

PRZEPISY TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW BIORĄCYCH UDZIAŁ W MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODACH HISTORYCZNYCH

1. ZASADY I SKRÓTY

1.1. FIA stworzyła przepisy załącznika K, żeby samochody historyczne mogły być używane do zawodów, będąc zgodnymi ze specyfikacją swojego okresu bez używania współczesnej technologii. Zawody historyczne nie są kolejną formą zdobywania trofeów, jest to odrębna dyscyplina której niezbędnym składnikiem jest przywiązanie do samochodów i ich historii. Zawody historyczne umożliwiają aktywne świętowanie historii motoryzacji.

1.2. Załącznik K ma zastosowanie do samochodów które są oryginalnymi samochodami wyczynowymi lub zbudowanymi w takiej samej specyfikacji jak modele historyczne zgodne z międzynarodowymi przepisami z tego okresu.

1.3. Załącznik K w obecnej formie musi być respektowany we wszystkich zawodach międzynarodowych a w innych zawodach historycznych jest zdecydowanie zalecany.

1.4. FIA w pełni popiera wprowadzenie w życie poniższych przepisów, co pozwoli zawodnikom i samochodom historycznym konkurować na całym świecie zgodnie z powszechnymi standardami i przepisami.

1.5. Więcej informacji można znaleźć na stronie internetowej FIA www.fia.com

1.6. Skróty

HVIF(FISH) – Formularz Identyfikacyjny Samochodu Historycznego

HTP(HPT) – Historyczny Paszport Techniczny

HRCP(PZH) – Przepustka Zgodności Historycznej

HMSC(KHSS) – Komisja Historycznych Sportów Samochodowych FIA

HCD(BSH) – Baza Danych Samochodów Historycznych FIA

HC(CD) – Certyfikat Dziedzictwa

Homologacja – Formularze homologacyjne i identyfikacyjne zaaprobowane przez FIA

Uwaga: Istniejące FISH będą ważne do 31.12.2006, kiedy to zostaną zastąpione przez HPT.

2. PRZEPISY OGÓLNE I DEFINICJE

2.1. Przepisy Ogólne

2.1.1. Wyścigi międzynarodowe były zarządzane przez Komisję Sportową (ACF) od 1906 do 1921 roku i przez FIA, która była nazywana do 1947 AIACR, od 1922 roku aż do dzisiaj. Załącznik C dla dwu-miejscowych samochodów wyścigowych został wprowadzony w 1950 roku stając się w 1966 częścią załącznika J. Załącznik J został wprowadzony dla samochodów turystycznych i GT w 1954 roku. Załącznik K wymaga od samochodów historycznych aby zachowały formę w jakiej się ścigały, zgodnie z tymi przepisami, jedynie wymagania bezpieczeństwa mogą zmienić te wymogi.

2.1.2. Samochody będą klasyfikowane zgodnie z ich typem, specyfikacją (Artykuł 3) oraz zgodnie z definicją Grupy Międzynarodowej w której pierwotnie się ścigał (zgodnie z Załącznikiem 1).

2.1.3. Organizatorzy zawodów mają prawo połączyć te klasy wykluczając łączenie samochodów z różnych okresów czasowych.

2.1.4. Jeśli określony samochód bazowany jest na modelu homologowanym, jego okres kwalifikacyjny musi być zgodny z datą ważności homologacji odnoszącą się do tego określonego samochodu

2.1.5. Okres homologacji musi być uwzględniony w HTP wydany dla określonego samochodu.

2.1.6. Żaden samochód zgodny ze specyfikacją okresu, który nie jest klasyfikowany nie może brać udziału w zawodach zgodnych z załącznikiem K.

2.1.7. Samochody zaklasyfikowane, mogą zmienić klasę za zgodą HMSC.

2.1.8. Właściciele samochodów zgodnych z okresem Z zachęca się do ubiegania się o formularze FIA.

2.2. SAMOCHODY WYŚCIGOWE

2.2.1. Wszystkie samochody biorące udział w zawodach samochodów historycznych muszą być zgodne z Artykułem 5 (bezpieczeństwo) oraz z Artykułem 6 (wymagania techniczne)

2.2.2. Samochody jednomiejscowe

2.2.2.1. Samochody zbudowane wyłącznie do wyścigów, które są zgodne z międzynarodowymi przepisami AIACR lub FIA. Muszą być zgodne z przepisami które obowiązywały kiedy pierwotnie brały udział w zawodach. Samochody które zostały zbudowane i ścigały się w krajowych zawodach są akceptowalne.

2.2.2.2. Jednomiejscowe samochody wyścigowe dzielą się na: (a) jednomiejscowe z miejscem tylko na jedno siedzenie, (b) jednomiejscowe z miejscem na drugie mniejsze siedzenie (brały udział jako jednomiejscowe)

2.2.3. Otwarte, dwumiejscowe samochody wyścigowe

2.2.3.1. Samochody dwumiejscowe zbudowane wyłącznie do zawodów. Samochody te są podzielone, zgodnie z definicją okresów AIACR i FIA, na:

a) Dwumiejscowe samochody wyścigowe zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu przed 1947 rokiem

b) Modele z okresu E i F zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak aby spełniały wymagania załącznika C FIA

c) Modele z okresu G lub późniejszego zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak aby spełniały wymagania dla danej grupy załącznika J, włączając grupy 4,5,6 lub 7 w danym okresie.

d) Otwarte samochody grupy 4 z okresu pomiędzy 1/1/1966 a 31/12/1969 zakwalifikowane przez HMSC jako dwumiejscowe

2.2.4. Zamknięte, dwumiejscowe samochody wyścigowe

2.2.4.1. Samochody dwumiejscowe zbudowane wyłącznie do zawodów. Samochody te są podzielone, zgodnie z definicją okresów AIACR i FIA, na:

a) Dwumiejscowe samochody wyścigowe zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu przed 1947 rokiem

b) Modele z okresu E i F zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak aby spełniały wymagania załącznika C FIA

c) Modele z okresu G lub późniejszego zbudowane zgodnie ze specyfikacją okresu tak aby spełniały wymagania dla danej grupy załącznika J, włączając grupy 4,5,6 lub 7 w danym okresie.

d) Zamknięte samochody grupy 4 z okresu pomiędzy 1/1/1966 a 31/12/1969 zakwalifikowane przez HMSC jako dwumiejscowe

e) Grupa C i IMSA GTP

2.2.5. Prototypy samochodów Wielkiej Turystyki (FIA GTP 1)

2.2.5.1. Prototypy przyszłych samochodów GT, modele z okresu E, F i G które brały udział w wyścigach na świecie w danym okresie i spełniały wymogi FIA

2.2.5.2. Samochody GT które były modyfikowane zgodnie z warunkami grupy 3(1960-1965) a współzawodniczyły w grupie 4(1960-1965).

2.2.5.3. Samochody GTP zgłoszone do Le Mans 1962 i samochody FIA GTP (1963-1965).

2.2.5.4. Samochody FIA GTP muszą być akceptowane wyłącznie jeśli posiadają H.C.

2.2.6. Non-FIA prototypy samochodów Wielkiej Turystyki (Non-FIA GTP 2).

2.2.6.1. Prototypy producentów przyszłych samochodów GT, modele z okresu E, F i G od 1947 które brały udział w wyścigach na świecie w danym okresie (zbudowane zgodnie z przepisami organizacji innej niż FIA) i nie spełniały wymogów FIA

2.2.6.2. Za wyjątkiem modyfikacji dozwolonych w artykule 5 (Bezpieczeństwo) samochody GT mogą być poddawane tylko takim przeróbkom które pochodzą z okresu który dotyczy poszczególnego modelu.

2.2.6.3. Non-FIA GTP samochodów będzie uznane tylko jeśli posiada H.C.

2.2.7. Samochody eksperymentalne

2.2.7.1. Oryginalne samochody wyścigowe lub prototypy GT, spełniające wymagania załącznika J z danego okresu, ale które z jakiś przyczyn nie brały udziału w zawodach międzynarodowych.

2.2.7.2. Ich historia musi być udokumentowana

2.2.7.3. Decyzja o przyjęciu takich samochodów może być podjęta wyłącznie przez HMSC.

2.2.8. Specjały Historyczne

2.2.8.1. Samochody zbudowane do wyścigów (tory, wyścigi górskie) podczas Okresu Klasyfikacyjnego FIA, które nie brały udziału w zawodach międzynarodowych a uczestniczyły w rozgrywkach na niższym szczeblu.

2.2.8.2. Samochody muszą być zgodne z Artykułem 5 (bezpieczeństwo). Mogą to być wyłącznie jedno lub dwumiejscowe samochody wyścigowe z okresu od A do E (do 31/12/1960)

2.2.8.3. HTP musi być sprawdzone przez HMSC przed wydaniem.

2.2.8.4. Samochody takie **muszą** posiadać HC

2.3. SERYJNE SAMOCHODY PRODUKCYJNE

2.3.1. Seryjne samochody produkcyjne (T i GT) to takie które zostały zaprojektowane i były produkowane dla użytku drogowego. Brały udział w zawodach i odpowiadały przepisom danego okresu

2.3.2. Samochody produkcyjne dzielą się na Turystyczne i Wielkiej Turystyki. Jednakże samochody wyprodukowane przed 1947 rokiem są klasyfikowane odrębnie aby utworzyć oddzielną specyfikację dla samochodów z tego okresu.

2.3.3. Samochody z przed 1947 to: a) sedany i inne samochody zamknięte, b) Otwarte, czteromiejscowe samochody turystyczne, c) Otwarte samochody dwumiejscowe muszą spełniać wymagania Artykuły 5 (bezpieczeństwo) oraz Artykułu 7 (Wymagania Techniczne).

2.3.4. Turystyczne Seryjne Samochody Produkcyjne po 1946 roku (T)

2.3.4.1. Samochody turystyczne, włączając duże serie produkcyjne, zamknięte czteromiejscowe lub kabriolety (Samochody z pojemnością skokową mniejszą niż 700 cc mogą być dwumiejscowe):

a) Modele nie homologowane przez FIA, biorące udział w międzynarodowych rajdach lub wyścigach torowych do 13/12/1960, muszą posiadać certyfikat ASN (kraju produkcji) potwierdzony przez FIA

b) Modele homologowane przez FIA, zgodnie z grupą 1 lub N załącznika J, po 1 stycznia 1954 roku

2.3.5. Turystyczne Seryjne Samochody Produkcyjne po 1946 roku (CT)

2.3.5.1. Turystyczne Seryjne Samochody Produkcyjne po 1946 roku to każdy który:

a) Modele z limitowanych serii produkcyjnych z Okresu E do J (1/1/1947 – 31/12/1986) pochodzące od modelu z produkcji seryjnej, zmodyfikowane zgodnie z wymaganiami Załącznika J (włączając samochody Grupy 2 FIA z przed 1966)

b) Samochody z okresu po 1/1/1966 homologowane w grupie 2 lub A, zgodne z wymaganiami Okresu Załącznika J

c) Grupa B (1982-86): Tylko modele bazowane na samochodach homologowanych w grupie A.

2.3.6. Samochody Wielkiej Turystyki po 1946 roku (GT)

2.3.6.1. GT – samochody z krótkich serii, najczęściej dwumiejscowe, zamknięte lub otwarte, nie mogą być klasyfikowane jako Samochody Turystyczne.

2.3.6.2. Modele niehomologowane w Okresie E muszą odpowiadać modelom zdefiniowanym w katalogach i ofercie handlowej.

2.3.6.3. Wszystkie pozostałe muszą być homologowane w Grupie 3 (1966-1981) lub w Grupie B (od 1982) i spełniać wymagania załącznika J dla danej Grupy z danego Okresu

2.3.6.4. Aby samochody te uzyskały homologację, na rynek musiała zostać wprowadzona przynajmniej minimalna, wymagana ilość identyczna pod każdym względem mające to samo nadwozie i takie same zespoły mechaniczne.

2.3.6.5. Modele które homologowane były przez FIA jako Samochody Turystyczne nie mogą być kwalifikowane jako GT

2.3.7. Wyczynowe Samochody Wielkiej Turystyki po 1946 roku (GTS)

2.3.7.1. Wyczynowe samochody GT pochodzą z krótkich serii, najczęściej dwumiejscowe, zamknięte lub otwarte, nie mogą być klasyfikowane jako Samochody Turystyczne. Mogą zostać zmodyfikowane względem serii produkcyjnych wyłącznie do użytku wyczynowego.

2.3.7.2. Samochody nie pochodzące od samochodów których homologacja zawiera modyfikacje z okresu nie objętego międzynarodowymi przepisami dla Samochodów Turystycznych. Podstawowe elementy samochodu takie jak: nadwozie, silnik muszą być takie jak stosowane w seryjnej produkcji.

2.3.7.3. Modele te muszą być pojazdami kwalifikującymi się jako Samochody Wielkiej Turystyki i homologowane w grupie 3 (1960-1965).

2.3.7.4. Jeżeli model nie był homologowany przez FIA w Grupie 3, macierzysty ASN musi zapewnić ewidencję przynajmniej 100 mechanicznie identycznych egzemplarzy tego modelu.

2.3.7.5. Dla okresu G modele, które były homologowane w Grupie 3, 4 (1970-75) lub Grupie B i spełniające wymagania załącznika J dla ww. grup w danym okresie.

2.3.7.6. Dodatkowo:

a) Historyczne Samochody Turystyczne powiązane z Samochodami Wielkiej Turystyki w trakcie okresu E i F (1/1/1947 – 31/12/1965)

b) Modele te muszą posiadać historię współzawodnictwa w wszelkie wyczynowe części mechaniczne muszą spełniać wymagania zał. J dla Grupy 3 i Art. 5 (bezpieczeństwo)

c) Wszystkie modyfikacje muszą być zgodne z zastosowanymi do danego modelu, w danym okresie

d) Modele te powinny być później homologowane w Grupie 3 a zastosowane części mechaniczne zawarte w odpowiadającym rozszerzeniu homologacji Grupy 3

2.3.8. Po 1946 nisko nakładowe, nie homologowane sportowe/GT samochody drogowe (GTP3)

2.3.8.1. Samochody dwu miejscowe, otwarte lub zamknięte należące do okresu E-G, spełniające wymagania konstrukcyjne i warunki dopuszczenia do ruchu w danym kraju, wyprodukowane w mniej niż 100 egzemplarzach

2.3.8.2. Mechaniczna specyfikacja każdego modelu, z danego okresu, musi być udokumentowana i przedstawiona do akceptacji FIA.

2.3.9. Specjalne Samochody Turystyczne po 1946 roku

2.3.9.1. Modele pochodzące od Grup 1 i 2, N lub A z danego okresu, których zezwolono na dokonanie zmian z poza modyfikacji dozwolonych dla tych grup. Zawierają:

2.3.9.2. Historyczne Specjalne Samochody Turystyczne (HST) ograniczają się do samochodów które współzawodniczyły w otwartych zawodach międzynarodowych dla Specjalnych Samochodów Turystycznych w danym okresie.

2.3.9.3. Specjalne Samochody Turystyczne pochodzą od Grup 1 i 2, N lub A z danego okresu, w których zezwolono na dokonanie zmian z poza modyfikacji dozwolonych dla tych grup.

2.3.9.4. Zawierają:

a) Grupa 3 (1957-59): Samochody Turystyczne z modyfikacjami mechanicznymi z poza ograniczeń dla Grupy 2 opisanych w zał. J 1959

b) Grupa 3 (1960-69): Samochody Turystyczne z modyfikacjami mechanicznymi z poza ograniczeń dla Grupy 2 opisanych w zał. J 1965

c) Grupa 5 (1966-69): Dozwolone przeróbki zgodnie z zał. J art. 267, wersja z 1969 roku jest obowiązująca. Dozwolone modyfikacje są zasadniczo zbliżone do tych dla Specjalnych Samochodów Turystycznych (Grupa 2 1970-75)

d) Grupa 5 (1976-81): Dozwolone przeróbki zgodnie z zał. J, wersja z 1981 roku jest obowiązująca (Art. 251)

2.3.9.5. Specjalne samochody turystyczne i Grupy 5 z okresu definicji muszą być akceptowane przez H.C.

3. KLASYFIKACJE CZASOWE I DEFINICJE

3.1. Samochód jest datowany zgodnie ze specyfikacją, niekoniecznie z datą budowy.

3.2. OKRESY CZASOWE JAK NASTĘPUJE:

A) Przed 1/1/1905

B) 1/1/1905 do 31/12/1918

C) 1/1/1919 do 31/12/1930

D) 1/1/1931 do 31/12/1946

E) 1/1/1947 do 31/12/1961 (do 31/12/1960 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych)

F) 1/1/1962 do 31/12/1965 (od 1/1/1961 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych, do 31/12/1966 dla Formuły 2), wyłączając Formułę 3

GR) 1/1/1966 (1/1/1964 dla Formuły 3) do 31/12/1971 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych

G1) 1/1/1966 do 31/12/1969 dla homologowanych samochodów Turystycznych i GT

G2) 1/1/1970 do 31/12/1971 dla homologowanych samochodów Turystycznych i GT

HR) 1/1/1972 do 31/12/1976 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych

H1) 1/1/1972 do 31/12/1975 dla homologowanych samochodów Turystycznych i GT

H2) 1/1/1976 do 31/12/1976 dla homologowanych samochodów Turystycznych i GT

IR) 1/1/1977 do 31/12/1982 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych (wyłączając Grupę C) i 1/1/1977 do 31/12/1985 dla 3 litrowych bolidów F1

I) 1/1/1977 do 31/12/1981 dla homologowanych samochodów Turystycznych i GT

IC) 1/1/1982 do 31/12/1990 dla Grupy 3 i samochodów IMSA.

JR) 1/1/1983 do 31/12/1990 dla jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych (wyłączając 3 litrowe bolidy F1 1.1.1983 do 31.12.1985)

J) 1/1/1982 do 31/12/1990 dla homologowanych samochodów Turystycznych i GT

KC) 1/1/1991 do 31/12/1993 dla wszystkich samochodów z Grupy C i IMSA.

Z) 1/1/1991 do dwóch lat poprzedzających 1 Stycznia bieżącego roku dla innych samochodów

3.3. OKRES SPECYFIKACJI

3.3.1. Okres specyfikacji definiowany jest jako konfiguracja modelu potwierdzona przez FIA lub sędziów, jakoby istniała w okresie w którym jest klasyfikowana.

3.3.2. Jakiegokolwiek dodatki do okresu specyfikacji są zabronione. Mogą być stosowane jeżeli są dozwolone w specyficznych przepisach dla danej Grupy, lub ogłoszone w Oficjalnym Biuletynie FIA dotyczącym specyficznego modelu lub komponentów lub jeżeli są narzucane przez Artykuł 5 (bezpieczeństwo)

3.3.3. Komponenty alternatywne do oryginalnych (specyfikacja producenta) mogą być użyte jedynie jeżeli jest dowiedzione że były użyte do danego modelu lub jeżeli znajdują się w Międzynarodowym Kalendarzu FIA z danego okresu.

3.3.4. Alternatywne części lub Komponenty z danego okresu oraz rozszerzenia homologacji będą wyszczególnione w HTP wydaną do danego samochodu.

3.3.5. Pod warunkiem że przepisy te nie mówią inaczej, każda część samochodu musi mieć identyczne rozmiary jak oryginalna. Musi być prowadzona ewidencja części.

3.3.6. Zastosowana technologia, włączając tą dozwoloną w homologacji z rozszerzeniami, musi być identyczna jak stosowana w danym okresie.

Przykład: liczniki kilometrów nie mogą być elektroniczne przed okresem H

3.3.7. SAMOCHODY HOMOLOGOWANE, jedynie oryginalna dokumentacja homologacyjna (z rozszerzeniami i wariantami) zgodna z danym okresem, będzie uważana za ważną.

3.3.8. SAMOCHODY NIEHOMOLOGOWANE, następująca ewidencja (od najważniejszych) może zostać przyjęta do udowodnienia okresu specyfikacji:

a) Specyfikacja producenta: foldery sprzedażne, instrukcje obsługi, podręczniki warsztatowe (wydane przez producenta), spis części zamiennych (wydany przez producenta) magazyny motoryzacyjne z testami drogowymi. Wszystkie te publikacje muszą być wydane w danym okresie.

b) Ewidencja potwierdzająca udział samochodów w specyfikacji producenta, w zawodach międzynarodowych. Wszelka dokumentacja producenta, musi pochodzić z przynajmniej dwóch źródeł.

c) Wynik oględzin eksperta, który weryfikował samochód.

d) Dokumenty mniejszej wartości to książki, artykuły prasowe napisane w danym okresie przez znanych autorów.

e) Powyższa ewidencja musi odnosić się do przedmiotowego samochodu.

3.4. DEFINICJE

3.4.1. Sylwetka: kształt samochodu widoczny z każdej strony.

3.4.2. Podwozie: Konstrukcja pojazdu wraz z zespołami mechanicznymi zamocowanymi do niej, na której jest zamontowane nadwozie.

3.4.3. Składnik: zawiera ten sam materiał, niekoniecznie do tej samej specyfikacji.

3.4.4. Dlatego też <<aluminium>> jest materiałem metalurgicznym, różnej gradacji i zawartości elementów nie obecnych w oryginalnym podzespolu z wyłączeniem aluminium berylowego.

3.5. TOLERANCJE

3.5.1. Pod warunkiem że w homologacja i zał. J z danego okresu, nie stwierdza inaczej następujące tolerancje pomiarów są obowiązujące:

3.5.2. Elementy skrawane (obróbka mechaniczne) wyłączając cylindry +/- 0.2%

3.5.3. Niewykończone metalowe elementy odlewnicze +/-0.5%

3.5.4. Szerokość samochodu mierzona na przedniej i tylnej osi: +1%, -0.3%;

3.5.5. Rozstaw osi +/- 1.1 %

3.5.6. Rozstaw kół: +/- 1%

3.6. PALIWO

3.6.1. Dla produkcyjnych samochodów drogowych, paliwo musi być benzyną, zgodna z aktualnym zał. J Art. 252 par. 9.1, 9.2, 9.3.

3.6.2. Dla samochodów niehomologowanych, paliwo musi spełniać wymagania zał. J Art. 275.16

3.6.3. Wszystkie samochody wyścigowe z okresu C i D (1/1/1919 – 31/12/1946), Formuła 1 1946-60, Indianapolis 1940-60, mogą używać paliwa na bazie alkoholu.

3.6.4. Samochody zbudowane do Formuły 1 lub 2 1946-60 mogą używać paliwa z większą liczbą oktanową.

3.6.5. Dodatkowe składniki smarujące mogą być dodawane do paliwa, pod warunkiem że ich zawartość nie przekracza 2% objętości.

3.6.6. Składniki dodawane do paliwa aby zmniejszyć zawartość ołowiu, mogą być stosowane jeżeli są swobodnie dostępne na rynku. Składniki te nie mogą zwiększać wartości oktanowej poza przedział od 90 MON do 102 RON.

3.6.7. Dodatki smarne mogą być dodawane do paliwa dla samochodów z silnikami dwusuwowymi.

4. DOKUMENTY IDENTYFIKACYJNE POJAZDU, ZGODNE Z WYMAGANIAMI FIA

4.1. CERTYFIKACJA

4.1.1. Wszystkie samochody uczestniczące w Międzynarodowych Zawodach FIA muszą posiadać HTP lub, w przypadku regularnych rajdów, HRCP. Dokumenty te są czysto techniczne i nie gwarantują żadnej decyzji dotyczących autentyczności samochodu.

4.1.2. Właściciel pojazdu który chciałby uzyskać od FIA certyfikat potwierdzający autentyczność pojazdu, może ubiegać się od FIA wydania HC.

4.1.3. HTP jest własnością wydającego ją ASN i może w każdej chwili zostać wycofana na wniosek HMSC FIA. Ubiegający się o HTP jest zobowiązany do jej skompletowania przed zwróceniem do ASN. ASN będzie przechowywał oryginał formularza i szczegóły wniosku. ASN wyda potwierdzoną kopię (poprzez perforację) i zgłosi do FIA szczegóły i kopie wydanych dokumentów identyfikacyjnych.

4.1.4. HTP jest 11 stroną szablonu FIA, który jest wypełniany przez ASN.

4.1.5. Dla wszystkich samochodów homologowanych HTP musi być uzupełnione potwierdzoną przez FIA kopią oryginalnej homologacji.

4.1.6. HRCP bazuje na szablonie FIA i jest Dokumentem Identyfikacyjnym Pojazdu zarezerwowanym do użytku wyłącznie w Regularnych Rajdach Historycznych.

4.1.7. Zmiana własności: HTP jest dokumentem międzynarodowym i musi być respektowany przez wszystkie ASNy. W przypadku zmiany własności do innego kraju ASN musi zidentyfikować dokument wydany do danego samochodu i zażądać oryginalnej dokumentacji. Nowy ASN może wydać dla do oryginalnego formularza nowy, narodowy numer.

4.1.8. Zgubienie HTP: w przypadku utraty HTP, należy zgłosić się do ASN który wyda drugą, kolorową i potwierdzoną kopię. ASN oznaczy na pierwszej stronie, że jest to duplikat i na dziesiątej kiedy został wydany.

4.2. UŻYWANIE HTP

4.2.1. HTP ma dwa cele: po pierwsze dla użytku Technicznego i wybranych osób oficjalnych na zawodach i po drugie dla organizatorów zawodów do tworzenia klasyfikacji i list startowych.

4.2.2. Aby pomóc organizatorom, fotokopia pierwszej strony HTP wyraźnie pokazującej klasę, okres i kategorię samochodu zgodnie z zał. 1 do zał. K MUSI zawierać wszystkie zgłoszenia do zawodów z Kalendarza Międzynarodowego.

4.2.3. HTP Musi być przedstawione razem z samochodem na badaniu kontrolnym. HTP samochodu musi być do dyspozycji osób oficjalnych FIA w trakcie trwania zawodów. Tylko jeden wybrany przez FIA Delegat (lub osoba oficjalna, w trakcie jego nieobecności) może wprowadzać komentarze w języku Angielskim lub Francuskim.

4.2.4. Zawodnik jest odpowiedzialny za udowodnienie, że specyfikacja samochodu jest zgodna z opisaną w HTP.

4.2.5. Sędziowie Techniczni muszą przyjąć wszystkie HTP, jeżeli zostały poprawnie wydane przez ASN, i zezwolić na uczestniczenie samochodu w zawodach tak długo jak jest zgodny ze swoją specyfikacją uzależniając to od zapisów w pkt 4.3

4.2.6. Organizatorzy którzy przyjmą do zawodów samochody bez odpowiedniej HTP ryzykują wykluczeniem ich imprezy z kalendarza międzynarodowego.

4.3. PROCEDURA W PRZYPADKU NIE ZGODNOŚCI

4.3.1. Jeżeli na badaniu kontrolnym okaże się że przedstawiony do badań samochód nie jest zgodny z HTP i homologacją, a niezgodności wykraczają poza zakres procedury <<czerwonej kropki>> (Art. 4.4), obowiązkiem zawodnika jest zmodyfikować auto tak aby było zgodne z wymaganiami.

4.3.2. Jeżeli doprowadzenie samochodu do wymaganego stanu jest niemożliwe, sędziowie mogą wykluczyć samochód i przesłać HTP do FIA z kopią do wydającego ASN.

4.3.3. Jeżeli samochód jest zgodny z HTP a niezgodny z Wymaganiami Technicznymi zał. K, sędziowie mogą wykluczyć zawodnika, zapisać uwagi na formularzu i przesłać go FIA z kopia do wydającego ASN.

4.3.4. HTP może zostać anulowana w następujących przypadkach:

a) Przesłanie prośby do FIA przez ASN w którym obecnie auto jest zarejestrowane. Prośba musi być umotywowana powodami anulowania.

b) Przekazanie do FIA raportu sporządzonego przez osoby oficjalne FIA (lub upoważnione) znajdujące się na zawodach na których samochód nie był zgodny z wymaganiami zał. K. Muszą wyraźnie zaznaczyć przyczyny w HTP i przesłać do FIA z kopia do wydającego ASN.

c) Przez FIA która może uznać każdą HTP za nieważną, informując o tym wydający ASN i ogłaszając w Biuletynie FIA.

4.3.5. Przypadki 4.3.4 a i b: zawodnik otrzyma fotokopię HTP, czasową adnotacja sędziów o możliwości korzystania przez okres 30 dni. FIA jest odpowiedzialna za podjęcie decyzji dotyczącej ważności samochodu w ciągu 30 dni od daty przyjęcia. W trakcie tego czasu wszelkie wyniki i zdobyte punkty będą zawieszane.

4.3.6. Jeżeli FIA zadecyduje, że HTP jest nieważny zostanie wycofany. Przed wydaniem następnego HTP, musi zostać zatwierdzony przez FIA.

4.3.7. Wybrani Delegaci mogą, pod pewnymi warunkami, wydać sędziom zezwolenie na zatrzymanie HTP do dalszych wyjaśnień w czasie trwania zawodów.

4.4. PROCEDURA CZERWONEJ KROPKI

4.4.1. Jeżeli samochód przedstawiony do Badania Kontrolnego posiada nieznaczne odstępstwa (które zostaną uznane za nie wpływające na osiągi) od Przepisów Technicznych, Wybrany Delegat FIA (lub zastępca) może zaznaczyć na pierwszej stronie HTP <<czerwoną kropkę>> a pisemnie uzasadnienie na formularzu przyczyn. Zawodnik musi skorygować niezgodności przed następnymi zawodami.

4.4.2. Wszystkie czerwone kropki będą gromadzone w centralnej bazie danych.

4.4.3. Jeżeli niezgodności nie zostały skorygowane przed następnymi zawodami, sędziowie mogą wykluczyć samochód z tych zawodów.

4.5. PROCEDURY ODOŁAWCZE OD DECYZJI ASN

4.5.1. Jeżeli ASN odmówi wydania HTP, wnioskodawca ma prawo do złożenia wniosku w FIA.

4.5.2. Wnioskodawca musi zażądać od ASN udzielenia pisemnej odpowiedzi, w przeciągu 30 dni od przyjęcia, która ASN prześle z kompletnym dossier do FIA

4.5.3. ASN musi ustosunkować się do prośby w przeciągu 14 dni od otrzymania apelacji.

4.5.4. FIA poinformuje ASN i wnioskodawcę o swojej decyzji.

4.5.5. Opłata za odwołanie jest płatna w momencie zgłaszania do FIA, jeżeli odwołanie zostaje uznane za stosowne opłata jest zwracana wnioskodawcy poprzez ASN.

4.6. BAZA DANYCH SAMOCHODÓW HISTORYCZNYCH FIA

4.6.1. ASN będzie przechowywał szczegóły HTP, które wprowadzono do bazy.

5. PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA

5.1. Poniższe przepisy są obowiązkowe, z wyjątkiem Regularnych Rajdów gdzie są zalecane.

5.2. Przedstawienie samochodu na Badaniu Kontrolnym sugeruje deklarację zawodnika, co do dobrego (bezpiecznego) stanu auta. Samochód przedstawiony na BK musi być czysty.

5.3. Akumulator, główny wyłącznik prądu

5.3.1. Zabezpieczenie akumulatora przed zwarciem jest obowiązkowe.

5.3.2. W samochodzie musi być zamontowany centralny wyłącznik prądu, który izoluje wszystkie obwody elektryczne i CAŁKOWICIE odłącza silnik od akumulatora (z wyjątkiem tych systemów które powodują włączenie systemu gaśniczego). Zaleca się aby panel sterujący zamontowany był przy podstawie przedniej szyby lub 50 cm od tego miejsca. W samochodach zamkniętych włącznik może być zamontowany na tylnej szybie z „plexi”, za siedzeniem kierowcy. Oznaczony będzie czerwoną iskrą, na trójkątnym niebieskim z tle z białym obramowaniem o podstawie przynajmniej 120 mm.

5.3.3. W samochodach z zapłonem iskrowym, przełącznik uziemiający niskiego napięcia musi być zespolony z aparatem zapłonowym. Musi być łatwo dostępny z zewnątrz i z wewnątrz samochodu.

5.4. PRZEWODY, KABLE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE

5.4.1. Na zewnątrz samochodu musi być zastosowana ochrona przewodów paliwowych, olejowych i hamulcowych przed możliwością uszkodzenia (przez kamienie, korozję, uszkodzenia mechaniczne, itd.), a wewnątrz samochodu - od wszelkiej możliwości pożaru. Zabezpieczenia takie nie będą wzmacniały konstrukcji nadwozia.

5.4.2. Jeżeli seryjne elementy są wystarczające, dodatkowe zabezpieczenia są niepotrzebne.

5.5. UKŁAD PALIWOWY

5.5.1. Zbiorniki paliwa w samochodach z okresu A do E muszą być fabryczne, homologowane lub bezpieczne. Zaleca się wypełnienie fabrycznych lub homologowanych zbiorników pianą zabezpieczającą, zgodną z Amerykańską Wojskową Specyfikacją MIL-B-83054 lub anty wybuchową folią „D-stop”.

5.5.2. Wszystkie samochody z okresu F nie posiadające bezpiecznego zbiornika paliwa muszą być wyposażone w fabryczny lub homologowany zbiornik paliwa wypełniony pianą zabezpieczającą, zgodną z Amerykańską Wojskową Specyfikacją MIL-B-83054 lub anty wybuchową folią „D-stop”.

5.5.3. Samochody Homologowane od okresu G włącznie mogą używać homologowanych zbiorników paliwa, a pozostałe muszą być zaopatrzone w bezpieczny zbiornik paliwa.

5.5.4. Wszystkie bezpieczne zbiorniki paliwa muszą być zgodne z obowiązującym zał. J art. 253.14 (Zbiorniki Paliwa Zatwierdzone przez FIA)

5.5.5. Jeżeli zastosowane są bezpieczne lub homologowane zbiorniki paliwa ich pojemność może być zmniejszona.

5.5.6. Układy paliwowe w których nie jest zastosowana elektryczna lub mechaniczna pompa paliwa muszą posiadać urządzenie izolujące które będzie wyraźnie oznaczone.

5.5.7. Samochody używające paliwo inne niż benzyna, np. metanol, muszą posiadać fluorescencyjną pomarańczową planszę o średnicy przynajmniej 75 mm pod każdym nr startowym. Zaleca się aby kolor planszy był zgodny ze specyfikacją „Pantone 15-1354 TC Orange Crush”.

5.6. PRZEGRODY

5.6.1. Od okresu F włącznie – muszą być zamontowane przegrody ognioodporne. Dla innych okresów są zalecane.

5.7. GAŚNICE

5.7.1. Wszystkie samochody biorące udział w wyścigach torowych, wyścigach górskich i rajdach muszą być zaopatrzone w jedną ręczną gaśnicę zgodna z obowiązującym zał. J, art. 253.7.3.

5.7.2. Homologowany system gaśniczy, zgodny z obowiązującym zał. J art. 253.7.2 (Lista Techniczna nr 16) jest zalecany, z wyjątkiem jedno lub dwu miejscowych samochodów wyścigowych gdzie zewnętrzny włącznik systemu gaśniczego jest nieobowiązkowy.

5.8. ZBIORNIKI GROMADZĄCE OLEJ (NIEOBOWIĄZKOWE W RAJDACH)

5.8.1. Zbiorniki takie o pojemności 2 litrów muszą być zamontowane we wszystkich samochodach o pojemności skokowej do 2 litrów, dla wszystkich innych minimalna pojemność to 3 litry,

5.8.2. Jeżeli samochód fabrycznie wyposażony był zamknięty układ odpowietrzający (odma) i jeżeli system jest zachowany to zbiorniki nie są wymagane.

5.9. PRZEPUSTNICE

5.9.1. Każda przepustnica musi być wyposażona w sprężynę zwrotną, z wyjątkiem podwójnych gaźników ze sprężyną wewnętrzną.

5.10. LUSTERKA WSTECZNE

5.10.1. Wyścigi: dwa lusterka wsteczne muszą być zamontowane a minimalna powierzchnia szkła to 90 mm².

5.10.2. Rajdy: lusterka wsteczne muszą być zgodne z przepisami ruchu drogowego kraju w którym auto jest zarejestrowane.

5.11. LAMPY

5.11.1. W wyścigach torowych przednie lampy muszą być zasłonięte lub zaklejone taśmą.

5.12. SZYBA CZOŁOWA

5.12.1. We wszystkich samochodach turystycznych i GT szyby czołowe muszą być wykonane ze szkła laminowanego. W pozostałych samochodach można zastosować sztywny przezroczysty plastik.

5.13. KLATKI BEZPIECZEŃSTWA

5.13.1. Nawet gdy ten artykuł ich nie wymaga, klatki bezpieczeństwa są zdecydowanie zalecane dla wszystkich samochodów historycznych.

5.13.2. Wymagania

a) Okres A do E: Klatki Bezpieczeństwa tak jak opisane poniżej są zalecane, z wyjątkiem samochodów z oryginalnymi klatkami bezpieczeństwa których specyfikacja musi być zgodna z użytą w czasach kiedy samochód brał udział w zawodach.

b) Dla wszystkich innych okresów: Klatki Bezpieczeństwa zapewniające wystarczającą ochronę są obowiązkowe, poza Seryjnymi Produkcyjnymi Samochodami Turystycznymi i Seryjnymi Produkcyjnymi Samochodami Wielkiej Turystyki dla których są zdecydowanie zalecane. Klatka może być zgodna ze specyfikacją okresu (z wyjątkiem konstrukcji z lekkich stopów), lub zgodna ze specyfikacją opisaną w tym artykule.

5.13.3. Jeżeli klatka jest zamontowana, tylna kanapa może zostać usunięta.

5.13.4. Aluminiowe Klatki są zabronione w każdym okresie, z wyjątkiem tych które są fabrycznie nie wymienne lub stanowią integralną część struktury samochodu (np. Porsche Carrera 6, 908, 917).

5.13.5. Specyfikacje

a) Dla Formuły 1 z okresu F (1/1/1961 do 31/12/1965) jeżeli klatka bezpieczeństwa stanowi integralną część struktury samochodu, może być używana zamiast tej opisanej w art. 5.13.

b) Od okresu F włącznie jedno i dwu miejscowe samochody wyścigowe, otwarte GT, GTS, i GTP muszą być wyposażone w klatkę bezpieczeństwa zgodną z okresem specyfikacji lub art. 277 zał. J 1993 (patrz zał. VI). Dla zawodów podczas których w samochodzie przebywa pilot klatka musi być przynajmniej zgodna z rys. 253-3 (patrz zał. V) i zakrywać całą odsłoniętą część kokpitu.

c) Wzmocnienia tylne mogą zostać zamienione lub uzupełnione przez wzmocnienia skierowane do przodu, muszą one być umocowane do pałąka głównego w odległości nie większej niż 1/3 odległości od góry pałąka i nie może utrudniać wyjścia z samochodu.

d) Dla zamkniętych wyczynowych samochodów GT, Turystycznych i GTP: klatka musi być zgodna z okresem specyfikacji lub art. 253.8 zał. J 1993 (patrz zał. VI). Może zostać dodana jedna poprzeczna belka pomiędzy punktem przecięcia i montażu, na pałąku głównym lub pomiędzy tylnymi podporami, tak samo jak maksymalnie dwa wzmocnienia po każdej stronie tak jak opisane w 5.13.6. Wzmocnienia zrobione zgodnie z rysunkami 253-3 do 253-10 i 253-12 do 253-17B z obowiązującego zał. J

e) Klatka musi być zaprojektowana tak żeby była zgodna z jednym rys. 253-4 do 253-6 do którego zostać dodana jedna poprzeczna belka pomiędzy punktem przecięcia i montażu, na pałąku głównym lub pomiędzy tylnymi podporami, tak samo jak maksymalnie dwa wzmocnienia po każdej stronie tak jak opisane w 5.13.6.

f) Wzmocnienia wykonane zgodnie z rys. 253-7 do 253-9 są również dozwolone,

5.13.6. Ogólne wymagania dotyczące konstrukcji klatek bezpieczeństwa

a) Klatki bezpieczeństwa dla samochodów z okresu E i F mogą mieć maksymalnie osiem punktów montażowych (art. 8.2.2.2 zał. VI), gdzie punkt montażowy to połączenie klatki bezpieczeństwa z nadwoziem poprzez spaw, śruby, nity. Każda klatka może mieć kontakt z nadwoziem i nie będzie to traktowane jako punkt montażowy ponieważ nie ma stałego połączenia pomiędzy klatką a nadwoziem.

b) Pałąki muszą być dwustronne, za wyjątkiem tych pod sufitem i pomiędzy pałąkami pionowymi w drzwiach kierowcy i pilota. Ilość pałąków poprzecznych w drzwiach nie może przekroczyć dwóch z każdej strony, nie mogą utrudniać wchodzenia i wychodzenia.

c) Punkty montażowe i łączenia nie mogą mieć wpływu na uruchomienie się jakichś urządzeń.

d) Klatki bezpieczeństwa dla samochodów których nadwozie wykonane jest z włókna szklanego albo z rurowej konstrukcji aluminiowej muszą być zgodne ze specyfikacjami i projektami zatwierdzonymi przez FIA (np. Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine Renault A 110). Projekty takich klatek muszą być przedstawione FIA dla zatwierdzenia przez ASN.

e) Wymagania Art. 253.8.5 załącznika J 1993 (patrz załącznik VI do tych przepisów) muszą być przestrzegane.

f) danego okresu muszą być przestrzegane. Jeżeli używane są śruby i nakrętki, muszą być o odpowiedniej minimalnej średnicy. Muszą być możliwie najwyższej jakości (zalecane lotnicze). Śruby i nakrętki o łbach kwadratowych nie mogą być używane.

g) Do głównej konstrukcji muszą być użyte rury o ciągłej długości o gładkich zagięciach.

h) Wszelkie spawy powinny być najwyższej jakości z wtopieniem materiału.

i) Od okresu G przepisy załącznika J dla danego okresu muszą być przestrzegane

5.14. Czerwone tylne światła

5.14.1. Wszystkie samochody oryginalnie wyposażone w tylne światła stop, muszą mieć je sprawne w trakcie zawodów.

5.14.2. Wszystkie samochody jedno miejscowe od okresu G, i wszystkie inne samochody wiele miejscowe niewyposażone fabrycznie w tylne światła muszą mieć sprawne czerwone światło ostrzegawcze. Musi być wyraźnie widoczne z tyłu, zamontowane mniej niż 10 cm od środkowej linii samochodu, mieć powierzchnię pomiędzy 20 a 40 cm², solidnie zamontowane, z możliwością włączenia przez kierowcę. Moc żarówki przynajmniej 21 wat lub LED. Światło takie jest zalecane do wszystkich samochodów.

5.15. Pasy Bezpieczeństwa

5.15.1. Samochody zamknięte (1962-1965) i z przed 1966 z zamontowaną klatką bezpieczeństwa muszą być wyposażone w cztero-punktowe pasy bezpieczeństwa, każda szelka o średnicy minimum 2", tak jak w Artykule 253.6 załącznika J 1993

5.15.2. Wszystkie samochody od 1966 roku muszą być wyposażone w pasy bezpieczeństwa zgodne z Artykułem 253.6 aktualnego załącznika J.

5.15.3. W konfiguracji dwóch pasów Ramieniowych i dwóch brzusznych, muszą być dwa punkty montażowe do nadwozia dla szelek brzusznych i dwa lub jedno miejsce moco-

wania, symetryczne względem fotela, dla szelek ramieniowych. Pasy bezpieczeństwa nie mogą być modyfikowane.

5.16. Zagłówki

5.16.1. Zalecane dla wszystkich samochodów (Aktualny załącznik J art. 253.14.4).

5.17. Maski (Samochody Turystyczne i GT)

5.17.1. Musi być odpowiednio zamknięta. Seryjny zamek musi być zdemontowany lub nieczynny, zastąpiony zewnętrznymi bezpiecznymi zamocowaniami.

5.17.2. Od okresu G muszą być zamontowane przynajmniej dwa dodatkowe zamocowania dla maski i klapy bagażnika.

5.17.3. Wewnętrzny mechanizm zamykający musi być usunięty lub nieczynny.

5.18. Uszy holownicze

5.18.1. Za wyjątkiem samochodów jedno-miejscowych, wszystkie samochody muszą mieć uszy holownicze z tyłu i z przodu. Charakterystyka jak niżej:

a) wewnętrzna średnica pomiędzy 80 mm a 100 mm

b) muszą być mocno zamontowane do przedniej i tylnej struktury samochodu

c) zamontowane w sposób pozwalający na ich użycie kiedy samochód zatrzymał się w pułapce żwirowej (miękkie podłoże)

d) muszą być dobrze widoczne pomalowane na żółto, czerwono lub pomarańczowo

5.19. Układ kierowniczy, usuwalne koło kierownicze

5.19.1. Jedno częściowe kolumny kierownicze mogą być zastąpione kolumnami posiadającymi połączenia uniwersalne lub urządzenia teleskopowe a ze względów bezpieczeństwa zachowane mają być wszelkie oryginalne funkcje; tego typu kolumny pochodzić muszą z samochodów homologowanych lub samochodów o większej pojemności silnika do samochodów. Od okresu G przepisy grupy muszą być przestrzegane.

5.19.2. Oryginalne koło kierownicze może być zastąpione przez zamienne.

5.20. Testowanie Sprawności

5.20.1. Zalecane w pewnych kategoriach; patrz załącznik III

5.21. Naprawy

5.21.1. Naprawy materiałów kompozytowych zgodnie z załącznikiem IV

5.22. Fotele

5.22.1. Dla samochodów GTS i CT z okresu F (1/1/1962) lub późniejszych, jeżeli oryginalne fotele są zmienione to tylko na fotele z okresu specyfikacji lub na takie które posiadają aktualną homologację FIA. Dla pozostałych okresów takie fotele są zalecane.

5.23. Koło Kierownicze

5.23.1. Alternatywne koła kierownicze o innej średnicy i stylu mogą być zamontowane. Mogą być zdejmowane.

6. PRZEPISY TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW NIEHOMOLOGOWANYCH

6.1. Ogólne

6.1.1. Samochody niehomologowane muszą być zgodne z okresem specyfikacji i Artykułem 5 bezpieczeństwo

6.2. Nadwozie

6.2.1. Nadwozie musi być zgodne z projektem, wymiary i konstrukcja tak jak oryginalne nadwozie. Dodatkowy materiał może zostać dodany do naprawy kompozytowych nadwozi, po czym musi być wykonana profesjonalna inspekcja techniczna, której wynik musi być dołączony do formularza FIA.

6.2.2. Naprawy takie muszą być zgodne z załącznikiem IV do załącznika K.

6.3. Przednie i tylne zawieszenie

6.3.1. Punkty mocowania zawieszenia do ramy nadwozia nie mogą różnić się położeniem i wymiarami od tych ze specyfikacji okresu. Belka, osie nie mogą różnić się od okresu specyfikacji.

6.3.2. System zawieszenia nie może być modyfikowany, posiadać dodatkowych mocowań i resorowania chyba że tak było w okresie specyfikacji.

6.3.3. Klatki bezpieczeństwa i teleskopowe amortyzatory są dozwolone jeżeli tak było w okresie specyfikacji. Klatki bezpieczeństwa muszą być wykonane ze stałych belek dla samochodów z okresu E i F; samochody z okresu G mogą mieć zamontowane rurowe klatki bezpieczeństwa jeżeli były dozwolone w specyfikacji okresu.

6.3.4. Obudowy aluminiowe amortyzatorów i wypełnione gazem amortyzatory teleskopowe mogą być montowane wyłącznie do samochodów z okresu G.

6.3.5. Regulowane mocowania sprężyn mogą być stosowane we wszystkich samochodach jeżeli były stosowane w okresie specyfikacji.

6.3.6. Elementy gumowe mogą zostać zmienione pod warunkiem że nie wpłynie to na zmianę wymiarów.

6.3.7. Użyte sworznie muszą być zgodne ze specyfikacją okresu. Mogą być użyte w stabilizatorach przechyłu dla okresu F i późniejszych pod warunkiem że geometria zawieszenia nie zostanie zmieniona.

6.3.8. Sprężyny zawieszenia muszą być o stałych wartościach, chyba że podczas okresu produkowane były sprężyny o zmiennych wartościach.

6.3.9. W samochodach fabrycznie wyposażonych w aktywny układ zawieszenia można zainstalować nie aktywny używany w danym modelu w danym okresie.

6.3.10. Dla niektórych samochodów elementy zawieszenia muszą podlegać testom sprawności na zgodność z załącznikiem III do załącznika K.

6.4. Silnik

6.4.1. Podzespoły silnikowe i osprzęt silnika muszą pochodzić z okresu specyfikacji, muszą być tej samej marki, modelu i typu zgodne ze specyfikacją producenta dla której istnieje ewidencja okresu.

6.4.2. Średnica cylindra nie może być powiększona ponad tą z okresu specyfikacji, za wyjątkiem samochodów z okresu A do D, w których może być zwiększona do 5%. Operacja ta może być wykonana jeżeli zachowane zostaną limity pojemnościowe klasy do której samochód należy (Patrz załącznik I).

6.4.3. Silniki których pojemność jest mniejsza od górnej granicy okresu, pojemności nie można powiększyć

6.4.4. Jedynie do samochodów z oryginalnie zamontowanymi silnikami DFY można stosować silniki pochodzenia DFY. Do samochodów zaopatrzonych w silniki Cosworth DFV można używać komponentów z każdego silnika Cosworth DFV.

6.4.5. Skok tłoka nie może być zmieniony względem wymiarów podanych w okresie specyfikacji.

6.4.6. Wały korbowe, korbowody, tłoki i łożyska mogą być większych rozmiarów niż w okresie specyfikacji, jeżeli zmieszczą się o w oryginalnej skrzyni korbowej. Muszą być wykonane z materiału tego samego typu. Sposób konstrukcji jest dowolny.

6.4.7. Ilość gniazd zaworowych i długość zaworów nie może przekroczyć tej ze specyfikacji producenta chyba że prowadzona była ewidencja ich użycia.

6.4.8. Pojemność cylindrów samochodów z doładowaniem, wirowych, turbinowych i parowych będzie zwiększona zgodnie z przelicznikiem używanym w danym okresie.

6.4.9. Oryginalna kolejność zapłonu musi być zachowana.

6.5. Zapłon

6.5.1. Zapłon elektroniczny może być użyty jeżeli stosowany był w okresie specyfikacji i w samochodach od okresu G.

6.5.2. Elektroniczny ogranicznik obrotów może być stosowany w samochodach od okresu F.

6.5.3. Stosowanie elektronicznych systemów zarządzania silnikiem dla DFV/DFY jest zabronione a w pozostałych zgodnie z okresem specyfikacji.

6.5.4. Marka cewki zapłonowej, kondensatora i iskrownika jest dowolna ale musi być zgodna ze specyfikacją producenta dla konkretnego modelu.

6.6. Smarowanie

6.6.1. Zezwala się na zmianę systemu smarowania, np. z mokrej miski olejowej na suchą jeżeli tak było w okresie specyfikacji. (Sucha miska olejowa jest niedozwolona w Formule Junior przed 1961 rokiem).

6.6.2. Ilość i typ pomp oleju i długość przewodów olejowych musi być zgodna z okresem specyfikacji.

6.6.3. Umiejscowienie chłodnic oleju jest dowolne ale nie może wystawać poza obrys samochodu.

6.7. Układ paliwowy

6.7.1. Gaźniki z tego samego lub wcześniejszego okresu mogą być stosowane jeżeli ilość komponentów jest ta sama i tego samego typu oraz jeżeli ogólna zasada działania jest taka sama jak w okresie specyfikacji.

6.7.2. W samochodach z wtryskiem paliwa można zastosować gaźniki jeżeli pochodzą z tego samego okresu.

6.7.3. Wtrysk paliwa i/lub turbosprężarka mogą być użyte tylko wtedy gdy były używane w danym okresie i jest to system oryginalny.

6.7.4. Mechaniczne pompy paliwa mogą być zastąpione elektrycznymi i na odwrót.

6.7.5. Zbiornik paliwa musi być zgodny z art. 5.5, o pojemności takiej jak fabryczna, musi znajdować się w oryginalnym miejscu lub z tyłu samochodu.

6.8. Wskaźniki

6.8.1. Elektroniczne wskaźniki muszą pochodzić z okresu specyfikacji, mogą być stosowane systemy gromadzące dane takie jak: obroty silnika, ciśnienie oleju silnikowego, temperatura oleju silnikowego, temperatura płynu chłodzącego, ciśnienie paliwa.

6.9. Skrzynia biegów

6.9.1. Stosowane skrzynie biegów muszą pochodzić z okresu specyfikacji. Automatyczne skrzynie biegów oraz nadbiegi są niedozwolone, chyba że były w okresie specyfikacji.

6.9.2. Montowanie skrzyń elektrycznych Cotal, epicyklicznych Wilson i czterobiegowych do samochodów z okresu C (1/1/1919 – 31/12/1930) spowoduje sklasyfikowanie samochodu w okresie D (1/1/1931 – 31/12/1946).

6.9.3. Skrzynie biegów wyprodukowane w okresie E (1/1/1947 – 31/12/1960) nie mogą być montowane do samochodów wyprodukowanych we wcześniejszych okresach.

6.9.4. Jeżeli w samochodzie zamontowana jest alternatywna skrzynia biegów, to dozwolona będzie tylko z tego samego lub wcześniejszego okresu specyfikacji.

6.9.5. Samochody z okresu F z silnikiem zamontowanym z tyłu mogą być wyposażone w skrzynię biegów Hewland Mk8 pod warunkiem że ilość przełożeń będzie taka sama.

6.9.6. W samochodach z pół automatyczną skrzynią biegów można zastosować manualną skrzynię biegów pochodzącą z tego samego modelu samochodu.

6.10. Przełożenie główne

6.10.1. Mechanizmy różnicowe o zmniejszonym poślizgu mogą być stosowane jeżeli tak było w okresie specyfikacji. W takich samochodach stosować można tylko mechaniczne urządzenia zmniejszające poślizg, z okresu specyfikacji.

6.10.2. Mechanizmy takie są niedozwolone dla samochodów z okresów od A do C (-31/12/1930) a mogą być stosowane tylko do samochodów z okresu D (1/1/1931 – 31/12/1946) jeżeli tak było w okresie specyfikacji danego modelu.

6.10.3. Mechanizmy te nie mogą być stosowane w samochodach Formuły Junior i Formuły 3 (1964-70).

6.11. Hamulce

6.11.1. Elementy układu hamulcowego muszą być w całości z okresu specyfikacji danego modelu, z wyjątkami opisanymi poniżej.

6.11.2. W samochodach z okresu A do C, fabrycznie wyposażonych w układ hamulcowy na dwa koła można zastosować cztero-kołowy układ hamulcowy jeżeli taki został przewidziany przez producenta lub jeżeli późniejsze modele z tego samego okresu specyfikacji były w taki wyposażone i były zgodne z okresem specyfikacji producenta.

6.11.3. Zmiana na inny system mechaniczny lub hydrauliczny jest dozwolona jeżeli taki stosowany był w okresie specyfikacji.

6.11.4. Tarcze hamulcowe, tarcze hamulcowe wentylowane, wielotłoczkowe zaciski są dozwolone tylko jeżeli były stosowane w okresie specyfikacji.

6.11.5. Układ hamulcowy może zostać zmodyfikowany na dwu obwodowy pod warunkiem że zapewni jednocześnie działanie na wszystkich czterech kołach.

6.11.6. Dozwolone jest doprowadzenie przewodu powietrznego, jeżeli jego zadaniem będzie chłodzenie tarcz hamulcowych.

6.11.7. Hydrauliczne przewody hamulcowe mogą być zastąpione przewodami „Aeroquip”

6.11.8. W Samochodach z hamulcami węglowo-węglowymi można zastosować stalowe tarcze ze standardowymi klockami.

6.12. Koła

6.12.1. Wszystkie koła muszą być zgodne z okresem specyfikacji, średnica taka jak stosowna była podczas międzynarodowego „życia” samochodu.

6.12.2. Średnica obręczy nie może być powiększona. Można ją natomiast zmniejszyć tak aby zamontować dostępne opony.

6.12.3. Okresy A-D

a) koła o średnicy 19 cali można stosować do zamontowania wyścigowych opon.

b) Obręcze (BE) lub (SS) mogą być wymienione zgodnie z poniższą tabelą:

Rozmiar oryginalny	Minimalna średnica Obręczy	Szerokość obręczy
BE/SS		
26 x 3	19 cali	3,5 cala
710 x 90, 28 x 4	19 cali	4,5 cala
760 x 90, 810 x 90	21 cali	4,75 cala
30 x 3, 30 x 3,5	21 cali	4,75 cala
815 x 105, 820 x 120	21 cali	5,25 cala
880 x 120, 32 x 4,5	21 cali	6,00 cali
730 x 130	17 cali	5,25 cala

c) minimalna średnia obręczy to 16 cali, chyba że w okresie specyfikacji samochodu używane były mniejsze.

d) Maksymalna średnica obręczy nie może być większa niż 1 cal względem okresu specyfikacji.

6.12.4. Okres E do F włącznie

a) Minimalna dozwolona średnica to ta która jest zweryfikowana w okresie specyfikacji

b) Maksymalna szerokość obręczy musi być zgodna z okresem specyfikacji i nie szersza niż 5.5 cala (6.5 dla samochodów z okresu F) chyba że w okresie specyfikacji dopuszczone były szersze.

c) Jeżeli specyfikacja okresu nie istnieje, lub jeśli zaproponowana szerokość jest większa niż 5.5 (6.5) cala wtedy wymiar sprecyzuje Historyczna Grupa Techniczna FIA.

d) Maksymalna średnica obręczy dla Formuły Junior to 5 cali (127 mm), dla samochodów z okresu E i F 6.5 cala (165 mm)

e) Dzielone obręcze dozwolone są tylko jeżeli były stosowane w okresie specyfikacji.

6.12.5. Okres G i późniejsze

a) Węższe obręcze kół niż w okresie specyfikacji mogą być używane.

b) Dla niektórych kategorii, koła muszą być zgodne z testami sprawności załącznika III do załącznika K, nawet jeżeli są nowe.

c) Oryginalne koła wykonane z kilku materiałów mogą być zastąpione kołami wyprodukowanymi tylko z jednego z tych materiałów pod warunkiem że zostanie zachowany ich wygląd i wymiary.

6.12.6. Opony

Muszą być zgodne z Artykułem 8

6.13. Nadwozie

6.13.1. Sylwetka samochodu musi pozostać tak jak oryginalna z okresu w którym samochód brał udział w zawodach, nie może być dodatkowych elementów takich jak m.in. dodatkowych wlotów powietrza. Klatka bezpieczeństwa nie jest uznana za element zmieniający sylwetkę samochodu.

6.13.2. Zamienne elementy zewnętrzne nadwozia muszą wiernie odwzorowywać oryginał oraz być wykonane z materiału tego samego typu co oryginalne nadwozie.

6.13.3. Dla samochodów z okresów A-D zamienne części nadwozia wykonane z materiału tego samego typu i o tej samej wadze są dozwolone pod warunkiem że odpowiadają elementom montowanym w okresie. W takich przypadkach właściciel musi poinformować ASN i przedstawić zdjęcia pokazujące widok z boku, przodu, tyłu oraz wnętrza.

6.13.4. Osłony tonneau muszą być elastyczne chyba że jest to oryginalna część nadwozia (potwierdzone zdjęciem z okresu), wtedy krawędzie muszą być zabezpieczone. Siedzenia pasażerów mogą być usunięte.

6.13.5. Dla samochodów TGP, nadwozie musiało być używane w modelu podczas aktywnego „życia” międzynarodowego, zgodnie z przepisami kraju w którym odbywały się zawody.

6.14. Dodatki aerodynamiczne

6.14.1. Urządzenia aerodynamiczne mogą być montowane tylko jeżeli występowały w okresie specyfikacji.

6.14.2. Zastosowane urządzenia muszą być zgodne z projektem, wymiary i umiejscowienie takie jak w okresie specyfikacji.

6.14.3. Samochody jedno miejscowe: urządzenia aerodynamiczne sterowane z kokpitu są niedozwolone.

6.14.4. Samochody które oryginalnie wyposażone były w urządzenia aerodynamiczne mogą mieć je zdemontowane.

6.14.5. Samochody, w których zamontowany jest stały płaszcz (spódnica) aerodynamiczny, z okresu (1981-1982) może pozostać oryginalne mocowanie, jednakże musi ono pozostać 40 mm od podłoża.

6.15. Układ elektryczny

6.15.1. Zamontowany alternator musi być zgodny z okresem specyfikacji.

6.15.2. Napięcie akumulatora i układu elektrycznego może być zmienione z 6 na 12 volt. Typ, marka i pojemność akumulatora (Ah) są dowolne. Jeżeli akumulator zamontowany jest wewnątrz pojazdu musi być bezpiecznie przymocowany oraz odizolowany osłoną chroniącą przed wyciekami.

6.16. Oświetlenie

6.16.1. Jeżeli samochód fabrycznie wyposażony był w układ oświetlenia to musi być sprawny.

6.17. Rozstaw osi, rozstaw kół, prześwit

6.17.1. Rozstaw osi

Nie może różnić się od tego z okresu specyfikacji.

6.17.2. Rozstaw kół

Nie może różnić się od tego z okresu specyfikacji.

6.17.3. Prześwit

Dla wszystkich samochodów do okresu D włącznie, wszystkie elementy masy resorującej samochodu muszą znajdować się na minimalnej wysokości 100 mm, tak aby klocek o wysokości 100 mm można było włożyć pod samochód, z każdej strony.

Samochody z okresu E i F: wszystkie elementy masy resorującej samochodu muszą znajdować się na minimalnej wysokości 60 mm, tak aby klocek o wysokości 60 mm można było włożyć pod samochód, z każdej strony.

6.17.4. Dla samochodów od okresu G, specyfikacja okresu musi być przestrzegana.

6.17.5. Prześwit będzie mierzony bez kierowcy, ale z kołami i oponami które używane będą w trakcie zawodów. Jeżeli któreś z kół jest zniszczone należy je wymienić do pomiaru.

6.18. Waga

6.18.1. Minimalna waga samochodu jest sprecyzowana w oryginalnych przepisach dla kategorii samochodu lub w publikacjach z danego okresu.

7. PRZEPISY TECHNICZNE DLA PRODUKCYJNYCH SAMOCHODÓW DROGOWYCH

7.1. Ogólne

7.1.1. Przepisy te odnoszą się do samochodów turystycznych, wyczynowych samochodów produkcyjnych, samochodów wielkiej turystyki i wyczynowych samochodów wielkiej turystyki tak jak opisano w artykule 2.

7.1.2. Wszystkie samochody muszą być zgodne z Artykułem 5 (bezpieczeństwo).

7.2. Homologacja i formularze identyfikacyjne

7.2.1. Kiedy FIA ustanowiła załącznik J dla samochodów turystycznych i wielkiej turystyki w 1954 roku specyfikacja samochodu była określana na podstawie identyfikacji lub formularza homologacyjnego, które były zbierane przez ASN. Od roku 1958 (samochody wielkiej turystyki) i 1960 (samochody turystyczne), ASN zapewniał dane do tych formularzy aby mogły być wydane przez CSI lub FIA. Wszystkie dokumenty identyfikacyjne i formularze homologacyjne potwierdzone przez FIA będą uznawane jako Formularze Homologacyjne.

7.2.2. Niektóre samochody turystyczne i wielkiej turystyki z okresu E (1/1/1947 – 31/12/1961) nie były homologowane w tym okresie, dlatego też formularze mogą nie zawierać wszystkich szczegółów okresu.

7.2.3. Formularze homologacyjne będą gromadzone przez HMSC, na podstawie dokumentów dostarczonych przez ASN.

7.2.4. Formularze homologacyjne muszą być zatwierdzone przez HMSC po czym zostaną dodane do listy Formularzy Homologacyjnych FIA.

7.2.5. Samochody z okresu E i F (1/1/1947 – 31/12/1965) będą podlegały przepisom opublikowanym w załącznikach IX i X (do 31/12/2005).

7.3. Ogólne Przepisy Techniczne dla Produkcyjnych Samochodów Drogowych

7.3.1. Samochody Turystyczne, Wyczynowe Turystyczne, Wielkiej Turystyki z okresów E i F (1/1/1947 – 31/12/1965) muszą być zgodne z załącznikiem J 1965 (od 01/01/2006).

7.3.2. Samochody turystyczne i GT z okresu G i później muszą być zgodne z załącznikiem J zgodnie z art. 3.

7.3.3. W przypadku samochodów turystycznych jedynym dozwolonym przygotowaniem są przeglądy lub wymiana części zniszczonych zgodnie z załącznikiem J dla grupy 1 i N (zgodnie z danym okresem). Jednakże serwo hamulcowe może być odłączone lub usunięte.

7.3.4. W samochodach GT dozwolone są wyłącznie modyfikacje dozwolone przez załącznik J z danego okresu, wyłączając inne rozszerzenia homologacji.

7.3.5. Dla Wyczynowych Samochodów Turystycznych i Wyczynowych Samochodów Wielkiej Turystyki od okresu G, dostarczone muszą być wyłącznie oryginalne dokumenty

homologacyjne FIA z rozszerzeniami i wariantami w okresie i uznanymi za ważne tak jak modyfikacje opisane w załączniku J obowiązującym w okresie.

7.3.6. Dodatkowo dla Wyczynowych Samochodów Turystycznych i Wyczynowych Samochodów Wielkiej Turystyki:

Serwo hamulcowe może być odłączone lub usunięte.

Szyby tylne i drzwiowe muszą być wykonane ze szkła bezpiecznego. Zamiast szkła może być użyty sztywny i przezroczysty materiał o grubości przynajmniej 5 mm (materiał typu FAA, np. Lexan 400 jest zalecany). Pionowo otwierane okna mogą być zastąpione przez suwane poziomo – oryginalny mechanizm otwierania musi zostać zachowany.

Nadwozie musi być zgodne z oryginalnym projektem i wymiarami, można zastosować miejscowe wzmocnienia.

Jeżeli załącznik J okresu pozwala na zamianę tarcz hamulcowych, można zmienić pod warunkiem że typ tarcz pozostanie zachowany (lite, wentylowane, rowkowane)

Obicia podłogi i dachu mogą zostać usunięte, obicia drzwi mogą być zmienione.

7.3.7. W Wyczynowych Samochodach Turystycznych z okresu H 1972 dopuszcza się używanie elementów nadwozia z włókna szklanego, wycofanych z formularza homologacyjnego w 1/1/1973.

7.3.8. Warianty standardowego i homologowanego nadwozia dozwolone zgodnie z załącznikiem J z okresu. Zmiany takie muszą być zgodne z kompletną konfiguracją użytą w modelu biorącym udział w zawodach międzynarodowych w danym okresie. Potwierdzeniem tego muszą być zdjęcia z okresu w HTP.

7.3.9. Oryginalne koła wykonane z kilku materiałów mogą być zastąpione kołami wykonanymi z jednego z tych materiałów – oryginalny rozmiar i projekt musi być zachowany.

7.4. Samochody grupy B

7.4.1. Te samochody które zostały wycofane z rajdów przez FIA, w danym okresie, ze względów bezpieczeństwa mogą być używane wyłącznie do zawodów torowych i wyścigach górskich.

Pozostałe mogą uczestniczyć we wszystkich zawodach.

7.4.2. Modyfikacje techniczne zabronione przez FIA, ze względów bezpieczeństwa są dozwolone tylko w samochodach używanych do demonstracji i parad.

8. OPONY

8.1. Ogólne

8.1.1. Wszystkie samochody biorące udział w zawodach z kalendarza międzynarodowego muszą być wyposażone w opony zgodne z tymi przepisami, chyba że regulamin imprezy dopuszcza inne. W przypadku kwestii spornych FIA będzie ostatecznym arbitrem.

8.1.2. Obowiązkiem zawodnika jest ustalenie przydatności opony do celów wyczynowych.

8.1.3. Rozmiar opon jest dowolny pod warunkiem że spełnione są wszelkie pozostałe wymagania.

8.1.4. Używanie podgrzewaczy opon jest zabronione.

8.1.5. Używanie środków zmieniających właściwości bieżnika jest zabronione.

8.1.6. Składniki opony na bocznej ścianie opony muszą być podkreślone na żółto.

8.2. Opony dla wszystkich samochodów z wyłączeniem Historycznej Formuły w zawodach torowych i wyścigach górskich.

8.2.1. Okresy A do B (przed 31/12/1918) – użyte opony muszą być zgodne z okresem samochodu

8.2.2. Okresy C do E (1/1/1919 – 31/12/1960) użyte opony muszą być z zakresu Dunlop Vintage posiadające związek 204 a wzór bieżnika R5 lub starszy. Samochody przed 1947, jedno i dwu miejscowe samochody wyścigowe których średnica obręczy jest mniejsza niż 3,5" i nie można zdobyć opon z zakresu Dunlop Vintage mogą korzystać z opon oferowa-

nych w sprzedaży jako radialne opony drogowe o proporcji 75% lub większej, znacznik prędkości <S> lub większej posiadające dopuszczenie <E> lub <DOT>.

W samochodach T, CT, GT, GTS i GTP można używać opon oznaczonych <E> lub <DOT> o minimalnej proporcji 70%.

8.2.3. Okres F (zbudowane 1.1.1961 do 31.12.1965) muszą być używane opony Dunlop Vintage, wyścigowe <L> lub <M> posiadające składnik 204 i wzór bieżnika CR65 lub wcześniejszy. W samochodach T i GT zgodnych z przepisami opisanymi w pkt. 8.4.1

8.2.4. Okres G (G1 i G2 zbudowane 1.1.1966 do 31.12.1971) używać można opon Dunlop Vintage, wyścigowych <L> lub <M>, opony wyścigowe Goodyear <Blue Streak>, slicki Avon ręcznie docięte na wzór Dunlop CR65. W samochodach T, CT, GT, GTS i GTP można również stosować opony zgodne z art. 8.4.1.

8.2.5. Okres H i późniejsze (zbudowane po 31.12.1971) mogą być stosowane slicki i opony deszczowe. W samochodach T, CT, GT, GTS i GTP można również stosować opony zgodne z art. 8.4.1.

8.3. Formuła i wyjątki

8.3.1. Samochody Formuły junior – stosowane opony albo Dunlop Vintage z bieżnikiem R5 lub starsze wyścigowe <L>

8.3.2. Samochody w których szerokość obręczy jest mniejsza niż 3,5 " i nie można zdobyć opon z zakresu Dunlop Vintage mogą korzystać z opon oferowanych w sprzedaży jako radialne opony drogowe o proporcji 75% lub większej, znacznik prędkości <S> lub większej posiadające dopuszczenie <E> lub <DOT>.

8.3.3. Samochody Grand Prix – muszą być stosowane slicki Avon z mieszanki A11 lub A26. Samochody zbudowane przed 31/12/1971 mogą używać opon Dunlop z zakresu nie historycznego. Opony deszczowe są ograniczone do Avon.

8.3.4. Samochody zbudowane do zawodów <Can-Am>; mogą być stosowane nie docięte slicki.

8.3.5. Inne opony mogą być dopuszczone dla specyficznych kategorii przez FIA.

8.3.6. Samochody Widi, Gilzy i Rejo w specyfikacji sprzed 31.12.1960 ; można stosować opony Dunlop <L> z bieżnikiem typu CR65 i składnikiem 204.

8.3.7. Jedno miejscowe samochody wyścigowe ; muszą być stosowane opony zgodne z okresem specyfikacji.

8.3.8. Wszystkie samochody Turystyczne, CT, GT i GTS ; stosować można odpowiednie opony drogowe zgodne z art. 8.4, jeżeli samochód bierze udział w zawodach trwających ciągle dłużej niż dwie godziny (razem z sesją treningową).

8.4. Opony do rajdów

8.4.1. Do rajdów (i zawodów odbywających się na odcinkach rajdowych) można stosować tylko opony oznaczone <E> lub <DOT> (wyłączając te oznaczone <wyłącznie do wyścigów> i <nie do użytku drogowego>).

8.4.2. Dane z poniższej tabeli muszą być przestrzegane:

Średnica obręczy	Okres	Minimalna średnica kompletnej obręczy
10"	F	490 mm
11" i 12"	F	530 mm
Od 10" do 12"	G	490 mm
Od 10" do 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

Załącznik K

15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H+I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3. W przypadku wątpliwości dotyczących użytych opon, pomiar będzie wykonany na nowej oponie napompowanej do zalecanego przez producenta ciśnienia, dostarczonej przez zawodnika.

8.4.4. Jeżeli można dowieść że w okresie stosowane były opony o niższym profilu, HMSC może zezwolić na ich stosowanie.

8.4.5. Jeżeli opona radialna ze znacznikiem mniejszym niż <S> (112 mph/h lub 180 km/h) jest dostępna to powinno się skonsultować z producentem czy jest odpowiednia, szczególnie kiedy się jedzie po odcinkach drogowych używając opon błotno-śniegowych, które rzadko posiadają znacznik większy niż <Q> (maksymalna prędkość 100 mph/h lub 160 km/h).

8.4.6. Samochody w których szerokość obręczy jest mniejsza niż 3,5" i nie można zdobyć opon z zakresu Dunlop Vintage mogą korzystać z opon oferowanych w sprzedaży jako radialne opony drogowe o proporcji 75% lub większej, znacznik prędkości <S> lub większej posiadające dopuszczenie <E> lub <DOT>.

8.4.7. Występują trzy znaczniki prędkości naniesione na oponach. Na niektórych oponach nie występują znaczniki co oznacza że mają najniższy współczynnik prędkości. Współczynniki podane są w poniższej tabeli

Rozmiar koła (w calach)	10	12	13 i więcej
Symbol prędkości			
-	120 km/h / 75 mph	135 km/h / 85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150km/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	Nie produkowane	Nie produkowane	210 + km/h /130+ mph

8.4.8. Opony zimowe mają najniższy współczynnik prędkości. Przedmiotowe opony muszą być zgodne z przepisami kraju, w którym odbywają się zawody.

8.4.9. Powinno skonsultować się z producentem czy opona jest odpowiednia do danych zawodów.

ZAŁĄCZNIK I
LISTA KATEGORII I ODPOWIEDNIE FORMULY
DO MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW

Organizator zawodów nie jest ograniczony kategoriami przedstawionymi poniżej. Samochody spełniające międzynarodowe przepisy swoich okresów konstrukcji lub zawodów, zgodnie z AIACR lub FIA, chyba że inaczej przedstawiono, oraz z wymaganiami załącznika K.

Stosuje się następujące skróty:

S: doładowane; U/S: niedoładowane

Sport samochodowy używał terminów sportowych samochody/ prototypy/ sportowe prototypy w różny sposób od samego początku. Dla uniknięcia pomyłek terminy te nie są używane w liście kategorii. Samochody te odnoszą się do 2 miejscowych samochodów wyścigowych (TSRC).

Okres A

Modele należące do okresu przed 1/1/1905

PA/H Samochody z ciężkimi silnikami produkowane do wyścigu Paryż-Amsterdam-Paryż w 1898, ważące ponad 400kg.

PA/L Samochody z lekkimi silnikami produkowane do wyścigu Paryż-Amsterdam-Paryż w 1898, ważące od 200 do 400kg.

GB/H Samochody ciężkie produkowane do Pucharu Gordon Bonnett, ważące mniej niż 1000kg.

GB/L Samochody lekkie produkowane do Pucharu Gordon Bonnett, ważące od 400 do 650kg.

GB/V Pojazdy produkowane do Pucharu Gordon Bonnett, ważące od 250 do 400kg.

Okres B

Modele należące do okresu od 1/1/1905 do 31/12/1918 włącznie

GP1 samochody Grand Prix z 1906, jak GB/H

GP2 samochody Grand Prix z 1907, bez ograniczeń masy, zużycie paliwa mniejsze od 30 litrów na 100km.

GP3 samochody Grand Prix z 1908-1910, maksymalna powierzchnia tłoków to 755 cm², minimalna sucha masa to 1100kg.

GP4 samochody Grand Prix z 1911

GP5 samochody Grand Prix z 1912, maksymalna całkowita szerokość 1750 mm

GP6 samochody Grand Prix z 1912, masa od 800 do 1100kg, maksymalne zużycie paliwa 20l/100km

GP7 samochody Grand Prix z 1914, maksymalnie 4500 cm³, masa 1100kg.

V1 Pojazdy z 1906, minimalna masa 700kg, maksymalna średnica cylindra: 120mm 1 cyl., 90mm 2 cyl.

V2 Pojazdy z 1908, minimalna masa 700kg, maksymalna średnica cylindra: 100mm 1 cyl., 80mm 2 cyl., 65mm 4 cyl.

V3 Pojazdy z 1909, minimalna masa 700kg. Silniki z 1 cyl.: maksymalna średnica cylindra: 120mm, a maksymalny skok tłoka 124mm lub max. 100mmx250mm; silniki z 2 cyl. max. 95mmx95mm, lub max. 80mmx192mm; silniki z 4 cyl. max. 75mmx75mm, lub max. 65mmx145mm.

V4 Pojazdy z 1911, maksymalnie 3000 cm³, ma minimalna masa 800kg.

V5 Pojazdy z 1913, maksymalnie 3000 cm³.

IN1 Samochody specyfikacji Indianapolis z lat 1911-1918.

HS1 Specjalne historyczne produkowane w okresie.

Okres C

Modele należące do okresu od 1/1/1919 do 31/12/1930 włącznie

GP8 samochody Grand Prix z 1921, min. masa 800kg, max. 3000 cm³.

GP9 samochody Grand Prix z 1922-25, min. masa 650kg, max. 2000 cm³.

GP10 samochody Grand Prix z 1926-27, min. masa 600kg (1926) i 700kg (1927), max. 1500 cm³, min. szerokość pojazdu 850mm.

GP11 samochody Grand Prix z 1928, min. masa 550kg do 750kg.

GP 12 samochody Grand Prix z 1929- 30, min. masa 900kg, min. całkowita szerokość 1000 mm.

V6 Pojazdy z 1920, max. 1400 cm³.

V7 Pojazdy z 1921-25, max. 1500 cm³.

IN2 Samochody Indianapolis zgodne z przepisami z ich produkcji lub zawodów

HS2 Specjalne historyczne produkowane w okresie.

SAL1 Samochody sedan do 3000 cm³.

SAL 2 Samochody sedan ponad 3000 cm³.

OT1 Samochody otwarte 4 miejscowe typu touring do 3000 cm³.

OT2 Samochody otwarte 4 miejscowe typu touring ponad 3000 cm³.

OS1 Samochody otwarte 2 miejscowe do 1100 cm³.

OS2 Samochody otwarte 2 miejscowe od 1100 cm³ do 1500 cm³.

OS3 Samochody otwarte 2 miejscowe od 1500 cm³ do 3000 cm³.

OS4 Samochody otwarte 2 miejscowe ponad 3000 cm³.

Okres D

Modele należące do okresu od 1/1/1931 do 31/12/1946 włącznie

Jednomiejscowe

GP13 samochody Grand Prix z 1931-33.

GP14 samochody Grand Prix z 1934-37, min. masa 750kg, min. szerokość karoserii 850mm.

GP15 samochody Grand Prix z 1938-39, max. 3000 cm³ dla S, 4500 cm³ dla U/S, min. masa 850kg.

V8 Pojazdy z 1934-39, max. 1500 cm³ dla S.

V9 Pojazdy z 1946, max. 1100 cm³ dla S, 2000cm³ dla U/S, (Formuła B w 1947-48 w niektórych krajach).

IN3 Samochody Indianapolis zgodne ze specyfikacją ich okresu.

HS3 Specjalne historyczne produkowane w okresie.

SAL3 Samochody sedan do 3000 cm³.

SAL 4 Samochody sedan ponad 3000 cm³.

OT3 Samochody otwarte 4 miejscowe typu touring do 3000 cm³.

OT4 Samochody otwarte 4 miejscowe typu touring ponad 3000 cm³.

OS5 Samochody otwarte 2 miejscowe do 1100 cm³.

OS6 Samochody otwarte 2 miejscowe od 1100 cm³ do 1500 cm³.

OS7 Samochody otwarte 2 miejscowe od 1500 cm³ do 3000 cm³.

OS8 Samochody otwarte 2 miejscowe ponad 3000 cm³.

Okresy E-J

Samochody Grand Touring (GT) i Competition Grand Touring (GTS) dla wszystkich okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Do 1150 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38
1150 do 1300 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39
1300 do 1600 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40
1600 do 2500 cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41
Ponad 2500 cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42

Numery klas mają być z odpowiednim przedrostkiem GT lub GTS, np. GTS15.

Samochody Touring (T) i Competition Touring (CT) dla wszystkich okresów po 1947 mogą być przedstawione jak w poniżej:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Do 1150 cm ³	1	6	11	16	21	26	31	36
1150 do 1300 cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37
1300 do 1600 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38
1600 do 2500 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39
Ponad 2500 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40

Numery klas mają być z odpowiednim przedrostkiem T lub CT, np. T15.

Samochody Formuły 1 dla okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

Formuła 1	1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4

Samochody Formuły 2 dla okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

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

Samochody Indianapolis dla okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

Samochody Indianapolis	1947-1956	1957-1971	1972-1981
	IN4	IN5	IN6

Samochody Formuły 3 dla okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

Samochody Formuły 3	1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-1986
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4

Samochody Formuły juniorów dla okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

Samochody Formuły Junior	1958-1960	1961-1963
	FJ/1	FJ/2

Samochody Tasman dla okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

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

Samochody zdefiniowane jako 2 miejscowe wyścigowe samochody dla okresów E-J mogą być przedstawione jak w poniżej:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Do 750 cm ³	1	7	13	19	25	31	37	43
750 do 1100 cm ³	2	8	14	20	26	32	38	44
1100 do 1500 cm ³	3	9	15	21	27	33	39	45
1500 do 2000 cm ³	4	10	15	22	28	34	40	46
2000 do 3000 cm ³	5	11	16	23	29	35	41	47
3000 do 5000 cm ³	6	12	17	24	30	36	42	48

Numery klas mają być z odpowiednim przedrostkiem TSRC, np. TSRC14.

Okresy E i F Grand Touring Prototypowych samochodów (GTP)

Samochody zdefiniowane w art. 2.2.5 i 2.2.6: GTP E i GTP F

Grupa 5 Specjalne Samochody Touring:

Do 1150 cm ³	HST1
1150 do 1300 cm ³	HST2
1300 do 1600 cm ³	HST3
1600 do 2500 cm ³	HST4
Ponad 2500 cm ³	HST5

Inne okresy F samochody wyścigowe 1 miejscowe:

IC1 Międzykontynentalna Formuła 1961-65 2000 cm³-3000 cm³

NF2 Narodowa Formuła 1 miejscowe 1961-1965

Inne okresy G samochody wyścigowe 1 miejscowe:

FV/1 Formuła samochodów Vee 1964-1971 (1285 cm³)

FF/1 Formuła samochodów Ford 1967-1971 (1600 cm³)

F5/1 Formuła samochodów 5000 1969-1971 (5000 cm³)

FG/1 Formuła samochodów Francuskich 1966-1971 (1300 cm³)

FA/1 Formuła samochodów A 1968-1971 (5000 cm³)

FB/1 Formuła samochodów B (USA) 1967-1971 (1101 cm³- 1600 cm³) oraz Formuła samochodów Atlantic (Europa) produkowane 1970-1971 (1101 cm³- 1600 cm³, ale dozwolone silniki BDA)

FC/1 Formuła samochodów C (USA) 1968-1971 (1100 cm³)

FS/1 Formuła samochodów Skoda 1970-1971 (1107 cm³)

NF3 Formuła narodowa 1 miejscowe 1961-1971

Okres H

Grupa 6- 2 miejscowe samochody wyścigowe

S2/1 Sportowe 2000 1972-1975 (2000 cm³)

Inne okresy H 1 miejscowe samochody wyścigowe 1972-1976

F5/2a Formuła 5000 (5000 cm³)

FV/2a Formuła Vee (1285 cm³)

FE/1a Formuła Easter (1600 cm³)

FF/2a Formuła Ford (1600 cm³)

FW/1a Formuła Super Vee 1971-1976 (1584 cm³)

FS/1a Formuła Easter 1972-1976 (1300 cm³)

FS/2a Formuła Skoda 1972-1976 (1107 cm³)

FR/1a Formuła Renault (1600 cm³)
IN/4a Samochody Indianapolis 1972-1976

Okres I

Grupa 5- Specjalne produkcyjne samochody pochodząca z Grup 1-4

Grupa 6- Samochody 2 miejscowe

S2/2 Samochody sportowe 2000 należące do okresu 1976-1981 (2000 cm³)

Inne okresy I 1 miejscowe samochody wyścigowe 1977-1981:

F5/2b Formuła 5000 1977-1981 (5000 cm³)

FV/2b Formuła Vee 1977-1981 (1285 cm³)

FF/2b Formuła Ford 1977-1981 (1600 cm³)

FF/3a Formuła Ford 2000 1977-1981 (2000 cm³)

FW/1b Formuła Super Vee 1977-1981 (1584 cm³)

FS/1b Formuła Easter 1977-1981 (1300 cm³)

FS/2b Formuła Skoda 1977-1981 (1048-1107 cm³)

FR/1b Formuła Renault 1977-1981 (1600 cm³)

Każdy samochód zgodny z załącznikiem J regulaminu danego okresu, każda formuła okresu lub homologacji w okresie.

Dla 1 i 2 miejscowych samochodów wyścigowych należących do okresu między 1/1/82 i 31/12/90 plus touring i samochody GT należące do okresu lub homologowane od 1/1/82 - 31/12/90. Pełna lista będzie publikowana w biuletynie FIA.

Okres Z

Dla samochodów nie starszych niż 2 lata od 1 stycznia obecnego roku oraz i poniższej kategorii:

Formuła 1, Formuła 3000, Grupa C, Formuła Indy/CART, GT1, IRL, typu Le Mans (dla samochodów niezdefiniowanych w poprzednich kategoriach), samochody grupy B oraz WRC.

Właściciele samochodów okresu Z są zachęceni do zgłaszania się po dokumentację FIA.

ZAŁĄCZNIK II REKOMENDOWANE MATERIAŁY UŻYWANE NA WYMIANĘ LUB DO REKONSTRUKCJI.

1. WSTĘP

Instrukcja ta jest przewodnikiem po właściwościach, wyborze i używaniu materiałów do wymiany i naprawy komponentów dla „Thoroughbred Grand Prix racing cars”. Celem jest zapewnienie, że samochody będą przeglądane w bezpieczny i prawidłowy sposób. Dokument składa się z 3 części:

1. Wstęp
2. Krótka lista materiałów
3. Lista danych konstrukcyjnych

Gdziekolwiek to możliwe, rekomenduje się specyfikacje z listy. Daje to zakres materiałów współpracujących z wszystkimi aplikacjami samochodów. Trzecia część obejmuje dane pokrywające zdecydowaną większość materiałów w tym pomocniczych w samochodzie. Każdy z materiałów jest przedstawiony w sposób najbardziej rozpowszechniony uwzględniając warunki zakupu. Stopy aluminiowe są zdefiniowane w warunkach po obróbce cieplnej, w której są używane.

Wiele problemów pojawiających się w specyfikacji materiałowej spowodowane mnóstwem systemów nazewnictwa i różnymi jednostkami przedstawiającymi dane. Dlatego też, każdy z materiałów ma „odnośnik rysunkowy” i „warunki zakupu”. Jest to standardowy kod materiałowy i gdzie właściwe, opis warunków. Zamierzeniem jest dostarczenie szybkiego, jednoznacznego opisu wymagań materiałowych. Wszystkie własności mechaniczne podane są w jednostkach SI oraz twardość w jednostkach Vickersa. Własności udarowe różnych metali zostały ocenione używając test Charpiego, dla łatwego porównania.

Zaleca się żądanie obróbki cieplnej, pod warunkiem uzyskania ostatecznych własności, niż wyspecyfikowanie całej obróbki cieplnej, która jest wytyczną. Pozwala to na położenie nacisku jakościowego na obróbce cieplnej, a nie na konstrukcji, co powoduje łatwiejszą kontrolę. Poza zaawansowaną technologię, wiele obróbek cieplnych metali pozostaje tajemnicą. Proszę upewnić się, że testowy kawałek zawiera się w partii części do obróbki cieplnej, tak aby był następnie sprawdzony.

2. LISTA MATERIAŁÓW.

2.1. Stopy żelaza

2.1.1. Stal fabrykowana

2.1.1a. AISI/SAE 4130- stal naprężana fabrykowana (zawieszenie, elementy pionowe, itp.)

2.1.1b. EN3- stal fabrykowana zwykłego stosowania

2.1.1c. 15 CDV 6

2.1.1d. T45

2.1.2. Stal głęboko hartowana

2.1.2a. VAR 300M- części obrabiane wymagające wysokiej wytrzymałości (półosie, wałki napędowe itp.)

2.1.3. Stal węglowa

Dla części wymagających miejscowej twardości (mechanizmy itp.)

2.1.3a. EN 36C

2.1.4. Stal szybko tnąca

2.1.4a. EN1 A dla szybkiej produkcji części nie narażonych na naprężenia (podstawy i oprzyrządowanie itp.)

2.1.4b. EN 16T części obrabiane, średniej wytrzymałości (wałki, wały korbowe, korbowody, itp.)

2.1.4c. EN24T części jednorodne i śruby wysokiej wytrzymałości

2.2. Stopy aluminium

2.2.1. 2014 A T6- głównie wysokiej wytrzymałości stopy aluminium dla części obrabianych

2.2.2. 1-H3 obróbka twardości stopu dla arkuszy produkcyjnych

2.2.3. 6082 T6- stop do spawalniczej obróbki cieplnej

2.3. Stopy tytanu

2.3.1. Ekonomicznie słaby tytan (stopień 2)- dla lekkiej produkcji

2.3.2. Ti 6Al 4V- części obrabiane, wymagające specyficznie wysokiej wytrzymałości

2.4. Stopy magnezu

2.4.1. ZE 41 A T5- dla lekkich odlewów

2.5. Stopy miedzi

2.5.1. Brąz fosforowy, PB1- dla łożysk i tulejek.

3. Formularze techniczne

Szczegółowe formularze techniczne można otrzymać na żądanie od FIA:

FIA Sport

Historic Cars Department

2, chemin de Blandonnet

Case Postale 296

1215 Geneva 15 Airport, Switzerland.

ZAŁĄCZNIK III TESTOWANIE SPRAWNOŚCI

1. Podzespoły do kontroli

1.1. Następujące podzespoły muszą być sprawdzone pod kątem integralności struktury i korozji przez nieniszczące testy:

- zawieszenie rurowe wielowahaczowe
- części zawieszenia ze stopów lekkich
- kolumna kierownicy
- koła aluminiowe
- rurowe zawieszenie ze stopów lekkich

1.2. Jest mocno zalecane, aby podobne kontrole były wobec części, które są istotne dla integralności samochodu ale nie są wymienione wyżej.

2. Wszystkie wymienione wyżej części muszą być sprawdzone i certyfikowane używając metod odpowiednich do typu i konstrukcji części. Każda część musi być czytelnie zidentyfikowana i wytrawiona lub oznaczona w sposób nieścieralny.

3. Certyfikat jest ważny na okres 5 lat od daty kontroli (zawiera certyfikaty dostarczone przed 31 grudnia 2003).

4. Certyfikat testu/ deklaracja producenta musi być dołączona do formularza identyfikacyjnego lub technicznego paszportu pojazdu historycznego.

5. Testy muszą być przeprowadzone zgodnie z standardami:

5.1. Kontrola wizualna

BSEN 970:1997 (lub obecna edycja)

5.2. Wykrycie wady drogą przenikania

BSEN 571:1997 (lub obecna edycja)

5.3. Wykrycie wady cząstkami magnetycznymi

BS 6072:1981 (lub obecna edycja)

5.4. Wykrycie wady promieniami rengenowskimi

BSEN 1435:1997 (lub obecna edycja)

6. Każde nowe zgłoszenie o historyczny paszport techniczny (patrz kategorie z artykułu 7) muszą zawierać ważny certyfikat pokazujący, że części wymienione w artykule 1 przeszły pozytywnie testy.

7. KATEGORIE KTÓRYCH DOTYCZY TEN STANDARD.

- Grand Prix samochodów okresu G i w górę
- samochodów grupy 6 do 8 od 1966 do 1971,
- samochodów grupy 5 do 9 od 1975 w górę,
- samochodów grupy 6 do 8 od 1976 do 1981,
- samochodów grupy C do E od 1982 w górę,

ZAŁĄCZNIK IV KONTROLA I NAPRAWA STRUKTUR KOMPOZYTOWYCH

Każda naprawa przestrzeni bezpieczeństwa lub przodu samochodu musi być zgodna ze specyfikacją producenta, w miejscu zatwierdzonym przez producenta. Jeśli nie jest to możliwe, wszystkie naprawy muszą być prowadzone zgodnie z wytycznymi poniżej w miejscu zatwierdzonym przez FIA.

1. Są 4 typy zniszczeń, które mogą być efektywnie naprawione:

1.1. Nacięcie powodujące deformację obu płaszczy. Naprawa generalnie może być ekonomicznie rozważana aż do 250 cm² każdego obszaru.

1.2. Przenikanie przez zewnętrzną powłokę powodując deformację powłoki wewnętrznej. Naprawa generalnie może być ekonomicznie rozważana aż do 20% całego obszaru jednolitej powłoki.

1.3. Obszary delaminacji. Naprawa generalnie może być ekonomicznie rozważana aż do 20% całego obszaru jednolitej powłoki.

1.4. Przenikanie przez całą strukturę powłok. Naprawa generalnie może być zadowalająca przeprowadzona aż do 125 cm² każdego zniszczonego obszaru..

2. TESTY KOMPOZYTOWEJ STRUKTURY

2.1. Z braku ultra-sonicznego sprzętu testowego, wystarczy prosty test monety.

2.2. Sprawdzenie delaminacji dookoła zniszczonego obszaru odbywa się przez naklejenie na powierzchnię małego metalowego obiektu jak mała moneta. Spod obszaru delaminacji wydobywa się głęboki dźwięk w porównaniu z dźwięcznym dźwiękiem z obszaru nieuszkodzonego.

3. PROCEDURA NAPRAWY

3.1. Sprawdzenie zniszczonego obszaru

3.2. Usunąć zniszczoną powłokę, przez zrobienie otworu jak najbardziej okrągłego bez wycinania nadmiernej ilości materiału „dźwiękowego” oraz obcięcie zniszczonej części rdzenia aż do innej powłoki. Jeśli obie powłoki są zniszczone, wybrać jedną z większym uszkodzeniem.

3.3. Wypiaskować okrągły lub owalny obszar laminowanego z jednolitą taśmą dookoła zniszczonego lub usuniętego obszaru do około 10cm od krawędzi obszaru.

3.4. Usunąć wszelkie zanieczyszczenia i pył.

3.5. Przyciąć strukturę plastra miodu i zrobić korek, która będzie pasował do przygotowanego gniazda. Położyć spoiwo lub mieszankę żywicy na płaszczy na bazie gniazda i pastę piankową dookoła jego obszaru. Wziąć przygotowany korek i wcisnąć wystarczająco mocno ugniatając żywicę do rdzenia plastra miodu.

3.6. Obciąć warstwy do obszaru większego niż poprzednie aż ostatnia warstwa jest w przybliżeniu 10 cm większa dookoła obwodu naprawianego obszaru.

3.7. Położyć uwalniający film i cieknącą szmatkę na nowy laminat i położyć klejącą taśmę dookoła naprawianej powierzchni, przykryć membraną podciśnieniową i usunąć. Zrobić minimum 500mm podciśnienia ręcznego podczas cyklu suszenia.

4. CYKL SUSZENIA

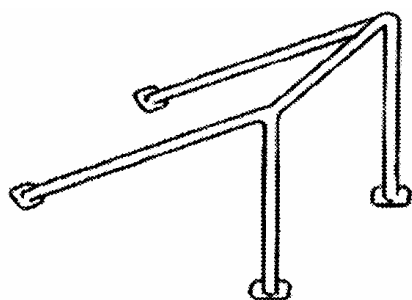
4.1. Cykl suszenia jest oparty na używanym materiale

4.2. Dobra naprawa może być na zimno jeśli naprawa nie jest większe niż 50 cm² w dowolnym obszarze. Suszenie na gorąco może być w piecu lub używając podgrzewacza.

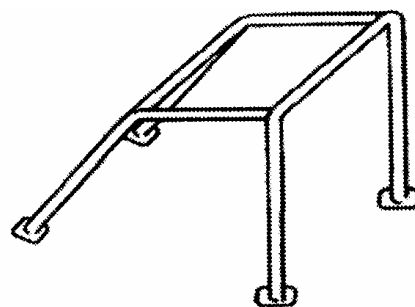
4.3. Podana procedura ma zastosowanie także do mocowań zawieszenia.

4.4. Jeśli tylko pojawiła się delaminacja, 3 mm średnicy otwory mogą być nawiercane wkoło obszaru delaminacji i wtedy wtrysnąć w otwory 2 składnikowy zimny zestaw żywicy epoksydowej, aż do zaklejenia wszystkich otworów. Otwory muszą następnie być pokryte samoprzylepną taśmą na okres suszenia.

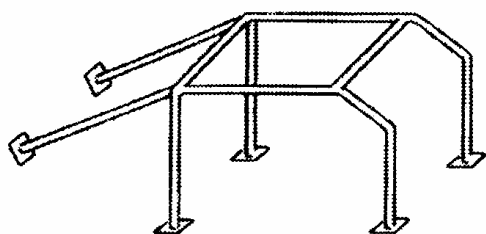
ZAŁĄCZNIK V
RYSUNKI W ODNIESIENIU DO ARTYKUŁU 10.11 PAŁĄKI KLATKI



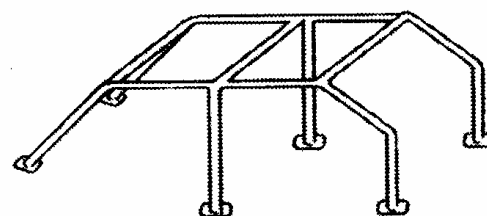
Drawing n° 253-3



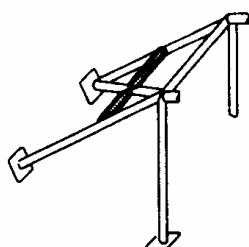
Drawing n° 253-4



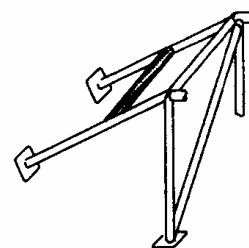
Drawing n° 253-5



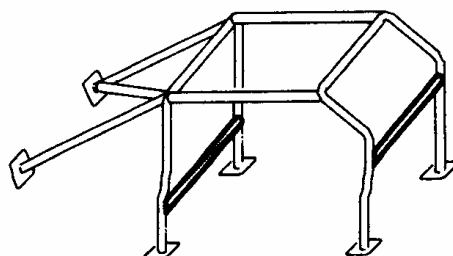
Drawing n° 253-6



Drawing n° 253-7



Drawing n° 253-8



Drawing n° 253-9

ZAŁĄCZNIK VI
1993 PAŁĄKI KLATKI/ KLATKI
(ART. 253.8 Z 1993 ZAŁĄCZNIK J)

8. KLATKA

8.1. Definicje

8.1.1. Klatka

Konstrukcja przestrzenna zbudowana z rur, połączeń i punktów mocowania. Zaprojektowana dla zapobieżenia poważnym odkształceniom w razie wypadku lub wywrócenia samochodu.

8.1.2. Pałak bezpieczeństwa

Konstrukcja przestrzenna zbudowana z pałaka głównego, połączeń i punktów mocowania.

8.1.3. Klatka bezpieczeństwa

Konstrukcja przestrzenna zbudowana z pałaka głównego, pałaka przedniego, lub 2 bocznych pałaków połączeń i punktów mocowania.

8.1.4. Pałak główny

Konstrukcja utworzona z ramy pionowej usytuowanej w płaszczyźnie poprzecznej w stosunku do osi samochodu, tuż za przednimi fotelami.

8.1.5. Pałak przedni

Konstrukcja utworzona z ramy usytuowanej w płaszczyźnie poprzecznej w stosunku do linii środka samochodu: kształt tej ramy musi być zbliżony do krawędzi przedniej szyby i przedniej części dachu.

8.1.6. Pałak boczny

Konstrukcja utworzona z ramy pionowej usytuowanej w płaszczyźnie wzdłużnej w stosunku do osi samochodu, położonej po jego prawej lub lewej stronie. Tylne słupki muszą znajdować się tuż za tylnymi fotelami. Jeśli pałak główny jest pałakiem tylnym, połączenie musi być blisko dachu. Przedni słupek musi być blisko przedniej szyby lub deski rozdzielczej. Kierowca i pilot muszą mieć możliwość wejścia i wyjścia do kabiny bez żadnych problemów.

8.1.7. Element wzdłużny

Rura wzdłużna nie należąca ani do pałaka głównego ani do przedniego.

8.1.8. Element przekątny

Rura przecinająca samochód z jednego rogu pałaka głównego do dowolnego punktu mocowania po drugiej stronie pałaka lub pobliskiego elementu podłużnego.

8.1.9. Wzmocnienie konstrukcji

Element wzmocniający przymocowany do klatki w celu zwiększenia jej skuteczności.

8.1.10. Płytki wzmocniająca

Płytki metalowa przymocowana do konstrukcji podwozia samochodu na której pałak jest położony.

8.1.11. Stopa mocująca

Płytki przymocowana do rur i pozwalająca na mocowanie do podwozia.

8.1.12. Elementy rozłączne

Połączenia opcjonalne poprzeczne lub przekątne elementów przekątnych do pałaka głównego lub przedniego. Musi być możliwość demontażu tych elementów

8.2. Specyfikacje

8.2.1. Uwagi ogólne

8.2.1.1. Klatki bezpieczeństwa

Klatki bezpieczeństwa muszą być zaprojektowane i wykonane w taki sposób, że prawidłowo zamontowane zapobiega odkształceniom nadwozia i dzięki temu redukuje ryzyko obrażeń u osób znajdujących się w samochodzie.

Zasadnicze cechy charakterystyczne klatki bezpieczeństwa to solidna konstrukcja, zaprojektowana specjalnie dla konkretnego typu pojazdu, właściwe mocowania i jak najlepsze dopasowanie przebiegu rur do wewnętrznego obrysu nadwozia. Rury te nie mogą być wykorzystane jako przewody płynów.

Klatka bezpieczeństwa musi być skonstruowana w sposób umożliwiający wejście na przednie fotele i nie zawiera się w przestrzeni kierowcy i pilota. Jednakże części klatki mogą zawierać się w przestrzeni przednich foteli przechodząc przez tablice rozdzielczą, przez boczne elementy tapicerskie, a także przez tylne elementy tapicerskie. Tylne siedzenie może być złożone.

Jakiegolwiek modyfikacje homologowanej klatki (patrz Art. 8.6) są zabronione, uwzględniając mocowania i spawy.

8.2.1.2. Podstawowa klatka bezpieczeństwa

(Rys. 253-3 i 253-4 załącznika K) tylko do Rajdów.

- Pałąk: samochody produkcyjne (Grupa N) i Touring Cars (Grupa A), Grand Touring Cars (Grupa B) aż do 2000 cm³.

- Klatka: Touring Cars (Grupa A), Grand Touring Cars (Grupa B) ponad 2000 cm³ (opcjonalnie samochody produkcyjne (Grupa N) i Touring Cars (Grupa A), Grand Touring Cars (Grupa B) aż do 2000 cm³ (rys. 253-5 i 253-6 załącznika K).

8.2.1.3. Obowiązkowy element przekątny- różne możliwości montażu obowiązkowego elementu przekątnego (z wyjątkiem rajdów):

Element ten może być zamocowany do każdej klatki (rys. 253-3 do 253-6 załącznika K).

Dozwolone jest zastosowanie kombinacji kilku elementów przekątnych (rys. 253-3 do 253-5 aktualnego załącznika J).

8.2.1.4. Nieobowiązkowe elementy wzmacniające - różne możliwości montażu nieobowiązkowego elementu wzmacniającego do klatki.

Każdy typ wzmocnienia (rys. 253-7 do 253-10 oraz 253-12 do 253-17B aktualnego załącznika J) może być zastosowany osobno lub w kombinacji z innymi.

Wzmocnienia te mogą być mocowane do każdej klatki (rys. 253-5 i 253-6 załącznika K).

8.2.2. Specyfikacje techniczne

8.2.2.1. Pałąki główny, przedni i boczny.

Elementy te muszą być wykonane z jednego odcinka rury. Ich konstrukcja musi być gładka i równa bez pofałdowań lub pęknięć. Pałąk musi być dopasowany do wewnętrznego kształtu nadwozia, jeśli jest to konieczne, to dolna część pałąka może być wygięta i dopasowana.

Minimalny łuk wygięcia $r=3 \times$ średnica rury.

Dla uzyskania prawidłowego montażu klatki, dozwolone są lokalne modyfikacje oryginalnej tapicerki, dokładnie w miejscach mocowaniach klatki, np. przez odcięcie lub odgięcie (deformację).

Tylko te części wnętrza, które leżą na drodze pałąka mogą być usunięte.

Jednakże, niedozwolone jest usunięcie kompletnych elementów tapicerki.

8.2.2.2. Mocowanie klatki do nadwozia

Minimalne ilości mocowań wynoszą:

- 1 dla każdego słupka pałąka głównego lub bocznego
- 1 dla każdego słupka pałąka przedniego
- 1 dla każdej podpory tylnej
- 1 dla każdego słupka pałąka głównego i każdego słupka tylnego bocznego pałąka w miejscu mocowania przedniego pasa bezpieczeństwa, lub w pobliżu tego miejsca.

Klatka bezpieczeństwa nie może mieć więcej niż 6 punktów mocujących, z wyjątkiem gdy dodatkowe punkty mocujące stają się konieczne z powodu zastosowania wzmocnień pokazanych na poszczególnych rysunkach aktualnego załącznika J: 253-5 (maksimum

8 punktów), 253-6 (maksimum 7 punktów), 253-12 (maksimum 8 punktów). Mocowanie słupków pałąka musi być z co najmniej 3 śrub.

Punkty mocowań pałąków przedniego i głównego do nadwozia muszą być wzmocnione stalową płytką o grubości min. 3mm i o powierzchni 120 cm², przyspawanej do nadwozia. Różne możliwości podane są na rys. 253-18 do 253-24 aktualnego załącznika J.

Należy stosować śruby o wymiarze średnicy co najmniej 8mm (minimalny standard to 8.8 specyfikacji ISO). Nakrętki muszą być samozabezpieczające lub z podkładkami.

Powyższe wymagania należy traktować jako minimum. Możliwe jest zwiększenie liczby śrub, przyspawanie stalowych pałąków to nadwozia.

8.2.2.3. Elementy wzdłużne

Muszą być przymocowane do lewego i prawego boku na zewnątrz pałąka głównego, następnie patrząc w tył tak blisko jak to możliwe wewnętrznej części obrysu. Konstrukcja zaokrąglona (z dużym wygięciem) jest dozwolona pod warunkiem, że jest blisko dachu jak to możliwe.

Średnica, grubość i materiał podpory wzdłużnej powinny być zgodne z normami dla klatki.

Siły muszą być efektywnie podzielone i absorbowane. Punkty mocowań muszą być wzmocnione płytkami jeśli ich miejsce nie pozwala na absorbowanie sił.

8.2.2.4. Elementy przekątne.

Z wyjątkiem rajdów, obowiązkowe jest zainstalowanie co najmniej jednego elementu przekątnego.

Konstrukcja ich musi być zgodna z rys. 253-3 do 253-6 aktualnego załącznika J, bez zagięć. Punkty mocowania elementów przekątnych muszą być umieszczone w miejscach nie powodujących zranienia.

Zalecane jest aby miały tą samą średnicę co rury głównej konstrukcji.

8.2.2.5. Nieobowiązkowe wzmocnienia klatki bezpieczeństwa.

Średnica, grubość ścianki i materiał elementów wzmacniających musi odpowiadać wymaganiom dla klatek. Elementy te mogą być zamocowane do konstrukcji albo metodą spawania albo w sposób rozłączalny (obowiązkowo dla przednich poprzecznych wzmocnień). Rury wzmacniające nie mogą nigdy być połączone z nadwoziem samochodu.

8.2.2.5.1. Poprzeczne elementy wzmacniające

Dozwolone jest zamontowanie elementów wzmacniających zgodnie z rys. 253-7 aktualnego załącznika J. Element zamocowany do pałąka przedniego nie może ograniczać przestrzeni pasażerów. Musi być usytuowany możliwie jak najwyżej, ale pod tablicą rozdzielczą i musi być demontowalny.

8.2.2.5.2. Wzdłużne elementy wzmacniające

Dozwolone jest mocowanie wzdłużnego elementu wzmacniającego po bokach samochodu na wysokości drzwi. Rura tworząca wzmocnienie musi być wbudowana w klatkę bezpieczeństwa i jej kąt od poziomu nie może przekraczać 15 stopni w dół w kierunku przednim. Żaden punkt wzdłużnego elementu nie może być wyżej niż 1/3 całkowitej wysokości drzwi mierząc od ich podstawy.

8.2.2.5.3. Wzmocnienie dachu.

Dozwolone jest wzmocnienie górnej części klatki poprzez zamontowanie elementów jak na rys. 253-9 aktualnego załącznika J.

8.2.2.5.4. Wzmocnienie wygięć.

Dozwolone jest wzmocnienie górnego wygięcia pomiędzy pałąkiem głównym i wzdłużnym połączeniem z pałąkiem przednim, tak jak wzmocnienie górnego tylnego zgięcia pałąka poprzecznego, jak pokazano na rys. 253-10 i 253-16 aktualnego załącznika J.

Górne połączenie tych wzmocnień powinno, bez względu na okoliczności, znajdować się w przedniej części środka wzdłużnego łączenia rur, a ich dolne połączenie powinno, bez względu na okoliczności, znajdować się poniżej środka pionowego słupka pałąka.

8.2.2.6. Otulina ochronna.

Te miejsca klatki bezpieczeństwa, które mogłyby być narażone na bezpośredni kontakt z ciałem zawodników muszą być obłożone niepalną otuliną zabezpieczającą.

8.2.2.7. Elementy rozłączne

Jeśli w konstrukcji klatki zastosowano elementy rozłączalne, połączenia muszą odpowiadać lub być podobne do tych zatwierdzonych przez FIA (patrz rys. 253-27, 253-29, 253-34, 253-36 aktualnego załącznika J). Wkręty i śruby muszą mieć wystarczające minimalne średnice i być najwyższej jakości (8.8).

8.2.2.8. Instrukcje spawania

Wszystkie spawy muszą być możliwie jak najwyższej jakości i muszą być całkowicie wtopione w metal preferując spawanie łukiem w osłonie gazowej. Chociaż prawidłowy wygląd zewnętrzny nie daje jeszcze gwarancji odpowiedniej jakości, to niewłaściwy wygląd spoin nigdy nie jest oznaką dobrze wykonanego spawu.

W przypadku użycia stali obrabianej cieplnie należy przestrzegać specjalnych wskazówek producenta (specjalne elektrody, spawanie w osłonie gazowej).

Szczególnie podkreśla się, że zastosowanie stali obrabianej cieplnie lub stali wysokowęglowej może być przyczyną problemów, a błąd w obróbce może być przyczyną zmniejszenia wytrzymałości (osłabienia materiału) oraz zmniejszenia ciągliwości.

8.3. Specyfikacje materiałów.

Specyfikacje używanych rur:

Materiał, minimum: stal węglowa, ciągniona na zimno

Minimalna wytrzymałość na rozciąganie: 350N/mm²

Minimalne wymiary (mm): 38x2.5 lub 40x2.

Wymiary te są dozwolonymi wartościami minimalnymi. Dozwolona jest tylko stal. Wybierając jakość stali, trzeba zwrócić uwagę na własności wydłużenia i spawalności.

8.4. Przepisy dla samochodów

8.4.1. Samochody produkcyjne (Grupa N)

Mocowanie pałaka lub klatki jest obowiązkowe we wszystkich zawodach.

Jest dozwolone przesunięcie skrzynki bezpieczników w celu zamontowania klatki.

8.4.2. Touring Cars (Grupa A) i Grand Touring Cars (Grupa B)

Mocowanie klatki jest obowiązkowe we wszystkich zawodach.

Element przekątny chociaż nieobowiązkowy dla rajdów, jest pożądany.

Zasady zastosowania jak niżej:

- Do 2000 cm³: Pałak obowiązkowy, klatka nieobowiązkowa
- Ponad 2000 cm³: klatka obowiązkowa.

8.5. Wyjątki.

Producent klatki bezpieczeństwa może zaproponować pałak dowolnej konstrukcji do ASN do zatwierdzenia, jeśli wymiary rur i wszczepienie usztywnień pod warunkiem, że konstrukcja gwarantuje minimalną wytrzymałość podaną poniżej (i podawaną jednocześnie)

- 1.5w poziomo*
- 5.5w przód
- 7.5w pionowo

*w= masa samochodu + 75kg.

Musi możliwe być dostarczenie certyfikatu w formie zatwierdzonej przez ASN, podpisany przez wykwalifikowanego technika - kontrolera technicznego zawodów. Musi być zaopatrzone w rysunek lub zdjęcie pałaka, potwierdzając, że pałak ten wytrzyma siły wykazane powyżej.

Pałaki nie mogą być modyfikowane.

8.6. Homologacja

FIA świadome problemu przyzwyczajęń dotyczących używania klatek bezpieczeństwa, proponuje aby każdy producent polecił typ klatki spełniającej wymagania przepisów FIA. Pałak ten, produkowany ze stali, musi być opisany w rozszerzeniu dokumentacji homologacyjnej przekazanej do FIA do zatwierdzenia i nie może być modyfikowana (patrz artykuł 8.2.1.1).

ART. 277 Z 1993 ROKU ZAŁĄCZNIKA J- PAŁĄKI

Wymiary pałaków muszą być zgodne z tym co następuje:

Minimalna wysokość musi być co najmniej 36 cali (92cm) mierzona wzdłuż prostej linii grzbietu kierowcy, od metalowej konstrukcji fotela do górnej części pałaka. Górna część pałaka musi także być co najmniej 5 cm nad kaskiem kierowcy, gdy kierowca siedzi w normalnej pozycji. Szerokość musi być co najmniej 38cm mierzona wewnątrz pałaka między 2 pionowymi słupkami bocznymi.

Musi być mierzone 60cm nad metalową konstrukcją fotela prostopadle do prostej linii grzbietu kierowcy.

Wytrzymałość

W celu uzyskania wystarczającej wytrzymałości pałaka, pozostają 2 możliwości dla producenta:

a) Pałak, całkowicie dowolnej konstrukcji musi być zdolny do wytrzymania minimalnej siły pokazanej w artykule 275.15.2.3, z w będącą 740kg.

b) Rury i wzmocnienia muszą mieć średnicę minimum 1 3/8 cala(3.5cm) i minimum 0.090 cala (2mm) grubości ścianki. Materiał powinien z chromu molibdenowego SAEW 4130 lub SAE 4125 (lub równoważnika w DIN, NF, itd.).

Musi być co najmniej jedno wzmocnienie od góry rury od tylnej części z kątem nie przekraczającym 60 stopni do poziomu.

Średnica i materiał wzmocnień musi być taka sama jak pałaka.

W przypadku dwóch wzmocnień, średnica każdego z nich może być zmniejszona do 20/26mm.

Demontowalne połączenie między główną obręczą i wzmocnieniem musi być zgodna z rys. 253-29 do 253-31, 253-33 i 253-34 aktualnego załącznika J.

Dozwolone są dalsze podpórki mocowane w przodzie.

ZAŁĄCZNIK VII SPECYFIKACJE WYBRANYCH SAMOCHODÓW

ABARTH

Blok silnika Autobianchi A-112 Abarth pierwsza seria, typ A112 A1, homologacja FIA nr5518, jest akceptowalny jako zamiennik dla wszystkich samochodów Abarth mających silniki Fiat Abarth 982.2 cm³.

A.C.

Cobra

Dozwolone jest zainstalowanie do zawieszenia rozpurki gniazd amortyzatorów.

ACE Bristol i ACE 2.6

ACE Bristol: okres E

ACE 2.6: okres F

ALFA ROMEO

GTA

Modyfikacja gniazd świec głowicy GTAM przez dodanie metalu, aby powrócić do wymiarów GTA jest zabronione.

1900 SS

Jeśli dozwolone 15 calowe felgi są używane zamiast oryginalnych 400mm, dozwolona jest tolerancja 3 cali na rozstaw, dopóki koła pozostaną pokryte przez niezmodyfikowaną karoserię.

ALPINE

A 110 1300 (1296 cm³)

- Aby być odpowiednim do okresu F w GTS, samochód musi być zgodny z homologacją nr 222 z 1966.
- Rozstaw i wymiar felgi musi być tak jak w homologacji nr 222:
- przedni rozstaw: 1250 mm- tylny rozstaw:1222mm.
- Maksymalna szerokość felgi: 4,5 cala.

ASTON MARTIN

DB4 GT Zagato

- maksymalny tylny rozstaw to 144 cm
- minimalna masa: 1206kg

DB4

Wszystkie DB4 mogą używać silników GT.

AUSTIN-HEALEY

100 i 3000

Dla wszystkich modeli okresu E i F maksymalne rozstawy to:

Przód: 1270mm- Tył: 1285mm

3000 Mark II i III

- Zgodnie z przebudową przez „Denis Welch Racing” aluminiowej głowicy, możliwe jest używanie tych głowic na tych samochodach, ale tylko wtedy, gdy odnoszą się do homologacji FIA nr 57 lub 163. Głowice te muszą być widocznie oznaczone napisem „Denis Welch Racing” na odlewie.
- Samochody Austin- Healey 3000 okresu F w kategorii GT (homologacja nr 57) mogą używać gaźników Weber lub SU.

Samochody Austin- Healey 3000 okresu E w kategorii GT (homologacja nr 25) mogą używać tylko gaźników SU.

Gdy udowodnione, że specyficzny samochód okresu E był wyposażony w gaźnik Weber i używany w zawodach przed 31 grudnia 1961, ten specyficzny samochód może być sklasyfikowany jako okres E GTP A lub B. Jeśli nie ma dowodów, samochód będzie sklasyfikowany w okresie F.

Każda zmiana okresu i/ lub kategorii musi być zatwierdzona przez ASN i zapisana w HVIF/ HTP.

Sprite Mark I

- Akceptowalna jest tolerancja 1 cala na rozstawie samochodów okresu E lub F Mark I.

- Zaciski hamulców typu GM/ATE (standardowe wyposażenie tylnych hamulców Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litra Estate późnych lat 1980-tych, wykorzystujące tłoczki 38mm), są jedynym akceptowalnym zamiennikiem istniejących hamulców tarczowych.

Sprite Mk2 i Turner Climax

Zaciski hamulców typu GM/ATE (standardowe wyposażenie tylnych hamulców Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litra Estate późnych lat 1980 –tych, wykorzystujące tłoczki 38mm), są jedynym akceptowalnym zamiennikiem istniejących hamulców tarczowych.

BMC

Łożyska głowic o numerze odlewu 12G940 są dozwolone, tylko dla silników Cooper S 970 cm³, 1070 cm³, 1275 cm³.

BMW

2002

15 i 14 calowe średnice są akceptowalne dla kół w okresie H.

328

Skrzynia biegów Volvo M40 nie może być użyta jako zamiennik. BMW 328 musi być wyposażony w oryginalną skrzynię biegów.

CHEVROLET

Monza

15 calowe średnice są akceptowalne dla kół w okresie H.

CHEVRON

B19

Silnik Forda BDG może zastąpić silnik BDC, ale tylko w okresie H.

B23

Silnik Forda BDG może być używany.

COOPER

Mini

Przedłużenie błotnika koła nie jest uznawane dla samochodów przed 1966.

DKW

F12

Gaźniki homologowane przez FIA o nr 1164 to: Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DCOE8.

DIVA

1650 cm³

Samochód ten nie jest dozwolony jako GTS

ERA

Grand Prix (typ E)

Doładowanie typu Roots może być używane za oryginalne doładowanie Zoller.

FERRARI

250 GT

Maksymalne rozstaw w cm:

Okres E: 143,5 przód, 141.4 tył

Okres F: 144,5 przód, 145.0 tył

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

Samochody te w okresie F, mogą mieć oryginalne klatki bezpieczeństwa w miejsce struktury wymaganej w art. 5.13 załącznika K.

FIAT

Bloki silnikowe Fiata 1100 serii D i R zezwala się na wymianę za bloki 1100/103 mające nr 103H.

FORD

- W formule junior, głowica przerobiona do specyfikacji głowicy Ford Cosworth 105E/109/E przez Richardsona zezwala się na wymianę za oryginalną Cosworth o tej samej specyfikacji.

- Silniki Ford/Lotus z 2 wałkami rozrządu: dla samochodów okresu F jedynym dozwolonym pokryciem łożyska głównego jest półokrągłe pokrycie do oryginalnej specyfikacji okresu. Pokrycie łożyska głównego ze stopu żelaza dla silnika 1558 cm³ Forda/Lotusa z 2 wałkami rozrządu produkowanych przez Classic Motorsport Ltd są akceptowalne jako zamiennik. Wszystkie zamienniki mają nr 95.1.

- Bloki żeliwne Forda BDG mogą być zamienione na bloki aluminiowe dla specyfikacji okresu w samochodach okresu H.

- Silniki Forda Cosworth FVA/FVC: Blok silnika produkowanego przez Geoff Richardson Engineering Ltd są akceptowane jako zamiennik dla formuły 2 i samochodów sportowych okresu G. Wszystkie zamienniki mają nr 95.3.

- Używanie silników Forda BDA jest potwierdzone dla samochodów formuły 2 okresu G.

Silniki 289 V8

- tylko oryginalna dzwignia zaworów produkowana dla silników FoMoCo, ze stopu żelaza i obracająca się na półkolach jest dozwolona w okresach F i G.

- Napęd zaworów musi być zasilany przez łańcuch, bez urządzenia napinającego.

- Pozostać musi następująca kolejność zapłonu: 1-54-2-6-3-7-8 (cylinder nr 1 jest po prawej, blisko chłodnicy).

Cortina GT

Hamulce tylne zgodne z opisanymi w homologacji nr 5024 (Ford Cortina GT) mogą być używane w okresie F w zamian za opisane w homologacji nr 1225 dla Forda Cortina GT.

Escort RS 1600/ 1800/ 2000

Maksymalne średnice kół dozwolone w okresie H są następujące:

- RS 2000 (homologacja 5566): 13 cali.

- RS 1600 (homologacja 1605): 15 cali.

Falcon

- koła typu Cragar z 5 ramionami są dozwolone w okresie F

- jedyna dozwolona skrzynia biegów dla samochodów okresu F to Ford Borg-Warner jak napisano w homologacji nr 1250.

GT 40

- W okresie F maksymalna dozwolona średnica obręczy to:

Przód: 6.5x15 cali, Tył: 8x15 cali.

- Samochód ten jest klasyfikowany w kategorii GTP jeśli jest z okresu F i w kategorii GTS jeśli jest z okresu G.

Lotus Cortina

Każdy klocek hamulcowy pasujący do zacisku jest dozwolony w Series Production Touring Cars, jeśli powierzchnia pozostaje homologowana.

Mustang

- koła typu Cragar z 5 ramionami są dozwolone w okresie F

- jedyna dozwolona skrzynia biegów dla samochodów okresu F to Ford T&C.

Mustang 289

- dla okresu F, tylko wał korbowy dający skok 72.8 mm może być używany.

- jedyna dozwolona skrzynia biegów dla samochodów okresu F to Ford T&C.

Mustang Fastback

Model ten nie nadaje się na samochód GT, GTS, Touring lub Competition Touring okresu F.

Shelby GT 350

- Ważne są 2 homologacje:

1. nr 191 Mustang Shelby GT 350, z przednim i tylnym rozstawem kół 144.8cm.

2. nr 504 Ford Shelby GT 350, z przednim rozstawem kół 148.8cm i tylnym 147.3 cm.

Strona 11 tej homologacji nie jest akceptowana.

- Jedyny Shelby GT 350s, z prawą kierownicą to ten który był zmieniony w okresie, to jest samochody produkowane w 1966 z następującymi nr podwozia:

1. SFM 6 S 433

2. SFM 6 S 769

3. SFM 6 S 777

4. SFM 6 S 2256

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

Dla tych samochodów, oryginalna klatka bezpieczeństwa może być używana w miejsce struktury wymaganej w art. 5.13 załącznika K.

JAGUAR

Typ –E

- Niedozwolone są skrzynie biegów z lekkich stopów.

- Skrzynie biegów typu- E mogą być używane we wszystkich samochodach oryginalnie wyposażonych w skrzynie typu-D.

- Samochody okresu E muszą być zgodne z homologacją nr 34 (6A) z 1961 oraz samochody z okresu F, zgodne z homologacją nr 100 (6B) z 1963 lub homologacją nr 184 z 1964.

- Jaguar typ-E 4.2 litrowy: akceptowany w okresie F tylko w specyfikacji standardowej (homologacja FIA nr 506) (nie z opcją 3.8 litra).

- Zawory: każdy z zaworów pokazany w homologacji może być używany z homologowaną głowicą.

- Rury kolektora wydechowego muszą przechodzić między silnikiem i przednią częścią ramy, w przypadku braku dowodów, że inny układ był używany w danym okresie.

- Pozycja tylnej części ramy nie może być zmieniana; mocowanie może być zrobione z tulejki nylonowej, ale rozpórki nie mogą być użyte.

- Maksymalne homologowane wymiary w homologacji FIA nr 100:

1. Szerokość obręczy koła: 203.2mm

2. Rozstaw kół przednich: 135cm

3. Rozstaw kół tylnych: 141cm

- Blok aluminiowy 3781 cm³ wymienny dla Jaguara typu-E, produkowanego przez ATS jest akceptowany jako zamiennik tylko dla GTS okresu F. Wszystkie części zamienne mają numer seryjny typu: ATS 95/02/**.*
- Tylko 5 biegowa skrzynia biegów zaakceptowana ze specyfikacji okresu skrzyni ZF z obudowy stopu żelaza dla samochodów GTS jadących w okresie F.
- Dozwolone jest używanie szerokokątowych głowic (GTS, homologacja nr 100)
- Jeśli jest używany układ pompy wtryskowej, musi być specyfikacja okresu system Lucas używający przepustnicy (GTS, homologacja nr 100).
- Akceptowalne są 4 konfiguracje nadwozia typu Lightweight, ale gdy konfiguracja jest wybrana, to musi być w pełni przestrzegana (GTS, homologacja nr 100).
- Usunięcie zderzaków nie jest obowiązkowe w wyścigach torowych lub górskich (Załącznik VIII, art. 12.1).

XKD

Jaguar XKD w okresie E może być rozważany jako z okresu E z 3.4 litrowym silnikiem lub z okresu F z silnikiem 3.8 litra.

LANCIA

Aurelia

Rozstaw kół: przyznana jest tolerancja 1 cali.

Stratos

Minimalne przełożenie opony to 40% dla wszystkich okresów.

LOLA

Mark I

- Rozważana jest z okresu E z hamulcami bębnowymi i 15 calowymi kołami. Rozważana jest z okresu F zarówno z 13 calowymi kołami lub hamulcami tarczowymi lub oba przypadki naraz.

- Jedyne akceptowalne silniki to Coventry Climax FWA (1100 cm³) lub FWE (1220 cm³).

T70 Mark II

Jest dozwolony w okresie F.

LOTUS

Ford/Lotus silniki z 2 wałkami rozrządu

Dla samochodów okresu F jedynym dozwolonym pokryciem łożyska głównego jest półokrągłe pokrycie do oryginalnej specyfikacji okresu. Pokrycie łożyska głównego ze stopu żelaza dla silnika Forda/Lotusa z 2 wałkami rozrządu produkowanych przez Classic Motorsport Ltd są akceptowalne jako zamiennik. Wszystkie zamienniki mają nr 95.1.

Lotus 7

- Lotus 7 nie jest akceptowalny jako samochód GT lub GTS.

- Jest dozwolony tylko w prototypach sportowych, i nie w mistrzostwach FIA, Trophy lub Cup.

Lotus 11

- Silniki używane przez Lotusa 11- Seria 1: Coventry Climax FWA (1098 cm³) - FWB (1460 cm³), FWE (1216 cm³).

- Silniki używane przez Lotusa 11- Seria 2: Coventry Climax FWA (1098 cm³) - FWB (1460 cm³), FWE (1216 cm³)- FPF (1475 cm³).

Lotus 23

Maksymalna pojemność silnika dozwolona dla Forda z silnikiem z 2 wałkami rozrządu to 1600 cm³.

Lotus Cortina

Pozycja tylnej osi musi być w standardowej specyfikacji wspornika (wzmocnienie rur nie jest dopuszczalne)

Lotus Elite

- Zawieszenie: używanie wporników Unibal jest dozwolone w punktach
- Minimalna dozwolona średnica obręczy to 15 cali
- Zewnętrzna tapicerka (np. szyba, otoczenie szyby przedniej) może nie być usunięta.

Lotus Elan (26 i 26R)

- Wsporniki zawieszenia nie są dozwolone dla Lotus Elan w kategorii GT lub GTS w okresie F.

- Akceptowalne są tylko koła:

1. oryginalne stalowe koło będący w homologacji nr 127
2. Odlewy kół typu Minilite o 4.5 lub 5.5 cala
3. 6 calowe aluminiowe koła będące w rozszerzeniu homologacji nr 127.

- Światła muszą działać, mogą być przymocowane i pokryte arkuszem przezroczystego surowca akrylowego.

Lotus 26R

Dla okresu F, samochody GTS:

- tylko homologowane rozszerzenia do 31.12.1964 są dozwolone.
- Suche smoki nie są uznawane

MCLAREN

M1

Następujące samochody są odpowiednie w okresie F:

- M1 A z silnikiem Oldsmobile 5500 cm³
- M1 A z silnikiem Forda 4700 cm³
- M1 A z silnikiem Chevroleta 5500 cm³
- M1 B z silnikiem Oldsmobile 4500 cm³

Samochody M1 A z wentylowanymi tarczami i M1 B z silnikami Forda i Chevroleta, nie są dozwolone w okresie F.

MARCOS

Marcos GT (Volvo)

Zaakceptowany jako Competition Grand Touring Car (GTS) w okresie F, w specyfikacji zatwierdzonej przez Komisję Sportów Samochodów Historycznych.

MERCEDES BENZ

300SL M198 I Roadster

Masa jest określona w homologacji nr 86, nawet dla wersji, gdzie nadwozie nie zawiera stali.

MORGAN

Dozwolony jest model z 2.2 litrowym silnikiem okresu F jest Plus Four Super Sports, zgodnie z homologacją FIA nr 64 z 1962.

NORTON

W okresie E formuły 3, silniki dostosowane do specyfikacji Norton 500 cm³. wysoki skok (79.6mmx100mm) przez R. Utley i C. Banyard- Smith, są akceptowalne do wymiany oryginalnego silnika o tej samej specyfikacji.

1000L (Typ 67)

W okresie F CT, kiedy są używane koła aluminiowe 4.5x12 cali wymienione w homologacji nr 1313, rozstaw kół powinien mieć:

Przód: 1259mm- Tył: 1248mm.

OPEL

Ascona A 1900

Samochody z grupy H1 oraz zgodne z homologacją nr 5398 mogą używać 15 calowych średnic kół.

OSCA

W zawodach formuły junior, samochody te mogą używać przednie i tylne koła z poniższymi maksymalnymi wymiarami: 4.5 cali J 15 cali.

PORSCHE

356

Homologowane rozstawy są to:

- Przód: 1306mm - Tył: 1315mm

Samochody z homologowaną opcją 60mm szerokości bębni:

- Przód: 1346mm - Tył: 1315mm

Dla samochodów gdzie nie było okresu homologowanej dokumentacji FIA, następujące masy minimalne będą uwzględniane dla GTS:

Coupe, kabriolet, hard top

1100, 1300, 1300 S, 1500, 1500 S Super 750 kg

A/ 1300, 1300 A 805 kg

A/ 1500 GS Carrera/ Carrera GT 780 kg

A/ 1600 S, 1600 GS, Carrera GT/ de Luxe 780 kg

A/ 1600 810 kg

B (T5)/ 1600, 1600S, 1600 S 90 830 kg

B (T5) modele GT/ 1600, 1600S, 1600 S 90 750 kg

B (T5) kabriolet/ 1600, 1600S, 1600 S 90 780 kg

B (T6) 1600, 1600S, 1600 S 90 750 kg

B (T6) 1600 GS/GT/GT Abarth 780 kg

B (T6) 2000 GS/GT/GT Carrera 2 770 kg

B (T6) 2000 GS Abarth Carrera 770 kg

C/ 1600 C, 1600 S.C. 900 kg

Speedster, roadster

1500 S 700 kg

A 1600 GS 800 kg

B (T5)/ 1600 S 800 kg

B (T6)/ 1600S, 1600 S 90 740 kg

W kategorii GTP, masa jest następująca:

356 B (T5) 1600 S 90, coupe, kabriolet, hard top 788 kg

356 B (T6) 1600 S 90, coupe, kabriolet, hard top 712 kg

356 B (T5) 1600 S 90, speedster, roadster 703 kg

901/911

- Modele 901/911 z krótkim rozstawem osi z roku 1963 są dopuszczone jako GTS w okresie F, tylko do specyfikacji homologacji nr 183 z 1965. (tj. wyłączając częste rozszerzenia). Tylko podwozia o numerach 300 001 do 305 100 są dopuszczone; homologacja nr 503 (gaźnik Weber) jest ważna tylko dla okresu G.

- Samochody okresu F mogą używać sprzęt cechujący się dostosowywaniem wygięcia w przednim zawieszeniu w górnych mocowaniach, przedstawionych podwoziu nr 302695.

- Używanie części niżej wymienionych jest dozwolone (GTS, okres F, homologacja nr 183):

1. Koła aluminiowe Fuchs 5.5 calowe

2. Półosie Lobro

- Silnik typu 901/20 i odpowiadający mu mechanizm zaworów może być używany tylko poza – 1966 911R.

- Koła Minilite nie są dozwolone dla samochodów starszych niż 1970.

- Model G 911 Carrery z roku 1974 i poza może używać koła 7 calowe z przodu i 8 calowe z tyłu, jak dostarczone przez koncesjonera.

- Skrzynie biegów 911 nie są dozwolone w samochodach 911 przed 1972.

- 911 2.7/3.0 RS lub RSR z 1974 w górę: skrzynia korbowa może być zamieniona na 930 Turbo 3.0 (nr: 930 101 101 4R i 930 101 102 4R lub 930 101 103 4R i 930 101 104 4R), pod warunkiem, że pojemność silnika pozostanie oryginalna.

911 Carrera 3.0 RS/RSR (nr homologacji 3053)

Zaciski hamulca używane w 911 Turbo 3.3 (nr homologacji 3076, rozszerzenie 6/3E) są dozwolone jako części na wymianę.

RSR 1975/76 i 934

Dozwolone jest używanie tarczy koła o średnicy 16 cali.

SKODA

Następujące modele są akceptowane jako samochody GT:

- Skoda Felicia typ 994 (1959-61) 1150 cm³

- Skoda Felicia typ Super 996 (1961-64) 1150- 1300 cm³

- Skoda 450 (195859) 1150 cm³

STANGUELLINI

1100 Corsa

W formule junior, aby używać 1 calowej szerokości obręcze z przodu, przedni rozstaw można zwiększyć od 1220mm do 1240mm.

TVR

Grantura- Griffith

Ze względu na błąd w oryginalnej homologacji, poprawne rozstawy osi są następujące:

- TVR Grantura Mk. I, Mk. II i Mk. IIA: 213.36cm

- TVR Grantura Mk. III i Griffith: 217.17cm.

Grantura

- W okresie E dozwolona średnica obręczy to 15 cali

- W okresie E dozwolona jest tylko przekładnia kierownicza ślimakowa.

VOLVO

544, 122 P100, 123 GT, 1800

Dla samochodów z homologacją nr 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313 zaleca się używanie półosi produkowanych przez NorDrive (NL) w zastępstwie oryginalnych.

122

- jeśli używane są 5.5 calowe koła, które są homologowane jako opcja (homologacja nr 1408), to rozstaw kół może być zwiększony do maksymalnie 1345mm.

- ewolucja 01/01ET nie może być brana pod uwagę dla samochodów przed okresem G.

PV 544 Sport

Tarcza hamulca przedniego w rozszerzeniu C homologacji FIA nr 1086 jest dozwolona dla samochodów okresu F.

VOLKSWAGEN

VW Kafer

Samochód ten musi być rozważany jako GT, gdy modyfikowany przez Oettinger zgodnie z homologacją nr 138.

ZAŁĄCZNIK VIII
DOZWOLONE MODYFIKACJE DLA SAMOCHODÓW OKRESU E I F,
DLA SERYJNIE PRODUKOWANYCH TOURING CARS
I STANDARDOWYCH GRAND TOURING CARS DO 31/12/2005.

NIEDOZWOLONE SĄ INNE MODYFIKACJE

Ogólnie, z wyjątkiem tego co jest wyraźnie zatwierdzone, żadna część zniszczona przez zużycie lub wypadek, może być tylko wymieniona na identyczną część wg. specyfikacji (dokładnie taką samą).

1. URZĄDZENIA ELEKTRYCZNE

1.1. Światła (zawody na nie zamkniętych dla ruchu drogach)

Wszystkie światła i urządzenia sygnalizacyjne muszą być zgodne z przepisami prawnymi kraju gdzie są zawody lub z międzynarodowymi przepisami o ruchu drogowym.

1.2. Mocowania dodatkowych świateł jest dozwolone do ilości łącznej 6, nie włączając świateł parkowania.

1.3. Dodatkowe światła mogą być zamontowane do przedniego pasa lub do atrapy chłodnicy, ale takie otwarte przestrzenie jeśli są konieczne, muszą być wypełnione przez dodatkowe lampy.

1.4. Dowolność dotyczy przednich szkieł, reflektora i żarówek.

1.5. Mocowanie świateł cofania jest dozwolone we wgłębieniu nadwozia, ale pod wymogiem, że będą włączane tylko gdy włączymy bieg wsteczny. Muszą być zgodne z przepisami kraju w którym jest zarejestrowany samochód.

1.6. Światła sterowane mogą być zamocowane, jeśli są dozwolone w krajach przez które samochód będzie przejeżdżał.

1.7. Świece, cewki, kondensatory i rozdzielacz: Produkcja jest dowolna; Liczba świec na cylinder, cewka, kondensator, rozdzielacz i świeca zapłonowa - typ musi być zgodny ze specyfikacją producenta dla danego modelu.

1.8. Niedozwolone jest dodanie elektronicznego układu zapłonowego, ani też elektronicznego ogranicznika.

1.9. Akumulator i prądnica: Marka i typ są dowolne, ale prądnica nie może być zamieniona na alternator. Prądnica musi wytwarzać elektryczność w czasie pracy silnika.

1.10. Nominalne napięcie na akumulatorze i wszystkich elektrycznych urządzeniach może być zamieniona z 6 na 12 wolt.

Pojemność (amperogodziny) akumulatora jest dowolna.

1.11. Oryginalne miejsce akumulatora nie może być zmienione, z wyjątkiem przeniesienia z kabiny do innego miejsca, ze względów bezpieczeństwa.

1.12. Jeżeli akumulator pozostaje w kabinie, to musi być bezpiecznie przymocowany i musi posiadać odizolowaną, szczelną pokrywę.

2. ZAWIESZENIE

2.1. Amortyzatory

2.1.1. Marka jest dowolna, ale liczba zainstalowanych i zasady działania muszą być z okresu specyfikacji (teleskopowe lub typu ramieniowego, hydrauliczne, gazowe lub działające tarciowo) oraz system działania musi być z okresu samochodów tego okresu.

2.1.2. Modele wyposażone w dodatkowe poza oryginalnym pojemniki gazowe, wewnątrz lub na zewnątrz obudowy amortyzatora, nie są dozwolone.

2.1.3. Wsporniki sprężyn oraz mocowania zawieszenia nie mogą być w żaden sposób zmieniane.

2.1.4. Sprężyny zawieszenia: Wymiary sprężyn zawieszenia mogą być zmienione. Mogą one być zamienione na inne pod warunkiem, że ich typ, ilość, materiał i klasa jest identyczna do tych ze specyfikacji okresu. Liczba zwojów/ piór jest dowolna.

3. KOŁA I OPONY

3.1. Koła

3.1.1. Muszą być zgodne ze specyfikacją producenta danego modelu.

3.1.2. Definiuje się przez średnicę, szerokość felgi i przesunięcie. Jednakże, koła o średnicy 400 mm mogą być zastąpione kołami o średnicy 15 cali oraz felgi mniejsze niż 4 cale szerokie mogą być zastąpione felgami do 4 cali szerokimi, tylko na zawody, gdzie wymagane są opony wyścigowe Dunlop.

3.1.3. Miejsce koła zapasowego nie może być zmienione, ale sposób przymocowania jest dowolny.

3.2. Opony

Muszą być zgodne z Art. 8.

4. FOTELE

Zaczepy fotela mogą być zmienione i można zamontować każdy rodzaj fotela. Dla samochodów posiadających klatkę, tylne fotele mogą być usunięte. Jednakże, dla samochodów okresu G lub późniejsze, jeśli oryginalne przednie fotele są zmienione, muszą mieć aktualną homologację FIA. Dla innych okresów, fotele te są rekomendowane.

5. SILNIK

5.1. Zmiana średnicy cylindra

5.1.1. Jest dozwolona maksymalnie do 0.6 mm oryginalnej średnicy, pod warunkiem, że wzrost nie zmienia specyfikacji okresu klasy samochodu.

5.2. Tłoki

Niedozwolona jest modyfikacja tłoków, ale mogą one być wymienione na inne dostarczone przez producenta samochodów lub inne, pod warunkiem odpowiadają specyfikacji okresu (kształt, masa).

5.3. Wał korbowy

Nie może być zmieniony.

5.4. Zawory

Długość nie może być zmieniana.

5.5. Równoważenie

Jest dozwolone, ale zmniejszanie wagi poszczególnej części nie może być mniejsze niż 5%.

5.6. Filtr powietrza

Może być zmieniony lub usunięty.

5.7. Gaźnik(i)

Zmienione mogą być tylko wtryskiwacz i ssanie; marka i typ homologowany i specyfikacja producenta musi pozostać ta sama.

6. UKŁAD CHŁODZENIA

6.1. Chłodnica

6.1.1. Każda chłodnica dostarczona przez producenta dla danego modelu jest dopuszczalna, ale jej system połączeń nie może być zmieniony w żaden sposób i ich pozycja nie może być zmieniona.

6.1.2. Dozwolone jest dodatkowa osłona chłodnicy, zamocowana lub ruchoma, bez względu na system kontroli.

6.1.3. Podgrzewacz chłodnicy może być usunięty, ale jego położenie nie może się zmienić.

6.1.4. Położenie elastycznych przewodów chłodniczych jest dowolne.

6.2. Wentylator

6.2.1. Dowolny jeśli chodzi o liczbę lub wymiary śmigieł (lub ich całkowite usunięcie).

6.2.2. Ruch wentylatora może być czasowo wstrzymany przez sprzęgło

6.2.3. Dozwolona jest wymiana oryginalnego wentylatora na elektryczny.

6.3. Termostat

Marka i typ są dowolne.

7. SPRĘŻYNY

Sprężyny inne niż sprężyny zawieszenia mogą być zamienione na inne pod warunkiem, że ich liczba, materiał i klasa są takie same jak w specyfikacji okresu.

8. PRZEKŁADNIA/ SPRZĘGŁO/ SKRZYNIA BIEGÓW I PRZEKŁADNIA GŁÓWNA

8.1. Mogą być używane maksymalnie 2 zestawy zastępczych przełożeń skrzyni i przekładni wymienionych i specyfikacji producenta Grupy 1 dla seryjnie produkowanych Touring Cars i Grupy 3 dla standardowych Grand Touring Cars.

8.2. Niedozwolone są skrzynie biegów, w których bieg wybierany jest za pomocą sprzęgła zapadkowego.

8.3. Dozwolone jest instalowanie systemu nadbiegu dodatkowo do skrzyni biegów, jeśli jest to zgodne ze specyfikacją okresu.

8.4. Nie można modyfikować oryginalnego systemu kontroli sprzęgła.

9. HAMULCE

9.1. Urządzenie ograniczające ciśnienie między przednimi i tylnymi hamulcami może być zainstalowane tylko gdy jest to zgodne ze specyfikacją okresu.

9.2. Przewody hamulcowe mogą być osłonięte elastyczną pancerną osłoną.

9.3. Materiał na przewody hamulcowe jest dowolny, ale dozwolona jest tylko normalna konserwacyjna obróbka.

9.4. Jeśli mechanizm wspomagający był zainstalowany, to nie można go odłączać.

10. ROZSTAW OSI, ROZSTAW KÓŁ, PRZŚWIT PODWOZIA

10.1. Rozstaw osi i kół

10.1.1. Muszą być zgodne z homologacją lub jeśli dany model nie był homologowany, musi być zgodny z oryginalną specyfikacją producenta.

10.1.2. Dozwolona tolerancja dotycząca rozstawu kół to +/- 1%.

10.2. Prześwit podwozia

Wszystkie sprężynowe części samochodu muszą mieć minimalny prześwit podwozia 100mm, tak że klocek o wymiarach 800mmx800mmx100mm może przejść pod samochodem z każdej strony, w każdym momencie zawodów.

Prześwit podwozia może być mierzony w każdym momencie zawodów, na powierzchni wyznaczonej przez odpowiedniego delegata i być zgodna z podręcznikiem homologacji publikowanym przez FIA w 1993 roku.

11. MASA

Przez cały czas zawodów, masa samochodu nie może być mniejsza niż minimalna masa homologowana przez FIA lub jeśli samochód nie był homologowany, wtedy niż masa podana w specyfikacji okresu.

12. ZDERZAKI

12.1. Jeśli nie są one integralną częścią nadwozia i z wyjątkiem rajdów, zderzaki homologowanych samochodów i ich wzmocnienia muszą być usunięte.

12.2. Poniższe samochody uważane są za mające zderzaki będące integralną częścią nadwozia:

1. Jaguar Mark 1 i 2
2. Austin i Morris Mini, i wszystkie ich pochodne
3. Ford Falcon

4. Ford Mustang
5. Wszystkie Volvo typu 120
6. VEB Wartburg, wszystkie typy
7. Abarth 850TC i 1000
8. Porsche 911, wszystkie typy
9. Lotus Elan

12.3. Samochody uczestniczące w rajdach muszą mieć zderzaki ze specyfikacji okresu danego modelu, chyba że:

model był homologowany w okresie bez zderzaków, lub aktualne podwozie rywalizowało w zawodach zgodnych z regulaminem FIA danego okresu, bez zderzaków.

13. KOŁA ZAPASOWE

Koła zapasowe mogą być usunięte z samochodu pod warunkiem, że:

minimalna homologowana masa jest zachowana w każdym momencie rajdu. W rajdach, muszą być spełnione przepisy ruchu drogowego.

14. DODATKOWE AKCESORIA

14.1. Dodatkowe akcesoria niezawarte w specyfikacji okresu lub w homologacji są dozwolone bez żadnych ograniczeń, pod warunkiem, że nie mają wpływu na zachowanie samochodu oraz i nie wpływają nawet pośrednio, na własności silnika, kierowania, przekładni, trzymania się drogi lub hamowania.

Akcesoria takie mające walory estetyczne, wygody wnętrza (światło, ogrzewanie, radio itp.) oraz takie pozwalające na łatwiejsze lub bezpieczniejsze prowadzenie samochodu (pilot prędkości, spryskiwacz szyby, itp.)

14.2. Sylwetka samochodu, zgodna z artykułem 3.4.1 nie może być zmieniana.

14.3. Miejsce kierownicy (prawy lub lewy strona) jest dowolne jeśli model ten był oferowany przez producenta w tej specyfikacji.

14.4. Dozwolone jest:

14.4.1. Sygnał dźwiękowy może być zmieniony lub dodany. Może być przystosowany do obsługi przez pilota.

14.4.2. Szyba przednia może być zmieniona na taką z tego samego materiału posiadającą urządzenie do ogrzewania-odmrażania.

14.4.3. Nagrzewnica może być wymieniona na inną jednostkę wymienioną w katalogu producenta.

14.4.4. Zewnętrzne ozdoby na nadwoziu mogą być usunięte (z wyjątkiem osłony chłodnicy i miejsc na reflektory) pod warunkiem, że nie spowoduje to odsłonięcia ostrych krawędzi.

14.4.5. Oryginalny prędkościomierz może zostać wymieniony na inny pod warunkiem, że jest usytuowany dokładnie w tym samym miejscu i jest typu analogowego. Dodatkowe analogowe urządzenia są dozwolone.

14.4.6. Elektryczny termometr wody może być wymieniony na typu kapilarnego i standardowy manometr wymieniony na dokładniejszy.

14.4.7. Miejsce na podnoszenie samochodu może być wzmocnione, jego miejsce może być zmienione lub dodane jeszcze jedno.

14.4.8. Nakładki zderzaków mogą być usunięte, ale zderzak musi być na swoim miejscu (chyba że jest usunięty zgodnie z art. 12 tego załącznika).

14.4.9. Schowek i kieszenie drzwiowe mogą być tylko zmienione w sposób powiększający je.

14.4.10. Gdy regulamin zawodów pozwala na zamocowanie osłony podwozia, przewody hamulcowe i paliwowe mogą być osłonięte.

14.4.11. Miejsce i widoczność tablicy rejestracyjnej jest dowolna w granicach prawa kraju gdzie pojazd jest zarejestrowany.

- 14.4.12.** Dozwolona jest wymiana kierownicy, ale oryginalna metoda łączenia z kolumną kierownicy musi pozostać ta sama.
- 14.4.13.** Można dodać dodatkowe bezpieczniki i włączniki do obwodu elektrycznego, a kable akumulatora mogą zostać wydłużone.
- 14.4.14.** Wszystkie włączniki elektryczne mogą być dowolnie odnośnie przeznaczenia, miejsca i w przypadku dodatkowych akcesorii ich liczby.
- 14.4.15.** Ozdoby kół mogą być usunięte a koła wyrównowane.
- 14.4.16.** Nakrętki i śruby mogą być zmienione i/ lub zablokowane kołkiem lub drutem.
- 14.4.17.** Pokrywy świateł mogą być zainstalowane, pod warunkiem, że nie wpłyną na aerodynamikę samochodu.
- 14.4.18.** Hamulec ręczny może być zmieniony bezzwłoczne zadziałanie (fly-off)
- 14.4.19.** Każdy wymontowywalny hardtop z okresu klasy, dostarczony przez producenta samochodu lub przez dostawcę zewnętrznego, może być stosowany.

ZAŁĄCZNIK IX
DOZWOLONE MODYFIKACJE DLA SAMOCHODÓW OKRESU E I F,
DLA ZAWODÓW TOURING I GRAND TOURING DO 31/12/2005.

NIEDOZWOLONE SĄ INNE MODYFIKACJE

1. PODWOZIE

Musi być oryginalnej konstrukcji i wymiarów, ale może zawierać miejscowe wzmocnienia.

2. ZAWIESZENIE

2.1. Klatka przeciw kapotażowa.

2.1.1. Zamontowanie dozwolone pod warunkiem, że nie łączy się bezpośrednio z zawieszeniem pojazdu.

2.1.2. Klatka przeciw kapotażowa nie może być regulowana i musi być zrobiona z jednościłowej sztywnej belki.

2.1.3. Rozpórki gniazd amortyzatorów mogą być używane, jeśli nie mają wpływu na geometrię zawieszenia.

2.2. Amortyzatory

Dozwolone są regulowane amortyzatory tego samego typu co w specyfikacji okresowej.

2.3. Sprężynowe podpory

2.3.1. Zabronione są regulowane platformy sprężynowe i regulatory wysokości jazdy, z wyjątkiem tych ze specyfikacji okresowej dla danego modelu, gdzie są oryginalne regulatory.

2.3.2. Zabronione jest modyfikowanie oryginalnych podpór

2.3.3. Zawieszenie sprężynowe

2.3.4. Mogą być wymienione pod warunkiem, że ich typ i ilość jest taki sam jak w specyfikacji okresowej.

2.3.5. Ilość zwojów/przekładek jest dowolna

2.3.6. Sprężyny o zmieniającym się stopniu mogą być używane tylko gdy jest to w specyfikacji okresowej.

2.4. Belki wzmocnienia/klamry zawieszenia lub belki zawieszenia sprężynowego

Zabronione z wyjątkiem gdy jest w specyfikacji okresowej dla danego modelu.

3. SPRĘŻYNY

Sprężyny inne niż sprężyny zawieszenia mogą być wymienione pod warunkiem, że ich typ i ilość jest taka sama jak w specyfikacji okresowej.

4. GENERATOR I ZAPŁON

Wymiana prądnicy na alternator do specyfikacji okresowej, o wartości wyjściowej takiej samej lub większej jest dozwolona, ale system i metoda prowadzenia nie może się zmienić. Zębatkowe prowadniki są zabronione. Świece zapłonowe o mniejszej średnicy niż standardowa specyfikacja mogą być używane z odpowiednimi adaptorami, jeśli jest ewidencja specyfikacji okresu.

5. SILNIK

5.1. Zmiana średnicy cylindra

Jest dozwolona maksymalnie do 1.2 mm oryginalnej średnicy, pod warunkiem, że wzrost nie zmienia specyfikacji okresu klasy samochodu.

Dla samochodów produkowanych między 01.01.1970 i 31.12.1971, zmiana średnicy cylindra jest dozwolona do granicy pojemności w klasie w okresie G. Ta zmiana możliwa

jest do rozważenia dla innych samochodów, jeśli był to historyczny fakt dotyczący pojedynczego samochodu (podwozie).

5.2. Głowica i blok

Stopień sprężania może być zmienione przez obróbkę czoła bloku lub głowicy i/lub wyeliminowania uszczelki lub użycia uszczelki o innej grubości.

Mogą być używane tylko homologowane dzwignie zaworów.

5.3. Tłoki, wałek rozrządu i sprężyny zaworów

Mogą one być zmieniane lub alternatywne tłoki, wałek rozrządu i sprężyny zaworów o innej specyfikacji lub producenta mogą być używane, pod warunkiem, że liczba używanych nie przekracza specyfikacji homologowanego silnika.

5.4. Wykończenia

Obróbka, polerowanie i wyważanie części silnika jest dozwolone po warunkiem, że:

5.4.1. operacje te przeprowadzone są bez dodania materiału

5.4.2. jest zawsze możliwe przedstawienie bezsprzecznie oryginalności tych części jako produkowane seryjnie, dozwolone przez przepisy i/lub homologowane.

5.4.3. Wymiary i masy będące w homologacji są zachowane, biorąc pod uwagę tolerancje tam podane. Jeśli te tolerancje nie są podane to bierze się pod uwagę tolerancje +/- 5%.

6. UKŁAD OLEJOWY

6.1. Można dodać filtr oleju i/lub chłodnice oleju tylko dla silników olejowych

6.2. Chłodnice oleju muszą znajdować się w obrzeżach karoserii z widoku z góry.

6.3. Dozwolone są mocowane lub przenośne smoki przegrody i bramki.

7. UKŁAD WYDECHOWY

7.1. Kolektor wydechowy musi być taki sam jak oryginalny, ale tłumik i rura wydechowa są dowolne.

7.2. Powstały poziom hałasu musi mieścić się w granicach dozwolonych w danym kraju, gdzie przeprowadzane są zawody.

7.3. Rury wydechowe powinny być umieszczone między 45cm a 10 cm od ziemi. Muszą być umiejscowione w obwodzie samochodu i mniej niż 10cm od tego obwodu oraz przód pionowej płaszczyzny przechodząca przez środek rozstawu osi; wyloty mogą być na zewnątrz obwodu tylko gdy jest na to specyfikacja okresu dla danego samochodu.

Ponadto, musi być odpowiednie zabezpieczenie, chroniące gorące rury tak aby nie spowodowały poparzeń i zapłonu otoczenia.

7.4. Układ wydechowy nie może być prowizoryczny. Spaliny mogą wydostawać się tylko na końcu układu. Części podwozia nie mogą służyć do odprowadzania spalin.

8. UKŁAD PALIWOWY

8.1. Pompy elektryczne mogą być zamieniane na mechaniczne i odwrotnie. Ich liczba i miejsce mogą być zmieniane.

8.2. Każdy zbiornik paliwa musi być zgodny z Art. 5.5, nie może przekraczać oryginalnych homologowanych lub wyspecyfikowanych pojemności oraz musi być w oryginalnym miejscu lub w bagażniku.

8.3. Położenie przewodów paliwowych jest dowolne.

9. GAŹNIKI I FILTRY POWIETRZA

9.1. Gaźniki mogą być wymienione na inne różne od wyspecyfikowanych w homologacji dla danego modelu jeśli:

9.1.1. wykonanie i wszystkie szczegóły konstrukcji oraz zasady działania pozostają takie same jak w gaźnikach w specyfikacji okresu dla danego modelu (wtryski, przepustnice, pompy, liczba ssań itp.) i,

9.1.2. gaźniki te mogą być umieszczone bezpośrednio na kolektorze ssącym używając oryginalnych mocowań.

9.2. Filtry powietrza i ich obudowy mogą być wymienne na trąby dolotowe dla specyfikacji okresu.

10. PRZEKŁADNIA

10.1. Skrzynia biegów

Mogą być używane tylko skrzynie biegów (ręczne lub automatyczne) i ich przełożenia, które są w specyfikacji okresu. Koła zębate śrubowe mogą być zamienione na poprzeczne.

10.2. Przekładnia główna

Mogą być używane tylko przełożenia, które są w specyfikacji okresu.

10.3. Mechanizm różnicowy

Mogą być używane tylko mechanizmy różnicowe z ograniczonym poślizgiem typu zgodne ze specyfikacją okresu dla danego modelu.

11. KOŁA I OPONY

11.1. Koła

Muszą być typu homologowanego lub będące w specyfikacji okresu.

11.1.1. Koła mogą być wzmocnione, wzmacniając zmianę system połączeń w taki sposób jaki był używany w okresie dla tego modelu.

11.1.2. Zawody Touring Cars i Grand Touring Cars okresu F mogą być wyposażone w koła aluminiowe typu „Minilite” rozmiaru oryginalnego, pod warunkiem, że żadna inna specyfikacja okresu lekkich stopów kół nie jest dostępna. Maksymalna dozwolona szerokość pojazdu musi być zachowana.

11.2. Opony

Musza być zgodne z Art. 8.

12. HAMULCE

Układ hamulcowy musi być całkowicie zgodny ze specyfikacją okresu, z następującymi wyjątkami:

12.1. Układ hamulcowy może być przekształcony w układ dwuobwodowy jednocześnie działający na 4 koła przez 2 różne obwody hydrauliczne, pod warunkiem że nie powoduje to ustawienia i mocowania pedałów ani struktury nadwozia samochodu. Mechanizm wspomagający może być podłączony lub odłączony.

12.2. Urządzenia ograniczające ciśnienie nie mogą być zainstalowane do układu hamulcowego, chyba że jest to w specyfikacji okresu. Żadne urządzenie pozwalające na zmianę siły hamowania między przednimi i tylnymi kołami nie może być dostępne kierowcy siedzącego w fotelu.

12.3. Tarcze hamulcowe nie mogą być modyfikowane.

12.4. Materiał cierny i metoda mocowania mogą być dowolne, ale wymiary powierzchni ciernej musi być zgodna z homologacją.

13. KABINA

13.1. Szyby przednie

13.1.1. Muszą być klejone, chyba że jest odstępstwo dla danego samochodu na używanie innego materiału.

13.1.2. Dla samochodów otwartych produkowanych przed rokiem 1955, szyby są dowolne, pod warunkiem że są poszerzone co najmniej 20 cm pionowo powyżej górnej powierzchni kabiny.

13.1.3. Dla samochodów produkowanych pomiędzy rokiem 1955 a 1961 szyby muszą mieć minimalne wymiary:

13.1.3.2. pionowa wysokość powyżej górnej powierzchni kabiny: 20 cm

13.1.3.2. szerokość: 90 cm aż do 1000 cm³, 100cm powyżej 1000 cm³

13.1.4. Modyfikacja akcesoriów szyby (rama, zamknięcia, uszczelki itp.) nie są dozwolone.

13.2. Tylne szyby, szyby boczne muszą być zrobione z bezpiecznego szkła lub ze sztywnego przezroczystego materiału co najmniej 5mm grubości (typ materiału FAA, np. Lexan 400 jest polecany)

13.3. Pionowo otwierane boczne szyby mogą być zastąpione poziomo przesuwными.

13.4. Wyłączając zgodność z art. 13.3 powyżej, zmiany akcesoriów szyb (rama, zamknięcia, uszczelki itp.) nie są dozwolone.

13.5. Przednie fotele mogą być zmienione, fotele pasażerów mogą być usunięte.

13.6. Podłoga i podsufitka mogą być usunięte, tapicerka drzwi może być zmieniona.

13.7. Kontrolki i ich funkcje muszą pozostać takie jak w specyfikacji producenta, ale dozwolona jest modyfikacja tak, aby można łatwiej korzystać z ograniczeniem do obniżania kolumny kierownicy, wydłużania dźwigni hamulca ręcznego, jego zmiany w kabinie, zmiany jego na działanie „fly off”.

14. OSŁONA PODŁOGI

Dozwolone jest dodanie osłony zabezpieczającej podwozia, jeśli taka osłona jest pokazana w homologacji lub jest dozwolona w regulaminie zawodów.

15. DODATKI AERODYNAMICZNE

Zabronione

16. BALAST

Masa samochodu może być powiększona o balast, pod warunkiem że składa się z mocnych, jednolitych i przymocowanych narzędziami do podłogi, widoczne i zaplombowane przez kontrolera technicznego. Koło zapasowe bezpiecznie zamontowane może służyć jako balast.

17. KAROSERIA

17.1. Tylko do zawodów Grand Touring, dozwolone jest przeprowadzenie modyfikowania karoserii w okresie w granicach przepisów międzynarodowych Grand Touring w czasie jak napisano w Art. 2.3.7.

Karoseria musi być zgodna z całościową konfiguracją używaną w danym modelu, w zawodach międzynarodowych prowadzonych wg. przepisów okresu FIA.

17.2. Jeśli nastąpiła modyfikacja homologowanej karoserii, należy zgłosić ten fakt do formularza FIA historii samochodu z datą, opisem i oceną zmian.

17.3. Dodatkowe przednie reflektory muszą być oryginalne z całym mechanizmem na swoim miejscu.