en période ou, si possible**, correspondant au dessin K1 ou K2 de la présente Annexe.

4.4 **A partir de la Période K:** La spécification minimale est un **ROPS conforme au Dessin K-8, K-9 ou K-10 avec les éléments obligatoires suivants en plus:**

– Diagonales de l'arceau principal, au choix parmi les Dessins K-13 et K-14, ou encore K-28.

– Entretoise de jambe de force, au choix parmi les Dessins K-11 et K-27, ou encore K-61 avec K-21.

– Renforts de toit, au choix parmi les Dessins K-19 et K-20 ou encore K-21 avec K-61.

– Entretoises de portières, au choix parmi les Dessins K-15A, K-16, K-17 et K-18.

– Renfort de montants de pare-brise conformément au Dessin K-22.

Les **ROPS Homologuées ou Certifiées en période** peuvent être conservées sans modification, à condition que la construction, les matériaux et la certification aient été réalisés par le fabricant d'origine.

Les **ROPS Homologuées ou Certifiées en période** peuvent être reproduites par le biais du processus de certification.

Elles doivent cependant être équipées d'un renfort de montant de pare-brise tel qu'indiqué sur le Dessin K-22 ainsi que d'entretoises de portières.

L'ajout d'une barre horizontale pour fixer les hamais, d'une diagonale (orientation libre) ou d'entretoises de portières est permis.

4.5 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 hamais, d'une diagonal (orientation libre) ou d'entretoises de portières est permis.

4.6 **Pour les voitures de Périodes F à J2,** les tubes passant dans les cloisons frontale, et/ou attaches à la carrosserie/chassis 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.

Seule les preuves photographiques, certifications, ou documents constructeurs de période seront considérés pour justification.

A partir de la Période K, les tubes passant dans la cloison frontale et/ou attachés à la carrosserie/chassis sont autorisés.

4.7 Pour les voitures allant jusqu'à la Période G1, le **ROPS** ne pourra comporter plus de six points d'ancrage, sauf si s'il s'agit d'une spécification de période documentée pour la marque et le modèle concerné.

4.8 A partir de la Période G2, le **ROPS** pourra comporter plus de six points d'ancrage, **si la pratique peut être documentée en période.**

4.9 Für Fahrzeuge welche ein homologiertes oder zertifiziertes **ROPS** verwenden, muss den Technischen Kommissaren **während der Abnahme** 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 **ROPS** 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.

4.10 Bei Fahrzeugen, die ein ROPS verwenden, das aus einer Aluminiumlegierung besteht, muss es durch eine Stahlkonstruktion ersetzt werden, die in Design und Konstruktion mit dem Original aus einem Material gemäss Artikel 9.2 identisch ist.

Alle homologierten und ab dem 01.01.1997 verkauften **ROPS** müssen sichtbar die Herstelleridentifikation und eine Seriennummer aufweisen. Das Homologationsblatt des **ROPS** 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 **Spezifischer Aufbau - ROPS** für Fahrzeuge mit einem Zentralrohr-Fahrgestell oder solche, die 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 einem **ROPS** welches 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, K27 oder K28 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.

4.9 Pour les voitures utilisant un **ROPS** 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 **lors des vérifications**.

Tout nouveau **ROPS** 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, gravage, 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.

4.10 Pour les voitures utilisant un ROPS Homologuée en période, un ROPS en alliage d'aluminium, il doit être remplacée par une structure en acier de conception et de construction identiques à l'originale d'un matériau conforme à l'Article 9.2.

Toutes les **ROPS** 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 du **ROPS** doit préciser où et comment sont indiquées ces informations.

Toute modification d'un **ROPS** 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 **Architecture spécifique** - Les **ROPS** pour voitures ayant un châssis à poutre centrale, ou de construction **mono-coque** 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'un **ROPS**, 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, K27 ou K28 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 **ROPS**: Die Strukturen und Skizzen sind zu Informationszwecken in der FIA Historic Datenbank - www.historicdb.fia.com - unter der Rubrik Regulations/Specific ROPS, verfügbar. **Sie sind obligatorisch für folgende Homologationen:**

- Lancia 037 (Homologation N° B-210).
- Lancia Stratos (Homologation N° 4-640)*
- 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)
- Lotus Europe (Homologation N° 4-600/4-634/3-3028/3-3045)
- Mini Marcos (Homologation N°242)
- Alpine A110 (Homologation N°105/546/156/585/222/624/3035/3068)
- Alpine A310 (Homologation N°651/3066/3079).

*FIA **ROPS** und/oder **ROPS** gemäss Periodenspezifikation vorbehaltlich der Ergänzung einer FIA Türsbrebe.

5.4 **Freistellung - Homologierte** Fahrzeuge, die nicht vollständig mit den oben angeführten Anforderungen übereinstimmen können, können ausnahmsweise von der GTT eine spezielle Befreiung genehmigt bekommen. Die Bestätigung dieser Befreiung muss dem HTP des Fahrzeugs beigefügt sein.

ART. 6 AUFBAU DES ROPS FÜR HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE

6.1 Allgemeine Bestimmungen

6.1.1 Ein **ROPS** 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 dem **ROPS** und dem Fahrgestell besteht.

6.1.2 Ausser solche, welche auf den Skizzen im **aktuellen** Anhang ersichtlich sind, darf keine Strebe seitlich verlaufen (eine «Strebe» ist eine Verbindung, die das **ROPS** 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 des **ROPS** führen.

6.1.5 Jede Strebe, welche einstellbare Gewinde rechts oder links beinhaltet, die eine Vorspannung des **ROPS** ermöglicht, muss durch Schweissung aufgehoben werden.

6.1.6 Jegliche Verbindungen oder Befestigungspunkte, die eine Einstellungsmöglichkeit beinhaltet oder die eine Vorspannung des **ROPS** ermöglicht, muss durch Schweissung aufgehoben werden.

6.2 **Befestigungen**

- 6.2.1** Mindestbefestigung des **ROPS** 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

5.3 **ROPS** spécifiques approuvées par la CSAH de la FIA: Les structures et dessins sont disponibles à titre d'information sur la Base de Données Historique de la FIA - www.historicdb.fia.com - Cf. section Regulations/Specific ROPS.

Elles sont obligatoires pour les Homologations suivantes:

- Lancia 037 Groupe B (Homologation N° B-210).
- Lancia Stratos (Homologation N° 4-640)*
- 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)
- Lotus Europe (Homologation N° 4-600/4-634/3-3028/3-3045)
- Mini Marcos (Homologation N°242)
- Alpine A110 (Homologation N°105/546/156/585/222/624/3035/3068)
- Alpine A310 (Homologation N°651/3066/3079).

***ROPS** et/ou **ROPS** de specification de période sujet à l'ajout d'entretoises de portières FIA.

5.4 **Dispense -** Les voitures **homologuées** 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 GTT. La confirmation de la dérogation doit être annexée au PTH de la voiture.

ART. 6 CONSTRUCTION DU ROPS POUR LES VOITURES HOMOLOGUÉES

6.1 Prescriptions générales

6.1.1 Un **ROPS** 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 le **ROPS** et la coque.

6.1.2 Autres que celles des configurations présentées sur les dessins de la **présente Annexe**, il ne peut y avoir aucune barre (une « barre » est un morceau de tube formant le **ROPS** 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 le **ROPS**.

6.1.5 Toutes barres comportant des filetages réglables à droite ou à gauche, permettant la mise en charge du **ROPS** doit être neutralisées par soudure.

6.1.6 Toutes connexions ou points d'ancrages comportant une possibilité de réglage ou permettant la mise en charge du **ROPS** doivent être neutralisées par soudure.

6.2 **Fixations**

- 6.2.1** Fixation minimale du **ROPS** 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 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 mindestens 2 Bolzen erfolgen, ausser **wenn sie wie auf der Skizze K60** aufgeführt **montiert sind**.

Die vorgenannten Befestigungspunkte der Bügel an der Karosserie müssen mit einer 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 120 cm² verstärkt werden.

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 das **ROPS** 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 wie auch 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 4, sind die in den Skizzen **K19 bis K35 und K61** 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.

6.3.4 **Ab der Periode K können Verstrebungen wie auf der Skizze K-68** aufgeführt, eingebaut werden.

6.4 Abnehmbare Verbindungen

6.4.1 Im Falle, dass abnehmbare Verbindungen in der Konstruktion des **ROPS** 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.

6.2.2 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 lorsqu'elles sont montées** comme indiquée sur le dessin K60.

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**.

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 **ROPS**. 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 **de même pour** 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 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.

6.3.4 **A partir de la Période K, les entretoises figurant sur le Dessin K-68 peuvent être installées.**

6.4 Connexions amovibles

6.4.1 Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction du **ROPS**, 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.

7. NICHT HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE AB DER PERIODE F

7.1 Einsitzige und zweisitzige Rennwagen ab der Periode F müssen mit einem **ROPS** gemäss Periodenspezifikation - wie im Artikel 2.2.4 definiert - ausgerüstet sein, sofern ein **ROPS** gemäss Reglement erforderlich war oder gemäss aktuellem Reglement.

7.2 Mit Ausnahme für **ROPS** 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 **Betreffend** Fahrzeugen die 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 des **ROPS** massgebend - für weitere Information siehe Skizze K-62.

7.4 Wenn ein vorderes **ROPS** in der Periode verwendet wurde, muss eine **Struktur** gemäss Periodenspezifikation montiert werden.

7.5 **ROPS** 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 **ROPS** 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 eines **ROPS** 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. VOITURES NON-HOMOLOGUÉES À PARTIR DE LE PÉRIODE F

7.1 Les monoplaces et biplaces de course à partir de la Périodes F doivent être équipées d'un **ROPS** conforme à la spécification de période - comme définie à l'Article 2.2.4 - si un **ROPS** était requise par le règlement ou au présent règlement.

7.2 Excepté pour les **ROPS** 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 **Concernant** les 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 le **ROPS** - pour plus d'informations se référer au Dessin K-62.

7.4 Si un **ROPS** avant était utilisé en période, une **structure** conforme à la spécification de période doit être installé.

7.5 Les **ROPS** 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 **ROPS** 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 d'un **ROPS** de période en alliage d'aluminium et/ou titane est permise, ceci doit être notée sur le PTH de la voiture en Page 23, Section 1.6.

8. AUFBAU DES ROPS FÜR NICHT HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE AB DER PERIODE F

8.1 Zwei Möglichkeiten stehen dem Hersteller offen:

8.1.1 Ein ROPS von gänzlich freier struktureller Konzeption Der ROPS mit gänzlich freiem Strukturdesign muss den Mindestbeanspruchungen von drei gleichzeitigen Belastungen wie unten dargestellt standhalten können:

- 1,5 G seitlich
- 5,5 G in beiden Längsrichtungen
- 7,5 G vertikal
- G muss dem Fahrzeuggewicht +75 kg entsprechen

Die Deformation muss weniger als 50mm der Anwendungsachse folgend, betragen wenn die Ziellast erreicht ist und jeglicher Verzug muss auf 100mm limitiert sein, vertikal unterhalb des höchsten Punktes des ROPS gemessen Das Testzentrum muss die Belastungs-/Verschiebungskurve von jedem Test liefern. Es kann jede zusätzliche Deformationsmessung (z.B. Deformation der Testmontage) verlangt werden wenn als nötig erachtet

Wenn ein ROPS modifiziert wird, wird es nicht mehr als periodenspezifisch betrachtet. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers, **das Auto in Übereinstimmung mit Artikel 8.1.2 zu bringen** und/oder eine **vollständige** Zertifizierung und einen Robustheitstest vorzulegen, die bestätigen, dass die vorgelegte Struktur Artikel 8.1.1 entspricht.

Diese **ROPS** 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, vorgesehen zur Befestigung der Hosenträgergurten, eine Diagonale (Ausrichtung frei) oder Türstreben hinzuzufügen, ist jegliche Änderung des zertifizierten **ROPS** verboten. Anders als oben angeführt, wird jede ausgeführte Arbeit auf der Struktur durch Bearbeitung oder Schweißung als Änderung betrachtet.

8.1.2 Angefertigte **ROPS**

Ein angefertigtes **ROPS** kann wie folgt zusammengestellt sein:

- (a) Ein Hauptbügel und 1 hintere Verstrebung
- (b) Ein Hauptbügel und 2 hintere 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, Wanddicke 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 (0.118 Zoll) reduziert werden. **Die Abstützungen müssen in einem Winkel von nicht mehr als 60° zur Horizontalen an der Fahrzeugstruktur befestigt werden.**
- Lösbare Verbindungen zwischen dem Hauptbügel und dessen Abstützung müssen den Zeichnungen K39 bis K49 entsprechen.

8. CONSTRUCTION DU ROPS POUR LES VOITURES NON-HOMOLOGUÉES À PARTIR DE LA PÉRIODE F

8.1 Deux possibilités sont laissées aux constructeurs:

8.1.1 ROPS de conception structurale entièrement libre Le ROPS de conception structurale entièrement libre doit pouvoir résister aux contraintes minimales de trois charges simultanées, comme indiqué ci-dessous :

- 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

La déformation mesurée suivant l'axe d'application doit être inférieure à 50 mm lorsque la charge objectif est atteinte, et toute défaillance structurelle doit être limitée à 100 mm, mesurés verticalement au-dessous du sommet du ROPS.

Le centre d'essais doit fournir la courbe effort / déplacement de chaque essai. Il peut être exigé toute mesure de déformation complémentaire (ex. déformation du montage d'essai) si jugé nécessaire.

Si un ROPS est modifiée, elle ne sera plus considérée comme spécification de période. Il est de la responsabilité du Concurrent de mettre **la voiture en conformité avec l'Article 8.1.2** et/ou de fournir une certification **complète et un** test de robustesse confirmant que la structure présentée est conforme à l'Article 8.1.1.

Ces **ROPS** 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 un **ROPS certifiée** est interdite. Autre que mentionné ci-dessus, toute opération effectuée sur l'armature par usinage ou soudure sera considéré comme modification.

8.1.2 **ROPS** fabriquée

Le **ROPS** fabriquée peut être composée de:

- (a) Un arceau principal et une entretoise arrière
- (b) Un arceau principal et deux entretoises arrières
- 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, **l'épaisseur** 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 hauteur 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 minimum de 26 mm et d'une épaisseur de paroi d'au moins 3 mm (0.118 pouce). **Les entretoises doivent être fixées à la structure de la voiture à un angle ne dépassant pas 60° par rapport à l'horizontale.**
- Les connexions amovibles entre l'arceau principal et l'entretoise doivent être conformes aux Dessins K39 à K49.

9. DIMENSIONEN

9.1 Nur für homologierte Fahrzeuge Gestattet sind nur Rohre mit rundem Querschnitt.

9. DIMENSIONS

9.1 Pour Voitures Homologuées uniquement Seuls les tubes de section circulaire sont autorisés.

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, kaltgezogen, ohne Schweißnaht mit höchstens 0,3 % Kohlenstoffanteil. Acier au carbone non allié 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 des ROPS Demi-arceaux latéraux et autres parties du ROPS

9.2 Nur für nicht homologierte Fahrzeuge Gestattet sind nur Rohre mit rundem Querschnitt.

9.2 Pour Voitures Non-Homologuées uniquement Seuls les tubes de section circulaire sont autorisés.

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, kaltgezogen, ohne Schweißnaht mit höchstens 0,3 % Kohlenstoffanteil. Le matériau doit être soit du chrome molybdén (ex : SAE 4130 ou 4125 et/ou un équivalent DIN, NF, etc) ou de l'acier au carbone non allié 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 35 x 2.0 (1 3/8" x 0.085")	2 Verstrebungen / 2 Entretoises 26 x 3.0 (1" x 1/8")

10. SKIZZEN

10. DESSINS



K-1



K-2



K-3



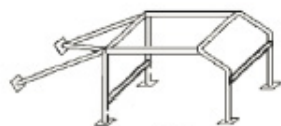
K-4



K-5



K-6



K-7



K-8



K-9



K-10



K-11



K-12



K-13



K-14



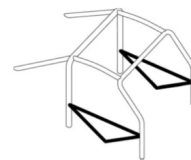
K-15



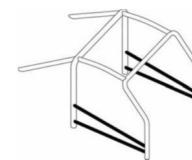
K-16



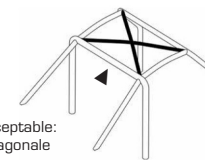
K-15A



K-17

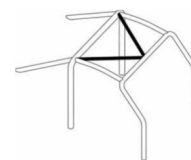


K-18

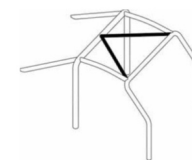


K-19

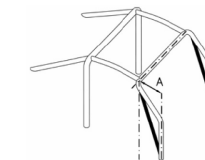
Option acceptable:
1 seule diagonale
Akzeptierte Variante:
1 einzige Diagonale



K-20



K-21

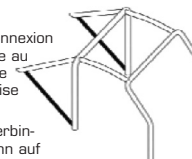


K-22



K-23

Cette connexion
peut être au
niveau de
l'entretoise
portière
Diese Verbin-
dung kann auf
Höhe der Tür-
strebe sein



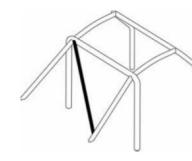
K-24



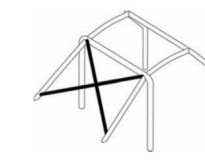
K-25



K-26



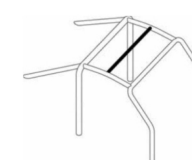
K-27



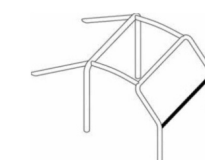
K-28



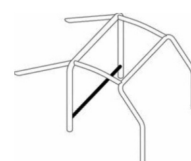
K-29



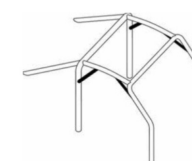
K-30



K-31



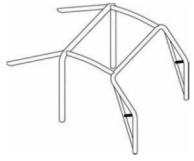
K-32



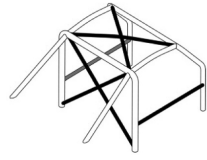
K-33



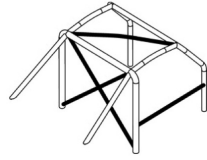
K-34



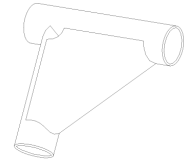
K-35



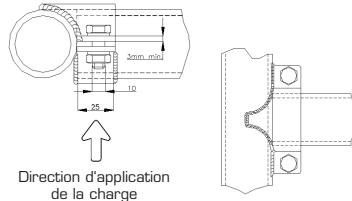
K-36



K-37

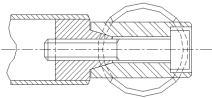


K-38

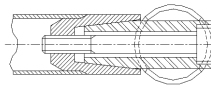


Direction d'application de la charge
Direction of applied load

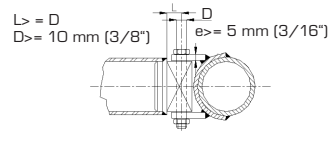
K-39



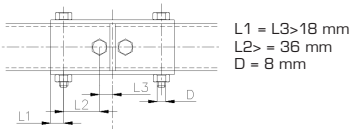
K-40



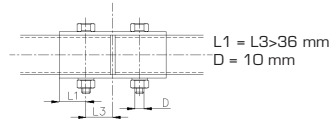
K-41



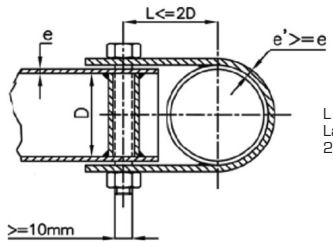
K-42



K-43



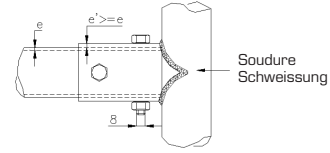
K-44



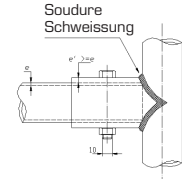
L = doit être minimum
Largeur de la patte
25 mm mini

L = muss minimal sein
Breite der Lasche
mindestens 25 mm

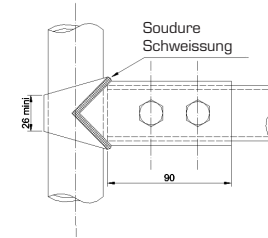
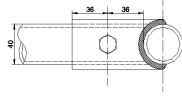
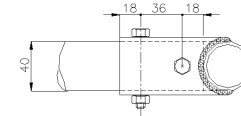
K-45



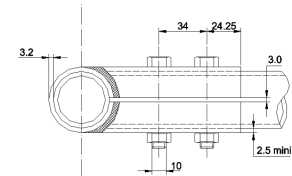
K-46



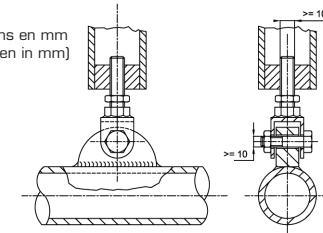
K-47



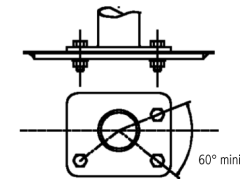
K-48



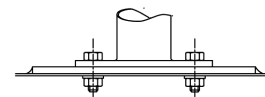
(Dimensions en mm
Dimensionen in mm)



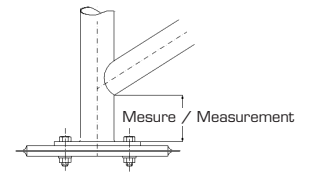
K-49



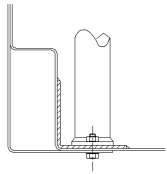
K-52



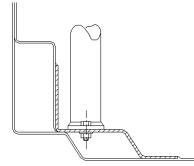
K-53



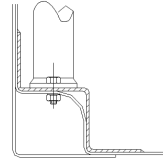
K-54



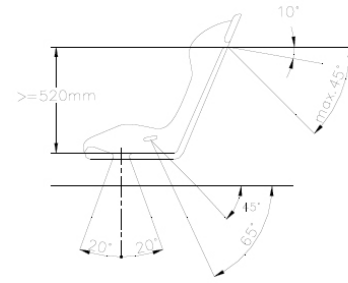
K-55



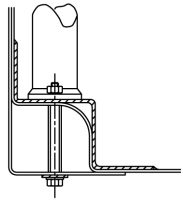
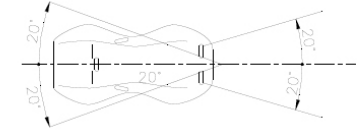
K-56



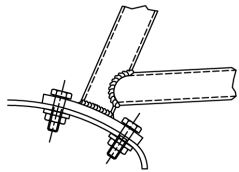
K-57



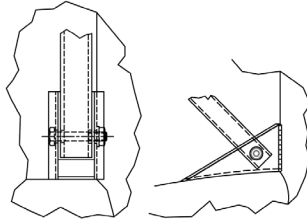
K-63



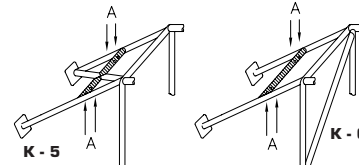
K-58



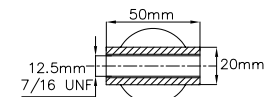
K-59



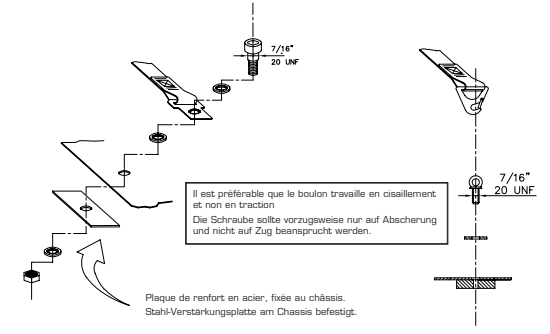
K-60



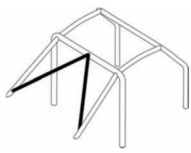
Trous de montage pour harnais
-Montagelöcher für die Gurte



K-64



K-65



K-61

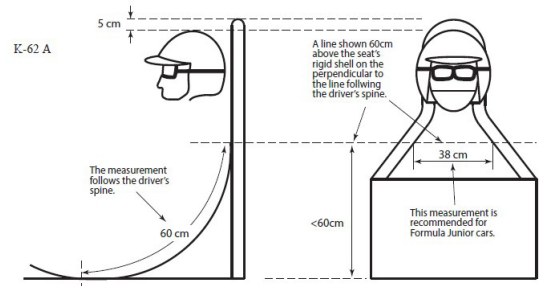


Fig 1. Roll over hoop dimensions

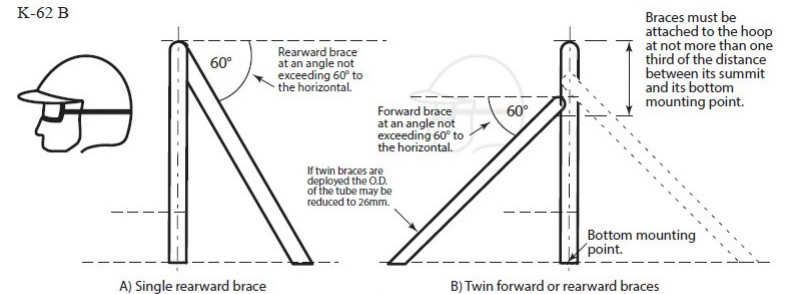


Fig 2. Roll over protection structure bracing guidelines

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 III- Elektronische Steuereinheiten (ECUs), Software, Elektronik**ART.1 DEFINITIONEN**

Anzahl, Lage und Funktion der elektronischen Sensoren und Steuergeräte müssen mit denen identisch sein, die in der Zeit bei der Marke und dem Modell des betreffenden Fahrzeugs rechtmässig verwendet werden.

1.1 Elektronische Steuereinheit (ECU) oder elektronisches Steuermodul

In die Fahrzeugelektronik integriertes System, das ein oder mehrere elektrische Systeme oder Subsysteme eines Fahrzeugs oder eines anderen Kraftfahrzeugs steuert.

1.2 Elektronisches Kontrollsystem mit geschlossenem Regelkreis

Elektronisch gesteuertes System, bei dem ein tatsächlicher Wert (kontrollierte Variable) ständig überwacht wird. Das Rückmeldesignal wird mit einem gewünschten Wert (Referenzvariable) verglichen, und das System wird dann automatisch an das Ergebnis angepasst.

1.3 Sensor

Elektronisches Gerät, das verschiedene Aspekte des Fahrzeugs überwacht und Informationen an den Fahrer oder die ECU sendet.

1.4 Aktuatoren

Elektronisches Gerät, das die elektrischen Signale von der Steuereinheit in eine Aktion umwandelt.

1.5 Signalwirkung

Jedes Signal, das eine Reaktion des Fahrzeugs bewirkt, muss direkt vom Fahrer allein aktiviert werden und darf nicht durch die Betätigung anderer Bedienelemente des Fahrzeugs, die einen Schalter betätigen, ausgelöst werden.

1.6 Signal von der ECU

Es ist nicht erlaubt, von der ECU Signale zur Steuerung anderer Fahrzeugsysteme als derjenigen, die direkt mit dem Motor verbunden sind, zu erhalten.

Wenn mehrere ECU verwendet werden, in Übereinstimmung mit der Homologation und/oder Periodenspezifikation, oder die Technologie der Periode verschiedene Systeme, wie Getriebe/Motor, verbindet, kann der obige Absatz ignoriert werden, wenn das System gerechtfertigt mit der Periode vereinbar ist. Beispiele: BV-Sensor, der mit dem Motorsteuergerät verbunden ist, Sensor für das vordere oder hintere Differential oder das Verteilergetriebe, der mit dem Motor verbunden ist, etc.

ART.2 NUTZUNG UND ANWENDUNG

2.1 Fahrzeuge, die ursprünglich mit elektronischen Steuergeräten homologiert wurden oder denen die Verwendung von elektronischen Steuergeräten nach den geltenden Regeln der Periode erlaubt ist, müssen das gleiche System verwenden, das angeschlossen und in einwandfreiem Zustand ist, wie das, das in der Periode verwendet wurde

2.2 Diese Motorsteuergeräte, Sensoren und Aktuatoren müssen im Historischen Technischen Pass (HTP) des Fahrzeugs detailliert aufgeführt werden, in den ein Originaldiagramm des Fahrzeugsystems eingefügt wird, wie es im Homologationsblatt, falls vorhanden, auf Seite 19 abgebildet ist.

ANNEXE III - Boîtiers de Contrôle Electronique (ECU), Logiciels, Electronique**ART.1 DEFINITIONS**

Le nombre, l'emplacement et la fonction des capteurs électroniques et des ECU doivent être identiques à ceux utilisés légalement en période sur la marque et le modèle de la voiture concernée.

1.1 Boîtier de contrôle électronique (ECU) ou module de contrôle électronique

Système intégré dans l'électronique automobile qui contrôle un ou plusieurs systèmes ou sous-systèmes électriques d'une voiture ou d'un autre véhicule à moteur.

1.2 Système de contrôle électronique en boucle fermée

Système à commande électronique dans lequel une valeur réelle (variable contrôlée) est surveillée en permanence. Le signal de retour est comparé à une valeur souhaitée (variable de référence) et le système est ensuite ajusté automatiquement en fonction du résultat.

1.3 Capteur

Dispositif électronique qui surveille divers aspects du véhicule et envoie des informations au pilote ou à l'ECU.

1.4 Actuateurs

Dispositif électronique qui convertit les signaux électriques provenant du boîtier de contrôle en une action.

1.5 Action du signal

Tout signal entraînant une réaction du véhicule doit être activé directement par le pilote seul et non par l'action d'autres commandes du véhicule activant un interrupteur.

1.6 Signal provenant de l'ECU

Tout signal provenant de l'ECU pour contrôler des systèmes du véhicule autres que ceux directement liés au moteur est interdit.

Si de multiples ECU sont utilisés, en accord avec l'Homologation et/ou la spécification de période, ou que la technologie de période connecte différents systèmes telles que la transmission/moteur le paragraphe ci-dessus pourra être ignoré si le système peut être justifié et compatible avec la période. Exemples: Capteur BV relié à l'ECU moteur, capteur de différentiel avant, arrière ou de boîte de transfert au moteur, etc.

ART.2 UTILISATION ET APPLICATION

2.1 Les voitures homologuées à l'origine avec, ou autorisées par les règlements de période applicables à utiliser, des boîtiers de contrôle électronique, doivent utiliser le même système, connecté et en parfait état de fonctionnement que celui utilisé en période.

2.2 Ces boîtiers de contrôle moteur, capteurs et actuators devront être détaillés dans le Passeport Technique Historique (PTH) de la voiture dans lequel sera inséré un diagramme original du système de la voiture tel que figurant sur la Fiche d'Homologation, si disponible, à la page 19.

2.3 Herstellerdokumentationen wie Kunden-Wettbewerbshandbücher oder Standardausrüstung (Gruppe N) oder ein spezielles Dokument mit einer umfassenden Liste von Geräten, Sensoren und Aktuatoren müssen an den HTP des Fahrzeugs angehängt werden.

2.4 Auf Seite 19 müssen zwingend Fotos von der Position des Steuergeräts und der wichtigsten Anschlüsse eingefügt werden.

Diese Bestimmung gilt ab der Periode JR für alle nicht homologierten Fahrzeuge und ab der Periode K für alle Fahrzeugtypen, wenn die Vorschriften der jeweiligen Periode den Einbau von speziellen Steuergeräten, Sensoren und Aktuatoren erlauben.

Dies gilt nicht für Fahrzeuge, die in den Gruppen A, B und N eingeteilt sind, bei denen das Hinzufügen von Sensoren und/oder Aktuatoren verboten ist.

2.5 Ebenso können diese Motorsteuergeräte, Sensoren und Aktuatoren aus Liefer- und/oder Veralterungsgründen ausgetauscht werden, sie müssen jedoch diesem Anhang entsprechen und im HTP gemäss Artikel 2.2 detailliert aufgeführt sein.

2.6 Es muss möglich sein, den Maschinencode von allen bordeigenen Computersystemen herunterzuladen. Die Download-Methode muss mit der vom Team der technischen Kontrollen verwendeten Ausrüstung kompatibel sein oder vom Teilnehmer heruntergeladen werden und bei Bedarf für eine vollständige Offenlegung zur Verfügung stehen.

ART.3 LAGE

3.1 Bei Produktionsfahrzeugen und Sportwagen müssen sich das Motorsteuergerät und alle zugehörigen elektronischen Steuermodule im Fahrgastraum befinden, für Kontrollen leicht zugänglich sein und alle Anschlüsse sichtbar sein.

3.2 Bei Formelfahrzeugen müssen sich das Motorsteuergerät und alle zugehörigen elektronischen Steuermodule entweder im Fahrgastraum, wenn möglich, oder in einem der Pontons des Fahrzeugs befinden, wobei alle Verbindungen auch nach Abnehmen der Karosserie sichtbar sein müssen.

ART.4 EINSCHRÄNKUNGEN

4.1 Vorbehaltlich einer Periodenspezifikation, die durch einen Fotobeweis nachgewiesen werden kann, ist jede Vorrichtung verboten, die es dem Fahrer ermöglicht, den Ladedruck oder das elektronische Managementsystem, das das Motorkennfeld steuert, einzustellen oder zu verändern, während das Fahrzeug in Bewegung ist.

4.2 Elektronische Kontrollsysteme mit geschlossenem Regelkreis, wie z. B. die Traktionskontrolle, sind verboten, sofern nicht im Anhang J der jeweiligen Periode und/oder in einer offiziellen Veröffentlichung zur Meisterschaft, wie z. B. dem FIA-Bulletin, den Meisterschaftsreglementen usw., etwas anderes festgelegt ist.

4.3 Alle Systeme oder Funktionen zur automatischen oder elektronischen Steuerung des Chassis sind verboten, sofern nicht im anwendbaren Anhang J der Periode und/oder in einer offiziellen Veröffentlichung zur Meisterschaft wie dem FIA-Bulletin, den Meisterschaftsreglementen usw. etwas anderes festgelegt ist.

2.3 La documentation du constructeur telle que les manuels de compétition client ou l'équipement standard (Groupe N), ou un document spécifique avec une liste exhaustive des dispositifs, des capteurs et des actuators, doit être attachée au PTH de la voiture.

2.4 Des photos de l'emplacement de l'ECU et des principaux connecteurs doivent obligatoirement être insérées à la page 19.

Cette disposition s'applique à partir de la Période JR à toutes les voitures Non Homologuées et à partir de la Période K à tous les types de voitures, lorsque la réglementation de période concernée autorise l'ajout d'ECU, de capteurs et d'actuateurs spécifiques.

Cela ne s'applique pas aux voitures classées dans les Groupes A, B et N, pour lesquelles l'ajout de capteurs et/ou d'actuateurs est interdit.

2.5 De même, ces boîtiers de contrôle moteur, capteurs et actuators peuvent être remplacés pour des raisons de fourniture et/ou d'obsolescence, mais ils devront être conformes à la présente Annexe et être détaillés dans le PTH conformément à l'Article 2.2.

2.6 Il doit être possible de télécharger le code machine à partir de tous les systèmes informatiques embarqués. La méthode de téléchargement doit être compatible avec l'équipement utilisé par l'équipe des vérifications techniques ou être téléchargé par le concurrent et être disponible pour une divulgation complète si nécessaire.

ART.3 EMBLACEMENT

3.1 Pour les véhicules de production et les voitures de sport, le boîtier de contrôle moteur et tous les modules de contrôle électronique associés doivent être situés dans l'espace passager, être facilement accessibles pour les contrôles et avoir toutes les connexions visibles.

3.2 Pour les voitures de formule, le boîtier de contrôle moteur et tous les modules de contrôle électronique associés doivent être situés soit dans l'habitacle, si possible, soit dans l'un des pontons de la voiture, toutes les connexions devant être visibles une fois la carrosserie enlevée.

ART.4 LIMITATIONS

4.1 Sauf spécification de période pouvant être démontrée au travers d'une preuve photographique, tout dispositif permettant au pilote d'ajuster ou de modifier la pression de suralimentation ou le système de gestion électronique contrôlant la cartographie du moteur pendant que la voiture est en mouvement est interdit.

4.2 Les systèmes de contrôle électronique en boucle fermée, tels que le contrôle de traction, sont interdits, sauf indication contraire dans l'Annexe J de période applicable et/ou dans une publication officielle relative au Championnat, telle que le Bulletin de la FIA, les Règlements du Championnat, etc.

4.3 Tout système ou fonction de contrôle automatique ou électronique du châssis est interdit, sauf indication contraire dans l'Annexe J de période applicable et/ou dans une publication officielle relative au Championnat telle que le Bulletin de la FIA, les Règlements du Championnat, etc.

Dazu gehören:

4.3.1 Antiblockiersystem (ABS), Traktionskontrolle (TC), automatische oder halbautomatische Getriebe, elektrisch betätigte Kupplungen, elektronisch oder automatisch geregelte End-Differentialsysteme, Stoßdämpferaufhängung oder Bodenfreiheitseinstellung, Bremskraftverstärker, Vierradlenkung, beweglicher Ballast.

4.3.2 Alle Sensoren, Aktuatoren oder elektrischen Leitungen an allen vier Rädern, dem Getriebe oder dem Vorder-, Mittel- oder Hinterachsdifferential, sofern dies nicht durch die Periodenreglementierung erlaubt ist. Ein Sensor zur Geschwindigkeitsunterbrechung ist erlaubt.

4.3.3 Halbautomatische oder automatische Getriebe und Differentiale mit elektronischer, pneumatischer oder hydraulischer Schlupfregelung.

4.3.4 Systeme mit elektronischer Steuerung im Regelkreis. Ein einfacher elektrischer Schalter mit offenem Regelkreis, der vom Piloten aktiviert wird und auf das elektrische System des Motors wirkt, wird nicht als elektronische Steuerung betrachtet.

4.3.5 Eine Servolenkung kann verwendet werden, sofern es sich um ein einfaches System ohne programmierbare Steuerung handelt.

ART. 5 AUSNAHMEN

5.1 Bei Fahrzeugen, die nachweislich während der Periode eine digitale Instrumententafel verwendet haben, ist es erlaubt, die Anzeige und das System entsprechend dem verwendeten System und Artikel 2.6 zu aktualisieren.

5.2 Wenn elektronisch oder automatisch einstellbare End-Differentialsysteme zugelassen sind, können sie von einem elektronischen auf ein mechanisches System umgestellt werden.

5.3 Die Umwandlung elektronischer Systeme in mechanische Systeme oder die Streichung einer Funktion ist zulässig.

ART. 6 BESONDERHEITEN

6.1 Für Fahrzeuge der JR1-Periode, d. h. Formel-1-Fahrzeuge, waren alle in dieser Anmerkung behandelten Elemente bis zum 31.12.1993 erlaubt, mit einem effektiven Verbot für die Saison 1994.

Halbautomatische Getriebe waren nur gemäss der Periodenspezifikation und Artikel 3.3 des Anhangs K erlaubt, wobei die Vorrichtung 1989 im Ferrari 641 eingeführt wurde.

6.2 Bei Fahrzeugen der Periode K, Gruppe A und B ist die Software des Steuergeräts frei wählbar, mit Ausnahme von Fahrzeugen, die in der Gruppe N eingeteilt sind. Die Anzahl der Sensoren und Aktuatoren muss in jedem Fall der Originalspezifikation des Herstellers gemäss Anhang J der jeweiligen Periode entsprechen.

6.3 Für Fahrzeuge der Periode K1, d. h. Tourenwagen der Klasse 1, ist die Verwendung eines halbautomatischen Getriebes erst ab 1995 erlaubt.

Cela comprend :

4.3.1 L'anti-blocage de freins (ABS), le contrôle de la traction (TC), les transmissions automatiques ou semi-automatiques, les embrayages à commande électrique, les systèmes de différentiel de couple final à réglage électronique ou automatique, la suspension à amortisseur ou le réglage de la garde au sol, le freinage assisté, la direction à quatre roues, le lest mobile.

4.3.2 Tout capteur, actuateur ou fil électrique sur les quatre roues, la boîte de vitesses ou les différentiels avant, central ou arrière, sauf si autorisé par la réglementation de période. Un capteur de coupure de vitesse est autorisé.

4.3.3 Les boîtes de vitesses semi-automatiques ou automatiques et les différentiels avec contrôle électronique, pneumatique ou hydraulique du glissement.

4.3.4 Les systèmes à commande électronique en boucle. Un simple interrupteur électrique en boucle ouverte activé par le pilote et agissant sur le système électrique du moteur n'est pas considéré comme une commande électronique.

4.3.5 La direction assistée peut être utilisée à condition qu'il s'agisse d'un système simple, sans commande programmable.

ART. 5 EXCEPTIONS

5.1 Pour les voitures dont il est prouvé qu'elles ont utilisé un tableau de bord numérique en période, il est permis de mettre à jour l'affichage et le système conformément au système utilisé et à l'Article 2.6.

5.2 Lorsque des systèmes de différentiel de couple final à réglage électronique ou automatique sont autorisés, ils peuvent être convertis d'un système électronique à un système mécanique.

5.3 La conversion de systèmes électroniques en systèmes mécaniques ou la suppression d'une fonction est autorisée.

ART. 6 SPECIFICITES

6.1 Pour les voitures de la Période JR1, c'est-à-dire les voitures de Formule 1, tous les éléments couverts par cette note ont été autorisés jusqu'au 31/12/1993 avec une interdiction effective pour la saison 1994.

Les boîtes de vitesses semi-automatiques ne sont autorisées que conformément à la spécification de période et à l'Article 3.3 de l'Annexe K, avec l'introduction du dispositif en 1989 sur la Ferrari 641.

6.2 Pour les voitures de la Période K, Groupes A et B, le logiciel de l'ECU est libre, à l'exception des voitures classées dans le Groupe N. Le nombre de capteurs et d'actuateurs doit, dans tous les cas, être conforme à la spécification d'origine du constructeur, conformément à l'Annexe J de période.

6.3 Pour les voitures de la Période K1, c'est-à-dire les Voitures de Tourisme de Classe 1, l'utilisation d'une boîte de vitesses semi-automatique n'est autorisée qu'à partir de 1995.

6.4 Tabelle

6.4 Tableau

Période/Periode	JR1T	JR1	JR2	K	K1	K2	KC	KRC	KG	KR	KR1	KR2
Les libertés accordées en période par l'Annexe J ne confèrent pas une liberté totale, mais autorisent plutôt l'utilisation d'un système conformément à ce qui était effectivement et légalement utilisé en période sur la marque et le modèle en question à la suite de ces libertés de période. Die im Anhang J gewährten Periodenfreiheiten gewähren keine vollständige Freiheit, sondern erlauben vielmehr die Verwendung eines Systems in Übereinstimmung mit dem, was tatsächlich und rechtmässig in der Periode bei der betreffenden Marke und dem betreffenden Modell infolge dieser Periodenfreiheiten verwendet wurde.												
ECU	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Prod.	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free
Logiciel ECU Libre/Free ECU-Software	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Art. 6.2	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free
Ajout de capteurs de vitesse roues/ Hinzufügen von Radgeschwindigkeitssensoren	Non/Nein	Art. 6.1	Non/Nein	Non/Nein	Libre/Free	Non/Nein	Oui/Ja	Oui/Ja	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein
ABS	Libre/Free	Art. 6.1	Non/Nein	Libre/Free	Libre/Free	Non/Nein	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Libre/Free	Non/Nein	Non/Nein
Contrôle de traction/ Traktionskontrolle	Non/Nein	Art. 6.1	Non/Nein	Non/Nein	Libre/Free	Non/Nein	Libre/Free	Libre/Free	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein
Différentiel piloté électroniquement/ Elektronisch gesteuertes Differential	Non/Nein	Art. 6.1	Non/Nein	Non/Nein	Libre/Free	Non/Nein	Libre/Free	Libre/Free	Non/Nein	Non/Nein	Oui/Ja	Non/Nein
Anti-calage/ Anti-Kalibrierung	Non/Nein	Art. 6.1	Non/Nein	Non/Nein	Libre/Free	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	1998 =>	Non/Nein
Boîte à vitesse semi-automatique/ Halbautomatisches Schaltgetriebe	Non/Nein	Art. 6.1	Oui/Ja	Non/Nein	Art. 6.3	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Oui/Ja	Non/Nein
Suspension active/ Aktive Aufhängung	Oui/Ja	Art. 6.1	Non/Nein	Non/Nein	Libre/Free	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein
Eléments aérodynamiques pilotés/ Gesteuerte aerodynamische Elemente	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Libre/Free	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein	Non/Nein

ANHANG IV - Periodenspezifikation der Stossdämpfer**ART.1 VORWORT**

Der Anhang K beschränkt die Spezifikation von Ersatzkomponenten auf eine nachgewiesene Periodenspezifikation und enthält Richtlinien für Ersatzteile (Anhang K - Artikel 3.3). Da sich die Stossdämpfertechnologie seit 1946 erheblich weiterentwickelt hat, gibt dieser Anhang an, was in der Periode verfügbar war und wie zu identifizieren ist, was verwendet werden kann.

ART.2 TECHNOLOGIE

Die Einführung einer neuen Technologie in einem bestimmten Jahr berechtigt nicht automatisch zur Verwendung dieser Technologie in allen Fahrzeugklassen desselben Jahres. Die Verwendung einer fortschrittlichen Technologie wurde oft schrittweise eingeführt und war zunächst auf die Top-Klassen beschränkt. Die Verwendung der neuesten Technologie in anderen Kategorien muss verfügbar sein, bevor die neue Technologie eingeführt wird.

Die Elemente, die vor der Spezifizierung von Stossdämpfern berücksichtigt werden müssen, sind die folgenden:

- Zweirohr- oder Einrohrkonstruktion
- Atmosphärisch, Niederdruck- oder Hochdruckgas.
- Material des Körpers
- Nicht einstellbar
- Einstellbar und Anzahl der Einstellvorrichtungen
- Nicht eingebaute Behälter mit oder ohne Regelvorrichtungen.
- Art des Einbaus

Zweirohr-Teleskopstossdämpfer haben eine zentrale Ölkammer und einen vertikal hin- und hergehenden Kolben, der den Ölfluss durch Ventile antreibt und so einen Dämpfungswiderstand erzeugt. Da das Gesamtvolumen von Öl und Metall im Dämpferkörper zunimmt, wenn der Dämpfer komprimiert wird, umgibt ein Tank, der Öl und Gas enthält (traditionell bei atmosphärischem Druck, aber seit kurzem bei niedrigem Druck), den zentralen Zylinder und bietet einen Raum, in dem sich das Öl ausbreiten kann.

Ein Einrohrdämpfer weist keine Öl-Gas-Grenzfläche auf und besteht in der Regel nur aus einem einzigen Rohr. Das Öl wird durch einen schwimmenden Kolben unter Druck gehalten, hinter dem sich eine Kammer mit Hochdruckgas befindet. In dem Masse, in dem der Stossdämpfer komprimiert wird, wird das Volumen der Gaskammer verringert. Die Aufrechterhaltung eines hohen Drucks in der Ölkammer reduziert oder beseitigt das Schäumen oder die Belüftung des Öls. Neuere Konstruktionen integrieren Hochdruckgas in eine Doppelrohrstruktur, diese Technologie ist später als bei jeder Klasse, die derzeit an historischen Motorsportrennen teilnimmt.

Es kann schwierig sein zu erkennen, welcher Stossdämpfer in einem Auto eingebaut ist, aber in der Regel öffnet sich ein Einrohr-Stossdämpfer, wenn er vollständig zusammengedrückt und wieder entspannt wird, zumindest teilweise, wenn er wieder entspannt wird. Wenn er „verkehrt herum“ oder horizontal eingebaut wird, wird es ein Stossdämpfer vom Einrohrtyp sein (oder nicht funktionieren). MacPherson-Federbeine mit etwas, das wie eine Kolbenstange mit grossem Durchmesser aussieht, sind in Wirklichkeit umgekehrt montierte Einrohrdämpfer, und das sichtbare bewegliche Rohr ist nichts anderes als die Aussenseite der Dämpferkartusche. Dies ist ein Vorteil in Bezug auf die Steifigkeit, da das

ANNEXE IV - Spécification de Période des Amortisseurs**ART.1 PREAMBULE**

L'Annexe K restreint la spécification des composants de remplacement à une spécification de période prouvée et fournit des lignes directrices sur les pièces de remplacement (Annexe K - Article 3.3). La technologie des amortisseurs ayant considérablement évolué depuis 1946, la présente Annexe indique ce qui était disponible en période et comment identifier ce qui peut être utilisé.

ART.2 TECHNOLOGIE

L'introduction d'une nouvelle technologie au cours d'une année donnée n'autorise pas automatiquement l'utilisation de cette technologie sur toutes les catégories de voitures de cette année-là. L'utilisation d'une technologie avancée a souvent été introduite progressivement et était limitée initialement aux catégories de haut niveau. L'utilisation de la technologie la plus récente sur d'autres catégories doit être disponible avant l'adoption de cette nouvelle technologie.

Les éléments à prendre en compte avant de spécifier les amortisseurs sont les suivants :

- Construction bitube ou monotube
- Atmosphérique, gaz basse pression ou haute pression
- Matériau du corps
- Non réglable
- Réglable et nombre de dispositifs de réglage
- Réservoirs non incorporés avec ou sans dispositifs de réglage
- Type de montage

Les amortisseurs télescopiques bitubes comportent une chambre à huile centrale et un piston à mouvement alternatif vertical entraînant l'écoulement de l'huile à travers des clapets et créant ainsi une résistance d'amortissement. Le volume total d'huile et de métal contenu dans le corps de l'amortisseur augmente à mesure que l'amortisseur est comprimé, un réservoir contenant de l'huile et du gaz (traditionnellement à la pression atmosphérique mais plus récemment à basse pression) entoure le cylindre central et offre un espace dans lequel l'huile peut se répandre.

Un amortisseur monotube ne présente pas d'interface huile-gaz et ne comporte en principe qu'un seul tube. L'huile est maintenue sous pression par un piston flottant derrière lequel se trouve une chambre contenant du gaz à haute pression. A mesure que l'amortisseur est comprimé, le volume de la chambre de gaz est réduit. Maintenir une pression élevée dans la chambre à huile réduit ou élimine la mousse ou l'aération de l'huile. Des conceptions plus récentes intègrent du gaz à haute pression dans une structure bitube, cette technologie est ultérieure à celle de toute catégorie participant actuellement à des courses de sport automobile historique. Il peut s'avérer difficile d'identifier quel type d'amortisseur est monté sur une voiture mais, en règle générale, un amortisseur monotube, s'il est complètement comprimé puis relâché, s'ouvrira au moins partiellement lorsqu'il est relâché. S'il est monté « à l'envers » ou horizontalement, un amortisseur sera de type monotube (ou ne fonctionnera pas). Les jambes de force MacPherson avec ce qui semble être une tige de piston de grand diamètre sont en fait des amortisseurs monotubes montés à l'envers et le tube mobile visible n'est autre que l'extérieur de la cartouche de l'amortisseur. Ceci présente un avantage en termes de rigidité car le tube de

Rohr mit grossem Durchmesser eine höhere Biegefestigkeit (beim Bremsen oder Wenden) bietet als die Kolbenstange mit kleinerem Durchmesser eines Zweirohrstossdämpfers. Ein Stossdämpfer, der zwei Stellvorrichtungen in einem Befestigungsauge einbindet (siehe nebenstehende Abbildung, aber es gibt verschiedene Versionen), wird als Einrohrstossdämpfer bezeichnet. Um eine Vorstellung von der Gröszenordnung zu bekommen, haben die Öffnungen der Einstellräder in diesem Beispiel einen Durchmesser von etwas mehr als 1 mm. Bei den heutigen Einrohrstossdämpfern sind die Einstellvorrichtungen unter der oberen Stopfbuchsenmutter versteckt, unter der Basis oder eingebunden. Dies wäre für eine Periode, in der die Verstellbarkeit nicht als Periodenspezifikation akzeptiert wird, nicht akzeptabel.

Zweirohrstossdämpfer können Ventile in der Basis, der oberen Stopfbuchsenmutter und dem Kolben aufweisen. Die Herstellung eines Stossdämpfers mit einem vom Benutzer einstellbaren Druckventil in der Basis ist relativ einfach und diese Technologie wurde seit Mitte der 1950er Jahre verwendet. Armstrong hatte bereits 1957 und vielleicht noch früher ein armstügelartiges System, bei dem Kompression und Rebound gemeinsam über einen Einstellknopf an der Basis der Einheit eingestellt werden konnten, wie links zu sehen ist. Eine fast bündige Einstellvorrichtung war ebenfalls erhältlich. Das Verhältnis von Kompression und Prellung wurde bei der Herstellung festgelegt und die Einstellvorrichtung veränderte beide gleichzeitig.

Schwieriger war es, den Benutzer dazu zu bringen, die Kompression und den Rebound unabhängig voneinander einzustellen, und Koni war der erste, der dieses Ziel mit seinem 8211 Stosskämpfer erreichte. Einrohrstossdämpfer, bei denen die beiden Ventile in den beweglichen Kolben integriert waren, stellten eine Herausforderung für die Hersteller dar. Bis in die 1980er Jahre gab es keine verstellbaren Einrohrstossdämpfer und erst 1983 waren in beide Richtungen verstellbare Einrohrheiten erhältlich. Bald folgten nicht eingebaute Tanks für Einrohrstossdämpfer, zunächst mit einfachen Stellvorrichtungen, dann mit doppelten Stellvorrichtungen und jetzt mit multidirektionalen Hoch- und Niedriggeschwindigkeitsverstellungen für Druck- und Rückfederung.

MacPherson-Federbeine gibt es in zwei Formen: die ersten und mittlerweile relativ seltenen Beine, bei denen der sichtbare äussere Körper das Aussenrohr des Stossdämpfers bildet. Die Komponenten werden im Körper zusammengebaut und es gibt ausnahmslos einen sichtbaren Einfüllstutzen auf dem Federkörper (Bild links). Häufiger ist die Einheit mit einem kompletten Stoßdämpfer, der im Federkörper untergebracht ist und durch eine Stopfbuchsenmutter an Ort und Stelle gehalten wird (rechtes Bild). Bei diesen beiden Einheiten handelt es sich um nicht verstellbare Doppelrohre. Wenn MacPherson-Patronen für einrohrige Federbeine (umgekehrter Einbau) verwendet werden, muss der Durchmesser des sichtbaren Rohrs (nicht des Beinkörpers) dem Periodendurchmesser entsprechen. Die Escorts, Mark 1 und 2, verwendeten normalerweise nicht verstellbare, einrohrige Bilstein-Periodenpatronen mit einem Rohrdurchmesser von 41 mm. Im Lancia Stratos und im Fiat 131 wurden 50 mm Patronen verwendet. Eine Stellvorrichtung am oberen Ende des Federbeins kann einer verstellbaren Einrohrkonstruktion entsprechen. Nicht eingebundene Tanks sind eine spätere Spezifikation.

grand diamètre offre une meilleure résistance à la flexion (au moment de freiner ou de virer) que la tige de piston de diamètre plus petit d'un amortisseur bitube.

Un amortisseur incorporant deux dispositifs de réglage dans un oeil de fixation (voir ci-contre mais il existe plusieurs versions) sera un amortisseur monotube. Pour avoir une idée de l'échelle, les orifices des molettes de réglage sur cet exemple ont un diamètre d'un peu plus d'1 mm.

Dans les amortisseurs monotubes actuels, les dispositifs de réglage sont cachés sous l'écrou de presse-étoupe supérieur, sous la base ou incorporés. Ceci ne serait pas acceptable pour une période où le réglage n'est pas accepté en tant que spécification de période.

Les amortisseurs bitubes peuvent comporter des clapets dans la base, l'écrou de presse-étoupe supérieur et le piston. Il est relativement simple de fabriquer un amortisseur avec une soupape de compression réglable par l'utilisateur dans la base et cette technologie était utilisée depuis le milieu des années 1950.

Armstrong avait, dès 1957 et peut-être plus tôt, un système plus sophistiqué qui permettait d'ajuster la compression et le rebond ensemble au moyen d'un bouton de réglage sur la base de l'unité, comme on le voit sur la gauche. Un dispositif de réglage presque affleurant était également disponible. Le rapport compression/rebond était fixé lors de la fabrication et le dispositif de réglage modifiait les deux simultanément. Il était plus difficile de faire en sorte que l'utilisateur puisse régler la compression et le rebond indépendamment et Koni fut le premier à atteindre cet objectif avec son amortisseur 8211. Les amortisseurs monotubes, ayant les deux clapets intégrés dans le piston mobile, représentaient un défi pour les fabricants. Il n'y avait aucun amortisseur monotube réglable jusque dans les années 1980 et il a fallu attendre 1983 pour que des unités monotubes réglables dans les deux sens soient disponibles. Les réservoirs non incorporés pour amortisseurs monotubes suivirent bientôt, d'abord avec des dispositifs de réglage simples, puis avec des dispositifs de réglage doubles et à présent avec des réglages multidirectionnels à haute et basse vitesse pour la compression et le rebond.

Les jambes de force MacPherson existent sous deux formes : les premières et à présent relativement rares, des jambes où le corps externe visible forme le tube externe de l'amortisseur. Les composants sont assemblés dans le corps et il y a invariablement un bouchon de remplissage visible sur le corps de la jambe de force (photo de gauche). Plus commune, l'unité avec un amortisseur complet logé dans le corps de la jambe de force et maintenu en place par un écrou de presse-étoupe (photo de droite). Ces deux unités sont des bitubes non réglables.

Lorsque des cartouches MacPherson pour jambes de force monotubes (installation à l'envers) sont utilisées, le diamètre du tube visible (pas du corps de la jambe) doit être conforme au diamètre de période. Les Escorts, Mark 1 et 2, utilisaient d'ordinaire des cartouches Bilstein en période, monotubes, non réglables, avec un diamètre de tube de 41 mm. Des cartouches de 50 mm étaient utilisées sur la Lancia Stratos et la Fiat 131. Un dispositif de réglage au sommet de la jambe de force peut correspondre à une conception monotube réglable. Les réservoirs non incorporés sont d'une spécification ultérieure.

Die Federteller müssen der Spezifikation für die jeweilige Periode entsprechen. Die Regeln unterscheiden nicht zwischen Federtellern mit Stossdämpfern und anderen Arten von Federbefestigungen am Chassis.

Bei Fahrzeugen, die für mehrere Zeiträume zugelassen sind, schreibt Anhang J vor, dass die ursprünglichen Federbefestigungen beibehalten werden müssen; wenn der Hersteller keine einstellbaren Teller zugelassen hat, dürfen diese nicht verwendet werden.

Rennwagen (TSRC/Einsitzer) ab Periode F wurden sehr häufig mit einstellbaren Federtellern an Schraubenfederdämpfern ausgestattet.

Es gibt bis heute keine Belege für ein in Periode F zugelassenes Fahrzeug mit zugelassenen einstellbaren Federtellern.

ART.3 BESONDERHEITEN

3.1 In Übereinstimmung mit der folgenden Tabelle und zur Erinnerung: Anhang K beschränkt die Spezifikation von Ersatzkomponenten auf eine Spezifikation der nachgewiesenen Periode und enthält Richtlinien für Ersatzteile (Anhang K - Artikel 3.3).

3.2 Der Zeitraum der internen Technologie und die Konstruktion der Komponente sollten ebenfalls gemäss Artikel 3.8.1 des Anhangs K berücksichtigt werden.

3.3 Das Verdecken oder Entfernen einer Einstellvorrichtung an einem Stossdämpfer mit doppelter Einstellung macht ihn nicht als Stossdämpfer mit einer einzigen Einstellung aus einer früheren Periode akzeptabel.

3.4 Anmerkung 1: Nur ab 1965 erhältlich. Ist daher bei Fahrzeugen vor 1965 nicht akzeptabel. Nicht verfügbar in McPherson-, Chapman-Patronen in dieser Periode oder in kompatiblen Grössen für einen Mini.

3.5 Anmerkung 2: Wenn Einrohrstossdämpfer verfügbar waren, hatten sie eine sehr grundlegende Spezifikation und ihre Verwendung im Motorsport war in Periode F sehr begrenzt.

3.6 Anmerkung 3: Akzeptabel, wenn die Periodenspezifikation durch eine Homologation und/oder einen Fotobeweis nachgewiesen werden kann.

3.7 Anmerkung 4: Sofern nicht anders angegeben, müssen Stossdämpfer mit verstellbaren Plattformen nicht verstellbar sein. Es ist zulässig, sie umzubauen, indem der Grossteil des Gewindes entfernt wird, solange die Dicke des Gewindes am Dämpferkörper nicht grösser ist als die Dicke der Plattform(en) und das sichtbare Gewinde an der Ober- und Unterseite der Plattform nicht grösser ist als eine Gesamtdicke von 5 mm. Die Befestigung der Plattform am Dämpferkörper durch Schweiessen ist ebenfalls akzeptabel, wird aber nicht empfohlen, es sei denn, es besteht keine Möglichkeit, dass während des Schweißvorgangs Schäden entstehen.

Les assiettes des ressorts doivent être conformes à la spécification de période. Le règlement n'opère aucune distinction entre les assiettes intégrales dotées d'un amortisseur et d'autres types de fixations des ressorts sur le châssis.

Concernant les voitures Homologuées, pour plusieurs périodes, l'Annexe J stipule que les fixations d'origine des ressorts doivent être conservées; aussi, à moins que le fabricant n'ait homologué des assiettes réglables, celles-ci ne peuvent être utilisées.

Les voitures de course (TSRC/Monoplaces), à compter de la Période F, étaient très souvent équipées d'assiettes de ressorts réglables sur les amortisseurs à ressorts hélicoïdaux. Il n'existe à ce jour aucune preuve de voiture Homologuée en Période F dotée d'assiettes réglables homologuées.

ART.3 SPECIFICITES

3.1 En accord avec le tableau suivant et pour rappel, l'Annexe K restreint la spécification des composants de remplacement à une spécification de période prouvée et fournit des lignes directrices sur les pièces de remplacement (Annexe K - Article 3.3).

3.2 La période de la technologie interne, et la construction du composant doivent également être considérées conformément à l'Article 3.8.1 de l'Annexe K.

3.3 Masquer ou retirer un dispositif de réglage sur un amortisseur avec double réglage ne le rend pas acceptable comme amortisseur avec un seul réglage d'une période antérieure.

3.4 Note 1 : Disponible à partir de 1965 uniquement. Ne sera donc pas acceptable sur des voitures antérieures à 1965. Indisponible en cartouches McPherson, Chapman dans cette période ou dans des dimensions compatibles pour une Mini.

3.5 Note 2 : Si les amortisseurs monotubes étaient disponibles, ils avaient une spécification très basique et leur utilisation dans le sport automobile était très limitée en Période F.

3.6 Note 3 : Acceptable si la spécification de période peut être prouvée au travers d'une homologation et/ou preuve photographique.

3.7 Note 4 : Sauf spécification de période, les amortisseurs avec plateformes ajustables doivent être rendus non ajustables. Il est acceptable de les convertir en retirant la majorité du filetage, à condition que l'épaisseur de celui-ci sur le corps de l'amortisseur ne soit supérieure à l'épaisseur de/des (la) plateforme(s) et que le filetage visible en dessus et dessous de la plateforme ne soit supérieur à une épaisseur totale de 5 mm. La fixation par soudure de la plateforme sur le corps d'amortisseur est aussi acceptable mais pas recommandée sauf s'il n'existe aucune possibilité que des dommages soient causés lors du processus de soudure.

Die mit „Regl.“ gekennzeichneten Elemente können „Ja“ oder „Nein“ entsprechen. Uniball-Befestigungsaugen wurden in Rennwagen ab Periode F verwendet, aber ihre Verwendung in Produktionsfahrzeugen (die in der Regel homologiert sind) variiert je nach der für das Fahrzeug geltenden Periode und Klasse, da die geltenden Regeln nicht immer Freiheit in Bezug auf die Aufhängungshalterungen gewährten. Vor der Verwendung von Uniball-Einheiten sollten der geltende Anhang J und die Spezifikation der Periode für das betreffende Fahrzeug konsultiert werden.

Les éléments marqués « Regl. » peuvent correspondre à « Oui » ou à « Non ». Les yeux de fixation Uniball étaient utilisés dans les voitures de course à compter de la Période F, mais leur utilisation sur des voitures de production (généralement homologuées) varie selon la période et la catégorie applicables à la voiture, dans la mesure où le règlement applicable n'accordait pas toujours de liberté pour ce qui est des supports de suspension. L'Annexe J applicable et la spécification de période pour le véhicule concerné doivent être consultés avant d'utiliser les unités Uniball.

3.8 Tabelle

3.8 Tableau

Période/Periode	E	F	G	H	I	J1	J2	K
Plateformes de ressorts ajustables/ Verstellbare Federplattformen	Non Note 4	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Yeux de fixation, toutes les catégories, articulation «metalastic» / Montageöse, alle Kategorien, «metalastic»-Gelenk	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Yeux de fixation, voitures homologuées/ Montageöse, homologierte Fahrzeuge	Non/ Nein	Non/ Nein	REGL.	REGL.	REGL.	REGL.	REGL.	REGL.
Yeux de fixation, Uniball, Monoplaces et TSRC/ Montageöse, Uniball, Einsitzer und TSRC	Non/ Nein	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs bitubes, corps en acier, non réglables/ Zweirohrstossdämpfer, Stahlkörper, nicht einstellbar	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs bitubes, corps en acier avec un seul réglage/ Zweirohrstossdämpfer, Stahlkörper, einfach verstellbar	1957=>	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs bitubes, corps en acier avec double réglage/ Zweirohrstossdämpfer, Stahlkörper, zweifach verstellbar	Non/ Nein	Note 1	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs bitubes, corps en aluminium avec double réglage/ Zweirohrstossdämpfer, Aluminiumkörper, zweifach verstellbar	Non/ Nein	Non/ Nein	1967=>	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs monotubes, corps en acier, non réglables/ Einrohrstossdämpfer, Stahlkörper, nicht einstellbar	Non/ Nein	Note 2	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs monotubes, corps en aluminium, non réglables/ Einrohrstossdämpfer, Aluminiumkörper, nicht einstellbar	Non/ Nein	Non/ Nein	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs monotubes, corps en acier, réglables/ Einrohrstossdämpfer, Stahlkörper, einstellbar	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	1986=>	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Amortisseurs monotubes, corps en aluminium, réglables/ Einrohrstossdämpfer, Aluminiumkörper, einstellbar	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	1986=>	Oui/ Ja	Oui/ Ja
Monotubes, réservoir non incorporé/ Einrohr, Tank nicht eingebunden	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	Non/ Nein	Note 3	1988=>	Oui/ Ja

ANHANG V - Vorkriegsfahrzeuge der Perioden A bis D**VORWORT**

Als «Allgemeine Bestimmungen» gilt Anhang K vorrangig vor diesem Anhang, ergänzend dazu sind die Anhänge I bis IV zu berücksichtigen, soweit sie anwendbar sind.

ART. 1 ALLGEMEIN

1.1 Die Fahrzeuge müssen einer Periodenspezifikation entsprechen, wie sie in Artikel 3.3 des Anhangs K definiert ist.

1.2 Betreffend dem Erscheinungsbild der Periode ist der Artikel 3.4.2 anwendbar.

ART. 2 MONOCOQUE ODER EINHEITS-FAHRGESTELL

2.1 Das Fahrgestell muss dem ursprünglichen Design, den Abmessungen und der ursprünglichen Herstellung entsprechen.

ART. 3 VORDER- UND HINTERRADAUFHÄNGUNG

3.1 Die Punkte, an denen die Federelemente am Fahrgestell befestigt sind, müssen in Grösse und Position der Spezifikation für die jeweilige Periode entsprechen. Die Starrachsen und angetriebenen Achsen sowie das Lenksystem müssen einer Periodenspezifikation entsprechen.

3.2 Das Aufhängungssystem (Federart und Führung der Räder und Achsen) darf nicht verändert werden, und es dürfen keine Führungs- und Aufhängungsteile hinzugefügt werden, es sei denn, es handelt sich um eine Periodenspezifikation.

ART. 4 MOTOR

4.1 Der Motor und seine Teile müssen der Periodenspezifikation entsprechen, müssen die gleiche Marke, das gleiche Modell und den gleichen Typ haben und einer Herstellerspezifikation entsprechen, für die ein Periodennachweis vorliegt.

4.2 Vergaser müssen aufgrund ihres Typs, Modells und ihrer Anzahl eine Periodenspezifikation aufweisen. Sie müssen über einen Ansaugkrümmer mit Periodenspezifikation oder direkt mit dem/den Ansaugkanal(en) verbunden sein und einer Herstellerspezifikation entsprechen, für die ein Periodennachweis vorliegt.

4.3 Der Auspuffkrümmer und die Auspuffanlage einschliesslich des/der Schalldämpfers/Schalldämpfer müssen hinsichtlich ihrer Lage, Abmessungen und Anschlüsse bis zum Endrohr der Periodenspezifikation entsprechen. Die gesamte Baugruppe muss einer Herstellerspezifikation entsprechen, für die ein Periodennachweis vorliegt.

4.4 Die Bohrung des Motors darf nicht um mehr als 5 % vergrössert werden. Dies darf nur erfolgen, wenn dabei die Hubraumgrenzen der Formel, der das Fahrzeug angehört, eingehalten werden.

4.5 Der Hub darf nicht von einem in der Periodenspezifikation angegebenen Mass abweichen.

4.6 Kurbelwellen, Pleuelstangen, Kolben und Lager dürfen innerhalb der durch die Grösse des Motorgehäuses zulässigen Grenzen grösser sein als in der Periodenspezifikation angegeben. Sie müssen aus demselben Materialtyp gefertigt sein. Die Lagertypen dürfen nicht geändert werden, ein Vollager darf nicht durch ein Kugel- oder Rollenlager ersetzt werden. Die Konstruktionsmethode ist frei wählbar.

ANNEXE V - Voitures d'Avant-Guerre des Périodes A à D**PREAMBULE**

Au titre de «Prescriptions générales», l'Annexe K s'applique prioritairement à la présente Annexe, en complément les Annexes I à IV doivent être considérées lorsque applicable.

ART. 1 GENERAL

1.1 Les voitures doivent être conformes à une spécification de période telle que définie à l'Article 3.3 de l'Annexe K.

1.2 Concernant les livrées de période, l'Article 3.4.2 est applicable.

ART. 2 CHASSIS DE CONSTRUCTION MONOCOQUE OU UNITAIRE

2.1 Le châssis doit se conformer à la conception, aux dimensions et à la fabrication d'origine.

ART. 3 SUSPENSIONS AVANT ET ARRIERE

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.

3.2 Le système de suspension (type de ressort 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.

ART. 4 MOTEUR

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.

4.2 Les carburateurs doivent être de spécification de période de par leur type, modèle et nombre. Ils doivent être raccordés par un collecteur d'admission de spécification de période ou directement au(x) conduit(s) d'admission et être conformes à une spécification du constructeur pour laquelle une preuve de période existe.

4.3 Le collecteur d'échappement ainsi que la ligne d'échappement incluant le/les silencieu(x) doivent être de spécification de période par leur position, dimensions et raccords jusqu'à la sortie finale. L'ensemble doit être conforme à une spécification du constructeur pour laquelle une preuve de période existe.

4.4 L'alésage du moteur ne peut pas être augmenté d'un pourcentage supérieur à 5 %. Cette opération ne peut être effectuée que si elle respecte les limites de cylindrée de la formule à laquelle appartient la voiture.

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

4.6 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. Les types de roulements ne peuvent être changés, un roulement plein ne pourra être remplacé par un roulement à billes ou à rouleaux. La méthode de construction est libre.

4.7 Weder die Anzahl der Ventilsitze noch die Länge der Ventile dürfen die Herstellerspezifikation überschreiten, es sei denn, sie werden durch einen Periodennachweis bestätigt. Zylinderkopfbauten, deren Verwendung in der Periode nachgewiesen ist, dürfen verwendet werden.

4.8 Die original Zündreihenfolge muss beibehalten werden.

4.9 Kurbelwellen, die nicht original mit einer Lippenichtung zur Ölabdichtung ausgestattet sind, können mit einer solchen Dichtung versehen werden, indem die vorhandenen Teile modifiziert und/oder ein Sitz für die Dichtung hinzugefügt wird.

ART. 5 ZÜNDUNG

5.1 Das Zündsystem muss einer Periodenspezifikation entsprechen.

ART. 6 GETRIEBE

6.1 Alle Fahrzeuge müssen mit dem Getriebe der Periodenspezifikation ausgestattet sein. Automatikgetriebe, Overdrive-Gänge und zusätzliche Vorwärtsgänge sind nicht zulässig, es sei denn, sie sind in einer Periodenspezifikation vorgesehen.

6.2 Der Einbau eines Cotal-Elektrogetriebes, eines Wilson-Epizykloidgetriebes oder eines Vierganggetriebes in ein Fahrzeug der Periode C (1/1/1919-31/12/1930), das in der Periode nicht damit ausgestattet war, ist ein ausreichender Grund, das Fahrzeug in die Periode D (1/1/1931-31/12/1946) einzustufen.

6.3 Getriebeeingangs- und -ausgangswellen, die nicht original aus mit einer Lippenöldichtung ausgestattet sind, können mit einer solchen Dichtung versehen werden, indem die vorhandenen Teile modifiziert werden und/oder eine Aufnahme für die Dichtung hinzugefügt wird.

ART. 7 ACHSANTRIEB

7.1 Sperrdifferentiale sind in Fahrzeugen der Perioden A bis C (-31/12/1930) nicht zulässig. Sie dürfen nur in Fahrzeugen der Periode D (1/1/1931-31/12/1946) eingebaut werden, wenn es für das betreffende Modell eine Periodenspezifikation gibt.

ART. 8 BREMSEN

8.1 Die Bremsenelemente müssen vollständig der Periodenspezifikation des Modells entsprechen, mit den unten beschriebenen Ausnahmen.

8.2 Fahrzeuge der Perioden A bis C (-31/12/1930), die ursprünglich mit Zweiradbremsen ausgestattet waren, dürfen mit Vierradbremsen ausgestattet werden, wenn der Hersteller in derselben Periode bei aufeinanderfolgenden Modellen Vierradbremsen eingebaut hat, vorausgesetzt, sie entsprechen der Periodenspezifikation des Herstellers.

8.3 Die Umrüstung auf ein anderes mechanisches System oder eine hydraulische Betriebsart ist zulässig, wenn sie einer Periodenspezifikation für dieses Modell entspricht.

4.7 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.

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

4.9 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.

ART. 5 ALLUMAGE

5.1 Le système d'allumage devra se conformer à une spécification de période.

ART. 6 BOITE DE VITESSES

6.1 Toutes les voitures doivent être équipées de leur boîte de vitesses 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.

6.2 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'était pas équipée en période, constituera une raison suffisante pour classer la voiture en Période D (1/1/1931-31/12/1946).

6.3 Les arbres d'entrée et de sortie de boîte 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.

ART. 7 COUPLE FINAL

7.1 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.

ART. 8 FREINS

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

8.2 Les voitures de Périodes A à C (-31/12/1930), 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.

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

ART.9 RÄDER

9.1 Alle Räder müssen einer Periodenspezifikation entsprechen und den original Durchmesser haben, der während der internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet wurde.

9.2 Die Breite der Felgen darf nicht vergrössert werden, sie kann aber verringert werden, um die verfügbaren Reifen zu verwenden.

a) 19-Zoll-Felgen sind für die Montage von Rennreifen erlaubt.

b) Wulstfelgen oder wulstlose Felgen können durch Tiefbettfelgen der gleichen Grösse gemäss der folgenden Tabelle ersetzt werden:

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

ART.10 REIFEN

10.1 Müssen mit Anhang XI der Anlage K übereinstimmen.

ART.11 KAROSSERIE

11.1 Das Fahrzeug muss die gleiche Silhouette haben wie in der Zeit, in der es ursprünglich eingesetzt wurde, ohne zusätzliche Luftkanäle, Konkavitäten oder Ausbuchtungen. Das Hinzufügen eines Überrollbügels gilt nicht als Änderung der Silhouette.

11.2 Ersatzkarosserieteile müssen dem Originaldesign entsprechen, das in der jeweiligen Periode für dieses spezielle Chassis gebaut wurde, und aus der Art des Originalmaterials gefertigt sein.

11.3 Eine Karosserie im Stil der Periode, die aus dem ursprünglichen Materialtyp besteht und das gleiche Gewicht hat, ist zulässig, sofern sie mit einer akkreditierten Karosserie übereinstimmt, die auf dem Modell der betreffenden Periode montiert ist. In diesem Fall muss der Besitzer der ASN Fotografien vorlegen, die beide Seiten, die Vorderseite, die Rückseite und den Innenraum zeigen.

11.4 Der Dachhimmel muss flexibel sein, es sei denn, er war ein Teil der Originalkarosserie des Fahrzeugs (belegt durch ein zeitgenössisches Foto); in diesem Fall müssen die Kanten geschützt werden. Die Beifahrersitze dürfen ausgebaut werden.

ART.9 ROUES

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

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

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 :

ART.10 PNEUS

10.1 Doivent être conformes à l'Annexe XI de l'Annexe K.

ART.11 CARROSSERIE

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

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

11.3 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 fournir à l'ASN des photographies montrant les deux côtés, l'avant, l'arrière et l'intérieur.

11.4 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.

11.5 Bei Grand-Prix-Fahrzeugen muss die Karosserie eine Lackierung aufweisen, die während der internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet wurde, sofern dies nach den Gesetzen des Landes, in dem der Wettbewerb stattfindet, zulässig ist.

ART.12 ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

12.1 Nur Dynamos werden als Periodenspezifikation betrachtet.

12.2 Die Nennspannung der Batterie und aller elektrischen Zubehörteile kann von 6 auf 12 Volt geändert werden. Der Typ, die Marke und die Kapazität (Amperestunden) der Batterie sind frei wählbar. Der ursprüngliche Aufbewahrungsort des Akkus kann geändert werden. Wenn die Batterie im Fahrzeuginnenraum aufbewahrt wird, muss sie dort sicher befestigt sein und sich in einem isolierten und wasserdichten Fach befinden.

ART.13 BELEUCHTUNG

13.1 Die Original-Beleuchtungssysteme, mit denen die Fahrzeuge ausgestattet sind, müssen funktionstüchtig sein.

ART.14 RADSTAND, SPURWEITE, BODENFREIHEIT**14.1 Radstand**

Der Radstand darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

14.2 Spurweite

Die Spurweite darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

14.3 Bodenfreiheit

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

14.4 Verfahren

Die Bodenfreiheit wird ohne den Fahrer, aber mit den im Wettbewerb verwendeten Rädern und Reifen gemessen; sie können ausgetauscht werden, wenn die Räder und/oder Reifen beschädigt sind.

ART.15 GEWICHT

15.1 Das Mindestgewicht eines Fahrzeugs ist das Gewicht, das in dem originalen Reglement für seine Klasse festgelegt ist, oder, wenn das Gewicht nicht in den originalen Reglementen festgelegt ist, das veröffentlichte Periodengewicht. Während eines Wettbewerbs darf, wenn ein Fahrzeug zum Wiegen ausgewählt wurde, nur Kraftstoff aus dem Auto entfernt werden und es dürfen keine flüssigen, festen oder gasförmigen Substanzen hinzugefügt werden.

11.5 Pour les voitures de Grand Prix, 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 déroule la Compétition.

ART.12 SYSTEME ELECTRIQUE

12.1 Seules les dynamos seront considérées comme spécification de période.

12.2 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 être contenue dans un compartiment isolé et étanche.

ART.13 ECLAIRAGE

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

ART.14 EMPATTEMENT, VOIE, GARDE AU SOL**14.1 Empattement**

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

14.2 Voie

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

14.3 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.

14.4 Procédure

La garde au sol sera mesurée sans le Pilote, mais avec les roues et pneus utilisés en Compétition, ils pourront être remplacés si les roues et/ou les pneus sont endommagés.

ART.15 POIDS

15.1 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 Compétition, 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.

ANHANG V - Technische Bestimmungen für Serien-Strassenfahrzeuge

VORWORT

Als «Allgemeine Bestimmungen» gilt Anhang K vorrangig vor diesem Anhang, ergänzend dazu sind die Anhänge I bis IV zu berücksichtigen, soweit sie anwendbar sind.

ART. 1 ALLGEMEIN

1.1 Die vorliegenden Bestimmungen beziehen sich auf: Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, Grand-Tourisme-Wagen, Renn-Grand-Tourisme-Wagen und Spezial-Tourenwagen wie in den **Artikeln 7.9 und 7.10 des Anhang K** beschrieben.

1.2 Homologationsblätter und Dokumente

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 ASN's ausgestellt wurden. Ab 1958 (GT-Wagen) bzw. 1960 (Tourenwagen) stellten die ASN's 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.

1.3 Anwendbare technische Bestimmungen

1.3.1 Tourenwagen, Renntourenwagen, GT und GTS-Fahrzeuge der Perioden E, F und G1 (1/1/1947 – 31/12/1969) **müssen Artikel 2 dieses Anhangs entsprechen und Renntourenwagen und GTS den Artikeln 2 und 3 dieses Anhangs.**

1.3.2 Ein Tourenwagen muss seinem Homologationsblatt entsprechen, wobei keine Homologationsvariante mit dem Aufdruck «Nur für die Gruppe 2 gültig» gestattet ist. Homologierte, spezifizierte und verschlissene Nockenwellen, können durch Schleifen wiederhergestellt werden unter der Bedingung das der originale Ventilhub in allen Positionen und die relative Winkelstellung aller Nocken zueinander sowie jede Keilnut oder jeder Stift, der die Winkelstellung der Nockenwelle bestimmt, erhalten bleibt.

1.3.3 Ein GT-Fahrzeug muss seinem Homologationsblatt entsprechen, wobei keine Homologationsvariante mit dem Aufdruck «Nur für die Gruppe 4 gültig» gestattet ist. Homologierte, spezifizierte und verschlissene Nockenwellen, können durch Schleifen wiederhergestellt werden unter der Bedingung das der originale Ventilhub in allen Positionen und die relative Winkelstellung aller Nocken zueinander sowie jede Keilnut oder jeder Stift, der die Winkelstellung der Nockenwelle bestimmt, erhalten bleibt.

1.3.4 Alle Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, GT-Wagen und Renn-GT-Wagen (GTS), ab der Periode G2 (1/1/1970 – 31/12/1971) **und bis zur Periode I (1/1/1977-31/12/1981) inklusive**, müssen den internationalen Wettbewerbs-Bestimmungen des Anhangs J wie sie im letzten Jahr ihrer Periode gültig waren, entsprechen (Art. 3).

ANNEXE VI - Règlement Technique pour Voitures Routières de Production

PREAMBULE

Au titre de «Prescriptions générales», l'Annexe K s'applique prioritairement à la présente Annexe, en complément les Annexes I à IV doivent être considérées lorsque applicable.

ART. 1 GENERAL

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 aux **Articles 7.9 et 7.10 de l'Annexe K.**

1.2 Fiches d'Homologation et de Reconnaissance
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.

1.3 Règlement Technique applicable

1.3.1 Les Voitures de Tourisme et GT des Périodes E, F et G1 (1/1/1947 – 31/12/1969) **doivent être conformes à l'Article 2 de la présente Annexe et les Voitures de Tourisme de Compétition et GTS aux Articles 2 et 3 de la présente Annexe.**

1.3.2 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. Les arbres à cames homologués, spécifiés et usés peuvent être récupérés par meulage à condition que la levée de soupape d'origine à toutes les positions et la position angulaire relative de tous les lobes les uns par rapport aux autres ainsi que toute rainure de clavette ou cheville déterminant la position angulaire de l'arbre à cames soit maintenue.

1.3.3 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. Les arbres à cames homologués, spécifiés et usés peuvent être récupérés par meulage à condition que la levée de soupape d'origine à toutes les positions et la position angulaire relative de tous les lobes les uns par rapport aux autres ainsi que toute rainure de clavette ou cheville déterminant la position angulaire de l'arbre à cames soit maintenue.

1.3.4 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) **et jusqu'à la période I (1/1/1977-31/12/1981) incluse** 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.

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.

Zum Beispiel muss ein Fahrzeug der Periode H1 nach einer Spezifikation für diese Periode vorbereitet werden, die mit seinem Homologationsblatt und dem Anhang J, der dieser Periode (1975) entspricht, übereinstimmt.

1.3.4.1 Besonderheiten

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. **Zusätzliche Löcher oder Belüftungen in den Fenstern sind nur erlaubt, wenn sie in der Periode bei der betreffenden Marke und dem betreffenden Modell verwendet werden.**
- 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. Die Hebepunkte können verstärkt oder ihre Lage verändert werden; neue Punkte können hinzugefügt werden.
- **Bei GT- und GTS-Fahrzeugen der Perioden H2 und I dürfen zwischen den oberen Montagepunkten der Federbeine der Vorderradaufhängung einerseits und der Hinterradaufhängung andererseits Verstärkungsstreben frei eingebaut werden.**
- 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.

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.

Par exemple, une voiture de Période H1 doit être préparée selon une spécification de période en accord avec sa Fiche d'Homologation et l'Annexe J correspondant à cette même période (1975).

1.3.4.1 Spécificités

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. **Des trous ou aérations supplémentaires dans les vitres ne sont autorisés que s'ils sont utilisés en période sur la marque et le modèle en question.**
- 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, goussets ou entretoises sont interdits sauf s'il est prouvé qu'ils étaient utilisés et autorisés en période. Les points de levage peuvent être renforcés, ou leur emplacement changé ; de nouveaux points peuvent être ajoutés.
- **Pour les voitures CT et GTS de Périodes H2 et I, des barres de renfort 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.**
- 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.

- Mit elektronischen Zündungssystemen homologierte Wagen der Periode F sowie Wagen der Perioden G1 und G2 **für die eine Periodenspezifikation, die die Verwendung eines elektronischen Zündsystems belegt, vorliegt**, dürfen mit einem, der Periode nicht entsprechendem elektronischen Zündsystem ausgerüstet werden, unter der Bedingung, dass dieses System durch ein oder mehrere Unterbrecher 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 Funkeverteilung sind nicht zugelassen.
- Die mit elektronischen Zündsystemen ausgestatteten Wagen der Perioden G1 und G2 können **nur** mit einer magnetischen oder optischen Schaltung ausgerüstet werden, **wenn Periodenspezifikation vorhanden**.
- 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.
- Zündsysteme mit Kurbelwellen-, Schwungrad- oder Riemenscheibenauflösung und verteilerlose Mehrspulenzündsysteme sind nur zulässig, wenn sie in der Periode bei der betreffenden Marke und dem betreffenden Modell verwendet wurden.
- Für alle elektronischen Steuergeräte (ECUs), Software und Elektronik siehe Anhang III des Anhangs K.

1.3.5 Ab der Periode J1

Ein Fahrzeug muss gemäss einer Periodenspezifikation in Übereinstimmung mit seinem Homologationsblatt und dem Anhang J für das gewählte Spezifikationsjahr vorbereitet sein. In Übereinstimmung mit dem Anhang J für die jeweilige Periode beträgt der anwendbare Koeffizient für Fahrzeuge mit Turbo:

- Periode J1 – 1,4
- Ab Periode J2 – 1,7

Siehe Anhang VII zu Anhang K für anwendbare Spezifizierungen.

1.3.6 Periode KC - Weiterentwicklung Kit Car

Dies ist ein Varianten-Kit eines bestimmten Fahrzeugmodells, das zuvor in der Gruppe A homologiert wurde, in ausreichender Stückzahl gebaut wurde und den Anforderungen der Homologationsreglementierung entspricht. Es handelt sich um « kits » (VK), die auf Anfrage geliefert werden und nur beim Hersteller und/oder einem seiner zugelassenen Lieferanten erhältlich sind.

Der Teilnehmer darf jede Variante oder jeden Artikel einer Variante nach eigenem Ermessen nur unter der Bedingung verwenden, dass alle technischen Daten des so konstruierten Fahrzeugs mit denen übereinstimmen, die in dem für das Fahrzeug geltenden Homologationsblatt beschrieben sind, oder ausdrücklich durch den für das gewählte Spezifikationsjahr geltenden Anhang J zugelassen sind.

- Les voitures de Période F homologuées avec des systèmes d'allumage électroniques ainsi que les voitures de Périodes G1 et G2 **pour lesquelles une spécification de période prouvant l'usage d'un système d'allumage électronique** peuvent être équipées d'un système d'allumage électronique hors période à condition que ce système soit déclenché par un ou plusieurs **rupteurs**, 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 **seulement** être équipées d'un dispositif de déclenchement magnétique ou optique **si une spécification de période**.
- 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.
- **Les systèmes d'allumage à déclenchement par vilebrequin, volant ou poulie et les systèmes d'allumage à plusieurs bobines sans distributeur ne sont autorisés que s'ils ont été utilisés en période sur la marque et le modèle en question.**
- **Pour tous les boîtiers de contrôle électronique (ECU), les logiciels et l'électronique, se référer à l'Annexe III de l'Annexe K.**

1.3.5 A partir de la Période J1

Une voiture doit être préparée selon une spécification de période en accord avec sa Fiche d'Homologation et l'Annexe J correspondant à l'année de spécification choisie.

En accord avec l'Annexe J de période, le coefficient applicable pour les voitures turbocompressées sera de :

- Période J1 – 1,4
- A partir de la Période J2 – 1,7

Se référer à l'Annexe VII de l'Annexe K pour les spécificités applicables.

1.3.6 Période KC - Evolutions Kit Car

Il s'agit d'une Variante-Kit d'un modèle de voiture déterminé, homologué au préalable en Groupe A, construit en série suffisante et répondant aux exigences du règlement d'homologation. Il s'agit de « kits » (VK) livrables sur demande et uniquement disponibles auprès du constructeur et/ou de l'un de ses fournisseurs agréés.

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu soient conformes à celles qui sont décrites dans la Fiche d'Homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J applicable pour l'année de spécification choisie.

Was die Variant-Kits (VK) betrifft, so sind sie nicht für den SuperTouring geeignet und dürfen in anderen Disziplinen nur unter den Bedingungen verwendet werden, die vom Hersteller auf dem Homologationsblatt angegeben werden. Dies betrifft insbesondere die Gruppen von Teilen, die vom Wettbewerber zwingend als Ganzes betrachtet werden müssen, und eventuell die Spezifikationen, die eingehalten werden müssen. Das Fahrzeug muss einem bestimmten Entwicklungsstand entsprechen (unabhängig davon, wann es tatsächlich das Werk verlassen hat); eine Entwicklung muss also entweder vollständig umgesetzt werden oder gar nicht. Ausserdem müssen ab dem Zeitpunkt, an dem sich der Bewerber für eine bestimmte Weiterentwicklung entschieden hat, auch alle vorherigen Weiterentwicklungen angewendet werden, sofern sie nicht miteinander unvereinbar sind: Wenn es beispielsweise zwei aufeinanderfolgende Weiterentwicklungen der Bremsen gibt, darf nur diejenige angewendet werden, die vom Datum her der Entwicklungsstufe des Fahrzeugs entspricht. Damit das Fahrzeug teilnahmeberechtigt ist, muss der FIA im Rahmen des Verfahrens zur Erlangung des Technischen Passes für historische Fahrzeuge (PTH) das Originalzertifikat vorgelegt werden, das bei der Montage von einem vom Hersteller zugelassenen Lieferanten bereitgestellt wird. Jede Gehäuse, das in einer bestimmten Zeit und/oder zeitgenössisch hergestellt wurde, muss mit einem Herstellerzertifikat versehen sein, wenn dies zutrifft und wie in der VK des Fahrzeugs beschrieben. Falls zutreffend, muss dieses Dokument die an der Schale durchgeführten Reparaturen und/oder Änderungen abdecken und mit der Nummer des Gehäuses und des Bügels übereinstimmen. Dasselbe Dokument muss dem PTH des Fahrzeugs als Ergänzung zum zutreffenden Homologationsblatt beigelegt werden.

1.3.7 Periode KRC - Weiterentwicklung Word Rally Car

Ein « World Rally Car » ist ein bestimmtes Fahrzeugmodell, das zuvor in der Gruppe A homologiert wurde, in ausreichender Stückzahl gebaut wird und die Anforderungen der Homologationsbestimmungen erfüllt. Es muss wie ein Gruppe-A-Fahrzeug zusammengebaut werden. Alle Teile, die auf der Variante World Rally Car (WR) detailliert aufgeführt sind, müssen in ihrer Gesamtheit verwendet werden.

Der Bewerber darf eine Variante oder ein Teil einer Variante nach eigenem Ermessen nur dann verwenden, wenn alle technischen Daten des so konstruierten Fahrzeugs mit denen übereinstimmen, die in dem für das Fahrzeug geltenden Homologationsblatt beschrieben sind oder ausdrücklich durch den für das gewählte Spezifikationsjahr geltenden Anhang J zugelassen sind.

Das Fahrzeug muss einem bestimmten Entwicklungsstand entsprechen (unabhängig von seinem tatsächlichen Datum ab Werk); eine Entwicklung muss daher entweder vollständig oder gar nicht umgesetzt werden. Wenn der Bewerber eine bestimmte Entwicklung gewählt hat, müssen alle vorherigen Entwicklungen ebenfalls angewendet werden, es sei denn, sie sind nicht miteinander vereinbar: wenn z. B. zwei Entwicklungen an den Bremsen nacheinander stattfinden, wird nur diejenige verwendet, deren Datum der Entwicklungsstufe des Fahrzeugs entspricht.

En ce qui concerne les Variantes-Kits (VK), elles ne sont pas utilisables en Supertourisme et ne peuvent être utilisées dans les autres disciplines que dans les conditions indiquées par le constructeur sur la Fiche d'Homologation. Ceci concerne en particulier les groupes de pièces qui doivent obligatoirement être considérés dans leur ensemble par le concurrent, et éventuellement les spécifications devant être respectées.

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine); une évolution doit donc être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout. En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles; par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par sa date au stade d'évolution de la voiture.

Pour que la voiture soit éligible, le certificat d'origine fourni lors du montage par un fournisseur agréé par le constructeur devra être soumis à la FIA lors de la procédure d'obtention du Passeport Technique Historique (PTH).

Toute coque fabriquée en période et/ou contemporaine devra être accompagnée de son certificat de conformité constructeur si applicable et comme détaillé dans la VK de la voiture. Le cas échéant, ce document devra couvrir les réparations et/ou modifications effectuées sur la coque et correspondre au numéro de coque et d'arceau. Ce même document devra être joint au PTH de la voiture en complément de la Fiche d'Homologation applicable.

1.3.7 Période KRC - Evolutions World Rally Car

Une « World Rally Car » est un modèle de voiture déterminé, homologué au préalable en Groupe A, construit en série suffisante et répondant aux exigences du règlement d'homologation. Elle doit être assemblée comme une voiture de Groupe A. Toutes les pièces détaillées sur la variante World Rally Car (WR) doivent être utilisées dans leur intégralité.

Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu soient conformes à celles qui sont décrites dans la Fiche d'Homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J applicable pour l'année de spécification choisie.

La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine); une évolution doit donc être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout. En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles; par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on utilisera uniquement celle correspondant par sa date au stade d'évolution de la voiture.

Damit ein Fahrzeug für die Teilnahme qualifiziert ist, muss jedes Gehäuse, das in der Zeit und/oder zeitgenössisch hergestellt wurde, von seinem Herstellerkonformitätszertifikat begleitet sein, oder von einem speziellen Inspektionsbericht, der die vollständige Übereinstimmung des Gehäuses mit einer WR-Variante detailliert bescheinigt. Diese Dokumente müssen der FIA im Rahmen des Verfahrens zur Erlangung des Historisch Technischen Wagenpasse (HTP) vorgelegt werden. Falls zutreffend, muss dieses Dokument die am Gehäuse durchgeführten Reparaturen und/oder Änderungen abdecken und mit der Nummer des Gehäuses und des Bügels übereinstimmen. Das gleiche Dokument muss dem HTP des Fahrzeugs als Ergänzung zum entsprechenden Homologationsblatt beigefügt werden.

1.3.8 Spezifisches Gewicht für einige homologierte Fahrzeuge, von der FIA in der Periode korrigiert und anwendbar ab der Periode G2:

Pour que la voiture soit éligible, toute coque fabriquée en période et/ou contemporaine devra être accompagnée de son certificat de conformité constructeur, soit un rapport d'inspection spécifique détaillant la conformité complète de la coque à une variante WR. Ces documents devront être soumis à la FIA lors de la procédure d'obtention du Passeport Technique Historique (PTH).

Le cas échéant, ce document devra couvrir les réparations et/ou modifications effectuées sur la coque et correspondre au numéro de coque et d'arceau. Ce même document devra être joint au PTH de la voiture en complément de la Fiche d'Homologation applicable.

1.3.8 Poids spécifiques à certaines voitures homologuées, corrigés en période par la FIA et applicables à partir de la Période G2 :

Homologation	Marque/Marke	Modèle/Modell	Poids/Gewicht
1576	Alfa Romeo	1750 GTAM	970 kg
585	Alpine	A110 - 1300	685 kg
5331	BMW	2002 T1	920 kg
5310	Chevrolet	Camaro 350	1520 kg
523	Chevrolet	Corvette Stingray	1370 kg
5240	Ford	P7/20M	1100 kg
5241	Ford	P7/20M	1100 kg
5298	Ford	Capri 2.3L	950 kg
1584	Ford	P7 2600S	1150 kg
5176	Ford	Cortina Lotus	835 kg
5211	Ford	Escort GT	770 kg
5302	Ford	Capri 2000	920 kg
1524	Ford	Escort Twin Cam	790 kg
5248	Ford	Mustang FB 302	1450 kg
5249	Ford	Mustang FB 351	1485 kg
5250	Ford	Mustang FB 428	1565 kg
5251	Ford	Mustang HT 302	1345 kg
5252	Ford	Mustang HT 351	1485 kg
5253	Ford	Mustang HT 428	1565 kg
5273	Ford	Mustang Boss 302	1450 kg
3002	Lancia	Fulvia Rallye 1.3	880 kg
3006	Lancia	Fulvia 1.6 HF	830 kg
3020	Lancia	Fulvia 1.3 S	880 kg
3024	Lancia	Fulvia 1.3 HF	810 kg
3031	Lancia	Fulvia Sport 1.3	850 kg
5274	Mercury	Cougar 351	1525 kg
5316	Toyo-Kogyo	1800 Luce	1025 kg
5349	Toyo-Kogyo	1200 STA	755 kg
1541	Toyo-Kogyo	M10A Rotary	850 kg
1533	Vauxhall	Viva GT	930 kg

1.3.9 Karosserie

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. Der Ersatz von nicht mehr erhältlichen Karosserieausserverkleidungen, Stossstangen und Spoilern aus Hartplastik durch Teile, die aus Glasfaser hergestellt sind, kann erlaubt werden, sofern das Ersatzteil die gleiche Form hat, in der Originalposition mit den Originalbefestigungen montiert wird und nicht weniger wiegt als das ursprünglich homologierte Teil. Erlaubte Ersatzteile werden in der historischen Datenbank der FIA verzeichnet.

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).

1.3.10 Räder

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.

1.4 Fahrzeuge der Gruppe B

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

Fahrzeuge der Gruppe B - mit einem Hubraum von mehr als 1600 cm³ und/oder Turbolader mit einer Spezifikation von 1987 bis einschliesslich 1990.

Die anderen Gruppe B Fahrzeuge können an Veranstaltungen ohne Einschränkung teilnehmen.

Die technischen Besonderheiten, die von der FIA für diesen Zeitraum verboten sind, dürfen lediglich bei Fahrzeugen genutzt werden, die bei Demonstrationen oder Paraden teilnehmen.

1.3.9 Carrosserie

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.

Le remplacement des panneaux extérieurs de carrosserie, des pare-chocs et des becquets en plastique rigide qui ne sont plus disponibles par des pièces fabriquées en fibre de verre peut être autorisé, à condition que la pièce de rechange soit de forme identique, soit montée dans la position d'origine avec les fixations d'origine et qu'elle ne pèse pas moins que la pièce homologuée à l'origine. Les remplacements autorisés seront répertoriés dans la base de données historique de la FIA.

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).

1.3.10 Roues

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.

1.4 Voitures du Groupe B

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 voitures de Groupe B - d'un cylindrée supérieure à 1600 cm³ et/ou turbocompressé d'une spécification allant de 1987 à 1990 inclus.

Les autres voitures de Groupe B peuvent participer aux épreuves sans restriction.

Les caractéristiques techniques interdites par la FIA en période ne sont autorisées que sur des voitures participant à des démonstrations / parades.

ART. 2 SERIEN-TOURENWAGEN UND -GRAND TOURING FAHRZEUGE DER PERIODEN E,F UND G1

Außerhalb dieser ausdrücklichen Genehmigungen darf jedes Teil, das durch Verschleiß oder Unfall beschädigt wurde, nur durch ein Teil ersetzt werden, dessen Spezifikation mit der des Teils, das es ersetzt, identisch (genau gleich) ist.

2.1 Elektrische Ausrüstung

2.1.1 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.

2.1.2 Die Anbringung zusätzlicher Scheinwerfer bis zur Gesamtzahl von 6 ist zulässig, wobei Standlichter nicht mitgezählt werden.

2.1.3 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.

2.1.4 Die vorderen Scheinwerfergläser, Reflektoren und die Birnen sind freigestellt. Es dürfen nur 12 Volt Glühfaden, Wolfram- oder Quarz Halogen-Lampen verwendet werden.

2.1.5 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.

2.1.6 Ein verstellbarer Suchscheinwerfer darf angebracht werden, vorausgesetzt dies entspricht den gesetzlichen Bestimmungen aller Länder, durch die das Fahrzeug eventuell fährt.

2.1.7 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.

2.1.8 Die Hinzufügung eines elektronischen Systems oder eines Drehzahlbegrenzers ist nicht erlaubt.

2.1.9 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.

2.1.11 Die Spannung aller elektrischen Einrichtungen darf von 6 Volt auf 12 Volt umgerüstet werden. Die Kapazität der Batterie (Amperestunden) ist freigestellt.

2.1.12 Wird die Batterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss es sich um eine Trockenbatterie handeln, sie muss sicher befestigt sein und mit einer gesonderten, flüssigkeitsdichten Abdeckung versehen werden.

ART. 2 TOURISME ET GRAND TOURISME PRODUCTION DE SERIE - PERIODE E,F, ET G1

En dehors de ces autorisations explicites, toute pièce détachée 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.

2.1 Appareils électriques

2.1.1 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.

2.1.2 Le montage de phares supplémentaires est autorisé jusqu'à un total de six, tous feux compris sauf ceux de stationnement.

2.1.3 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.

2.1.4 Le verre du phare, le réflecteur et les ampoules sont libres. Seules les ampoules à filament incandescent, tungstène ou quartz halogène 12 Volts peuvent être utilisées.

2.1.5 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.

2.1.6 Un projecteur manoeuvrable peut être monté, à condition de respecter les exigences légales de tout pays traversé par la voiture.

2.1.7 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.

2.1.8 L'ajout d'un système d'allumage électronique est interdite, ainsi que celle d'un limiteur de régime électronique.

2.1.9 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.

2.1.10 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.

2.1.11 Si la batterie est située 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.

2.2 Aufhängung

2.2.1 Stoszdämpfer

Die Marke ist freigestellt, die Anzahl und das Funktionsprinzip dürfen gegenüber der Periodenspezifikation jedoch nicht abgeändert werden (Teleskop- oder Hebelstoszdämpfer, Hydraulik-, Gasdruck- oder Reibungsprinzip) und das Funktionssystem muss in Fahrzeugen der Periode verwendet worden sein. Siehe Anhang IV des Anhang K

2.2.2 Die ursprünglichen Federhalterungen und Befestigungen der Aufhängung dürfen in keiner Weise geändert werden.

2.2.3 Federn

2.2.4 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.

2.2.5 Ausgleichsfedern sind verboten.

2.3 Räder und Reifen

2.3.1 Räder

2.3.2 Die Räder müssen in ihrer Spezifikation den vom Hersteller für das entsprechende Modell gelieferten entsprechen.

2.3.3 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.

2.3.4 Der Anbringungsort des Ersatzrades darf nicht geändert werden, die Art der Befestigung ist jedoch freigestellt.

2.3.5 Reifen

Müssen den **gemäß Anhang XI des Anhang K** sein.

2.4 Sitz

Sitzhalterungen dürfen geändert werden. Bei Fahrzeugen mit einer Überrollvorrichtung dürfen die hinteren Sitze entfernt werden.

2.5 Motor

2.5.1 Aufbohren

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.

2.5.2 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).

2.5.3 Nockenwellen

Nockenwellen dürfen nicht geändert werden.

2.5.4 Ventile

Die Länge darf nicht verändert werden.

2.5.5 Auswuchten

Das Auswuchten ist erlaubt, sofern das Gewicht jeden Teils um nicht mehr als 5 % reduziert wird.

2.5.6 Luftfilter

Der Luftfilter darf geändert oder entfernt werden.

2.2 Suspension

2.2.1 Amortisseurs

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. Voir Annexe IV à l'Annexe K.

2.2.2 Les support des ressorts et les points de fixation de la suspension ne devront subir aucun changement.

2.2.3 Ressorts

2.2.4 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.

2.2.5 Les ressorts compensateurs sont interdits.

2.3 Roues et Pneus

2.3.1 Roues

2.3.2 Elles doivent être de même spécification que celles fournies par le constructeur pour le modèle considéré.

2.3.3 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.

2.3.4 L'emplacement de la roue de secours ne peut être modifié, mais la méthode de fixation est libre.

2.3.5 Pneus

Doivent être conformes **à l'Annexe XI de l'Annexe K**

2.4 Siège

Les supports des sièges peuvent être modifiés. Pour les voitures ayant une cage de sécurité, les sièges arrière peuvent être enlevés.

2.5 Moteur

2.5.1 Réalésage

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.

2.5.2 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).

2.5.3 Arbres à cames

Ne peuvent être modifiés.

2.5.4 Soupapes

La longueur ne doit pas être modifiée.

2.5.5 Equilibrage

Est autorisé, mais l'allègement de chaque pièce doit être inférieur à 5 %.

2.5.6 Filtre à air

Peut être changé ou enlevé.

2.5.7 Vergaser

Nur die Vergaserdüsen und Lufttrichter dürfen geändert werden, homologierte Marke und Typ sowie die Herstellerspezifikation des Vergasers müssen beibehalten werden.

2.5.8 Kurbelwelle

Die Kurbelwelle darf durch ein aus einem anderen eisenhaltigem Material gefertigten 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.

2.6 Kühlsystem**2.6.1 Kühler**

2.6.2 Jeder vom Hersteller für das betreffende Modell vorgesehene Kühler ist zulässig, sein Befestigungssystem und sein Anbringungsort darf jedoch nicht geändert werden.

2.6.3 Die Hinzufügung einer festen oder beweglichen Kühlerabdeckung ist, unabhängig von ihrem Betriebssystem, zulässig.

2.6.4 Leitungen des Heizsystems für mit Flüssigkeit gekühlte Motoren und Wärmetauscher für luftgekühlte Motoren dürfen entfernt werden, eine Änderung ihres Anbringungsortes ist jedoch verboten.

2.6.5 Die Verlegung von Wasserleitungen ist freigestellt.

2.6.6 Lüfter

2.6.8 Vollständige Freiheit besteht in Bezug auf die Anzahl und Größe der Schaufeln (oder auch deren komplette Entfernung)

2.6.8 Es besteht die Möglichkeit einer temporären Funktionsunterbrechung mittels einer Kupplung.

2.6.9 Das ursprüngliche Gebläse kann durch ein elektrisches ersetzt werden.

2.6.10 Thermostat

2.6.11 Marke und Typ sind freigestellt.

2.6.12 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.

2.7 Kraftübertragung/Kupplung/Getriebe und Achsantrieb

2.7.1 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.

2.7.2 Getriebe, bei denen der Gangwechsel mittels Klauenkupplung erfolgt, sind nicht zugelassen.

2.7.3 Die Anbringung eines Overdrive-Systems zusätzlich zu dem vorhandenen Getriebe ist zulässig, wenn es der Periodenspezifikation entspricht.

2.7.4 Das Original Kupplungsbetätigungssystem darf nicht abgeändert werden.

2.5.7 Carburateur(s)

Seuls les buses et gicleurs peuvent être changés; la marque, le type homologués et la spécification du constructeur doivent être conservés.

2.5.8 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 conservés.

2.6 Système de refroidissement**2.6.1 Radiateur**

2.6.2 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.

2.6.3 L'ajout d'un rideau de radiateur fixe ou mobile, quel que soit son système de commande, est autorisé.

2.6.4 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.

2.6.5 L'emplacement des conduites d'eau est libre.

2.6.6 Ventilateur

2.6.7 Liberté en ce qui concerne le nombre et la dimension des pales (ou leur élimination).

2.6.8 Il est possible d'en supprimer momentanément l'emploi par débrayage.

2.6.9 Possibilité de remplacer le ventilateur d'origine par un ventilateur électrique.

2.6.10 Thermostat

2.6.11 Marque et type sont libres.

2.6.12 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.

2.7 Transmission/Embrayage/Boîte de vitesses et couple final

2.7.1 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.

2.7.2 Les boîtes de vitesses à crabots ne sont pas autorisées.

2.7.3 L'ajout d'une «overdrive» à la boîte de vitesses existante est autorisée si elle se conforme à la spécification de période.

2.7.4 Le système original de commande d'embrayage ne doit pas être modifié.

2.8 Bremsen

2.8.1 Eine Druckbegrenzungsvorrichtung zwischen den Vorder- und Hinterradbremsten darf nur angebracht werden, wenn sie in der Periodenspezifikation vorgesehen ist.

2.8.2 Bremsleitungen dürfen durch eine gepanzerte Ummantelung geschützt werden.

2.8.3 Der Ersatz verschlissener Beläge ist zulässig, wobei jedoch nur normale Wartungsarbeiten zulässig sind.

2.8.4 Wenn normalerweise eine Bremskraftverstärkung vorgesehen war, darf diese nicht abgestellt werden.

2.9 Radstand, Spurweite, Bodenfreiheit**2.9.1 Radstand und Spurweite:**

2.9.1.1 Radstand und Spurweite müssen der Homologation oder, falls das betreffende Modell nicht homologiert war, der ursprünglichen Herstellerspezifikation entsprechen.

2.9.1.2 Die Toleranz beträgt $\pm 1\%$.

2.9.2 Bodenfreiheit

Alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs müssen eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm haben, so dass jederzeit während einem Wettbewerb 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.

2.10 Gewicht

Das Fahrzeuggewicht darf während einem Wettbewerb zu keinem Zeitpunkt das auf seinem HTP angegebene Mindestgewicht unterschreiten.

2.11 Stossfänger

2.11.1 Soweit sie nicht integraler Bestandteil der Karosserie sind und ausser bei Rallyes, müssen bei homologierten Fahrzeugen die Stossfänger und ihre Befestigungsvorrichtungen entfernt werden.

2.12.2 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

2.12.3 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

2.13 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.

2.8 Freins

2.8.1 Un limiteur de pression entre les freins avant et arrière ne pourra être monté que s'il est prévu dans la spécification de période.

2.8.2 Les tuyaux de freins peuvent être protégés par une enveloppe armée flexible.

2.8.3 Le matériau des garnitures de frein est libre, mais seul un usinage d'entretien normal est autorisé.

2.8.4 Si un système d'assistance de frein était normalement prévu, il ne peut pas être déconnecté.

2.9 Empattement, voie, garde au sol**2.9.1 Empattement et Voie**

2.9.1.1 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.

2.9.1.2 La tolérance sur les voies est de $\pm 1\%$.

2.9.2 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 la compétition.

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.

2.10 Poids

A tout moment durant une compétition, le poids de la voiture ne peut être inférieur au poids minimum indiqué sur son PTH.

2.11 Pare-Chocs

2.11.1 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.

2.12.2 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.

2.12.3 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.

2.13 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.

2.14 Zusatzausstattung

2.14.1 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.).

2.14.2 Die Silhouette des Fahrzeugs, wie in Artikel 3.4.1 definiert, darf nicht geändert werden.

2.14.3 Die Position des Lenkrades (Rechts- oder Linkslenkung) ist freigestellt, sofern das Modell von einem Hersteller mit dieser Spezifikation angeboten wurde.

Folgendes ist zulässig:

2.14.3.1 Die Hupe darf geändert oder durch eine zusätzliche Einheit ergänzt und zur Betätigung durch den Beifahrer modifiziert werden.

2.14.3.2 Die Windschutzscheibe darf durch eine andere aus dem gleichen Werkstoff ersetzt werden, die eine Beheizungs-/Enteisungsvorrichtung umfasst.

2.14.3.3 Die Heizung darf durch eine im Herstellerkatalog aufgeführte Alternativeinheit ersetzt werden.

2.14.3.4 Äussere Karosserieteile dürfen entfernt werden (ausgenommen Kühlergrill, solche um Kühlergrill und Scheinwerfer), soweit dadurch keine scharfen Ecken freigelegt werden.

2.14.3.5 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.

2.14.3.6 Ein elektrisches Kühlwasserthermometer darf durch ein Kapillarthermometer und ein Standardmanometer durch ein Präzisionsmanometer ersetzt werden.

2.14.3.7 Die Wagenheberaufnahmeplätze dürfen verstärkt, ihre Anordnung geändert oder zusätzliche Ansatzpunkte angebracht werden.

2.14.3.8 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).

2.14.3.9 Handschuhfach und Türtaschen dürfen geändert werden, jedoch nur, sofern sie vergrössert werden.

2.14.3.10 Wenn durch eine Wettbewerbsausschreibung die Anbringung eines Motorunterschutzes zulässig ist, dürfen Brems- und Treibstoffleitungen gleichermaßen geschützt werden.

2.14.3.11 Anordnung und Aussehen von polizeilichen Kennzeichen sind freigestellt, sofern sie den gesetzlichen Vorschriften des Landes des Fahrzeughalters entsprechen.

2.14.3.12 Ein alternatives Lenkrad darf montiert werden, jedoch muss die originale Befestigungsmethode an der Lenksäule beibehalten werden.

2.14.3.13 Zusätzliche Relais und Schalter dürfen der elektrischen Anlage hinzugefügt und die Batteriekabel verlängert werden.

2.14 Accessoires supplémentaires

2.14.1 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.)

2.14.2 La silhouette de la voiture, telle que définie à l'Article 3.4.1, ne doit pas être modifiée.

2.14.3 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.

Modifications autorisées:

2.14.3.1 Un avertisseur peut être changé ou ajouté. Il peut être modifié pour être actionné par le passager.

2.14.3.2 Le pare-brise peut être remplacé par un autre du même matériau, comprenant un dispositif de chauffage/dégivrage.

2.14.3.3 Le chauffage peut être remplacé par un autre apparaissant dans le catalogue du constructeur.

2.14.3.4 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.

2.14.3.5 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.

2.14.3.6 Un thermomètre d'eau électrique peut être remplacé par un autre de type capillaire, et un manomètre standard par un autre de meilleure précision.

2.14.3.7 Les points de levage peuvent être renforcés, ou leur emplacement changé; de nouveaux points peuvent être ajoutés.

2.14.3.8 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).

2.14.3.9 La boîte à gants et les poches des portières ne peuvent être modifiées que pour les agrandir.

2.14.3.10 Lorsque le règlement d'une compétition autorise le montage d'un carénage inférieur, les conduites de freins et de carburant peuvent être protégées.

2.14.3.11 L'emplacement et l'aspect des plaques d'immatriculation sont libres, dans les limites légales du pays du propriétaire de la voiture.

2.14.3.12 Le volant peut être changé mais la méthode originale de fixation à la colonne de direction doit être conservée.

2.14.3.13 Des relais et des commutateurs peuvent être ajoutés au circuit électrique, et les fils de la batterie peuvent être allongés.

2.14.3.14 Alle elektrischen Schalter dürfen hinsichtlich ihrer Funktion, Anordnung und, im Falle zusätzlicher Zubehörteile, ihrer Anzahl, beliebig geändert werden.

2.14.3.15 Radzierteile dürfen entfernt und Räder ausgewuchtet werden.

2.14.3.16 Muttern und Schrauben dürfen ausgetauscht und/oder mit Splintern oder Draht gesichert werden.

2.14.3.17 Scheinwerfer-Schutzkappen dürfen angebracht werden, sofern sie keinen aerodynamischen Einfluss auf das Fahrzeug ausüben.

2.14.3.18 Die Handbremse darf **nur** für eine sofortige Lösestellung («fly-off») geändert werden.

2.14.3.19 Ein abnehmbares Hardtop aus der Periode der Klasse derart, wie es entweder vom Fahrzeug-Hersteller oder einem externen Zulieferer geliefert wurde, darf verwendet werden.

ART. 3 RENN-TOURENWAGEN UND RENN-GRAND-TOURING-WAGEN PERIODE E, F UND G1
Nebst den Änderungen und/oder Vorschriften **des Artikels 2 des vorliegenden Anhangs**, sind die nachstehenden zusätzlichen Änderungen für die Renn-Tourenwagen und die Renn-Grand-Touring-Wagen der Perioden E, F und G1 gestattet.

3.1 Fahrgestell

Muss Artikel **1.3.4.1 des vorliegenden Anhangs** entsprechen.

3.2 Aufhängung**3.2.1 Stabilisator**

3.2.2 Kann montiert werden, sofern sie nicht als zusätzliche Führungsstange fungiert.

3.2.3 Der Stabilisator darf nicht regulierbar sein und muss eine einteilige Konstruktion aus einem massiven Stab sein.

3.2.4 Uniballgelenke dürfen verwendet werden, sofern dadurch die Aufhängungsgeometrie nicht verändert wird, **in Übereinstimmung mit der Periodenspezifikation**.

3.2.5 Stossdämpfer

3.2.6 **Die Marke ist frei, aber ihre Anzahl und ihr Funktionsprinzip müssen denen der Periode entsprechen (teleskopisch oder mit Armen, hydraulisch mit oder ohne Gaskammer oder mit Reibung), und ihre Betriebssysteme müssen in der Periode bei Automobilen verwendet worden sein. Siehe Anhang IV zu Anhang K.**

3.2.7 Federaufnahmen

3.2.8 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.

3.2.9 Fahrwerksfedern

Diese können durch andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Bauart und Anzahl identisch sind mit den Federn der Periodenspezifikation, die sie ersetzen.

3.2.10 **Ausgleichsfedern sind verboten.**

3.2.11 Die Anzahl der Windungen/Blätter ist freigestellt.

3.2.12 Progressive Federn können nur verwendet werden, wenn dies bereits eine Periodenspezifikation war.

2.14.3.14 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.

2.14.3.15 Les enjoliveurs de roues peuvent être enlevés, et les roues équilibrées.

2.14.3.16 Ecrous et boulons peuvent être remplacés et/ou bloqués par des goupilles ou du fil métalliques.

2.14.3.17 Des protège-phares peuvent être montés, à condition de ne pas influencer l'aérodynamique de la voiture.

2.14.3.18 Le frein à main peut **seulement** être modifié pour desserrage instantané (principe «fly-off»).

2.14.3.19 Tout hard-top démontable de la Période de la classe, tel que fourni par le constructeur du véhicule ou par un fournisseur extérieur.

ART. 3 TOURISME ET GRAND TOURISME DE COMPÉTITION PÉRIODE E, F ET G1

Outre les modifications et/ou les exigences **de l'article 2 de la présente article**, 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.

3.1 Chassis

Doit respecter l'Article **1.3.4.1 de la présente Annexe**.

3.2 Suspension**3.2.1 Barre anti-roulis**

3.2.2 Peut être montée, à condition de ne pas faire office de barre de guidage supplémentaire.

3.2.3 La barre anti-roulis ne doit pas être réglable, et doit être construite d'une seule pièce à partir d'une barre pleine.

3.2.4 Des joints «Unibal» peuvent être utilisés à condition de ne pas affecter la géométrie de la suspension, **en accord avec la spécification de période**.

3.2.5 Amortisseurs

3.2.6 **La marque est libre, mais leur nombre et leur principe de fonctionnement doivent être ceux de période (téléscopique 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. Voir Annexe IV à l'Annexe K.**

3.2.7 Supports de ressorts

3.2.8 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.

3.2.9 Ressorts de suspension

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.

3.2.10 **Les ressorts compensateurs sont interdits.**

3.2.11 Le nombre de spires/lames est libre.

3.2.12 Des ressorts à tarage variable ne peuvent être utilisés que s'il s'agit d'une spécification de période.

3.2.13 Aufhängungsverstrebungen/Verstärkungsbügel oder Streben und Zugstangen

3.2.14 Verboten, sofern sie nicht eine Periodenspezifikation für das betreffende Modell darstellen.

3.4 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.

3.5 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.

3.6 Motor**3.6.1 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.

3.6.2 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 Kipphelben dürfen verwendet werden.

3.6.3 Kolben, Nockenwellen und Ventilfedern

Falls die zum Einsatz kommenden Teile die Anzahl im homologierten Motor nicht übersteigen, können diese geändert werden oder andere Kolben, Nockenwellen und Ventilfedern mit unterschiedlicher Bau- oder Herstellungsart zum Einsatz kommen.

3.6.4 Feinbearbeitung

Bearbeitung, Polieren und Auswuchten von Motorteilen ist erlaubt, wenn

- diese Vorgänge ohne Hinzufügung von Material ausgeführt werden.
- es immer zweifelsfrei möglich ist nachzuweisen, dass diese Teile aus der Serienherstellung stammen, gemäss diesen Vorschriften erlaubt und/oder homologiert sind.
- 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 +/- 5% für die Gewichte berücksichtigt; für die Abmessungen ist **Artikel 3.10** des Anhangs K massgebend.

3.7 Ölkreislauf

3.7.1 Ausschliesslich für das Motoröl dürfen ein Ölfilter und/oder ein Ölkühler hinzugefügt werden.

3.7.2 Ölkühler müssen, von oben gesehen, innerhalb des Karosserieumfanges untergebracht sein.

3.7.3 Feste oder mobile Ölwannen-Schwallbleche und -klappen sind zugelassen.

3.2.13 Barres anti-rapprochement ou anti-écartement entre les points d'attache des suspensions; tirants

3.2.14 Interdites sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.

3.4 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.

3.5 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.

3.6 Moteur**3.6.1 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.

3.6.2 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.

3.6.3 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.

3.6.4 Finition

L'usinage, le polissage et l'équilibrage des pièces du moteur sont autorisés, sous réserve :

- que ces opérations soient effectuées sans adjonction de matière.
- 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.
- 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 3.10** de l'Annexe K.

3.7 Système d'huile

3.7.1 Un filtre à huile et/ou un refroidisseur d'huile, pour l'huile du moteur uniquement, peu(vent) être ajouté(s).

3.7.2 Les refroidisseurs d'huile doivent s'inscrire dans le périmètre de la carrosserie telle que vue du dessus.

3.7.3 Des déflecteurs et des volets de carter d'huile fixes ou mobiles sont autorisés.

3.8 Abgasanlage

3.8.1 Der Auslasskrümmer muss identisch mit dem Original sein, **nur** Schalldämpfer und Abgasrohr sind freigelegt.

3.8.2 Der daraus resultierende Lärmpegel muss innerhalb der gesetzlichen Grenzen der Länder bleiben, in denen der **Wettbewerb** stattfindet.

3.8.3 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.

3.8.4 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.

3.9 Treibstoffsystem

8.1 Elektrische Treibstoffpumpen dürfen durch mechanische ersetzt werden sowie umgekehrt und ihre Anzahl und ihre Anordnung darf geändert werden.

8.2 Jeder Kraftstofftank muss den Anforderungen von Artikel 5.5 entsprechen, darf das genehmigte oder ursprünglich angegebene Fassungsvermögen nicht überschreiten und muss sich an der ursprünglichen Stelle oder im Kofferraum befinden.

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: 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.). Der/die Vergaser kann/können direkt am Einlasskrümmer unter Verwendung der ursprünglichen Befestigungsschrauben oder -bolzen und -löchern und ohne jegliches Zwischenteil befestigt werden.

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.

Luftfilter und deren Gehäuse dürfen durch periodenspezifische Lufttrichter ersetzt werden.

3.8 Système d'échappement

3.8.1 Le collecteur d'échappement doit rester identique à l'unité d'origine, **seul** le silencieux et le tuyau d'échappement sont libres.

3.8.2 Le niveau de bruit en résultant doit rester dans les limites légales des pays où se déroule la compétition.

3.8.3 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.

3.8.4 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.

3.9 Système de Carburant

3.9.1 Toute pompe mécanique peut être remplacée par toute pompe électrique, et vice versa. Leur nombre et leurs emplacements peuvent être modifiés.

3.9.2 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.

3.9.3 L'emplacement des conduites de carburant est libre.

3.10 Carburateurs et Filtres à air

3.10.1 Les carburateurs peuvent être remplacés par d'autres différents de ceux spécifiés sur la Fiche d'Homologation pour le modèle concerné si :

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, Ces carburateurs peuvent être montés directement sur la tubulure d'admission au moteur et en utilisant uniquement les éléments de fixation d'origine.

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.

Les filtres à air et leurs boîtiers peuvent être remplacés par des trompettes d'admission correspondant aux spécifications de la Période.

3.11 Kraftübertragung**3.11.1 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.

3.11.2 Achsantrieb

Nur die in der Periodenspezifikation aufgeführten Untersetzungen dürfen benutzt werden.

3.11.3 Differential

Sperrdifferential dürfen nur eingebaut werden, wenn sie einer legalen Periodenspezifikation entsprechen. **Falls eingebaut, muss das Sperrdifferential dem System entsprechen, das in der Periode verfügbar ist und verwendet wird.**

3.12 Räder und Reifen**3.12.1 Räder**

Die Räder müssen der Homologation oder einer in der Periode erhältlichen Periodenspezifikation entsprechen.

3.12.2 Die Räder können verstärkt werden, wobei das Befestigungssystem geändert werden muss, sofern ein solches Befestigungssystem in der Vergangenheit für dieses Modell verwendet wurde.

3.12.3 Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touring-wagen 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.

3.12.4 Reifen

Müssen dem **Anhang XI des Anhang K** entsprechen.

3.13 Bremsen

Die Bremsanlage muss voll und ganz der Periodenspezifikation entsprechen mit nachfolgenden Ausnahmen:

3.13.1 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. **Die Pedale können verändert, aber nicht ausgetauscht werden.** Ein Bremskraftverstärker darf eingebaut oder stillgelegt werden.

3.13.2 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.

3.13.3 Bremsscheiben dürfen nicht verändert werden.

3.13.4 Bremsbelagmaterial und dessen Befestigungsverfahren sind freigestellt, aber die Abmessungen der Reibungsflächen dürfen gegenüber dem Homologationsblatt nicht geändert werden.

3.11 Transmission**3.11.1 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.

3.11.2 Couple final

Seuls pourront être utilisés les rapports correspondant à la spécification de période.

3.11.3 Différential

Les différentiels à glissement limité ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période légale. Si installé, le système de limitation de glissement doit être conforme à celui disponible et utilisé en période.

3.12 Roues et Pneus**3.12.1 Roues**

Doivent être d'un type homologué, ou conformes à une spécification disponible en période.

3.12.2 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.

3.12.3 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.

3.12.4 Pneus

Doivent être conformes à **l'Annexe XI de l'Annexe K**.

3.13 Freins

Le système de freinage doit se conformer entièrement à la spécification de période, à l'exception des éléments suivants:

3.13.1 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. **Les pédales peuvent être modifiées mais pas remplacées.** Un système d'assistance pourra être monté ou déconnecté.

3.13.2 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.

3.13.3 Les disques de freins ne doivent pas être modifiés.

3.13.4 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.

3.14 Fahrgastraum und Windschutzscheibe

3.14.1 Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas bestehen, es sei denn, für dieses spezielle Fahrzeug wurde eine Ausnahmegenehmigung für die Verwendung eines anderen Materials erteilt.

3.14.2 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.

3.14.3 Für Fahrzeuge mit Baujahr zwischen 1955 und 1961 einschliesslich müssen die Windschutzscheiben die folgende Mindestmasse aufweisen:

a) Senkrechte Höhe über Motorraumrückwand-Oberfläche: 20 cm

b) Breite: 90 cm für Fahrzeuge bis zu 1000 cm³, 100 cm für Fahrzeuge über 1000 cm³.

3.14.4 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.

3.14.5 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.

3.14.6 Ausser in der genauen Anwendung des **Artikels 3.14.6** wie oben erwähnt, sind Änderungen der an der Windschutzscheibe angehängten Teile (Rahmen, Befestigungen, Fugen, etc.) nicht erlaubt.

3.14.7 Die Vordersitze können geändert, Beifahrersitz und Rücksitze ausgebaut werden.

3.14.8 Fussboden- und Dachverkleidung dürfen entfernt und Türverkleidungen ersetzt werden.

3.14.9 Die Bedienelemente und ihre Funktionen müssen den Spezifikationen des Herstellers entsprechen, dürfen aber wie folgt verändert werden, um sie leichter bedienbar zu machen: Absenken der Lenksäule, Verlängerung der Handbremse, Änderung der Position im Fahrgastraum, Umstellung auf ein «Fly-off»-Prinzip.

3.15 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.

3.16 Aerodynamische Vorrichtungen

Nicht zulässig.

3.14 Habitable et Pare-brise

3.14.1 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.

3.14.2 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.

3.14.3 Pour les voitures construites de 1955 à 1961 inclus, les pare-brise doivent avoir les dimensions minimales suivantes:

a) Hauteur verticale au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent: 20 cm,

b) Largeur: 90 cm jusqu'à 1000 cm³, 100 cm au-delà de 1000 cm³.

3.14.4 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.

3.14.5 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.

3.14.6 Sauf dans la stricte application de **l'article 3.14.6** ci-dessus, les modifications des pièces annexes aux vitres (cadres, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.

3.14.7 Les sièges avant peuvent être changés, les sièges et banquettes des passagers peuvent être enlevés.

3.14.8 La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.

3.14.9 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».

3.15 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.

3.16 Accessoires Aérodynamiques

Non autorisés.

ART. 16 BALLAST

3.17.1 Das Gewicht des Fahrzeugs kann durch Ballast ergänzt werden, vorausgesetzt, es handelt sich um feste, einheitliche Blöcke, die mit Werkzeugen am Boden des Cockpits befestigt, sichtbar sind und von den Technischen Kommissaren plombiert werden. Ein fest angebrachtes Ersatzrad kann als Ballast verwendet werden.

3.17.2 Wenn ein Ballast verwendet wird, beträgt das zulässige Höchstgewicht 50 kg.

3.18 Karosserie

3.18.1 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.

3.18.2 Die Karosserie muss mit einer KOMPLETTEN Ausführung übereinstimmt, wie sie an dem betreffenden Modell für einen internationalen Wettbewerb gemäss FIA-Bestimmungen der Periode verwendet wurde.

3.18.4 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.

3.18.4 Klappscheinwerfer und deren Mechanismus müssen original sein.

3.17 Lest

3.17.1 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.

3.17.2 Si un lest est utilisé, le poids maximum autorisé sera de 50 kg.

3.18 Carrosserie

3.18.1 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 à l'Article 7.12 de l'Annexe K.

3.18.2 La carrosserie doit être conforme à une configuration complète utilisée sur le modèle concerné, dans une compétition internationale organisée en période conformément à la réglementation de la FIA.

3.18.3 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.

3.18.4 Les phares escamotables doivent être tels que d'origine, avec le mécanisme complet en place.

ANHANG VII - Technisches Reglement für Produktionsfahrzeuge der Periode J1, J2, K, KC, KRC**VORWORT**

Als «Allgemeine Bestimmungen» gilt Anhang K vorrangig vor diesem Anhang, ergänzend dazu sind die Anhänge I bis IV zu berücksichtigen, soweit sie anwendbar sind.

ART. 1 ZUGELASSENEN FAHRZEUGE

1.1 Ausschiesslich die Fahrzeuge der Periode J1 (01.01.1982 bis 31.12.1987), J2 (1.1.1987 bis 31.12.1992) und K (01.01.1993 bis 31.12.2000) sind wie folgt zugelassen:

- Fahrzeuge der Gruppe N
- Fahrzeuge der Gruppe A
- Fahrzeuge der Gruppe B – bis einschliesslich 1600 cm³.
- Fahrzeuge der Gruppe B – über 1600 cm³ und/oder mit Aufladung vorbehaltlich der im untenstehenden Artikel 1.2 genannten Nutzungsbeschränkungen
- Weiterentwicklung Kit Car - Periode KC
- Weiterentwicklung World Rally Car - Periode KRC

1.2 Es ist zu beachten, dass einige Gruppe B Fahrzeuge in der Periode bei Rallyes aus Sicherheitsgründen verbannt wurden. Aus denselben Gründen, ist deren Verwendung nach wie vor bei dieser Art von Wettbewerben nicht erlaubt - siehe Anhang VI des Anhang K, Artikel 1.4.

1.3 Fahrzeuge der Gruppe B - mit einem Hubraum von mehr als 1600 cm³ und/oder einem Turbolader mit einer Spezifikation von 1987 bis einschliesslich 2000 - sind bei Rallyes nicht erlaubt und können nur an Rundstrecken- und Bergrennen teilnehmen.

ART. 2 TECHNISCHES REGLEMENT

Die im Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge müssen dem Anhang VI des Anhang K sowie den nachfolgenden Artikeln entsprechen.

2.1 Gewicht:

Das im Anhang J der Periode aufgeführte Mindestgewicht für die Fahrzeuge der Perioden J1, J2 und K wird erhöht, um die jetzt zusätzlich vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung auszugleichen. Siehe Artikel 4.

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.

2.1.2.1 Ab der Periode K

2.1.2.2 Diese Motorsteuergeräte und/oder Sensoren müssen im Historisch Technischen Wagenpass (HTP) des Fahrzeugs auf Seite 19 detailliert aufgeführt sein, in den ein Original-Diagramm des Fahrzeugsystems eingefügt wird, wie es auf dem Homologationsblatt aufgeführt ist.

2.1.2.3 Wenn eine «KIT-VARIANTE» oder eine «WR-VARIANTE» verwendet wird, muss das spezifische Diagramm für das VK oder WR ebenfalls in den HTP auf Seite 19 eingefügt werden.

2.1.2.4 Wenn diese Motorsteuergeräte und/oder Sensoren aus Liefer- und/oder Veralterungsgründen ausgetauscht werden müssen, müssen sie Anhang III des Anhang K sowie einer Periodenspezifikation entsprechen.

ANNEXE VII - Règlement Technique pour Voitures de Production des Périodes J1, J2, K, KC, KRC**PREAMBULE**

Au titre de «Prescriptions générales», l'Annexe K s'applique prioritairement à la présente Annexe, en complément les Annexes I à IV doivent être considérées lorsque applicable.

ART. 1 VOITURES ADMISES

1.1 Seules les voitures de la Période J1 (01.01.1982 à 31.12.1987), J2 (01.01.1988 au 31.12.1992) et K (01.01.1993 au 31.12.2000) sont acceptables comme suit:

- Voitures du Groupe N
- Voitures du Groupe A
- Voitures du Groupe B – jusqu'à 1600 cm³ inclus.
- Voitures du Groupe B – plus de 1600 cm³ et/ou suralimentées sous réserve des limitations d'utilisation visées à l'Article 1.2 ci-dessous
- Evolutions Kit Car - Période KC
- Evolutions World Rally Car - Période KRC

1.2 Il doit être noté que certaines voitures de Groupe B ont été bannies dans les rallyes en période, pour raison de sécurité. Pour ces mêmes raisons, leur utilisation n'est toujours pas autorisée dans cette catégorie de Compétition - Voir Annexe VI à l'Annexe K, Article 1.4.

1.3 Les voitures de Groupe B - d'une cylindrée supérieure à 1600 cm³ et/ou turbocompressé d'une spécification allant de 1987 à 2000 inclus ne sont pas permises en rallyes et peuvent uniquement participer aux compétitions sur circuit et de course de côte.

ART. 2 RÈGLEMENT TECHNIQUE.

Les voitures mentionnées à l'Art. 1.1 doivent être conformes à l'Annexe VI de l'Annexe K ainsi qu'aux articles ci-après.

2.1 Poids

Le poids minimum indiqué dans l'Annexe J de période pour les voitures des Périodes J1, J2 et K est augmenté pour compenser l'équipement de sécurité supplémentaire à présent spécifié. Voir Article 4.

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.

2.1.2.1 A partir de la Période K

2.1.2.2 Ces boîtiers de contrôle moteur et/ou capteurs devront être détaillés dans le Passeport Technique Historique (PTH) de la voiture à la page 19 dans lequel sera inséré un diagramme original du système de la voiture tel que figurant sur la Fiche d'Homologation.

2.1.2.3 Si une «VARIANTE KIT» ou une «VARIANTE WR» est utilisée, le diagramme spécifique pour la VK ou la WR devra être inséré dans le PTH à la page 19 également.

2.1.2.4 Si ces boîtiers de contrôle moteur et/ou capteurs doivent être remplacés, pour des raisons de fourniture et/ou d'obsolescence, ils devront être conformes à l'Annexe III de l'Annexe K ainsi qu'à une spécification de période.

3.4 Sitze

3.4.1 Für Fahrzeuge der Perioden **J1, J2, K, KC und KRC** müssen die Sitze eine gültige Homologation gemäss der FIA-Norm 8855/1999 oder 8862/2009 haben, ausser für den Lancia 037 für den nur die Norm 8862/2009 gestattet ist. Die Verankerungen müssen den Homologationsvorschriften entsprechen.

3.4.2 Die Sitzkonsolen dürfen nur dann auf geschweissten Querträgern ruhen, wenn diese homologiert sind. Im umgekehrten Fall müssen die Querträger verschraubt sein und der Zeichnung im aktuellen Anhang J entsprechen.

3.5 Abnehmbares Lenkrad

Die Montage eines abnehmbaren Lenkrades ist bei Fahrzeugen der Perioden **J1, J2, K, KC und KRC** vorgeschrieben (unter Vorbehalt der örtlichen/nationalen Reglementierung).

3.6 Treibstoff- und Ölleitungen – Treibstoffproben

Bei Fahrzeugen der Periode **J1, J2, K, KC und KRC** müssen die serienmässigen Öl- und Treibstoffleitungen durch metallummantelte Leitungen (Flugzeugbau / «Aeroquip» oder ähnlich) gemäss aktuellem gültigem 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.

3.7 Feuerlöscher

Fahrzeuge der Perioden **J1, J2, K, KC und KRC** 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.

Bei Fahrzeugen, die an Rallyes teilnehmen, wird empfohlen, dass ein zweiter Feuerlöscher im Fahrzeug mitgeführt wird und der Besatzung zur Verfügung steht, um anderen Besatzungen, die während des Wettbewerbs Hilfe benötigen, zu Hilfe zu kommen.

ART. 4 BESONDERHEITEN J1-J2-K-KC-KRC

Siehe nächste Seite

3.4 Sièges

3.4.1 Pour les voitures des Périodes **J1, J2, K, KC et KRC** 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.

3.4.2 Les supports de siège ne doivent reposer sur des traverses soudées que si celles-ci sont homologuées. Dans le cas inverse, les traverses doivent être boulonnées et conformes au dessin de l'Annexe J en vigueur.

3.5 Volant de direction amovible

L'installation d'un volant de direction amovible est obligatoire sur les voitures de la Période **J1, J2, K, KC et KRC** (sous réserve des réglementations locales/nationales).

3.6 Conduites de carburant et d'huile – Prélèvement de carburant

Sur les voitures des Périodes **J1, J2, K, KC et KRC**, 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 en vigueur. 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.

3.7 Extincteur

Les voitures des Périodes **J1, J2, K, KC et KRC** doivent être équipées d'un système d'extinction conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J en vigueur ainsi que d'un extincteur manuel conforme à l'Article 253.7.3 de l'Annexe J en vigueur.

Pour les voitures participant à des rallyes, il est recommandé qu'un deuxième extincteur soit transporté dans la voiture et à disposition de l'équipage pour venir en aide à tout autre équipage nécessitant une assistance pendant la Compétition.

ART. 4 SPECIFICITES J1-J2-K-KC-KRC

Voir page suivante

	Période J2	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Genre de véhicule	Période K - KC - KRC														
Coefficient de transformation	K1.4														
Poids Minimum	<p>Genre N Poids homologué Poids standard du KOPS en complément du poids de base.</p> <p>Genre N Poids homologué Poids standard du KOPS en complément du poids de base.</p> <p>Genre N Poids homologué Poids standard du KOPS en complément du poids de base.</p>														
Nom/Type	N A B 40mm														
Minimisation	<p>Genre N Le poids d'origine peut être modifié dans la limite d'extinction plus le système d'extinction doit être conforme à l'origine.</p> <p>Genre N Le système de type homologué doit être conforme à leur équipement d'origine. Les dimensions d'autres systèmes ne sont pas être modifiées.</p>														
ECO	Voir Annexe J - En accord avec l'Annexe III - Electronique														
Capacité Groupe B	Acceptée si cylindrée inférieure à 1600cc														
Evolution de Type	Non Applicable														
Evolution Spéciale	Non Applicable														
Utilisation sous conditions mentionnées par le constructeur sur la fiche d'homologation	Non Applicable														
Utilisation sous conditions mentionnées par le constructeur sur la fiche d'homologation	OUI														

ANHANG VII - Technisches Reglement für nicht homologierte Fahrzeuge ab der Periode E

VORWORT

Als «Allgemeine Bestimmungen» gilt Anhang K vorrangig vor diesem Anhang, ergänzend dazu sind die Anhänge I bis IV zu berücksichtigen, soweit sie anwendbar sind. Die anwendbaren Periodenreglemente, die Anhänge C und J, sind in der Historischen Datenbank der FIA verfügbar.

ART.1 FAHRGESTELL, MONOCOQUE ODER SELBSTTRAGEND

1.1 Das Chassis muss mit der ursprünglichen Zeichnung, Abmessungen und Herstellung übereinstimmen. Material kann hinzugefügt werden, um ein Verbundstoff-Chassis zu reparieren, aber es müssen professionelle Inspektionstechniken in Übereinstimmung mit Anhang I angewendet werden und das Zertifikat dieser Inspektionen muss dem FIA PTH beigefügt werden.

1.2 Es dürfen keine Änderungen am Chassis vorgenommen werden, die über die rechtmäßig in der Periode vorgenommenen Änderungen hinausgehen, und alle Sicherheitsanforderungen für den Zeitraum, in dem das Fahrzeug an internationalen Wettbewerben teilnimmt, müssen erfüllt werden. Für Reparaturarbeiten und Teile aus Verbundwerkstoffen wird auf die Historische Datenbank der FIA verwiesen.

ART.2 VORDERRAD-/HINTERRADAUFHÄNGUNG

2.1 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.

2.2 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.

2.3 Stabilisatoren und Teleskopstossdämpfer sind nur zulässig, wenn sie Gegenstand der Periodenspezifikation waren.

2.4 Für Fahrzeuge der Periode E und F einschliesslich müssen Stabilisatoren massive Stäbe sein.

2.5 Für Fahrzeuge ab der Periode G dürfen Rohrstabilisatoren verwendet werden, sofern der Beweis erbracht werden kann, dass dies der Periodenspezifikation für das Modell entspricht.

2.6 Der Durchmesser der Stabilisatoren ist frei; allerdings wird dieser Durchmesser durch die Verankerungen begrenzt, die einer Periodenspezifikation für das Modell entsprechen müssen.

2.7 Anti-Dive-Systeme sind verboten, sofern es sich nicht um eine Periodenspezifikation für das Modell handelt.

2.8 Die verwendete Stoßdämpfertechnologie muss einer Spezifikation entsprechen.

2.9 Mechanismen oder Technologien, die den Dämpferhub einschränken sollen, sind verboten, es sei denn, es handelt sich um eine Periodenspezifikation für das Modell.

ANNEXE VIII - Règlement Technique pour Voitures Non Homologuées à partir de la Période E

PREAMBULE

Au titre de «Prescriptions générales», l'Annexe K s'applique prioritairement à la présente Annexe, en complément les Annexes I à IV doivent être considérées lorsque applicable. Les règlements de période, Annexes C et J applicables, sont disponibles sur la Base de Données Historique de la FIA.

ART.1 CHÂSSIS MONOCOQUE OU CONSTRUCTION MONOBLOC

1.1 Le châssis doit se conformer au dessin, aux dimensions 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 en accord avec l'Annexe I, et le certificat de ces inspections doit être joint au PTH FIA.

1.2 Aucune modification ne peut être apportée au châssis en dehors des modifications apportées légalement en période, et toutes les exigences de sécurité pour la période de la participation aux Compétitions internationales de la voiture doivent être respectées. Pour les travaux de réparation et pièces en composite, se référer à la Base de Données Historique de la FIA.

ART.2 SUSPENSIONS AVANT ET ARRIÈRE

2.1 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.

2.2 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.

2.3 Les barres anti-roulis et amortisseurs télescopiques ne sont autorisés que si prévus dans la spécification de période.

2.4 Les barres anti-roulis doivent être constituées d'une barre pleine sur les voitures des Périodes E et F.

2.5 Les voitures à partir 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.

2.6 Le diamètre des barres anti-roulis est libre; cependant, ce diamètre est limité par les ancrages qui devront être conformes à une spécification de période pour le modèle.

2.7 Les systèmes anti-plongée sont interdits à moins qu'il ne s'agisse d'une spécification de période pour le modèle.

2.8 La technologie des amortisseurs utilisée doit être conforme à une spécification

2.9 Les mécanismes ou technologies visant à restreindre la course de l'amortisseur sont interdits à moins qu'il ne s'agisse d'une spécification de période pour le modèle.

2.10 Einstellbare Federaufnahmen können vor der Periode F verwendet werden, wenn es sich um eine Periodenspezifikation für das Modell handelt.

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

2.12 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.

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

2.14 Ausgleichsfedern dürfen nur verwendet werden, wenn es sich um eine Periodenspezifikation handelt.

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

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

Art. 3 Motor

3.1 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.

3.2 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.

3.3 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.

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

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

3.6 Die Abmessungen für Kurbelwellen, Pleuelstangen, Kolben und Lager müssen aus der gleichen Werkstoffart sein. Die Bauart ist freigestellt.

3.7 Weder die Anzahl der Ventilkänäle noch die Länge der Ventile dürfen die Herstellerspezifikation überschreiten, es sei denn, sie werden durch einen Periodennachweis bestätigt. Zylinderkopfbauten, deren Verwendung in der Periode nachgewiesen ist, dürfen verwendet werden.

3.8 Der Hubraum (oder der korrigierte Hubraum) von Fahrzeugen mit aufgeladenem Motor, Turbomotor, Kreiskolbenmotor, Motor mit Abgasturbolader oder Dampfmotor wird mit dem in der Periode verwendeten Koeffizienten multipliziert. Nota: Der Nennhubraum von Fahrzeugen der Periode J1 wird mit dem Faktor 1,4 und der Nennhubraum von Fahrzeugen der Perioden J2 und K mit dem Faktor 1,7 multipliziert.

2.10 Les plates-formes à ressort réglables ne peuvent être utilisées avant la période F à moins qu'il s'agisse d'une spécification de période pour le modèle.

2.11 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.

2.12 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.

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

2.14 Les ressorts compensateurs ne peuvent être utilisés que s'il s'agit d'une spécification de période.

2.15 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.

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

ART.3 MOTEUR

3.1 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.

3.2 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.

3.3 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.

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

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

3.6 Vilebrequins, bielles, pistons et paliers doivent être fabriqués dans le même type de matériau. La méthode de fabrication est libre.

3.7 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.

3.8 La cylindrée (ou la cylindrée corrigée) des voitures à moteur suralimenté, turbocompressé, rotatif, à turbine ou à vapeur, sera multipliée par le coefficient utilisé en période. Note : La cylindrée nominale des voitures de Période J1 sera affectée du coefficient multiplicateur 1,4 et celle des voitures de Période J2 et K du coefficient multiplicateur 1,7.

- 3.9** Die Original Zündfolge muss beibehalten werden.
- 3.10** 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.

ART. 4 ZÜNDUNG

4.1 Eine elektronische Zündung darf nur verwendet werden, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation ist.

4.2 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.

4.3 Multifunkensysteme sowie Systeme mit elektronisch modifizierter Funkenverteilung sind nicht zugelassen.

4.4 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.

4.5 **Fahrzeuge 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.

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

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

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

Fahrzeuge, die aufgrund dergeltenden Periodenreglementierung mit einem solchen System ausgestattet waren, müssen das ursprüngliche System beibehalten.

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

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

4.11 **Zündsysteme, die über Kurbelwelle, Schwungrad oder Riemenscheibe ausgelöst werden, und Zündsysteme mit mehreren Spulen ohne Verteiler sind nur zulässig, wenn sie bei der betreffenden Marke und dem betreffenden Modell in der Periode verwendet wurden.**

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

3.10 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.

ART. 4 ALLUMAGE

4.1 Un allumage électronique ne peut être monté que s'il correspond à une spécification de période.

4.2 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.

4.3 Les systèmes multi-étincelles ainsi que les systèmes où la distribution de l'étincelle est modifiée électroniquement ne sont pas autorisés.

4.4 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.

4.5 **Les voitures 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.

4.6 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.

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

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

Les voitures qui étaient équipées de ce genre de système de par le règlement de période applicable doivent retenir le système original.

4.9 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.

4.10 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.

4.11 **Les systèmes d'allumage à déclenchement par vilebrequin, volant ou poulie et les systèmes d'allumage à plusieurs bobines sans distributeur ne sont autorisés que s'ils ont été utilisés en période sur la marque et le modèle en question.**

Art. 5 Elektronik

5.1 **Fahrzeuge, die ursprünglich mit elektronischen Steuergeräten, Motormanagementsystemen und/oder Sensoren ausgestattet waren, müssen das gleiche System verwenden, das angeschlossen und voll funktionsfähig ist, wie das, das in der Periode verwendet wurde oder in Anhang J für die Periode vorgeschrieben ist.**

5.2 Die elektronischen Bordinstrumente müssen der Periodenspezifikation entsprechen; es dürfen jedoch nur Datenerfassungssysteme verwendet werden, die folgende Funktionen bereitstellen: Motordrehzahl, Motoröl- und -temperatur, Motorwassertemperatur und Kraftstoffversorgungsdruck.

5.3 Systeme zur Steuerung oder Einstellung von elektronischen Geräten am Lenkrad dürfen nur im Rahmen einer Periodenspezifikation verwendet werden.

5.4 Für Fahrzeuge der Perioden IC, JR1T, JR1, JR2 und ab K.

5.5 Diese Motorsteuergeräte und/oder Sensoren müssen im Historischen Technischen Pass (HTP) des Fahrzeugs auf Seite 19 detailliert aufgeführt sein, in den ein Systemdiagramm des Fahrzeugs und eine vollständige Liste aller Komponenten und/oder Sensoren eingefügt werden.

5.6 Wenn Motorsteuergeräte und/oder Sensoren aufgrund von Nichtverfügbarkeit und/oder Veralterung ausgetauscht werden müssen, müssen diese Austausch Anhang III des Anhangs K sowie einer Periodenspezifikation entsprechen.

ART. 6 DROSSELFLANSCH RESTRIKTOREN

6.1 Ab Periode K müssen die Einlassdrosselklappen einer Periodenspezifikation entsprechen, die mit dem anwendbaren Periodenreglement übereinstimmt und in der FIA Historical Database verfügbar ist.

ART. 7 SCHMIERUNG

7.1 Es ist zulässig, das Motorschmiersystem gemäß Periodenspezifikation zu ändern, zum Beispiel von Nasssumpf in Trockensumpf.

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

7.3 Die Position der Motorölkühler kann geändert werden, solange die Silhouette des Fahrzeugs nicht verändert wird.

ART. 8 TREIBSTOFFSYSTEM

8.1 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 und werden direkt auf dem Einlasskrümmer der Periode montiert.

8.2 Bei Fahrzeugen der Periode E vor 1959 sind Vergaser vom Typ Weber DCOE verboten. Sie dürfen in Perioden E-Fahrzeugen verwendet werden, wenn eine Verwendung nach 1958 nachgewiesen werden kann.

ART. 5 ELECTRONIQUE

5.1 Les voitures équipées à l'origine de boîtiers de contrôle électronique, 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.

5.2 Les instruments de bord électroniques doivent correspondre à la spécification de période ; toutefois, les systèmes d'acquisition de données qui assureraient 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 uniquement.

5.3 Les systèmes de contrôles ou d'ajustements des dispositifs électroniques sur le volant ne pourront être utilisées que dans le cadre d'une spécification de période.

5.4 Pour les voitures des Périodes IC, JR1T, JR1, JR2 et à partir de K

5.5 Ces boîtiers de contrôle moteur et/ou capteurs doivent être détaillés dans le Passeport Technique Historique (PTH) de la voiture à la page 19 dans lequel seront insérés un diagramme du système de la voiture ainsi qu'une liste exhaustive de l'ensemble des composants et/ou capteurs.

5.6 Si les boîtiers de contrôle moteur et/ou des capteurs doivent être remplacés, pour des raisons d'indisponibilité et/ou d'obsolescence, ces remplacements devront être conformes à l'Annexe III de l'Annexe K ainsi qu'à une spécification de période.

ART. 6 BRIDES RESTRICTORS

6.1 A partir de la Période K, les brides d'admission doivent être conformes à une spécification de période, en accord avec le règlement de période applicable et disponible sur la Base de Données Historique de la FIA.

ART. 7 LUBRIFICATION

7.1 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.

7.2 Le nombre et le type de pompes à huile utilisées, et la longueur des conduites d'huile, devront être conforme à la spécification de période.

7.3 La position des refroidisseurs d'huile du moteur peut être changée, à condition de ne pas modifier la silhouette de la voiture.

ART. 8 SYSTÈME DE CARBURANT

8.1 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 et se montent directement sur le collecteur d'admission de période.

8.2 Pour les voitures de Période E antérieures à 1959, les carburateurs de type Weber DCOE sont interdits. Ils peuvent être utilisés sur les voitures de Période E pour lesquelles un usage postérieur à 1958 peut être prouvé.

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

8.4 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.

8.5 Mechanische Treibstoffpumpen dürfen durch elektrische ersetzt werden oder umgekehrt.

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

Für Fahrzeuge ab 1991 siehe Anhang J der Periode.

ART. 9 GETRIEBE

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.

9.2 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.

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

9.4 Ein elektromechanisches System, bei dem die Gänge über Schaltwippen am Lenkrad geschaltet werden, darf nur verwendet werden, wenn es sich um eine Spezifikation für den Zeitraum handelt.

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.

ART. 10 ACHSANTRIEB

6.10.1 Sperrdifferentiale dürfen nur eingebaut werden, wenn sie einer Spezifikation für gesetzliche Perioden entsprechen. Falls eingebaut, muss das Sperrdifferential dem System entsprechen, das in der Periode verfügbar war und verwendet wurde.

10.2 Sperrdifferentiale können in Fahrzeugen der Kategorie Formel-3 (1964–70) nicht verwendet werden.

10.3 Elektronisch oder automatisch verstellbare Differentiale können in mechanische Differentiale umgewandelt werden.

ART. 11 BREMSEN

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

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

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

8.4 L'injection et/ou la suralimentation ne peut(en) t 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.

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

8.6 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.

Pour les voitures à partir de 1991, se référer à l'Annexe J de période.

ART. 9 BOÎTE DE VITESSES

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.

9.2 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.

9.3 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.

9.4 Un système électromécanique permettant le passage des vitesses via des palettes situées sur le volant ne pourra être utilisé que s'il s'agit d'une spécification de période.

9.5 Les arbres d'entrée et de sortie de boîte 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.

ART. 10 COUPLE FINAL

10.1 Les différentiels à glissement limité ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période légale. Si installé, le système de limitation de glissement doit être conforme à celui disponible et utilisé en période.

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

10.3 Les différentiels à réglage électronique ou automatique peuvent être convertis en différentiels mécaniques.

ART. 11 FREINS

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

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

11.3 Scheibenbremsen, belüftete Scheiben- und Vier-Kolben-Bremssattelbremsen sind nur zulässig, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation für das Modell sind.

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

11.5 Der Einbau einer Luftführung um die Bremsscheiben, zum Zwecke der Kühlung, ist zulässig.

11.6 Es dürfen nur Bodenkanäle oder Schöpfkellen (NACA oder andere) verwendet werden, die einer Periodenspezifikation für die Marke und das Modell entsprechen.

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

11.8 Fahrzeuge, die ursprünglich mit Karbonbremsen ausgerüstet waren, dürfen auf Eisen/Stahlscheiben mit zeitgenössischem Sattel und konventionellen Belägen umgerüstet werden. Die Anzahl der Bremssättel und Kolben pro Rad muss jedoch die gleiche sein wie bei der Erstausrüstung.

ART. 12 RÄDER

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

12.3 Periode E bis Feinschliesslich

(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 7/8" (6 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 1/2" (6 1/2") vorgeschlagen wird, legt die Historische Technische Arbeitsgruppe der FIA ein Mass fest.

(d) Räder mit geteilten Felgen sind nur mit einer Periodenspezifikation zugelassen.

12.4 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.

ART. 13 REIFEN

Müssen dem Anhang XI des Anhang K entsprechen.

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

11.4 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.

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

11.6 Seuls les conduits de plancher ou les écopes (NACA ou autres) conformes à une spécification de période pour la marque et le modèle peuvent être utilisés.

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

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. Cependant, le nombre d'étriers, de pistons par roues devra être le même qu'à l'origine.

ART. 12 ROUES

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.

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

12.3 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 7/8" (6 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 1/2" (6 1/2") est proposée, alors le Groupe de Travail Technique Historique de la FIA précisera une dimension.

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

12.4 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.

ART. 13 PNEUS

Doivent être conformes à l'Annexe XI de l'Annexe K.

ART. 14 KAROSSERIE

14.1 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.

14.2 Die Hinzufügung eines Überrollbügels wird nicht als Änderung der Silhouette betrachtet.

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

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

ART. 15 AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN

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

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

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

15.4 Ursprünglich vorhandene aerodynamische Vorrichtungen dürfen auch entfernt werden.

15.5 Gurney-Klappen sind erst ab 1974 erlaubt.

15.6 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.

ART. 16 ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

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

16.2 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.

ART. 17 BELEUCHTUNG

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

ART. 14 CARROSSERIE

14.1 La voiture doit présenter la même silhouette qu'en période où elle était engagée à l'origine, sans conduits d'aération, concavités ou renflements supplémentaires.

14.2 L'ajout d'un arceau de sécurité n'est pas considéré comme une modification de la silhouette.

14.3 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.

14.4 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.

ART. 15 ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES

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

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

15.3 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.

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

15.5 Les flaps « Gurney » ne sont autorisés qu'à partir de 1974.

15.6 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.

ART. 16 SYSTÈME ÉLECTRIQUE

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

16.2 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.

ART. 17 ECLAIRAGE

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

ART. 18 RADSTAND, SPURWEITE, BODENFREIHEIT**18.1 Radstand**

Der Radstand darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

18.2 Spurweite

Die Spurweite darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

18.3 Bodenfreiheit

18.3.1 Fahrzeuge der Periode E und 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

18.3.2 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 Pneu die während der Veranstaltung eingesetzt werden gemessen. Wenn die Räder beschädigt sind, müssen sie wenn nötig ausgetauscht werden.

ART. 19 GEWICHT

19.1 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.

19.2 Wenn ein Fahrzeug während einer Prüfung zur Wägung ausgewählt wird, darf nur Treibstoff entfernt und keine flüssigen, festen oder gasförmigen Substanzen hinzugefügt werden.

19.3 Das Mindestgewicht von Formel-3-Fahrzeugen der Periode GR beträgt 400 kg.

Tanks im Anhang J 1961-1990 siehe nächste Seite

ART. 18 EMPATTEMENT, VOIE, GARDE AU SOL**18.1 Empattement**

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

18.2 Voie

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

18.3 Garde au sol

18.3.1 Les voitures de Période E 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.

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

18.3.2 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.

ART. 19 POIDS

19.1 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.

19.2 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.

19.3 Le poids minimum des voitures de Formule 3 de Période GR est de 400 kg.

Réservoirs dans l'Annexe J 1961-1990 - voir page suivante

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				330
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	160	160			
1977	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160			
1978	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160			
1979	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160			
1980	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160			
1981	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160			
1982	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1983	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1984	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1985	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1986	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1987	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1988	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1989	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	
1990	60	70	80	90	100	110	120	120	160	160	99	20	



Clay Regazzoni – Der Unzerstörbare

Wie aus dem Tessiner, Sohn eines Garagisten, der erfolgreichste Schweizer Formel 1 Rennfahrer wurde, erfahren Sie auf einem Rundgang durch den Clay Regazzoni Honor Room. In der Dauerausstellung sehen Sie seine Pokale, viele Bilder, historische Filme, persönliche Erinnerungsstücke und die Fahrzeuge der charismatischen und erfolgreichen Persönlichkeit.

Auch Führungen sind buchbar.



ANHANG IX - Technisches Reglement für Formel Eins Fahrzeuge (1966-1994)

VORWORT

Als «Allgemeine Bestimmungen» gilt Anhang K vorrangig vor diesem Anhang, ergänzend dazu sind die Anhänge I bis IV zu berücksichtigen, soweit sie anwendbar sind.

ART. 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Ein Formel Eins Fahrzeug ist ein einsitziger Formel Eins Rennwagen der Perioden **GR, HR, IR1, JR1T** et **JR1**.

- GR vom 1/1/1966 bis 31/12/1971 für F1 3 Liter
- HR vom 1/1/1972 bis 31/12/1976 für F1 3 Liter
- IR1 vom 1/1/1977 bis 31/12/1985 für F1 3 Liter
- JR1T vom 1/1/1977 bis 31/12/1988 für F1 mit Turbomotor
- JR1 vom 1/1/1987 bis 31/12/1994 für F1 3,5 Liter

Die Fahrzeuge müssen den gültigen Bestimmungen der Formel Eins der FIA entsprechen wie sie im Herstellungsjahr oder während ihrer Teilnahme an internationalen Wettbewerben gültig waren.

Das Fahrzeug muss an einer internationalen Formel Eins Prüfung der FIA zwischen dem 1/1/1966 und dem 31/12/1994 genannt und bei diesen die Technischen Abnahmen mit Erfolg bestanden haben, was durch einen Periodennachweis bestätigt werden muss. Die während der Periode (vom 1/1/1966 bis 31/12/1994) 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 mit einem Gasturbinenmotor, einem 3500 cm³ Saugmotor oder einem Turbomotor 1500 cm³ sind ausschließlich für die Teilnahme an Paraden oder Demonstrationen zugelassen. Formel-1-Fahrzeuge ab der Periode KR müssen Anhang K zusätzlich zu den FIA-Formel-1-Regeln, die im Jahr der Herstellung des Fahrzeugs oder seiner Teilnahme an internationalen Wettbewerben in Kraft waren, erfüllen. Die Fahrzeuge und ihre Komponenten müssen die Anforderungen von Anhang I des Anhang K für Zustandstests erfüllen, wobei die Zertifizierung bei jedem Wettbewerb der HTP des Fahrzeugs beigefügt werden muss.

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 beigefügt werden - **Siehe Anhang I des Anhang K als Referenz.**

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.

ANNEXE IX - Règlement technique pour voitures de Formule un (1966-1994)

PREAMBULE

Au titre de «Prescriptions générales», l'Annexe K s'applique prioritairement à la présente Annexe, en complément les Annexes I à IV doivent être considérées lorsque applicable.

ART. 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Une voiture de Formule Un est une voiture de course de Formule Un monoplace, de classification de période **GR, HR, IR1, JR1T** et **JR1**.

- GR du 1/1/1966 au 31/12/1971 pour les F1 3 litres
- HR du 1/1/1972 au 31/12/1976 pour les F1 3 litres
- IR1 du 1/1/1977 au 31/12/1985 pour les F1 3 litres
- JR1T du 1/1/1977 au 31/12/1988 pour les F1 à moteur turbocompressé
- JR1 du 1/1/1987 au 31/12/1994 pour les F1 3,5 litres

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 31/12/1994, 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 31/12/1994) 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 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 à partir de la Période KR doivent être conformes à l'Annexe K en complément du 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.

Les voitures et composants de celle-ci doivent se conformer aux exigences de l'Annexe I à l'Annexe K pour les tests de condition, la certification devra accompagner le PTH de la voiture lors de chaque compétition.

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 - **Voir Annexe I de l'Annexe K pour référence.**

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.

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.

Für die Periodenspezifikation der Stossdämpfer muss Auf Anhang IV des Anhang K bezug genommen werden.

Fahrzeuge die ursprünglich mit einem aktiven Aufhängungssystem ausgerüstet waren, können auf ein nicht aktives, in der Periode für dieses Modell verwendetes System umgebaut werden.

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:

- a) Saugmotoren bis zu 3000 cm³;
- b) Turbomotoren bis zu 1500 cm³
- c) Saugmotoren bis zu 3500 cm³
- d) 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.

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 HTP für Fahrzeuge die einen Gasturbinenmotor verwenden, muss 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.

Für Fahrzeuge der Perioden JR1T und JR1 sind elektromechanische oder elektronische Motormanagementsysteme in Übereinstimmung mit der Periodenspezifikation erlaubt. Bezüglich elektronischer Systeme wird auf Anhang III des Anhangs K verwiesen.

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.

Pour la spécification de période des amortisseurs, se référer à l'Annexe IV de l'Annexe K.

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.

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:

- a) Moteur atmosphérique ne dépassant pas 3000 cm³;
- b) Moteur turbocompressé ne dépassant pas 1500 cm³
- c) Moteur atmosphérique ne dépassant pas 3500 cm³
- d) 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.

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 PTH pour les voitures utilisant un moteur à turbine à gaz 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.

Pour les voitures de Période JR1T et JR1, les systèmes de gestion de moteur électromécaniques ou électroniques sont autorisés en accord avec la spécification de période. Concernant les systèmes électroniques, se référer à l'Annexe III de l'Annexe K.

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.

Ein Onboard Luftstarter kann durch einen elektrischen Starter ersetzt werden.

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 Verwendung einer Lambdasonde ist für Fahrzeuge bis einschließlich Periode IR1 erlaubt. Eine Verbindung zwischen diesem Gerät und dem Ansaug- oder Zündsystem ist nicht erlaubt.

Für Fahrzeuge der Klassen F1/5T und F1/5 ist die Verwendung von Telemetriegeräten erlaubt, eine Verbindung zwischen Fahrzeug und Stand ist jedoch nicht zulässig.

Betreffend elektronischer Systeme, Sensoren, Fahrhilfen bezugnehmen auf Anhang III des Anhang K.

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

Siehe Artikel 5.5.2 des Anhang K.

ART. 10 GETRIEBE

Die Getriebe müssen vom gleichen Typ und von der gleichen Spezifikation sein wie die des Fahrzeugs während seiner Karriere.

Fahrzeuge, die ursprünglich mit Halbautomatik-Getrieben ausgestattet waren, dürfen **in Übereinstimmung mit der Periode des Fahrzeugs** auf manuelle Getriebe umgerüstet werden. **Halbautomatische Getriebe, die durch Schaltwippen am Lenkrad bedient werden, oder automatisierte Systeme dürfen nur verwendet werden, wenn sie mit einer Periodenspezifikation übereinstimmen.**

Betreffend elektronischer Systeme, Sensoren, Fahrhilfen bezugnehmen auf Anhang III des Anhang K.

ART. 11 ACHSANTRIEB

Der Achsantrieb einschliesslich Differential muss einer Herstellerspezifikation entsprechen oder von einem Typ sein, für den ein Periodennachweis existiert.

Betreffend elektronischer Systeme, Sensoren, Fahrhilfen bezugnehmen auf Anhang III des Anhang K.

ART. 12 BREMSEN

Fahrzeuge welche ursprünglich mit Karbon-Karbon Bremsen ausgerüstet waren, können auf Stahlscheiben mit zeitgenössischen Bremszangen und konventionellen Bremsklötzen umgerüstet werden. **Die Anzahl der Bremssättel und Kolben pro Rad muss jedoch dieselbe sein wie im Original.**

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.

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.

Un démarreur à air comprimé embarqué peut être remplacé par un démarreur électrique.

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.

L'utilisation d'une sonde lambda est autorisée pour les voitures jusqu'à la Période IR1 incluse. Aucune connexion entre ce dispositif et système d'admission ou d'allumage ne sera permis.

Pour les voitures classées en F1/5T et F1/5, l'utilisation de la télémétrie est autorisée, en revanche, aucune liaison voiture-stand ne sera autorisée.

Concernant les systèmes électroniques, capteurs, aides à la conduite, se référer à l'Annexe III de l'Annexe K.

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

Voir Article 5.5.2 de l'Annexe K.

ART. 10 BOÎTE DE VITESSES

Les boîtes de vitesses doivent être du même type et de la même spécification que celles utilisées pendant la carrière du véhicule.

Les voitures équipées à l'origine de transmissions semi-automatiques peuvent être converties à une boîte de vitesses manuelle **en accord avec la période de la voiture.**

Les transmissions semi-automatiques opérées par des palettes au volant ou des systèmes automatisés ne peuvent être utilisés que si en accord avec une spécification de période.

Concernant les systèmes électroniques, capteurs, aides à la conduite, se référer à l'Annexe III de l'Annexe K.

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.

Concernant les systèmes électroniques, capteurs, aides à la conduite, se référer à l'Annexe III de l'Annexe K.

ART. 12 FREINS

Les voitures équipées à l'origine de freins carbone-carbone peuvent être converties à des disques d'acier avec étriers contemporains et plaquettes conventionnelles. **Cependant, le nombre d'étriers, de pistons par roues devra être le même qu'à l'origine.**

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.

ART. 14 REIFEN

Der bestimmte Referenzreifen, ist der Nova Avon A11 mit Diagonalkarkasse und nur diese Reifen dürfen **bei Fahrzeugen bis zur Periode IR1 und JR1T (eingeteilt in F1/4T)** verwendet werden. Bei Regen dürfen nur Rennreifen Niva Avon mit Diagonalkarkasse und Standardprofil «Classic Formula Wet» verwendet 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 wie während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet wurde, tragen, sofern die gesetzlichen Bestimmungen im Veranstaltungsland dies zulassen.

Die Karosserie um das ROPS muss die Verwendung eines Gurtes und/oder Hakens für die Zwecke des Anhebens und/oder Abschleppens des Fahrzeugs ermöglichen. Für ROPS, die in der Karosserie enthalten sind, muss eine Öffnung von mindestens 6x3 cm vorhanden sein.

Bei Fahrzeugen der Klassen F1/5T und F1/5 darf die maximale Gesamtbreite der Karosserie hinter der Hinterkante der kompletten Vorderräder und vor der Achse der Hinterräder 140 cm nicht überschreiten.

Die verformbare Struktur ist in dieser Breite enthalten. Zwischen der Hinterkante der kompletten Vorderräder und der Vorderkante der kompletten Hinterräder müssen alle aufgehängten Teile des Fahrzeugs, die direkt unter dem Fahrzeug sichtbar sind, auf einer Ebene mit einer Toleranz von +5 mm liegen.

Alle diese Teile müssen unter allen Umständen eine einheitliche, feste, harte, starre (keine Freiheitsgrade in Bezug auf die Einheit aus Karosserie und Fahrgestell), wasserdichte Einheit bilden. Der Umfang der von diesen Teilen gebildeten Fläche darf mit einem Radius von höchstens 5 cm nach oben gewölbt sein.

ART. 16 AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN

16.1 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 aerodynamischen Schürzen in der Periode (fest während 1981 und 1982) fahren, 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. 14 PNEUS

Le pneu de référence désigné est le pneu à carcasse diagonale Nova Avon A11 et seuls ces pneus peuvent être utilisés **pour les voitures jusque la Période IR1 et JR1T (classée en F1/4T).**

Par temps de pluie, seuls des pneus de course Nova Avon à carcasse diagonale et de dessin standard «Classic Formula Wet» peuvent être utilisés.

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 la compétition.

La carrosserie autour du ROPS doit permettre l'utilisation d'une sangle et/ou d'un crochet pour des besoins de levage et/ou remorquage de la voiture. Pour les ROPS contenus dans la carrosserie, une ouverture de 6x3 cm minimum doit être fournie.

Pour les voitures classées F1/5T et F1/5, la largeur totale maximale de la carrosserie derrière le bord arrière des roues avant complètes et devant l'axe des roues arrière ne doit pas dépasser 140 cm.

La structure déformable est comprise dans cette largeur. Entre le bord arrière des roues avant complètes et le bord avant des roues arrière complètes, toutes les parties suspendues de la voiture visibles directement sous la voiture doivent se trouver sur un même plan avec une tolérance de +5 mm.

Toutes ces pièces doivent produire un ensemble uniforme, solide, dur, rigide (aucun degré de liberté par rapport à l'ensemble carrosserie/châssis), étanche, en toutes circonstances.

La périphérie de la surface formée par ces pièces peut être incurvée vers le haut avec un rayon maximum de 5 cm.

ART. 16 ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES

16.1 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.

Jedliche 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.

16.2 Jedes spezifische Teil des Fahrzeugs, das sein aerodynamisches Verhalten beeinflusst, muss :

- Die Regeln für die Karosserie einhalten;
- starr mit dem vollständig gefederten Teil des Fahrzeugs verbunden sein (starr verbunden bedeutet, dass es keine Freiheitsgrade gibt) ;
- In Bezug auf den gefederten Teil des Fahrzeugs unbeweglich bleiben.

Jede Vorrichtung, die den Raum zwischen dem gefederten Teil des Autos und dem Boden überbrückt, ist verboten.

Kein Teil, das einen aerodynamischen Einfluss hat, und kein Teil der Karosserie darf unter keinen Umständen unterhalb der geometrischen Ebene liegen, die durch die in Artikel 15 vorgesehene Bezugsebene erzeugt wird.

16.3 „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 gestattet, 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 des ganzen Wettbewerbs mit einem funktionstüchtigen roten Rücklicht gemäss Artikel 5.14 Anhang K ausgestattet sein.

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.

16.2 Toute partie spécifique de la voiture influençant son comportement aérodynamique doit :

- Respecter les règles relatives à la carrosserie ;
- Être rigidement fixée à la partie entièrement suspendue de la voiture (être rigidement fixée signifie ne pas avoir de degré de liberté) ;
- Rester immobile par rapport à la partie suspendue de la voiture.

Tout dispositif comblant l'espace entre la partie suspendue de la voiture et le sol est interdit.

Aucune partie ayant une influence aérodynamique, aucune partie de la carrosserie ne peut en aucun cas être située en dessous du plan géométrique généré par le plan de référence prévu à l'article 15.

16.3 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 la compétition en accord avec l'Article 5.14 de l'Annexe K.

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.

ART. 19 ÜBERSICHT DER ABMESSUNGEN

Siehe nachstehenden Tabellen.

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 TABLEAU DES DIMENSIONS

Voir tableaux ci-après.

Toutes les dimensions sont en mm et kilogrammes.

All dimensions are in mm and kilograms.

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Minimum weight without fuel	500	500	500	500	530	550	550	575	575	575
Front wing max width					1500	1500	1500	1500	1500	1500
Front wing max height					Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht
Front wing max overhang										
Rear wing max width					1100	1100	1100	1100	1100	1100
Rear wing max height					800	800	800	800	800	800
Rear wing max overhang									1000	1000
Front wheel max width										
Rear wheel or tyre max dia.										
Rear wheel max width										
Car height above rear wing										
Car height overall										
Ground clearance										

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Minimum weight without fuel	575	575	575	575	575	585	585	540	540	540
Front wing max width	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500
Front wing max height	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht
Front wing max overhang		1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200
Rear wing max width	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1000	1000	1000
Rear wing max height	800*	900	900	900	900	900	900	1000	1000	1000
Rear wing max overhang	800	800	800	800	800	800	800	600	600	600
Front wheel max width	21"	21"	21"	21"	21"	18"	18"	18"	18"	18"
Rear wheel or tyre max dia.	13"	13"	13"	13"	13"	26"	26"	26"	26"	26"
Rear wheel max width	21"	21"	21"	21"	21"	18"	18"	18"	18"	18"
Car height above rear wing	50	50								
Car height overall			900	900	900	900	900	900	900	900
Ground clearance						60mm	60mm	60mm	60mm	60mm

*Measured from the sprung plane
 Tyre diameter maximum
 Ground clearance originally 60mm, 40mm minimum allowed for all cars irrespective of period.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Min. weight without fuel	540	540 T 500 NA	500	500	500	505	505	505	505
Front wing max. width	1500	1500	1500	1500	1500	1400	1400	1400	1400
Front wing max. height	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht	Rim Ht
Front wing max. overhang	1200	1200	1200	1200	1200	1000	1000	1000	
Rear wing max. width	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Rear wing max. height	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	950	950
Rear wing max. overhang	600	600	600	600	600	500	500	500	500
Front wheel max. width	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	15"	15"
Tyre max. diameter	26"	26"	26"	26"	26"	26"	26"	26"	26"
Rear wheel max. width	18"	18"	18"	18"	18"	18"	18"	15"	15"
Ground clearance	60								
Max. width coachwork	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400	1400
Min. cockpit dimensions	600 x450	600 x450	600 x450	600 x450	600 x450	600 x450/300	600 x450/300	600 x450/300	600 x450/300

Overall front to rear dimension – 321mm

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 X - Technisches Reglement für Formel Junior Fahrzeuge**VORWORT**

Als «Allgemeine Bestimmungen» gilt Anhang K vorrangig vor diesem Anhang, ergänzend dazu sind die Anhänge I bis IV zu berücksichtigen, soweit sie anwendbar sind.

ART. 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Zwei Periodenspezifikationen sind für Formel Junior Fahrzeuge anwendbar:

1.1 Periode E FIA (FJ/1) (Klassen A, B, C)

1. Januar 1958 – 31. Dezember 1960

Periode F FIA (FJ/2) (Klassen D, E)

1. Januar 1961 – 31. Dezember 1963

1.2 Jegliche Fahrzeuge mit Front-Motor gehören der Periode E (FJ/1) an, mit Ausnahme der U2 Mk 2B und Mk 3 welche der Periode F (FJ/2) angehören.

1.3 Die nachfolgende Einteilungsliste der Fahrzeuge mit Heckmotor und Trommelbremsen wurde aufgestellt. Diese ist nicht abschliessend: für jegliches nicht aufgeführte Fahrzeug, stellt das erste Erscheinungsdatum bei einem Rennen den abschliessenden Faktor fest.

1.3.1 FIA Periode E (FJ/1C), Klasse C - Nasssumpf - Trommelbremsen, ausschliesslich.

Nicht abschliessende Liste von Beispielen:

Britannia	Dophin Mk 1	MBM
Caravelle I	Elva 200	Moretti
Cooper T52 (Mk 1)	Emeryson	Lotus 18
Cooper T56 (Mk 2)	Envoy Mk 1	North Star
Crossle Mk4	Fafnir	Sauter DKW
Deep Sanderson	Focus (MK 1, 2 & 3)	Saxon
De Sanctis (motor Fiat)	Joker	Wainer (motor Fiat)
De Tomaso / ISIS (motor Fiat)	Kieft	Nota #38
Faccioli		

1.3.2 FIA Periode F (FJ/2D), Klasse D - Trockensumpf - Trommelbremsen, ausschliesslich.

Nicht abschliessende Liste von Beispielen

Alexis Mk 3	Condor SIII	Gemini Mk3/3A
Ausper T3	Dolphin International (Mk2/2A)	Lola Mk3
BMC MK2, Mk3, Mk4 & Mk6	Elva 300	Lotus 20
Caravelle II + III	Envoy Mk 2	

1.4 Die Fahrzeuge müssen entweder in einer Standardspezifikation für das Modell oder einer alternativen Periodenspezifikation gemäss Artikel 3.3 des Anhang K eingereicht werden.

ANNEXE X - Règlement technique pour les voitures Formule Junior**PREAMBULE**

Au titre de «Prescriptions générales», l'Annexe K s'applique prioritairement à la présente Annexe, en complément les Annexes I à IV doivent être considérées lorsque applicable.

ART. 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

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

1.1. Période E FIA (FJ/1) (Classes A, B, C)

1er janvier 1958 - 31 décembre 1960

Période F FIA (FJ/2) (Classes D, E)

1er janvier 1961 - 31 décembre 1963

1.2 Toutes les voitures avec moteur à l'avant appartiennent à la Période E (FJ/1), excepté les U2 Mk 2B et Mk 3 qui appartiennent à la Période F (FJ/2).

1.3 La liste ci-après des classifications des voitures à moteur arrière avec freins à tambour a été dressée. Celle-ci n'est pas exhaustive : pour toute voiture non listée, la date de la première apparition en course constituera le facteur déterminant.

1.3.1 FIA Période E (FJ/1C), Classe C - Carter humide - Freins à tambour uniquement.

Liste non-exhaustive livrée à titre d'exemples :

1.3.2 FIA Période E (FJ/1C), Classe C - Carter humide - Freins à tambour uniquement.

Liste non-exhaustive livrée à titre d'exemples :

1.4 Les voitures doivent être présentées, soit dans une spécification standard pour le modèle, soit dans une spécification de période alternative autorisée en accord avec l'Article 3.3 de l'Annexe K.

1.5 Erlaubte Ersatzteile welche von der Standardspezifikation des Herstellers abweichen können nur verwendet werden, wenn bewiesen ist, dass diese in Übereinstimmung mit dem Artikel 1.4 erlaubt sind.

1.5.1 Nachstehende konkrete Beispiele (nicht abschliessend) für Änderungen welche nicht erlaubt sind.

1.5.1.1 Gemini MkII, BMC Motor, ersetzt durch einen Ford Motor.

1.5.1.2 Elva 100, DKW Motor, ersetzt durch einen BMC Motor (ausser diese Änderung wurde mit einem eindeutigen Beweis vor 1995).

1.5.1.3 Elva 100, BMC oder DKW Motor ersetzt durch einen Ford Motor

1.5.1.4 Cooper T59, BMC Motor ersetzt durch einen Ford Motor.

1.5.1.5 Lotus 18, Renault Dauphine, 4 Gang Getriebe (Typ 318) ersetzt durch jeglichen anderen Typ oder Marke.

1.5.1.6 Stanguellini der Periode E (FJ/1A), ausgestattet mit einem 5 Gang Getriebe.

1.6 Es ist für ein Formel Junior Fahrzeug nicht notwendig, seine internationale Renngeschichte der Periode zu belegen.

ART. 2 LENKUNG

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.

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

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.

2.4 Die Gestaltung und Übersetzung der Lenkzahnstange muss der Periodenspezifikation der Marke und des betreffenden Modells entsprechen.

ART. 3 FAHRGESTELL

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)).

3.2 Für die Fahrzeuge der Periode E (FJ/1) 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.

3.3 Fahrzeuge der Periode F (FJ/2) müssen mit einer Überrollschutzstruktur gemäss Periodenspezifikation oder dem Anhang II des Anhang K ausgerüstet sein.

1.5 Les composants de remplacement autorisés qui diffèrent de la spécification standard du constructeur ne pourront être utilisés que s'il est prouvé que ceux-ci sont en accord avec l'Article 1.4.

1.5.1 Ci-après des exemples concrets (non exhaustifs) de changements qui ne sont pas autorisés :

1.5.1.1 Gemini MkII, moteur BMC remplacé par un moteur Ford.

1.5.1.2 Elva 100, moteur DKW remplacé par un BMC (sauf si ce changement a été effectué avec preuves à l'appui avant 1995).

1.5.1.3 Elva 100, moteur BMC ou DKW remplacé par un Ford.

1.5.1.4 Cooper T59, moteur BMC remplacé par un moteur Ford.

1.5.1.5 Lotus 18, Renault Dauphine, boîte de vitesses à 4 vitesses (Type 318) remplacée par tout autre type ou marque.

1.5.1.6 Stanguellini de Période E (FJ/1A), équipée d'une boîte de vitesses à 5 vitesses.

1.6 Il n'est pas nécessaire pour une voiture de Formule Junior de prouver son historique de compétition internationale en période.

ART. 2 DIRECTION

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.

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.

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.

2.4 Le dessin et rapport de la crémaillère de direction doivent être conformes à la spécification de période de la marque et du modèle concerné.

ART. 3 CHÂSSIS

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)).

3.2 Pour les voitures de la Période E (FJ/1), 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.

3.3 Les voitures de la Période F (FJ/2) doivent être équipées d'une protection anti-tonneau conforme à la spécification de période ou à l'Annexes II de l'Annexe K.

ART. 4 VORDERE UND HINTERE AUFHÄNGUNG

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 (FJ/2) verwendet werden, unter der Bedingung, dass die Geometrie der Aufhängung nicht betroffen ist.

4.2 Die kugelförmigen Regler auf den Stossdämpfern sind für Fahrzeuge der Periode E (FJ/1) nicht erlaubt, ausser wenn diese in der Periodenspezifikation diese Fahrzeuge vorgesehen sind.

4.3 Stossdämpfer aus einem Doppelrohr Stahlkörper mit nur einer Einstellmöglichkeit sein welche in der Periode verwendet wurden. Stossdämpfer aus Aluminium, Gaz oder externem Tank sind verboten.

Siehe Anhang IV des Anhang K für Referenz und Periodenspezifikation.

4.4 Einstellbare Stossdämpferplattformen auf Fahrzeugen der Periode E (FJ/1) sind nicht zugelassen, ausser wenn diese in der Periodenspezifikation des Fahrzeugs vorgesehen waren. Fahrzeuge der Periode F (FJ/2) können einstellbare Stossdämpferplattformen verwenden.

4.5 Der Maximaldurchmesser für Stabilisatoren auf Fahrzeugen der Periode F (FJ/2) beträgt 15,87 mm (5/8 Zoll).

ART. 5 MOTOR

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

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:

5.2.1 Der Motorblock Ford 109E und 105E sind beide für die Kategorie (FJ/1) der Periode E zugelassen.

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

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

5.4 Die folgenden BMC 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/Midget	1098	83,72	64,58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68,26	70,61

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

ART. 4 SUSPENSIONS AVANT ET ARRIÈRE

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 (FJ/2), à condition que la géométrie de la suspension ne s'en trouve pas affectée.

4.2. Les paliers sphériques sur les amortisseurs ne sont pas autorisés sur les voitures de Période E (FJ/1), sauf s'ils étaient prévus dans la spécification de période de cette voiture.

4.3. Les amortisseurs doivent être d'un type tube, corps en acier avec un seul réglage et utilisé en période. Les amortisseurs en aluminium, à gaz, ou avec réservoir externe sont interdits.

Voir Annexe IV à l'Annexe K pour référence et spécification de période.

4.4 Les plateformes d'amortisseurs ajustables ne sont pas autorisées sur les voitures de Période E (FJ/1), sauf s'ils étaient prévus dans la spécification de période de cette voiture. Les voitures de Période F (FJ/2) peuvent utiliser des plateformes d'amortisseurs ajustables.

4.5 Le diamètre maximum pour les barres anti-roulis sur les voitures de Période F (FJ/2) est de 15,87 mm (5/8 pouces).

ART. 5 MOTEUR

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

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 :

5.2.1. Les blocs moteurs Ford 109E et 105E sont tous deux autorisés pour les catégories (FJ/1) de Période E.

5.2.2. Les moteurs 1100 cm³ Ford, B.M.C. et D.K.W. sont tous autorisés dans les catégories (FJ/1) de Période E 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.

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.

5.4. Les moteurs BMC autorisés sont les suivants:

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

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.

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.

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.

5.9 Die Verwendung des Blocks 109E Ford nachgefertigt von Geoff Richardson Engineering gemäss der Originalspezifikation Ford ist in der Periode E (FJ/1) und der Periode F (FJ/2) erlaubt.

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.

5.11 Ein Motorschutz muss installiert und richtig fixiert werden.

5.12 In der Periode E (FJ/1) 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.

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».

5.14 Für andere Ersatzteile des Motors (insbesondere BMC und Ford), empfiehlt es sich in der Datenbank der FIA nach zu schlagen.

ART. 6 ZÜNDUNG

6.1 Eine elektronische Zündung ist ausschliesslich in der Periode F (FJ/2) erlaubt, unter Vorbehalt, dass das verwendete System der Kreislaufunterbrecher magnetisch ausgelöst und ein Dreharm zum Umschalten des Starkstroms verwendet wird. Das System Lucas AB14 ist das einzige zugelassene System einer elektronischen Zündung und die Kerze muss eine Kapazität von 1 Ohm haben.

6.2 Die Zündspule der Periode E (FJ/1) Fahrzeuge muss eine mindest Kapazität von 3 Ohm aufweisen.

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

6.4 Alle Fahrzeuge müssen mit einer 6 oder 12 Volt Batterie und einem elektronischen Anlasser welcher für das Anlassen des Fahrzeugs verwendet wird, ausgerüstet sein.

6.5 Eine externe Energiequelle die vorübergehend an das Fahrzeug angeschlossen ist kann zum Starten des Motors auf der Startlinie und in den Boxen verwendet werden.

6.6 Ein elektronischer Drehzahlmesser ohne Schaltlicht kann verwendet werden. Alle zusätzlichen Instrumente müssen analog und von einem Typ der Periode sein.

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.

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.

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.

5.9. L'utilisation du bloc 109E Ford reproduit par Geoff Richardson Engineering selon la spécification Ford d'origine est autorisé dans les voitures de Période E (FJ/1) et de Période F (FJ/2).

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.

5.11 Une protection moteur doit être installée et correctement fixée.

5.12 En Période E (FJ/1), 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.

5.13 En Période E (FJ/1), 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».

5.14 Pour les autres composants de remplacement moteur (notamment BMC et Ford), il convient de consulter la base de donnée de la FIA.

ART. 6 ALLUMAGE

6.1 L'allumage électronique est autorisé en période F (FJ/2) uniquement et à condition que le système utilise des rupteurs de circuit ou soit déclenché magnétiquement et utilise un distributeur et un bras rotatif pour commuter le courant à haute tension. Le système Lucas AB14 est le seul système d'allumage électronique autorisé et la bobine doit avoir une capacité de 1 ohm.

6.2. La bobine des voitures en Période E (FJ/1) doit avoir une capacité minimum de 3 ohms.

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

6.4 Toutes les voitures doivent être équipées d'une batterie 6 ou 12 volts et d'un démarreur électrique qui doit être utilisé pour démarrer la voiture.

6.5 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.

6.6 Un tachymètre électronique sans shift light pourra être utilisé. Tous les instruments supplémentaires doivent être analogues et d'un type de période.

ART. 7 SCHMIERUNG

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

7.2 Die Ölpumpe muss an ihrem original Einbauort montiert werden. Die Steuerung der Ölpumpe muss wie original sein.

7.3 Bei Nasssumpfmotoren der Periode E (FJ/1) ist es nicht erlaubt, vorne montierte Ölpumpen zu verwenden.

7.4 Für die (FJ/1) der Periode E ist es nicht erlaubt das Schmiersystem des Motors durch Ersetzen von Nasssumpf in Trockensumpf zu ändern.

ART. 8 TREIBSTOFFSYSTEM

8.1 Zusätze der Schmierung dürfen die 2% des Volumens nicht überschreiten und dem Treibstoff zugefügt werden. Für 2-Takt Motoren kann dieser Prozentsatz höher sein.

8.2 Es ist nicht erlaubt, den Einbauort des Treibstofftanks zu verändern.

ART. 9 TREIBSTOFF UND LUFTFILTER

9.1 Es ist wärmstens empfohlen, dass die Fahrzeuge der Periode E (FJ/1) und der Periode F (FJ/2) die Marke, das Modell und der Type der in der Periode original eingebauten Vergaser beibehalten jedoch ist es, unter Vorbehalt der Vorschriften des vorliegenden Absatz 9 gestattet, ein Weber Vergaser der Periodenspezifikation zu verwenden um den SU oder AMAL Vergaser zu ersetzen.

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

9.3 Die maximal zugelassene Grösse für einen Vergaser, wenn ein einziger horizontaler Doppelkörpervergaser verwendet wird, ist 45 (Bsp: 45DCOE).

9.4 Die maximal zugelassene Grösse für einen Vergaser wenn ein Paar SU Vergaser verwendet werden, ist 1^{1/2} Zoll.

9.5 Die maximal zugelassene Grösse für einen Vergaser wenn nur ein SU Vergaser verwendet wird, ist 1^{3/4} Zoll.

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

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

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 S1 oder Ausper T4).

9.9 Äussere seitliche Drosselklappen sind verboten.

9.10 Es ist nicht erlaubt eine Lambda-Sonde zu installieren.

ART. 7 LUBRIFICATION

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.

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.

7.3 Sur les moteurs à carter humide en Période E (FJ/1), il n'est pas permis d'utiliser une pompe à huile montée à l'avant.

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 les (FJ/1) de Période E.

ART. 8 SYSTÈME DE CARBURANT

8.1 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.

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

ART. 9 CARBURATEURS ET FILTRES À AIR

9.1 Il est fortement recommandé que les voitures de Période E (FJ/1) et Période F (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 9, il est permis d'utiliser un carburateur Weber de spécification de période pour remplacer un carburateur SU ou AMAL.

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

9.3 La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'un seul carburateur double corps horizontal est utilisé est de 45 (ex: 45DCOE).

9.4 La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'une paire de carburateurs SU est utilisée est de 1^{1/2} pouce.

9.5 La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'un seul carburateur SU est utilisé est de 1^{3/4} pouce.

9.6 Il n'est pas permis d'utiliser le carburateur Weber 42DCOE ou un carburateur de taille équivalente de tout autre fabricant.

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.

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 S1 ou Ausper T4).

9.9 Les guillottes latérales externes sont interdites.

9.10 Il n'est pas permis d'installer une sonde lambda.

ART. 10 KÜHLSYSTEM

10.1 In Fahrzeugen mit einem Rohrrahmen Fahrgestell, darf keine Flüssigkeit durch die Rohre des Fahrgestells laufen.

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

ART. 11 GETRIEBE

11.1 Unter Vorbehalt der Artikel 11.3 und 11.4 ist es nicht erlaubt, auf Fahrzeugen der Periode F (FJ/2) mit einem Heckmotor, die original mit einem Hewland oder VW Getriebe ausgerüstet waren, ein Hewland oder VW Getriebe zu installieren.

11.2 Bisher wurde bis zum 31.12.2014 eine Befreiung in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorangehenden Art. 11.11 angewendet und um jede Zweideutigkeit zu vermeiden, wird bestätigt, dass jeglicher vor dem 01.01.2015 ausgestellte HTP für ein Fahrzeug nicht mehr dem vorliegenden Art. 11.1 entspricht und somit Null und Nichtig ist.

11.3 Ungeachtet den Vorschriften des Anhang VIII des Anhang K, Artikel 9 und ausnahmsweise, für einen Lotus 20 oder 22, 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. In jedem Falle wird die Verwendung des original Getriebes gefördert.

11.4 Ungeachtet den Vorschriften des Anhang VIII des Anhang K, Artikel 9 und für Fahrzeuge mit Heckmotor der Periode F (FJ/2), 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.

11.5 Getriebe Renault Typ 318

Das obenstehende auf Fahrzeugen der Periode E (FJ/1) 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 Getriebegehäuse 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 Differentialkronen müssen beibehalten werden.
4. Die Einlasswelle muss eine zylinderförmige Muffe beibehalten.
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.

ART. 10 SYSTÈME DE REFOUÏSSEMENT

10.1 Aucun fluide ne doit passer dans les tubes du châssis dans les véhicules à châssis tubulaire.

10.2 Il n'est pas permis d'installer une pompe à eau électrique à la place d'une pompe mécanique.

ART. 11 BOÎTE DE VITESSES

11.1 Sous réserve des paragraphes 11.3 et 11.4, sur les voitures de Période F (FJ/2) avec moteur à l'arrière 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.

11.2 Par le passé une dispense appliquée jusqu'au 31.12.2014 en accord avec les provisions du précédent Article 11.1 et ce afin d'éviter toute ambiguïté, il est confirmé que tout PTH délivré avant le 01.01.2015 pour une voiture qui ne serait pas conforme au présent Article 11.1 n'est plus valide et nul.

11.3 Nonobstant les dispositions générales de l'Annexe VIII à l'Annexe K, Article 9 et à titre exceptionnel, pour une Lotus 20 ou 22, 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. Dans tous les cas, l'utilisation de la boîte de vitesses d'origine est encouragée.

11.4 Nonobstant les dispositions générales de l'Annexe VIII à l'Annexe K, Article 9 et pour les voitures à moteur arrière de Période F (FJ/2), 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.

11.5 Boîte de vitesses Renault Type 318

La boîte de vitesses ci-dessus installée sur les voitures de Période E (FJ/1) peut être modifiée pour loger 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. 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.

11.6 Ein Rückwärtsgang ist nicht obligatorisch.

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.

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.

ART. 12 ACHSANTRIEB UND KUPPLUNG

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.

12.2 Es ist nicht erlaubt, den modernen Typ von Geschwindigkeitsgelenken auf Antriebswellen zu verwenden.

12.3 Siehe Anhang K, Artikel 3.7.5 für die Technologie des Kupplungssystems.

ART. 13 BREMSEN

13.1 Scheibenbremsen sind nur erlaubt, wenn sie einer Periodenspezifikation entsprechen et (mit einer nahen Ausnahme) nur anwendbar für Fahrzeuge der Periode F (FJ/2). 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.

13.2 Belüftete Scheibenbremsen sind nicht zugelassen. Die Scheibenbremsen dürfen nicht geändert werden, d.h. dass die Schlitz- und/oder Rillen der Scheibenoberfläche und die Lochung von Teil zu Teil nicht erlaubt sind.

ART. 14 RÄDER

14.1 Die maximale für die Formel Junior zugelassene Felgenbreite ist 5 Zoll (127mm oder 5J) für Fahrzeuge der Periode E (FJ1) und 6.5 Zoll (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.

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.

11.6 Il n'est pas obligatoire d'avoir une marche arrière.

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.

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.

ART. 12 COUPLE FINAL ET EMBRAYAGE

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.

12.2 Il n'est pas permis d'utiliser le type moderne de joints à vélocité constante sur les arbres de transmission.

12.3 Voir Annexe K, Article 3.7.5 pour la technologie du système d'embrayage.

ART. 13 FREINS

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 de Période F (FJ/2). 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.

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.

ART. 14 ROUES

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.

14.2 Die Ersetzung von einem Fadenrad durch ein volles Rad und umgekehrt ist nicht erlaubt.

14.3 Räder in zwei Teilen (gespaltene Felge) sind nur zugelassen, wenn sie einer Periodenspezifikation entsprechen.

14.4 Für FJ OSCA Fahrzeuge, sind die maximalen Dimensionen für die vorderen und hinteren Räder 4.5 J x 15 Zoll.

14.5 Um für FJ Stanguellini Fahrzeuge Felgen mit einer Breiten von einem Zoll zusätzlich vorne zu verwenden, ist es erlaubt, den Radstand von 1220mm auf 1240mm zu erhöhen.

ART. 15 REIFEN

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.

15.2 Fahrzeuge die mit Rädern mit einer Felgenbreite von 3.5 Zoll 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.

ART. 16 GEWICHT

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.

ART. 17 BODENFREIHEIT

17.1 Alle aufgehängenden 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.

17.2 Die Messung wendet sich auf alle aufgehängenden Teile an, inklusive der Ölwanne für Fahrzeuge der Periode E (FJ/1), der Auspussrohre, der inneren Aufhängungsbe- festigungspunkte, jeglicher Karosserie und die im Boden fixierten Verankerungsbolzen.

14.2 Le remplacement des roues fil par des roues pleines et vice versa n'est pas autorisé.

14.3 Les roues en deux parties (à jante divisée) ne sont acceptables que si elles correspondent à la spécification de période.

14.4 Pour les voitures FJ OSCA, les dimensions maximales autorisées pour les roues avant et arrière sont de 4,5 J x 15 pouces.

14.5 Pour les voitures FJ Stanguellini afin d'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.

ART. 15 PNEUMATIQUES

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 «L» de gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.

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.

ART. 16 POIDS

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.

ART. 17 GARDE AU SOL

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.

17.2 La mesure s'applique à toutes les parties suspendues, y compris le carter à huile «humide» sur les voitures de Période E (FJ/1), les tuyaux d'échappement, les points d'attache de suspension intérieurs, toute la carrosserie et les boulons d'ancrage fixés au plancher.

ANHANG XI - Reifen**ART. 1 ALLGEMEINES**

1.1 Alle Fahrzeuge, die an Wettbewerben teilnehmen, die im Internationalen Sportkalender eingetragen sind, müssen mit den nachfolgenden Reifenbestimmungen übereinstimmen, es sei denn, die jeweils genehmigten besonderen Wettbewerbs- oder Serienvorschriften weichen davon ab. Solche Abweichungen können durch die FIA, welche in einem Streitfall die endgültige Entscheidung trifft, genehmigt werden.

1.2 Es liegt immer in der Verantwortung des Bewerbers, die Eignung des Reifens für seine spezielle Verwendung zusammen mit dem Reifenhersteller zu prüfen.

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.

1.4 Die Verwendung von Reifenheizdecken ist nicht erlaubt.

1.5 Das Hinzufügen jeder Substanz, welche die Hysterisis, das Modul oder die Härte der Reifenlauffläche beeinflusst, ist nicht erlaubt.

1.6 Die Reifenmischung muss an der Seitenwand des Reifens gelb unterstrichen sein. Nova Avon Reifen haben nur eine Code- und keine Mischungsnummer.

ART. 2 PRODUKTIONS- UND ZWEISITZIGE RENN-SPORTWAGEN (TSRC) / RUND- UND BERGRENNEN**2.1 Perioden A und B**

Die Fahrzeuge müssen Reifen in einer Grösse die der Periode des Fahrzeugs angemessen sind, verwenden.

2.2 Perioden C bis E

2.2.1 Die Fahrzeuge müssen Vintage Reifen mit einer Grösse und einem Höhen-Breitenverhältnis in Übereinstimmung mit der Periode des Fahrzeugs und mit der Liste der homologierten Reifen des Typs Vintage.

2.2.2 CT, GTS und GTP Fahrzeuge können Rennreifen des Typs HTH-004 und HTH-005 der Sektion «L» und/oder Reifen des Typs HTH-006 der Sektion «T» verwenden.

2.2.3 Widi, Gilby und Rejo Fahrzeuge mit vor dem 31.12.1960 verwendeter Spezifikation, können Reifen des Typs HTH-005 der Sektion «L» und/oder Reifen des Typs HTH-006 der Sektion «T» verwenden.

2.2.4 Die Verwendung von HTH-005 Reifen der Sektion «M» ist für Fahrzeuge der Periode E verboten.

2.2.5 Wenn keine Reifenspezifikation verfügbar ist, können auf spezifische Anfrage andere frei käufliche Reifentypen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse S oder höher - Siehe Technische Liste Historische Reifen #100.

ANNEXE XI - Pneumatiques**ART. 1 GÉNÉRALITÉS**

1.1 Toutes les voitures participant à des Compétitions inscrites au calendrier sportif international doivent se conformer à la réglementation suivante en matière de pneumatiques sauf modifications de la réglementation applicable à la série ou à la Compétition approuvée. Ces modifications pourront être approuvées par la FIA qui, en cas de différend, sera l'arbitre final.

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.

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.

1.4 L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus n'est pas autorisée.

1.5 L'ajout de toute substance affectant l'hystérésis, le module ou la dureté de la bande de roulement n'est pas autorisé.

1.6 La composition des gommes doit être soulignée en jaune sur le côté du pneu. Les pneus Nova Avon n'ont qu'un numéro de code, pas de gomme.

ART. 2 PRODUCTION & VOITURES DE SPORT BIPLACES (TSRC) / CIRCUIT & COURSE DE CÔTE**2.1 Périodes A à B**

Les voitures doivent utiliser des pneus d'une taille appropriée à leur période.

2.2 Périodes C à E

2.2.1 Les voitures doivent utiliser des pneus d'une taille et d'un rapport d'aspect en accord avec la période du véhicule et aussi avec la liste de pneus homologués en gamme Vintage.

2.2.2 Les voitures CT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus de course de type HTH-004 et HTH-005 de section «L» et/ou des pneus de type HTH-006 de section «T».

2.2.3 Les voitures Widi, Gilby et Rejo aux spécifications utilisées avant le 31/12/60 peuvent utiliser des pneus de type HTH-005 de section «L» et/ou des pneus de type HTH-006 de section «T».

2.2.4 L'utilisation de pneus HTH-005 de section «M» est interdite pour les voitures de Période E.

2.2.5 Si aucune spécification de pneu n'est disponible, 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 sur demande spécifique - Voir la Liste Technique Pneu Historique #100.

2.3 Période F

Die Fahrzeuge müssen Reifen mit einer Grösse und einem Höhen-Breitenverhältnis in Übereinstimmung mit der Periode des Fahrzeugs und mit der Liste der homologierten Reifen des Typs Historisch verwenden. Wenn keine Reifenspezifikation verfügbar ist, können auf spezifische Anfrage andere frei käufliche Reifentypen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse S oder höher - Siehe Technische Liste Historische Reifen #100.

2.4 Perioden G1, G2 und GR

2.4.1 Die Fahrzeuge 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 Nova Avon Slicks mit Profil «Historic All-weather» und/oder alle anderen Produkte gemäss Artikel 1.3 verwenden.

2.4.2 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 4.2, verwenden.

2.5 Ab Perioden H1 und HR

2.5.1 Die Fahrzeuge 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 4.2, verwenden.

2.5.2 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.

2.5.3 Einsitzer und Sportwagen welche 13" Hinterräder verwendet haben für welche Reifen gemäss Periodenspezifikation der 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.

2.5.4 Fahrzeuge, die für «Can-Am» Veranstaltungen gebaut wurden, dürfen Slick-Reifen verwenden.

2.6 Besonderes

Ab Periode E dürfen T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge geeignete Strassenreifen in Übereinstimmung mit den nachstehenden Bestimmungen für Asphalt-Rallyes in Artikel 4 verwenden, wenn sie an Langstreckenrennen auf Rundstrecken mit einer festgelegten Dauer von mehr als 2 Stunden (und an das entsprechende Training) teilnehmen.

2.3 Période F:

Les voitures doivent utiliser des pneus d'une taille et d'un rapport d'aspect en accord avec la période du véhicule et aussi avec la liste de pneus homologués en gamme Historique. Si aucune spécification de pneu n'est disponible, 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 sur demande spécifique - Voir la Liste Technique Pneu Historique #100

2.4 Périodes G1, G2 et GR

2.4.1 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 Nova Avon taillés à la main selon le dessin «Historic All-weather» et/ou tout autre produit conformément à l'Article 1.3.

2.4.2 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 4.2.

2.5 A partir des Périodes H1 et HR

2.5.1 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 4.2.

2.5.2 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.

2.5.3 Les monoplaces et voitures de sport ayant utilisé des roues arrière de 13" pour lesquelles des pneus conformes à la spécification de période 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.

2.5.4 Les voitures construites pour les épreuves «Can-Am» peuvent utiliser des pneus slicks.

2.6 Spécifique

Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP à partir de la période E, pourront utiliser les pneus de route conformes à la règle énoncée pour les rallyes sur asphalte en Article 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).

ART. 3 EINSITZER / RUND- UND BERGRENNEN**3.1 Formel Junior**

Die 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.

3.2 Formel 1

Historische Formel 1 Fahrzeuge müssen mit dem **Anhang IX** – Artikel 14 übereinstimmen.

3.3 Formule 3 1000cm³

Fahrzeuge, die vor dem 31.12.1965 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 31.12.1965 und/oder Fahrzeuge mit Fallstromvergaser und/oder Fahrzeuge mit breiteren Felgen als 6,5" dürfen entweder **Nova** Avon oder Dunlop Reifen gemäss nachfolgender Spezifikation verwenden.

Im Trockenen Avon Slick-Reifen mit A37 Mischung, geschnitten gemäss Modell «Historic All-Weather», Codenummer 7342 (vorne) und 7343 (hinten), oder im Nassen Nova 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.

3.4 Formule 3 1600cm³ et 2000cm³ (1972 à 1984)

Sie müssen **Nova** 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).

3.5 Formule 2 1600cm³ et 2000cm³

Verwendung entweder von

- Reifen wie in **Artikel 2.4** aufgeführt, oder
- **Nova** Avon Rennreifen gemäss Artikel 3.4

ART. 3 MONOPLACES / CIRCUIT ET COURSES DE CÔTE**3.1 Formule Junior**

Les voitures 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.

3.2 Formule Un

Les voitures de Formule Un historiques doivent être conformes à l'**Annexe IX** – Article 14.

3.3 Formule 3 1000cm³

Les voitures construites avant le 31.12.1965 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 31.12.1965 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 **Nova** Avon soit Dunlop conformes aux spécifications ci-après.

Par temps sec, pneus slicks Nova 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 Nova 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.

3.4 Formule 3 1600cm³ et 2000cm³ (1972 à 1984)

Doivent utiliser des pneus de course **Nova** 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).

3.5 Formule 2 1600cm³ et 2000cm³

Doivent utiliser:

- soit les pneus figurant à l'**Article 2.4**;
- soit les pneus de course **Nova** Avon conformément à l'Article 3.4

ART. 4 RALLYES

4.1 Reifen, welche bei Rallyewertungsprüfungen auf Asphalt und bei Verbindungsstappen 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 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.

4.2 Die nachfolgende Tabelle über den Mindest-Aussendurchmesser des kompletten Rades in Abhängigkeit der Periode und der Felgendurchmesser muss eingehalten werden:

Felgen durchmesser	Periode	Mindest- durch- 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

4.3 Im Falle eines Zweifels bezüglich eines Reifens der von einem Teilnehmer verwendet wird, werden an einem neuen Reifen Messungen durchgeführt, der vom Teilnehmer zur Verfügung gestellt werden muss, im kalten Zustand und mit vom Hersteller empfohlenen Luftdruck befinden muss.

4.4 Wenn nachgewiesen werden kann, dass in der Periode Reifen mit einem geringeren Höhen-Breitenverhältnis verwendet wurden, kann die HMSC deren Verwendung genehmigen.

ART. 4 RALLYES

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. 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.

4.2 Le tableau suivant 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

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.

4.4 S'il peut être prouvé que des pneus ont été utilisés en période avec des rapports d'aspect inférieurs, CSAH pourra en autoriser l'utilisation.

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).

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 den Wettbewerb konsultiert werden.

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:

Geschwindigkeitsbezeichnung / 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

4.8 Diagonale 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 **Wettbewerbe** durchgeführt werden.

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).

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 la Compétition.

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:

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 **Compétitions** sont disputées.