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

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

ART. 1 GRUNDSÄTZLICHES UND ABKÜRZUNGEN

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

1.2 Der vorliegende Anhang K wird bei allen Fahrzeugen angewendet, welche Original Rennsport-Fahrzeuge sind, oder Fahrzeuge welche exakt und nach den gleichen Spezifikationen wie die Modelle welche eine internationale Renngeschichte gemäss den Internationalen Bestimmungen der Periode haben, gebaut wurden.
Die einzigen gegenüber der Periodenspezifikation zugelassenen Abweichungen sind die durch den Anhang K genehmigten.
Fahrzeuge ohne internationale Renngeschichte, die jedoch über eine Renngeschichte in nationalen Meisterschaftsläufen oder anderen bedeutenden nationalen Prüfungen mit vergleichbarem Status verfügen, können ebenfalls akzeptiert werden.
Falls ein Modell in der Periode nicht an internationalen Rennen teilgenommen hat, müssen die HTP der entsprechenden Fahrzeuge der HMSC mit dem betreffenden von der ASN herstammenden Beweis, dass das Modell über eine Renngeschichte in Prüfungen von nationaler Bedeutung verfügt, vorgelegt werden.

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

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

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

Règlement technique pour les voitures participant aux épreuves historiques internationales.

ART. 1 PRINCIPES ET ABREVIATIONS

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

1.2 La présente Annexe K s'applique aux voitures qui sont soit des voitures de compétition d'origine, soit des voitures construites exactement selon la même spécification que des modèles dont l'historique de compétition internationale est conforme aux règles internationales de l'époque concernée.
Les seules variations autorisées par rapport à la spécification de période sont celles autorisées par l'Annexe K.
Les voitures sans historique de compétition internationale, mais possédant un historique de compétition dans des épreuves de championnat national ou d'autres épreuves nationales significatives d'un statut équivalent peuvent aussi être acceptées.
Si un modèle n'a pas participé en période à des courses internationales, les PTH des voitures correspondantes doivent être présentés à la CSAH avec la preuve provenant de l'ASN concernée que le modèle possède un historique de compétition dans des épreuves d'importance nationale.

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

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

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

1.6 Abkürzungen
Vollständiger Titel

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

ART. 2 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND FAHRZEUGDEFINITIONEN

2.1 Allgemeine Bestimmungen

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

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

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

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

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

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

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

2.1.8 Die Besitzer der Fahrzeuge in der Periode Z werden ermutigt, FIA-Papiere zu beantragen.

1.6 Abréviations
Titre complet

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

ART. 2 DISPOSITIONS GENERALES ET DEFINITIONS DES VOITURES

2.1 Dispositions Générales

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

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

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

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

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

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

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

2.1.8 Les propriétaires des voitures de Période Z sont encouragées à demander des Fiches FIA.

2.1.9 Werbung auf Fahrzeugen

2.1.9.1 Die Werbung ist auf eine Fläche von 50 cm x 14 cm jeweils am oberen und unteren Rand von bis zu vier Startnummern beschränkt. Sollte über und unter der Startnummer nicht genügend Platz sein, um die erlaubte Werbung einzufügen, darf sie neben der Nummer platziert werden ohne jedoch mit dem Hintergrund in Kontakt zu kommen. Einer der beiden Räume, die sich an jede Startnummer anschliessen, darf für die Veranstalterwerbung reserviert werden, ohne dass der Teilnehmer sich dem widersetzen kann.

2.1.9.2 Werbung an zweisitzigen und einsitzigen Rennwagen ab Periode G:

Eine Fläche von je maximal 700 cm² (1 x vorne und 1 x auf jeder Seite) kann für die Veranstalterwerbung vorgesehen werden, welche der Bewerber nicht ablehnen kann.

Zusätzlich darf eine Fläche von insgesamt 2100 cm² mit zusätzlicher Werbung versehen werden (mit höchstens 700 cm² vorne und auf jeder Seite) welche in mehrere Aufkleber unterteilt werden kann. Bei jedem dieser Aufkleber wird zur Ermittlung der Gesamtfläche das kleinstmögliche Rechteck gemessen, in das der gesamte Aufkleber hineinpassen würde.

2.1.9.3 Die Rallyeschilder sind für die Veranstalterwerbung reserviert.

2.1.9.4 Wenn bei Rallyes lediglich 2 Sätzen Startnummern verwendet werden, sind zwei zusätzliche Flächen von je 50 cm x 14 cm für die Werbung zugelassen.

2.1.9.5 Jede nicht aktuelle Werbung, ausgenommen die Werbung gemäss Erscheinungsbild der Periode, muss entfernt werden.

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

2.1.9.7 Das Fahrzeug darf keine anderen Muster oder Kennzeichnungen aufweisen (z.B. Abbildungen von Haifischzähnen, Aufkleber von früheren Rennen, persönliche Mitteilungen, usw.).

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

2.1.9.9 Diese Vorschriften müssen während allen Prüfungen der Meisterschaft respektiert werden.

2.1.10 Erscheinungsbild der Periode

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

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

2.1.9 Publicité sur les Voitures

2.1.9.1 La publicité occupera au maximum deux emplacements de 50 cm x 14 cm, situés respectivement au-dessus et au-dessous des quatre numéros de compétition maximum. Au cas où il n'y aurait pas suffisamment de place pour insérer la publicité autorisée au-dessus et au-dessous du numéro de compétition, la publicité peut être placée à côté du numéro de compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond. L'un des deux emplacements contigus à chaque numéro de compétition peut être réservé à la publicité de l'Organisateur, sans que le Concurrent puisse s'y opposer.

2.1.9.2 Publicité sur les voitures de course monoplaces et biplaces à partir de la Période G:

Des espaces de 700 cm² chacun maximum, 1 à l'avant et 1 sur chaque côté, peuvent être réservés à la publicité de l'Organisateur de l'épreuve, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser.

Par ailleurs, un total de 2100 cm² de publicité supplémentaire (avec des maxima de 700 cm² à l'avant et sur chaque côté) peut être porté, pouvant être réparti sur plusieurs autocollants, dont chacun, pour le calcul de la surface totale, sera mesuré en fonction du plus petit rectangle pouvant le contenir complètement.

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

2.1.9.4 En rallye, lorsque seulement deux numéros de compétition sont utilisés, deux emplacements supplémentaires de 50 cm x 14 cm sont autorisés pour la publicité.

2.1.9.5 Toute publicité non actuelle, à l'exception de la livrée de période, doit être retirée.

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

2.1.9.7 Aucun autre motif ou signe distinctif ne pourra apparaître sur la voiture (par ex. des représentations de dents de requin, des autocollants de courses anciennes, des messages personnels, etc.).

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

2.1.9.9 Ces règles devront être respectées pendant toutes les épreuves de championnat.

2.1.10 Livrée de Période

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

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

– Für alle anderen Fahrzeuge ist nur das betreffende Chassis autorisiert, das Erscheinungsbild der Periode mit den gleichen Farben und den die originalen Dimensionen aufweisenden Logos beizubehalten.

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

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

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

2.1.11 Startnummern

Siehe Artikel 205 bis 207 des ISG.

2.1.12 FIA/FIVA-Konvention

Die FIA ist der Auffassung, dass eine Zusammenarbeit mit der FIVA im Bereich historischer Veranstaltungen ohne Wettbewerbscharakter wesentlich ist, um den freien und unbeschränkten Verkehr von historischen Fahrzeugen sowie auch deren nicht wettbewerbsmässige Verwendung zu unterstützen.

Gemäss Wortlaut der FIA/FIVA Konvention vom 10.10.1974, mit Aktualisierung vom 27.10.1999, hat die FIVA die FIA als alleinige internationale Sport-Autorität in der Welt des Motorsports anerkannt. Während Veranstaltungen für historische Fahrzeuge mit Wettbewerbscharakter in der alleinigen Zuständigkeit der FIA und seiner Mitglieder verbleiben, können insbesondere Gleichmässigkeitsläufe ohne Wettbewerbscharakter weiterhin wahlweise nach den Bestimmungen der FIA oder der FIVA durchgeführt werden. Touristische Zielfahrten, die unter der Zuständigkeit der FIA durchgeführt werden, müssen die internationalen FIVA Veranstaltungsbestimmungen beachten.

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

2.1.13 Definitionen der Veranstaltung

2.1.13.1 Historische Veranstaltung

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

– Pour toutes les autres voitures, seul le châssis concerné est autorisé à garder la livrée de période, avec les mêmes couleurs et les logos présentant les dimensions originales.

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

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

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

2.1.11 Numéros de compétition

Voir Articles 205 à 207 du CSI.

2.1.12 Convention FIA/FIVA

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

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

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

2.1.13 Définitions des épreuves

2.1.13.1 Epreuve Historique

Une Epreuve Historique peut être une démonstration, une parade, une épreuve historique sur route, un rallye historique, un parcours de régularité historique ou une concentration touristique historique organisé sous le contrôle de la FIA et/ou de la FIVA. Toutes les épreuves internationales doivent respecter la réglementation de cette Annexe et, à l'exception des rallyes et courses de côtes (y compris les courses sur circuit pendant les rallyes), doivent avoir lieu sur des circuits approuvés par la FIA pour les épreuves internationales en accord avec l'Annexe O, Article 6.

2.1.13.2 Demonstrationen
Siehe Artikel 22.c des ISG.
Demonstrationsläufe für nach 1967 gebaute einsitzige und zweisitzige Rennwagen dürfen in jedem Fall nur mit Genehmigung der FIA ausgetragen werden.

2.1.13.3 Paraden
Siehe Artikel 22.b des ISG.

2.1.13.4 Historische Strassenveranstaltung
Eine historische Strassenveranstaltung ist eine Veranstaltung für gemäss Anhang K oder FIVA-Bestimmungen zulässige Fahrzeuge, bei der öffentliche Strassen mit identischer oder unterschiedlicher Streckenführung genutzt werden und für die der Veranstalter die Strecke vorgibt und deren Einhaltung überwacht. Mit Ausnahme der Touristischen Zielfahrten für historische Fahrzeuge müssen alle internationalen Veranstaltungen zur Information im FIA- und dem FIVA-Kalender eingetragen sein. Alle Veranstaltungen müssen in vollständiger Übereinstimmung mit den Strassenverkehrsbestimmungen der entsprechenden Länder durchgeführt werden. Es gibt drei Arten von historischen Strassenveranstaltungen, die nachfolgend jede einzeln beschrieben ist: Historische Rallye (Art. 2.3.1), Historische Gleichmässigkeitslauf (Art. 2.3.2), Touristische Zielfahrt für historische Fahrzeuge (Art. 2.3.3).
Historische Rallye: Eine Strassenveranstaltung mit Wettbewerbscharakter, bei der der grösste Teil der Strecke auf öffentlichen Strassen zurückgelegt wird. Die Strecke kann eine oder mehrere «Wertungsprüfungen» beinhalten, die auf für den öffentlichen Verkehr gesperrten Strassen oder auf permanenten bzw. teilweise permanenten Rennstrecken mit der Höchstgeschwindigkeit als entscheidender Faktor stattfinden. Die Ergebnisse aller Wertungsprüfungen werden für die Endwertung der Rallye herangezogen.
Folgende Bedingungen müssen für eine Historische Rallye beachtet werden:
- Die Veranstalter von internationalen Historischen Rallyes müssen einer ASN angeschlossen sein.
- Die Streckenteile, die nicht als Wertungsprüfungen gefahren werden, werden als «Verbindungsstrecken» bezeichnet. Die Höchstgeschwindigkeit auf den Verbindungsstrecken darf nicht für das Ergebnis herangezogen werden und die vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen den Kontrollen darf 50 km/h nicht überschreiten, es sei denn, dies wurde durch eine ASN in Übereinstimmung mit den nationalen Gesetzen zugelassen.
- Die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit bei den Rallye-Sonderprüfungen darf 120 km/h nicht überschreiten.
- Die teilnehmenden Fahrzeuginsassen müssen im Besitz einer entsprechenden FIA Bewerber-/Fahrerlizenz sein.
- Bei einer Wertungsprüfung auf einer Rennstrecke, zu der mehrere Fahrzeuge gleichzeitig starten, darf sich nur der Fahrer an Bord des Fahrzeugs befinden.
- Um zugelassen zu werden, müssen die Fahrzeuge der Strassenverkehrszulassungsordnung sowie den gültigen FIA-Vorschriften für internationale Rallyes ihrer entsprechenden Periode entsprechen.

2.1.13.2 Démonstrations
Voir Article 22.c du CSI.
De plus, les Démonstrations de voitures de course monoplaces et biplaces postérieures à 1967 ne peuvent être organisées qu'avec l'autorisation de la FIA, dans chaque cas.

2.1.13.3 Parades
Voir Article 22.b du CSI.

2.1.13.4 Epreuve Historique sur Route
Une Epreuve Historique sur Route est une épreuve pour voitures selon la réglementation de l'Annexe K ou du Code des Epreuves de la FIVA, empruntant des routes publiques comme itinéraires communs ou convergents, et pour laquelle des itinéraires sont fournis par les Organisateurs, pour toute forme de contrôle d'itinéraire commun. A l'exception des Concentrations Touristiques Historiques, toutes les épreuves internationales doivent être inscrites, pour information, aux Calendriers de la FIA et de la FIVA. Toutes les épreuves doivent être organisées dans le respect scrupuleux de la législation de la Circulation Routière des territoires concernés. Il existe trois types d'épreuves historiques sur route définis séparément ci-dessous : Rallye Historique, Rallye de Régularité Historique, Concentration Touristique Historique.
Rallye Historique: Epreuve sur route de nature sportive dans laquelle la majeure partie de la distance couverte est disputée sur des routes ouvertes à la circulation ordinaire. L'itinéraire peut inclure une ou plusieurs «épreuves spéciales», organisées sur des routes fermées à la circulation ordinaire, ou sur des circuits de course permanents ou semi permanents sur lesquels la vitesse la plus élevée est le facteur déterminant. Les résultats de toutes les épreuves spéciales contribueront à déterminer le classement général du rallye.
Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallyes Historiques:
- Les Organisateurs de Rallyes Historiques Internationaux doivent être affiliés à une ASN.
- Les itinéraires non utilisés pour des épreuves spéciales sont appelés «secteurs de liaison». Sur ces secteurs de liaison, la vitesse la plus élevée ne doit jamais compter dans l'établissement du classement général, et la vitesse moyenne requise entre les contrôles ne doit pas excéder 50 km/h, à moins qu'une vitesse supérieure ne soit autorisée par une ASN dans le respect de la législation nationale.
- La vitesse moyenne maximale autorisée pendant les épreuves spéciales du rallye ne doit pas dépasser 120 km/h.
- Les occupants des véhicules participants doivent être détenteurs d'une Licence appropriée de Pilote de Compétition de la FIA.
- Au cours de toutes les épreuves spéciales sur circuit dans lesquelles deux voitures ou plus démarrent simultanément, seul le pilote peut être dans la voiture.
- Les voitures doivent se conformer à la législation routière ainsi qu'aux exigences de la FIA en matière d'inscription pour les Rallyes Internationaux durant la période concernée.

- Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen Technischen Ausweises der FIA (FIA Historic Technical Passport) für sein Wettbewerbsfahrzeug sein. Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
- Die Veranstalter sollten die Sicherheitsbestimmungen des Artikels 14 im Anhang H zum Internationalen Sportgesetz beachten.

Historischer Gleichmässigkeitslauf
(Dieser Artikel gilt nicht für FIVA-Veranstaltungen.)
Ein historischer Gleichmässigkeitslauf ist eine Veranstaltung touristischer Art, bei der die Höchstgeschwindigkeit kein entscheidender Faktor ist, bei der aber Durchschnittsgeschwindigkeiten (50 km/h oder weniger) vorgegeben werden müssen.
Wenn eine Veranstaltung in einem Land mit langen Verbindungsstrecken zwischen bebauten Gebieten stattfindet oder im Rahmen der Streckenführung Autobahnen benutzt werden, so können die Veranstalter von Gleichmässigkeits-Rallyes beim zuständigen ASN eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit (bis zu höchstens 80 km/h) für diese besonderen Verbindungsabschnitte beantragen.
Folgende Bedingungen müssen bei einem historischen Gleichmässigkeitslauf berücksichtigt werden:
- Sie müssen im FIA-Kalender oder im FIVA-Kalender eingetragen sein. Die Veranstalter müssen der FIA oder FIVA angeschlossen sein, unterliegen der Gerichtsbarkeit der ASN, sofern dies den nationalen Bestimmungen entspricht, und die Reglementierung muss gemäss dem Internationalen Sportgesetz oder den Internationalen Wettbewerbsbestimmungen der FIVA erstellt werden.
- Im Falle einer Veranstaltung, die im FIA-Kalender eingetragen ist, muss das bei einem Historischen Gleichmässigkeitslauf anzuwendende Reglement mit der Standardausschreibung übereinstimmen, das durch die FIA aufgestellt worden ist. Diese Bestimmungen sind unter www.fia.com oder das FIA-Sekretariat erhältlich.
- Die Streckenführung(en) bei einem historischen Gleichmässigkeitslauf sind vorgeschrieben, den Fall höherer Gewalt ausgenommen. Die Veranstalter müssen den Nachweis erbringen können, dass die Streckenführung(en) von den zuständigen Behörden und auch von der entsprechenden FIA ASN oder FIVA ANF(s) entsprechend genehmigt worden sind.
- Sofern im Rahmen der Streckenführung der Veranstaltung Sektoren mit Gleichmässigkeitsprüfungen vorgesehen sind, darf den Bewerbern das Ende der Zeitnahme des Sektors nicht im Voraus bekannt gegeben werden.
- Die Veranstalter müssen pro Tag für alle Wettbewerbsfahrzeuge mindestens eine geheime Zeitmessung durchführen. Für zu frühe Ankunft müssen Strafen bis hin zum Wertungsausschluss für Geschwindigkeitsüberschreitungen verhängt werden.
- Jeder Bericht der Polizei über gefährliche Fahrweise eines Teilnehmers kann zum Ausschluss führen.

- Chaque Concurrent doit être détenteur d'un Passeport Technique Historique de la FIA en cours de validité pour la voiture concurrente. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les Organisateurs devraient respecter les recommandations de sécurité de l'Art. 14 de l'Annexe H du Code Sportif International.

Rallye de Régularité Historique
(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)
Un Rallye de Régularité Historique est une épreuve de nature touristique dans laquelle la vitesse la plus élevée n'est pas un facteur déterminant, mais où des vitesses moyennes (ne dépassant pas 50 km/h) doivent être imposées.
Exceptionnellement, lorsqu'une épreuve a lieu dans un pays où les zones urbaines sont séparées par de longues distances, ou encore où l'itinéraire prévoit l'utilisation d'autoroutes, les Organisateurs des rallyes de régularité peuvent demander à l'ASN appropriée la permission d'augmenter la vitesse moyenne générale (jusqu'à 80 km/h maximum) sur ces secteurs spécifiques.
Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallyes de Régularité Historiques :
- Ils doivent être inscrits au Calendrier de la FIA ou au Calendrier de la FIVA. Les Organisateurs seront affiliés à la FIA ou à la FIVA, sous la juridiction d'une ASN lorsque exigé par des lois nationales, et la réglementation doit être établie conformément au Code Sportif International, ou au Code des Epreuves Internationales de la FIVA.
- Dans le cas d'une épreuve inscrite au calendrier FIA, le règlement applicable au Rallye de Régularité Historique doit être en accord avec le «Règlement Particulier Standard» établi par la FIA. Ce règlement est disponible sur www.fia.com, ou auprès du secrétariat de la FIA.
- L'itinéraire/les itinéraire(s) concerné(s) par un Rallye de Régularité Historique sera/seront obligatoire(s), sauf cas de force majeure. Les Organisateurs doivent pouvoir prouver que cet/ces itinéraire(s) a/ont été approuvé(s) par la ou les autorités de surveillance de la circulation concernées ainsi que la ou les ASN de la FIA ou la ou les ANF de la FIVA concernées.
- Lorsque l'itinéraire d'une épreuve comporte des secteurs de tests de régularité, l'endroit où se terminent ces secteurs chronométrés ne doit pas être communiqué par avance aux Concurrents.
- Les Organisateurs doivent prévoir au moins un contrôle de vitesse secret par jour sur toute voiture en compétition. Les participants arrivés en avance devront être soumis par les Organisateurs à des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion pour excès de vitesse.
- Tout rapport de conduite dangereuse émanant de la police de la route pourra entraîner l'exclusion.

– Im Falle eines Wertungsausschlusses müssen die Startnummern und die Rallyeschilder sowie das Road-Book und andere Unterlagen entfernt werden. Dies gilt auch für die Servicefahrzeuge.
– Fahrer, die an Gleichmässigkeits-Rallyes teilnehmen, müssen im Besitz eines Führerscheins, der für das gesamte Veranstaltungsgebiet Gültigkeit hat, und irgendeiner Lizenzart für Fahrer oder Gleichmässigkeitsläufe, mindestens der Stufe H4, die für das laufende Jahr und für die Veranstaltung Gültigkeit hat, sein, oder sich eine Veranstaltungslizenz für den Gleichmässigkeitslauf besorgen.
– Jede Equipe kann auf dem Einschreibeformular einen Equipennamen angeben. Dieser Equipenname erscheint neben dem Namen der Piloten auf allen offiziellen Publikationen der Veranstaltung.
– Zulässig sind Fahrzeuge mit Strassenzulassung in ihrem Registrierungsland und mindestens 15 Jahre vor dem 1. Januar des laufenden Jahres hergestellt wurden. Die Fahrzeuge müssen mit strassenzugelassenen Reifen ausgestattet sein. Für keinen Teil der Veranstaltung sind Reifen zugelassen, die zur Verwendung in einem Wettbewerb hergestellt wurden. Die Annahme von Einschreibungen obliegt dem Veranstalter.
– Der Bewerber muss im Besitz eines HTP, HRCP oder eines gültigen FIVA-Wagenpasses für sein Fahrzeug sein.
– Vor dem Start zu einer Veranstaltung müssen die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Vorschriften und mit dem HTP überprüft werden.
– Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
– Zur Vermeidung von «Grauzonen», die den historischen Grundgedanken und der Sicherheit der Veranstaltungen schaden könnten, können zusätzliche Massnahmen eingeführt werden, um zu verhindern, dass die gültigen Bestimmungen umgangen werden und die Geschwindigkeit – oder kürzeste Fahrzeit – ein entscheidender Faktor wird, auch wenn dies nur für bestimmte Abschnitte der Veranstaltung zutrifft.

Historisch Touristische Zielfahrt
(Dieser Artikel gilt nicht für FIVA-Veranstaltungen.)
Siehe Artikel 21.b des ISG
Folgende Bedingungen müssen für eine historisch touristische Zielfahrt beachtet werden:
– Keine Rangliste darf gemäss Geschwindigkeit oder Zeit ausgestellt werden.
– Die Ausschreibung muss den Internationalen Veranstaltungsbestimmungen der FIVA entsprechen.
– Die ASNs und die ANFs der FIVA jedes Landes, das durch die Streckenführung berührt wird, müssen vorher über die Veranstaltung und den Streckenverlauf informiert werden.
– Zugelassen werden Fahrzeuge mit Strassenzulassung in ihrem Registrierungsland, die am 1. Januar des laufenden Jahres mindestens 15 Jahre alt sind. Die Annahme und die Einteilung der Nennungen werden von den Veranstaltern vorgenommen.

– L'exclusion implique le retrait des numéros de course, des plaques de rallye, du carnet d'itinéraire et d'autres informations concernant le parcours et s'applique également aux véhicules d'assistance.
– Les pilotes participant aux Rallyes de Régularité Historiques doivent être détenteurs d'un permis de conduire routier normal reconnu sur chaque territoire de l'itinéraire, et être détenteurs de tout type de licence de pilote de régularité ou de compétition, de degré H4 minimum, valable pour l'année en cours et l'épreuve, ou obtenir un permis de conduire pour Parcours de Régularité pour la durée de l'épreuve.
– Chaque équipage peut spécifier un nom d'équipage sur le formulaire de demande d'engagement. Ce nom d'équipage apparaîtra aux côtés du nom des pilotes sur toutes les publications officielles de l'épreuve.
– Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement, construites au moins 15 ans avant le 1er janvier de l'année en cours. Les voitures doivent être équipées de pneus admis pour un usage routier ; les pneus fabriqués uniquement pour la compétition ne sont autorisés à aucun moment de l'épreuve. L'acceptation des inscriptions est décidée par les Organisateurs.
– Le Concurrent doit être détenteur d'un PTH, d'un LPRH ou d'une Fiche d'Identité FIVA en cours de validité pour la voiture.
– Avant le départ de l'épreuve, les voitures devront subir un contrôle technique pour vérifier qu'elles sont conformes à la législation et à leur PTH.
– Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
– Afin d'éviter toute «zone grise» qui pourrait porter préjudice au mouvement historique et à la sécurité des épreuves, des mesures supplémentaires peuvent être introduites visant à éliminer tout risque d'abus des dispositions en vigueur et à veiller à ce que la vitesse – ou le meilleur temps – ne devienne pas un facteur décisif, même si ces mesures ne s'appliquent qu'à certaines sections précises de l'épreuve.

Concentration Touristique Historique
(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)
Voir Article 21.b du CSI.
Les conditions suivantes doivent être observées pour les Concentrations Touristiques Historiques:
– Aucun classement n'est décidé par un facteur de vitesse ou de temps.
– Le règlement doit se conformer au Code des Epreuves Internationales de la FIVA.
– Les ASN et la ou les ANF de la FIVA et de chaque territoire de l'itinéraire doivent être informées par avance de l'épreuve et de son parcours.
– Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement, construites au moins 15 ans avant le 1er janvier de l'année en cours. L'acceptation et le classement des engagements sont décidés par les Organisateurs.

2.1.13.5 Rundstreckenrennen
Siehe Artikel 16.b des ISG
Folgende Bedingungen müssen für Rundstreckenrennen beachtet werden:
– Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen FIA-Wagenausweises für das Wettbewerbsfahrzeug sein. Das Fahrzeug muss den FIA-Bestimmungen für Rundstreckenrennen entsprechen. Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
– Die Veranstaltung muss gemäss den Sicherheitsbestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz durchgeführt werden.

2.1.13.6 Bergrennen
Siehe Artikel 16.b.3 des ISG
Folgende Bedingungen müssen für Bergrennen beachtet werden:
– Sie müssen im internationalen Kalender der FIA eingetragen sein. Die Ausschreibungen müssen in Übereinstimmung mit Kapitel IV des Internationalen Sportgesetzes erstellt werden.
– Die Veranstalter von historischen Bergrennen müssen einer FIA ASN angehören.
– Jeder Bewerber muss im Besitz eines gültigen FIA-Wagenausweises für das Wettbewerbsfahrzeug sein.
– Es ist die Pflicht jedes Bewerbers den Technischen Kommissaren, den Technischen Delegierten und den Sportkommissaren zu beweisen, dass sein Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung in vollkommener Übereinstimmung mit dem Reglement ist.
– Die zugelassenen Fahrzeuge müssen den FIA-Bestimmungen zur Nennung bei historischen Bergrennen entsprechen.
– Die Veranstaltung muss gemäss den Sicherheitsbestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz durchgeführt werden.

2.1.14 Vorschriften für Fahrer
(Dieser Artikel gilt nicht für FIVA-Veranstaltungen.)
Die Fahrer müssen bezüglich des Schutzhelms, der flammenabweisenden Kleidung sowie der Lizenzen die Vorschriften des Anhang L zum Internationalen Sportgesetz beachten.
Fahrer, die eine Int. Historische Lizenz in einer oder in allen der Stufen H1, H2 und H3 (Anhang L, Art. 8) besitzen, dürfen an bis zu drei nationalen Veranstaltungen pro Jahr ausserhalb ihres Landes teilnehmen, vorausgesetzt, dass die betreffende/n Veranstaltung/en im nationalen Kalender der austragenden ASN aufgenommen ist und dass beide, der austragenden ASN und der für den Fahrer zuständigen ASN, ihr Einverständnis ausgesprochen haben.
Die Anzahl von ausländischen Fahrern in einem solchen Rennen ist beschränkt auf höchstens 30% der zum Start zugelassenen Wagen oder auf 30% der Anzahl der effektiven Teilnehmer. Die Rennstrecke, auf welcher eine solche Veranstaltung ausgetragen wird, muss von der ASN entsprechend anerkannt sein.

2.1.13.5 Course sur Circuit
Voir Article 16.b.1 du CSI.
Les conditions suivantes doivent être observées pour les Courses sur Circuit:
– Chaque Concurrent doit être en possession d'une Fiche de la FIA en cours de validité pour la voiture engagée. Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les épreuves sur circuit. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
– Les Organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code Sportif International.

2.1.13.6 Course de Côte
Voir Article 16.b.3 du CSI.
Les conditions suivantes doivent être observées pour les Courses de Côte :
– Elles doivent être inscrites au Calendrier International de la FIA. Le Règlement doit être établi conformément au Chapitre IV du Code Sportif International.
– Les Organisateurs doivent être affiliés à une ASN de la FIA.
– Chaque Concurrent doit posséder une Fiche de la FIA en cours de validité pour la voiture engagée.
– Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
– Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les Courses de Côte Historiques.
– Les Organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code Sportif International.

2.1.14 Réglementation pour pilotes
(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)
Les pilotes doivent se conformer aux exigences de l'Annexe L du Code Sportif International concernant les casques, les vêtements résistant au feu et les licences.
Les pilotes détenteurs d'une Licence Internationale Historique valable pour un ou tous les Degrés H1, H2 et H3 (Article 8 de l'Annexe L) sont autorisés à participer chaque année à un maximum de trois épreuves nationales se déroulant en dehors de leur pays d'origine, à condition que cette ou ces épreuve(s) soi(en)t inscrite(s) au Calendrier National de l'ASN d'accueil et que l'ASN de tutelle du pilote et l'ASN d'accueil aient donné leur accord.
Le nombre de pilotes non nationaux prenant part à une de ces épreuves ne doit dépasser ni 30% du nombre de voitures autorisées à prendre le départ, ni 30% du nombre de participants effectifs. Les circuits sur lesquels se déroulent ces Epreuves doivent être approuvés de façon appropriée par l'ASN.

2.2 Rennwagen

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

2.2.2 Einsitzige Rennwagen

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

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

2.2.3 Offene zweisitzige Rennwagen

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

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

2.2.4 Geschlossene zweisitzige Rennwagen

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

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

2.2 Voitures de Course

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

2.2.2 Voiture de course monoplace

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

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

2.2.3 Voitures de course biplaces ouvertes

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

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

2.2.4 Voitures de course biplaces fermées

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

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

2.2.5 Grand Touring Prototypen FIA (FIA GTP 1)

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

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

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

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

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

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

2.2.7 Erprobungsfahrzeuge

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

2.2.7.2 Es muss eine fortlaufende Bestandsgeschichte nachgewiesen werden

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

2.2.8 Historic Special

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

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

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

2.3 Serien-Strassenfahrzeuge

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

2.2.5 Grand Tourisme Prototypes FIA (FIA GTP 1)

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

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

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

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

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

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

2.2.7 Voitures expérimentales

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

2.2.7.2 La preuve de leur histoire ininterrompue doit être apportée.

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

2.2.8 Spéciales Historiques

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

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

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

2.3 Voitures routières de production de série

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

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

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

2.3.4 Serien-Tourenwagen (T) nach 1946

2.3.4.1 Serien-Tourenwagen beinhalten geschlossene, viersitzige, in grosser Stückzahl hergestellte Fahrzeuge oder offene Fahrzeuge (Fahrzeuge mit einem geringeren Hubraum als 700 cm^3 können 2 Sitzplätze haben) und sind:

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

2.3.5 Renn-Tourenwagen (CT) nach 1946

2.3.5.1 Renn-Tourenwagen nach 1946 sind:

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

2.3.6 Serien-GT-Wagen (GT) nach 1946

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.6 Voitures de Grand Tourisme postérieures à 1946 (GT)

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

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

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

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

2.3.7 Renn-GT-Wagen (GTS) nach 1946

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

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

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

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

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

2.3.7.6 Ausserdem:

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.7.6 En outre:

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.9.3 Dies beinhaltet:

(a) Gruppe 3 (1957–1959): Tourenwagen mit einem besonderen Aufbau oder mit einem Standard-Aufbau, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäss Bestimmungen des Anhang J 1959, Artikel 264, für die Gruppe 2 hinausgehen.

b) Gruppe 3 (1960–1965): Eingeschlossen in der Gruppe 3 für GT-Wagen. Tourenwagen mit einem besonderen Aufbau oder mit einem Standard-Aufbau, jedoch mit mechanischen Änderungen, die über die Einschränkungen gemäss Bestimmungen des Anhang J 1965, Artikel 274, für die Gruppe 2 hinausgehen.

(c) Gruppe 5 (1970–1975): Die erlaubten Änderungen für Fahrzeuge der Jahre 1966–1969 sind im Anhang J, Artikel 267, aufgeführt; die 1969er Version wird als endgültig betrachtet. Die für diese Fahrzeuge erlaubten Änderungen sind denen für Spezial-Tourenwagen (Gruppe 2 1970–75), wenn diese mit den homologierten Optionen für mehr als 100 Exemplare ausgestattet sind, weitgehend ähnlich.

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

2.3.10 Nationale Renntourenwagen

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3.9.3 Sont inclus:

(a) Groupe 3 (1957–59) : Voitures de Tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 264 de l'Annexe J de 1959.

(b) Groupe 3 (1960–65): Figurant sous le Groupe 3 pour Voitures GT. Voitures de tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 274 de l'Annexe J de 1965.

(c) Groupe 5 (1966–69): Les modifications autorisées figurent à l'Article 267 de l'Annexe J; la version de 1969 sera considérée comme définitive. Les modifications autorisées sur ce type de voiture sont très proches de celles qui s'appliquent aux Voitures de Tourisme Spéciales (Groupe 2 19701975) lorsque ces dernières disposent d'options homologuées avec plus de 100 exemplaires.

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

2.3.10 Voitures de Tourisme de compétition nationale

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

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

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

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

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

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

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

ART. 3 EINTEILUNG NACH ZEITRAUM UND DEFINITION

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

3.2 Periodeneinteilung:

A) vor dem 1.1.1905.
B) vom 1.1.1905 bis 31.12.1918.
C) vom 1.1.1919 bis 31.12.1930
D) vom 1.1.1931 bis 31.12.1946
E) vom 1.1.1947 bis 31.12.1961 (bis 31.12.1960 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen)
F) vom 1.1.1962 bis 31.12.1965 (ab 1.1.1961 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen und bis 31.12.1966 für Formel 2), mit Ausnahme der Formel 3 und der Formel mit einer einmaligen Motorenmarke
GR) vom 1/1/1966 bis 31/12/1971 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (vom 1/1/1964 bis 31/12/1970 für F3)
G1) vom 1.1.1966 bis 31.12.1969 für homologierte Touren- und GT-Wagen
G2) vom 1.1.1970 bis 31.12.1971 für homologierte Touren- und GT-Wagen
HR) vom 1/1/1972 bis 31/12/1976 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (vom 1/1/1971 bis 31/12/1976 für F3)
H1) vom 1.1.1972 bis 31.12.1975 für homologierte Touren- und GT-Wagen

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

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

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

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

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

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

ART. 3 CLASSEMENTS PAR DATE ET DEFINITIONS

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

3.2 Les périodes sont les suivantes:

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

H2) vom 1.1.1976 bis 31.12.1976 für homologierte Touren- und GT-Wagen
IR) vom 1.1.1977 bis 31.12.1982 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (mit Ausnahme der Gruppe C) und vom 1.1.1977 bis 31.12.1985 für die F1 3 Liter.
I) vom 1.1.1977 bis 31.12.1981 für homologierte Touren- und GT-Wagen
IC) vom 1.1.1982 bis 31.12.1990 für Gruppe C und IMSA-Wagen
JR) vom 1.1.1983 bis 31.12.1990 für einsitzige und zweisitzige Rennwagen (mit Ausnahme der F1 3 Liter vom 1.1.1983 bis 31.12.1985)
J1) vom 1/1/1982 bis 31/12/1985 für homologierte Touren- und GT-Wagen
J2) vom 1/1/1986 bis 31/12/1990 für homologierte Touren- und GT-Wagen
KC) vom 1.1.1991 bis 31.12.1993 für Gruppe C und IMSA-Wagen
Z) vom 1.1.1991 bis zu 2 Jahre vor dem 1. Januar des laufenden Jahres

3.3 Periodenspezifikation

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

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

3.3.3 Allegemines zu Alternativ-Bauelementen

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

Alternativ-Bauelemente gemäss Hersteller-Spezifikation dürfen nur verwendet werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese Teile gemäss Anhang J der Periode und/oder dem für das betreffende Fahrzeug anwendbaren Homologationsblatt erlaubt waren und, in beiden Fällen, in diesem bestimmten Fahrzeug bei einer im Internationalen Kalender der FIA eingetragenen Veranstaltung in der betreffenden Periode verwendet wurden.

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

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

H2) du 1.1.1976 au 31.12.1976 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
IR) du 1.1.1977 au 31.12.1982 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion du Groupe C) et du 1.1.1977 au 31.12.1985 pour les F1 3 litres
I) du 1.1.1977 au 31.12.1981 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
IC) du 1.1.1982 au 31.12.1990 pour les voitures du Groupe C et les voitures IMSA
JR) du 1.1.1983 au 31.12.1990 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion des voitures de F1 3 litres du 1.1.1983 au 31.12.85)
J1) du 1/1/1982 au 31/12/1985 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
J2) du 1/1/1986 au 31/12/1990 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées
KC) du 1.1.1991 au 31.12.1993 pour toutes les voitures du Groupe C et les voitures IMSA
Z) du 1.1.1991 à deux ans avant le 1er janvier de l'année en cours pour les autres voitures.

3.3 Spécification de période

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

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

3.3.3 Généralités sur les composants de remplacement:

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

Des composants remplaçant des pièces fournies à l'origine par le constructeur de la voiture ne peuvent être utilisés que s'il est prouvé qu'ils étaient autorisés par l'Annexe J de période et/ou la fiche d'homologation applicable à la voiture concernée et, dans les deux cas, utilisés pour cette voiture particulière au cours d'une épreuve inscrite au calendrier international de la FIA dans la période.

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

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

3.3.5 Sofern nicht durch vorliegende Vorschriften festgelegt, muss jedes Fahrzeugbauelement den Abmessungen des Originalteils entsprechen und der Materialtyp muss derselbe sein, wie der der Origianlpartie.
Der Nachweis darüber muss durch den Antragssteller erbracht werden.

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

3.3.7 Für homologierte Fahrzeuge sind die original Homologationsblätter der FIA inklusive Nachträge und Varianten wie sie während der betreffenden Periode homologiert waren, gültig.
Die Vorschriften des Anhang J der Periode sind ebenfalls gültig, wenn sie eine Spezifikation abdecken, welche in der Periode wie im Artikel 3.3.8 für nicht homologierte Fahrzeuge vermerkt verwendet wurde.
Alle Fahrzeuge der Periode J1 müssen ebenfalls den Bestimmungen des Anhang XI des Anhang K entsprechen.

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

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

3.4 Leitfaden für Reparaturen und Alternativ-Bauteile für original Rennfahrzeuge

3.4.1 Die Technologie, der Materialtyp und die für die Reparaturen verwendeten Bauelemente und für Fahrzeuge mit einem Homologationsblatt die verwendeten Nachträge, müssen mit den in der Periode für diese Fahrzeugmodell verwendeten kompatibel sein. Im Falle von rohrförmigen Bauelementen oder Strukturen, ist der Typ der verwendeten Rohrer frei, unter der Voraussetzung, dass die Aussendimen-

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

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

3.3.7 Pour les voitures homologuées, les papiers d'homologation FIA d'origine, y compris extensions et variations telles qu'homologuées pendant la période concernée sont valables.
Les règles de l'Annexe J de la période sont aussi valides si elles couvrent une spécification utilisée en période comme indiqué dans l'article 3.3.8 pour les voitures qui ne sont pas homologuées.
Toutes les voitures de la Période J1 doivent également être conformes à l'Annexe XI de l'Annexe K.

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

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

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

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

sion und die Wandstärke einer Periodenspezifikation und dass das Material dem Artikel 3.6 entspricht.

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

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

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

3.5 Leitfaden für die Reparatur von Aluminiumlegierungen

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

3.5.2 Jegliche Reparaturen müssen gemäss den nachstehenden Artikeln ausgeführt werden:

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

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

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

3.5.2.4 Die Montagemodalitäten für Aluminiumstrukturen sind die folgenden:

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

(siehe Tabelle 5, Anhang XII)

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

conformes aux spécifications de période et que le matériau soit conforme à l'Art. 3.6.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(voir Tableau 5, Annexe XII)

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

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

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

3.6 Leitfaden Fahrzeugnachbauten und Nachbau von Bauelementen

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

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

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

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

3.6.5 Materialien

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.6.5 Matériaux

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

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

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

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

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

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

3.6.6 Technologie

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

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

3.6.6.3

a) Unabhängig vom verwendeten Material und der verwendeten Technologie, ist es empfohlen, dass die Schweissung der Bauelemente oder der Montage, welche Belastungen unterstellt sind und erhöhte Belastungen oder für die Sicherheit massgebend sind, von qualifizierten Schweissern ausgeführt werden. Nichts desto trotz, müssen diese professionell inspiziert werden, um jegliche Fissuren oder Mängel festzustellen.

b) Es ist ebenfalls wärmstens empfohlen, vergleichbare Tests an Orten durchzuführen, die wesentlich für die strukturelle Unversehrtheit des Fahrzeugs oder die Sicherheit des Fahrers ist, mit Hilfe von zweckmässigen Methoden und Konstruktionstypen.

3.6.7 Dimensionen

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

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

3.7 Allgemeine Bestimmungen

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

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

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

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

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

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

3.6.6 Technologie

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

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

3.6.6.3

a) Indépendamment du matériau et de la technologie utilisés, il est recommandé que la soudure des composants ou de l'assemblage, qui sont soumis à des charges et à une contrainte élevées, ou déterminants pour la sécurité, soit effectuée par des soudeurs qualifiés. Néanmoins, ceci doit être inspecté professionnellement pour détecter toute éventuelle fissure ou défaut.

b) Il est également fortement recommandé d'effectuer des tests semblables à des endroits qui sont essentiels pour l'intégrité structurelle de la voiture ou la sécurité du pilote, à l'aide de méthodes appropriées au matériau et au type de construction.

3.6.7 Dimensions

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

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

3.7 Définitions Générales

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

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

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

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

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

3.8 Toleranz

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

3.8.2 Alle maschinellen Bearbeitungen mit Ausnahme von Zylinderbohrung und Kolbenhub: +/– 0,2 %

3.8.3 Unbearbeitete Gussteile: +/– 0,5 %

3.8.4 Breite des Fahrzeuges an der Vorder- und Hinterachse: + 1 %, – 0,3 %

3.8.5 Radstand: +/– 1,1 %

3.8.6 Spurweite: +/– 1 %

3.9 Treibstoff und Verbrennungsmittel

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

3.9.2 Ausgenommen die nicht homologierte Fahrzeuge wie im Artikel 3.6.3 angegeben betrifft, muss der Treibstoff für nicht homologierte Fahrzeuge dem Anhang J, Artikel 275.16 entsprechen.

3.9.3 Alle Rennfahrzeuge der Perioden C und D (1/1/1919 – 31/12/1946), Formel 1-Fahrzeuge 1946-57, Formel 2 1947-53, Formel 3 1946-60 und Indianapolis 1940-60, dürfen mit Treibstoff auf Alkoholbasis betrieben werden.
Alle anderen nicht homologierten Fahrzeuge für welche die Verwendung von Treibstoffen auf Alkoholbasis in der Periode belegt werden kann, dürfen diese Treibstoffe verwenden, unter der Bedingung das ein Vermerk, der einen solchen Gebrauch genehmigt auf dem HTP aufgeführt ist.

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

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

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

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

ART. 4 WAGENAUSWEISE GEMÄSS INTERNATIONALER FIA NORM

4.1 Dokumente

4.1.1 Jedes Fahrzeug, das an einer Veranstaltung teilnimmt, welche im internationalen Sportkalender der FIA aufgenommen ist, muss im Besitz eines HTP oder bei einem Gleichmässigkeitslauf eines HRCP sein. Diese Dokumente sind rein technische Papiere und stellen keinerlei Garantie oder Meinung zu der Echtheit des Fahrzeuges dar.

3.8 Tolérances

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

3.8.2 Tout usinage, sauf alésage et course : ± 0,2%

3.8.3 Brut de fonderie : ± 0,5%

3.8.4 Largeur de la voiture aux axes avant et arrière: + 1%, – 0,3%

3.8.5 Empattement : ± 1%

3.8.6 Voie : ± 1%

3.9 Carburant et comburant

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

3.9.2 Excepté en ce qui concerne les voitures non homologuées mentionnées au point 3.6.3, le carburant pour les voitures non homologuées doit être conforme à l'Article 275.16 de l'Annexe J.

3.9.3 Toutes les voitures de course de Périodes C et D (1/1/1919 – 31/12/1946), Formule 1 1946-57, Formule 2 1947-53, Formule 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, peuvent utiliser des carburants à base d'alcool.
Toute autre voiture non homologuée pour laquelle l'utilisation en période de carburants à base d'alcool peut être prouvée peut utiliser ces carburants à condition qu'une annotation approuvant une telle utilisation figure sur le PTH.

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

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

3.9.6 L'utilisation d'additifs, ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb, est autorisée à condition que ces derniers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ni de celle de 102 RON.

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

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

4.1 Certification

4.1.1 Tout véhicule participant à une épreuve internationale de la FIA doit être en possession d'un PTH ou, dans le cas des Parcours de Régularité, d'un Laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique. Ces documents sont de nature purement technique et n'offrent aucune garantie ni appréciation, quelle qu'elle soit, sur l'authenticité de la voiture.

4.1.2 Der FIA-Wagenausweis ist Eigentum der herausgebenden ASN und kann jederzeit aufgrund einer Entscheidung der Historischen Motorsportkommission der FIA (HMSC) eingezogen werden. Der HTP der FIA kann bei einer ASN von allen Staatsangehörigen oder Personen mit einem Wohnsitz im Land der ASN, bezogen werden. Der Antragsteller ist dafür verantwortlich, dass die Formulare vor Rücksendung an den ASN ausgefüllt werden. Das Original des Formulars und Einzelheiten zur Antragstellung verbleiben bei der ASN. Die ASN übergibt dem Antragsteller eine mit Perforierstempel versehene Kopie und übergibt die Einzelheiten aller übergebenen Identitätspapiere an die FIA Datenbank.

4.1.3 Der HTP ist ein 12-seitiges Dokument, das durch die ASN in Zusammenarbeit mit dem Antragssteller ausgefüllt wird.

4.1.4 Für alle homologierten Fahrzeuge muss dieser HTP immer zusammen mit einer von der FIA bestätigten Kopie des Original-Homologationsblattes des Fahrzeugs oder einer von der FIA bestätigten Kopie des RETROSPECTIVE Homologationsblattes verwendet werden.

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

4.1.6 Wechsel des Eigentümers: Der HTP ist ein internationales Dokument und muss von allen ASN anerkannt werden. Bei einem Eigentümerwechsel in ein anderes Land muss die neue ASN den für das Fahrzeug ausgestellten Ausweis anerkennen, die ausstellende ASN über den Eigentümerwechsel informieren und die Originale und begleitende Dokumentationen anfordern. Die neue ASN muss dem Original-Ausweis eine eigene nationale Nummer zuordnen.

4.1.7 Verloren gegangene FIA-Ausweise: Wenn ein Ausweis verloren gegangen ist, muss bei der ASN die Ausfertigung einer Farbkopie seines eigenen Original-Ausweises beantragt werden. Die ausstellende ASN vermerkt auf der Vorderseite, dass diese die Zweitausfertigung einer bestätigten Kopie ist, und auf der Seite 10 das Datum, wann diese Kopie ausgestellt wurde.

4.2 Verwendung des HTP's:

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

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

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

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

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

4.1.3 Le PTH est un modèle de la FIA de 12 pages qui est rempli par l'ASN conjointement avec le demandeur.

4.1.4 Pour toute voiture homologuée, ce PTH doit être accompagné d'une copie certifiée par la FIA de la Fiche d'Homologation d'origine de la voiture ou d'une copie certifiée de la Fiche d'Homologation Rétrospective de la voiture.

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

4.1.6 Changement de propriétaire: Le PTH est un document international et doit être accepté par toutes les ASN. Lorsqu'une voiture est transférée à un propriétaire d'un pays différent, la nouvelle ASN devra reconnaître la fiche délivrée à la voiture, informer l'ASN concernée du changement de propriétaire et demander le transfert de l'original accompagné de sa documentation. La nouvelle ASN doit apposer son propre numéro national sur la fiche d'origine.

4.1.7 PTH perdus: si un passeport est perdu, une demande devra être faite auprès de l'ASN qui délivrera une copie couleur certifiée de la Fiche établie d'après son propre exemplaire. L'ASN qui délivrera la copie en question inscrira à la page 1 qu'une autre copie a été délivrée ainsi que sur la page 10 la date à laquelle elle a été délivrée.

4.2 Utilisation des PTH

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

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

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

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

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

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

4.3 Verfahren bei Beanstandungen:

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

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

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

4.3.4 HTP's können wie nachfolgend beschrieben annulliert werden:

(a) Aufgrund eines Antrages der ASN an die FIA, die den Ausweis ausgestellt hat. Diesem Antrag müssen Begründungen beigefügt sein.

(b) Aufgrund des Berichtes an die FIA durch die FIA-Offiziellen (oder von den Offiziellen der FIA autorisierte Personen) bei einer Veranstaltung, zu der das Fahrzeug genannt war und bei der die oben beschriebene Nicht-Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Anhang K festgestellt wurde. Sie müssen die Gründe auf dem HTP eintragen und diesen an die FIA und eine Kopie an die ausstellende ASN schicken, das Ergebnis wird ausgesetzt.

(c) Durch die FIA, die jeden HTP für ungültig erklären kann, wobei sie den ausstellenden ASN über ihre Entscheidung informieren und die Entscheidung im FIA-Bulletin veröffentlichen muss.

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

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

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

4.3 Procédure en cas de non-conformité

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

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

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

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

(a) A la suite d'une demande de l'ASN auprès de laquelle la voiture est enregistrée à la FIA. Cette demande doit être accompagnée de motifs justifiant l'annulation.

(b) A la suite d'un rapport à la FIA des officiels FIA (ou des personnes autorisées par les officiels de la FIA) d'une épreuve pour laquelle la voiture a été inscrite et a été jugée non conforme aux dispositions de l'Annexe K ci-dessus. Ils doivent porter leurs raisons sur le PTH, l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré, et suspendre le classement de l'épreuve.

(c) Par la FIA qui peut invalider tout PTH, en informant l'ASN ayant délivré le PTH de sa décision et en publiant cette dernière dans le Bulletin de la FIA.

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

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

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

4.4 Verfahren «roter Punkt»

4.4.1 Wenn ein Fahrzeug der Technischen Abnahme mit einer kleineren Unregelmässigkeit vorgeführt wird, welche keine Leistungsverbesserung bedeutet, kann der Technische Delegierte der FIA (oder, in seiner Abwesenheit, einer der FIA-Offiziellen) die Seite 1 des HTP's mit einem «roten Punkt» kennzeichnen. Hierbei müssen die Gründe auf der entsprechenden Seite des HTP's eingetragen werden. Der Teilnehmer muss die Unregelmässigkeit bis zur nächsten Veranstaltung korrigieren. Rote Punkte können auch anlässlich von Nationalen Veranstaltungen vergeben werden, wenn sie von einem von der FIA dafür anerkannten Delegierten vorgeschlagen werden.

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

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

4.5 Verfahren «schwarzer» Punkt

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

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

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

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

4.4 Procédure des points rouges

4.4.1 Si une voiture se présente aux vérifications techniques avec une légère irrégularité par rapport au Règlement Technique, n'altérant pas ses performances, le Délégué Eligibilité de la FIA (s'il y en a un ou, en son absence, un des officiels de la FIA) peut marquer d'un «point rouge» la page 1 du PTH et indiquer par écrit les raisons de l'irrégularité à la page appropriée. Le concurrent doit corriger l'irrégularité avant l'épreuve suivante.
Des points rouges peuvent également être attribués dans le cadre d'épreuves Nationales s'ils sont proposés par un Délégué Eligibilité reconnu par la FIA à cette fin.

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

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

4.5 Procédure des points noirs

4.5.1 Si une voiture s'avère, à tout moment de l'épreuve, non conforme aux normes de sécurité requises, le Délégué Eligibilité de la FIA (ou, en son absence, l'un des officiels de la FIA) doit marquer d'un «point noir» la page 1 du PTH, en indiquant par écrit les motifs de l'irrégularité à la page appropriée, et transmettre immédiatement aux Commissaires Sportifs un rapport concernant cette irrégularité.
Si cette irrégularité n'est pas corrigée sur-le-champ, les Commissaires Sportifs excluront immédiatement la voiture de l'épreuve et communiqueront leur décision à la FIA.
Des points noirs peuvent également être attribués dans le cadre d'épreuves Nationales s'ils sont proposés aux Commissaires Sportifs de l'épreuve (et approuvés par ces derniers) par un Délégué Eligibilité reconnu par la FIA à cette fin.

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

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

4.6 Berufungsverfahren gegen die Entscheidung eines ASN

4.6.1 Wenn eine ASN sich weigert, einen HTP auszustellen, hat der Antragsteller das Recht, die FIA um Einleitung eines Berufungsverfahrens zu bitten.

4.6.2 Der Antragsteller muss innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt der Ablehnung schriftlich darum bitten, dass die ASN die kompletten Unterlagen in Zusammenhang mit dem Ausweis an die FIA schickt.

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

4.6.4 Die FIA wird den Antragsteller und die ASN über ihre Entscheidung informieren.

4.6.5 Zum Zeitpunkt der Einlegung der Berufung ist eine Berufungsgebühr zur Zahlung an die FIA fällig. Wenn der Berufung stattgegeben wird, wird die Gebühr durch die betreffende ASN an den Antragsteller zurück erstattet.

4.7 FIA Datenblatt für Historische Fahrzeuge

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

ART. 5 SICHERHEITSBESTIMMUNGEN

Die Teilnehmer sollten sich über die Möglichkeit der Korrosion und/oder der Alterung der Bestandteile und die dadurch entstehenden Konsequenzen im Klaren sein, und müssen unter Berücksichtigung der Originalspezifikation Massnahmen treffen, um auf die Unversehrtheit und die Sicherheit der Bestandteile zu achten.

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

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

5.3 Batterie, Stromkreisunterbrecher

5.3.1 Schutz der Batteriepole gegen das Risiko eines Kurzschlusses ist vorgeschrieben.
Wird die Batterie im Fahrgastraum belassen, muss es sich um eine Trockenbatterie handeln; sie muss sicher befestigt sein und mit einer isolierten, flüssigkeitsundurchlässigen Abdeckung versehen sein.

5.3.2 Es muss ein Hauptstromkreisunterbrecher vorhanden sein, der alle elektrischen Leitungen (Batterie, Alternator oder Dynamo, Lichter, Blinker, Zündung, elektrische Steuerung, usw. – mit Ausnahme dieser, welche den Feuerlöscher versorgen) unterbricht und gleichzeitig den Motor ausschaltet. Es muss ein funkenfreies Modell sein, das von Innen und Aussen erreichbar sein muss. Aussen muss der Auslöser des Stromkreisunterbrechers bei geschlossenen Fahrzeugen im unteren Teil der Windschutzscheiben-

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

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

4.6.1 Si une ASN refuse d'approuver un PTH, le candidat a le droit de demander à la FIA d'entamer une procédure d'appel.

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

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

4.6.4 La FIA informera le candidat et l'ASN de sa décision.

4.6.5 Des frais liés à cette procédure d'appel sont à payer à la FIA au moment de l'interjection de l'appel. Si l'appel est confirmé, l'ASN remboursera les frais à l'appelant.

4.7 Base de données des voitures historiques de la FIA

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

ART. 5 PRESCRIPTIONS DE SECURITE

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

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

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

5.3 Batterie, coupe-circuit

5.3.1 Une protection des bornes des batteries contre les risques de courts-circuits est obligatoire.
Si la batterie est gardée dans l'habitacle, il doit s'agir d'une batterie sèche ; elle doit être solidement fixée et être pourvue d'un couvercle isolé et étanche.

5.3.2 Il faut qu'il y ait un coupe-circuit général qui coupe tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, feux, avertisseurs, allumage, commandes électriques, etc. – à l'exception de ceux qui alimentent l'extincteur) et arrête également le moteur.
Il doit s'agir d'un modèle antidéflagrant, accessible depuis l'intérieur et l'extérieur de la voiture. A l'extérieur, le dispositif de déclenchement du coupe-circuit doit être situé dans la partie inférieure des montants du pare-brise pour les

pfosten, weniger als 50 cm davon entfernt, oder an einer hinteren Seitenscheibe aus Plexiglas angebracht werden, sofern sich diese hinter dem Fahrersitz befindet. Die Steuerung wird mit einem roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weissem Rand, mindestens 120 mm Kantenlänge, gekennzeichnet.
Dieses äussere Auslösesystem ist nur bei geschlossenen Fahrzeugen vorgeschrieben.
Von Innen muss der Stromkreisunterbrecher vom Fahrer und vom Beifahrer in angeschnallter Sitzposition leicht erreichbar sein.

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

5.4 Kabel, Leitungen und elektrische Anlagen

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

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

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

5.5 Treibstoffsystem

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

5.5.2 Für alle Fahrzeuge der Periode F bis I, ist der Tank frei, muss jedoch mit Sicherheitsschaum gemäss der amerikanischen Militär-Spezifikation MIL-B-83054 oder der Explosionsschutzvorrichtung «D-Stop» gefüllten Tank ausgerüstet sein.

5.5.3 Alle Sicherheitstanks müssen den Bestimmungen des Artikels 253.14 des Anhang J entsprechen (von der FIA anerkannte Sicherheitstreibstoffbehälter)

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

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

5.5.6 Verschluss des Treibstofftanks und Einfüllstutzen

Um jede zufällige Öffnung zu vermeiden, müssen alle Treibstofftankverschlüsse (des Typs Monza) mit Schnellentriegelung, die die Karrosseriesilhouette überragen, mit einer Zusatzvorrichtung ausgerüstet sein.
Es wird empfohlen, den Treibstoffeinfüllstutzen aller Fahrzeuge mit einem Sicherheits-Rückschlagventil so nah wie möglich bei dem/den Treibstofftank(s) auszurüsten.

voitures fermées, à moins de 50 cm, ou monté sur une vitre arrière latérale en plexiglas, à condition que celle-ci se trouve derrière le siège du pilote. La commande sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 120 mm de base.
Ce système de déclenchement externe s'applique uniquement aux voitures fermées.
Depuis l'intérieur, le pilote et le copilote, installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés, doivent pouvoir accéder facilement au coupe-circuit.

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

5.4 Câbles, conduites et équipement électrique

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

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

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

5.5 Système de carburant

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

5.5.2 Pour toutes les voitures de la Période F à I le réservoir de carburant est libre, mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» antiexplosion.

5.5.3 Tous les réservoirs de carburant de sécurité doivent être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA).

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

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

5.5.6 Bouchons de réservoir et goulottes de remplissage de carburant

Tous les bouchons de réservoir de carburant (de type Monza) à déverrouillage rapide dépassant de la silhouette de la carrosserie doivent être équipés d'un dispositif auxiliaire en vue d'éviter toute ouverture accidentelle.
Il est recommandé d'équiper la goulotte de remplissage de carburant de toutes les voitures d'un clapet de sécurité antiretour le plus près possible du/des réservoir(s) de carburant.

5.5.7 Alle Treibstoffleitungen oder Rohre, die durch den Fahrgastraum führen und Treibstoff beinhalten können, müssen geschützt sein und falls nicht-metallisch, müssen diese Hydraulikschläuche mit inneren oder äusseren Metallummantelung oder Treibstoffleitungen gemäss Artikel 253.3.2 des Anhang J FIA sein.
Diese dürfen nur mit abdichtenden Schraubverbindungen oder vom Fahrzeughersteller zugelassenen Verbindungen ausgerüstet sein.

5.6 Trennwände

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

5.7 Feuerlöscher

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

5.7.2 Ein von der FIA homologiertes Feuerlöschsystem gemäss Artikel 253.7.2 Anhang J (siehe laufender Anhang J, Technische Liste 16) ist obligatorisch für alle Fahrzeuge, die an Sport-Rallyes mit Wertungsprüfungen teilnehmen und wird für alle anderen Fahrzeuge empfohlen. Für einsitzige und offene zweisitzige Rennwagen, ist das externe Auslösesystem wie im Artikel 253.7.2.3 gefordert, nicht obligatorisch.

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

5.8 Ölsammelbehälter (nicht vorgeschrieben für Rallyes)

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

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

5.9 Vergaserdrosselklappe

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

5.10 Rückspiegel

5.10.1 Für Rennen müssen zwei gerahmte Rückspiegel mit einer Mindest-Spiegelfläche von insgesamt 90 cm^2 vorhanden sein.

5.10.2 Für Rallyes müssen die Rückspiegel der Strassenverkehrszulassungsordnung des Immatrikulationslandes entsprechen.

5.11 Scheinwerfer

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

5.5.7 Toutes les canalisations de carburant ou tubes pouvant contenir du carburant passant dans le compartiment du pilote/passager doivent être protégés et, s'ils sont fabriqués à partir d'un matériau non métallique, il doit s'agir de flexibles à pression hydraulique avec tresse de métal intérieure ou extérieure ou de canalisations de carburant conformes à l'Article 253.3.2 de l'Annexe J de la FIA.
Ils ne peuvent être raccordés qu'à l'aide de joints d'étanchéité vissés ou de joints approuvés par le constructeur du véhicule.

5.6 Cloisons

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

5.7 Extincteurs

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

5.7.2 Un système d'extinction homologué par la FIA, conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J (voir Annexe J en cours, Liste Technique 16), est obligatoire pour toutes les voitures participant à des Rallyes Sportifs comprenant des épreuves spéciales et est recommandé pour toutes les autres voitures. Toutefois pour les monoplaces et les voitures biplaces ouvertes de course, le dispositif de déclenchemen externe exigé à l'Article 253.7.2.3 n'est pas obligatoire.

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

5.8 Récupérateurs d'huile (pas obligatoire en rallye)

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

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

5.9 Papillons

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

5.10 Rétroviseurs

5.10.1 Pour les courses, deux rétroviseurs devront être prévus, la surface totale de verre n'étant pas inférieure à 90 cm^2.

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

5.11 Feux

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

5.12 Windschutzscheiben

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

5.13 Überrollbügel / Überrollkäfige

5.12 Pare-brise

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

5.13 Arceaux / cages de sécurité

Periode	A - E	F	G1	GR	G2	H/HR/I/IR	J/JR	Période
Alle Fahrzeuge	5.13.2 (a)	5.13.2 (b)				5.13.5 (b)	5.13.5 (b)	Toutes les voitures
Alle Fahrzeuge	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	Toutes les voitures
Alle Fahrzeuge	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	Toutes les voitures
T/CT//geschlossene GTS/GTP/GT		5.13.5 (c)	5.13.5 (c)		5.13.5 (c)	5.13.5 (d)	5.13.5 (d)	T/CT//GT/GTP/GTS fermées
Offene GTP/GTS/GT		5.13.5 (c)	5.13.5 (c)	5.13.5 (b)	5.13.5 (c)	5.13.5 (d)	5.13.5 (d)	GTP/GTS/GT ouvertes
F1		5.13.5 (a)		5.13.5 (b)		5.13.5 (d)	5.13.5 (d)	F1
Einsitzer (ausgenommen F1)		5.13.5 (b)		5.13.5 (b)		5.13.5 (d)	5.13.5 (d)	Monoplace (excepté F1)
Zweisitzige Rennwagen		5.13.5 (b)		5.13.5 (b)		5.13.5 (d)	5.13.5 (d)	TSRC
Sport-Rallyes							5.13.5 (e)	Rallyes sportifs

5.13.1 Selbst wenn der vorliegende Artikel diese nicht vorschreibt, werden Überrollbügel für alle historischen Fahrzeuge dringend empfohlen soweit dies angemessen ist.
Eine Überrollschutzstruktur ist eine Multirohr Struktur, hergestellt mit Verbindungen und starren Fixationspunkten, fähig, Belastungen aus der Überrollschutzstruktur herkommend auszuhalten, entworfen um einen zweckmässigen Schutz für die Besatzung zu bieten und um eine erhebliche Deformation im Falle einer Kollision oder einem Überschlag zu vermeiden.

5.13.2 Anforderungen

(a) *Perioden A bis E:* Überrollschutzstrukturen gemäss nachfolgender Spezifikationen sind empfohlen. Fahrzeuge, die im Original mit Überrollschutzstrukturen ausgestattet waren, müssenÜberrollschutzstrukturen aufweisen, die mindestens den Spezifikationen entsprechen, wie sie in dem Fahrzeug verwendet wurden und wie sie in ihrer Periode an Wettbewerben teilnahmen.
Es wird wärmstens empfohlen, dass für offene Fahrzeuge eine Distanz von 5cm oberhalb des Fahrerhelmes zu respektieren, wie im vorliegenden Artikel unter Punkt b) vermerkt.

(b) *Für alle anderen Perioden:* eine Überrollschutzstruktur, die entsprechenden Schutz bietet, ist vorgeschrieben. Diese Strukturen müssen gemäss den in diesem Artikel aufgeführten Spezifikationen gebaut sein. Bei allen offenen Fahrzeugen muss die Struktur jederzeit mindestens 5 cm höher sein als der höchste Punkt des Fahrer- und Beifahrerhelms.

5.13.1 Même lorsque le présent Article ne les exige pas, les arceaux de sécurité sont fortement recommandés pour toutes les autres voitures historiques lorsque leur utilisation est appropriée.
Une Structure Anti-Tonneau de Protection est une structure multitubulaire fabriquée avec des connexions et des points de fixation rigides capables de supporter des charges provenant de la structure anti-tonneau de protection, conçue pour offrir une protection adéquate à l'équipage et empêcher une déformation importante en cas de collision ou de retournement d'une voiture.

5.13.2 Exigences

(a) *Périodes A à E:* Structures Anti-Tonneau de Protection tels que spécifiés ci-dessous recommandés, sauf pour les voitures qui étaient équipées de Structures Anti-Tonneau de Protection à l'origine, qui doivent avoir de Structures Anti-Tonneau de Protection respectant ou dépassant la spécification utilisée sur la voiture lorsqu'elle était utilisée en compétition dans sa période.
Il est fortement recommandé que les voitures ouvertes respectent la distance de 5 cm au-dessus du casque du pilote, comme mentionné au point (b) du présent article.

(b) *Pour toutes les autres périodes:* une Structure Anti-Tonneau de Protection appropriée présentant une sécurité correcte obligatoires. Ces structures doivent être réalisés selon les spécifications précisées dans le présent Article. Les structures de toutes les voitures ouvertes doivent en tout temps se trouver à au moins 5 cm au-dessus du sommet des casques du pilote et du copilote.

(c) Eine periodenspezifische Überrollschutzstruktur ist definiert als eine Überrollschutzstruktur, die im Wettbewerb in der Periode bei der betreffenden Fahrzeugmarke und -modell verwendet wurde. Der Teilnehmer ist im Zweifelsfall bezüglich der Periodenspezifikation nachweispflichtig.

5.13.3 Im Fall der Installation eines Sicherheitskäfigs, kann der Rücksitz geändert oder aus dem Fahrzeug entfernt werden. Die Rohre dürfen keine Flüssigkeiten oder irgendetwas anderes mit sich tragen.
Die Überrollschutzstruktur darf den Fahrer und Beifahrer beim Ein- und Aussteigen nicht behindern.
Die Verstrebungen können in den für die Besatzung vorgesehenen Raum durch das Armaturenbrett, die Verkleidungen und die hinteren Sitze hindurch vordringen.

5.13.4 Überrollschutzstrukturen aus Aluminium sind für alle Perioden verboten, es sei denn es handelt sich um ein Originalteil, das nicht ersetzbar ist und ein vollständiges Teil der Fahrzeugstruktur darstellt (z.B. Porsche 908, 917).
Wenn gestattet, muss die Verwendung einer Überrollschutzstruktur der Periode aus Aluminium auf dem HTP des Fahrzeugs angegeben werden.
Allerdings, wenn möglich und ohne die strukturelle Unversehrtheit des Fahrzeugs zu gefährden, muss eine Überrollschutzstruktur aus Aluminium durch eine Struktur aus Stahl der gleichen Gestaltung und Konstruktion wie die original ersetzt werden, unter Einhaltung des gleichen Durchmessers und der gleichen Stärke (englische Schublehre) von jeglichem Blech das in der Herstellung der original Struktur verwendet wurde. Die empfohlenen Spezifikationen für Stahlrohre und die Blechstruktur sind: T45, SAE 4130, oder 15CDV6. Unbedingt zu betonen ist, dass die Herstellung von Vergütungsstahl und von Stahl mit hohem Karbongehalt einige Probleme verursachen kann und dass eine schlechte Herstellung eine Verminderung der Festigkeit (Wellung) und ein Mangel an Flexibilität herbeiführen kann.
Wenn eine aus Leichtmetall hergestellte Überrollschutzstruktur auf einem für das betreffende Fahrzeug anwendbaren Homologationsnachtrag beschrieben ist, oder Teil der Originalspezifikation war, kann die originale Gestaltung dieses Käfigs unter der Voraussetzung nachgebaut werden, dass als Material Stahl gemäss Anhang VI A oder B verwendet wird und die Originaldimensionen der Rohre beibehalten werden.

5.13.5 Spezifikationen

Die Spezifikation der eingebauten Überrollschutzstruktur muss detailliert auf dem Formular «Système de protection anti-tonneau» beschrieben sein, welches dem HTP des Fahrzeugs beigefügt sein muss.

(a) *Für Formel-1-Fahrzeuge der Periode F (1/1/1961 – 31/12/1965):* Eine Überrollschutzstruktur, die ein untrennbarer Bestandteil der Fahrzeugstruktur ist, kann die in diesem Artikel 5.13 verlangte Überrollschutzstruktur ersetzen.

(c) Une Structure Anti-Tonneau de Protection de spécification de période est définie comme étant celle qui était utilisée en compétition en période sur la marque et le modèle d'une voiture. Le concurrent doit fournir la preuve de la spécification de période si demandé.

5.13.3 En cas d'installation d'une Structure Anti-Tonneau de Protection, le siège arrière peut être modifié ou enlevé de la voiture.
Les tubes ne doivent pas véhiculer de fluide ou quoi que ce soit d'autre.
Les Structures Anti-Tonneau de Protection ne doivent pas gêner l'entrée et la sortie du pilote et du copilote.
Les entretoises peuvent empiéter sur l'espace réservé aux occupants en traversant le tableau de bord, les garnitures et les sièges arrière.

5.13.4 Les Structures Anti-Tonneau de Protection en aluminium sont interdites pour toutes les périodes, sauf pour les voitures dans lesquelles elles font partie de la structure (par exemple: Porsche 908, 917).
Si elle est autorisée, la conservation des Structures Anti-Tonneau de Protection de période en aluminium doit être notée sur le PTH de la voiture.
Toutefois, lorsque possible et sans compromettre l'intégrité structurelle de la voiture, une Structure Anti-Tonneau de Protection en aluminium doit être remplacée par une structure en acier de conception et de construction identiques à l'originale, en conservant le même diamètre et la même épaisseur de paroi des tubes en aluminium et la même épaisseur (calibre britannique des fils) de toute tôle utilisée dans la fabrication de la structure d'origine. Les spécifications recommandées pour les tubes en acier et la tôle de la structure sont: T45, SAE 4130 ou 15CDV6. A souligner impérativement que la fabrication d'acier traité thermiquement et d'acier à forte teneur en carbone peut causer certains problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut entraîner une diminution de la résistance (frisage) et un manque de flexibilité.
Lorsqu'une Structure Anti-Tonneau de Protection fabriquée en alliage léger est décrite sur une extension d'homologation applicable à la voiture concernée ou faisait partie de la spécification d'origine, la conception d'origine de cette cage peut être reproduite à condition que le matériau utilisé soit de l'acier, conformément à l'Annexe VI A ou B, et les dimensions d'origine des tubes soient maintenues.

5.13.5 Spécifications

La spécification de la structure installé(e) doit être détaillée sur le document décrivant le Système Anti-Tonneau de Protection, qui doit être joint au PTH de la voiture.

(a) *Pour les voitures de Formule 1 de Période F (1/1/1961 – 31/12/1965),* si la Structure Anti-Tonneau de Protection fait partie intégrante de la structure du véhicule, il peut être utilisé en lieu et place de celui prévu à l'Article 5.13.

(b) *Für Periode F und Periode GR, für einsitzige und zweisitzige Rennwagen:* Überrollbügel/-käfig gemäss Periodenspezifikation (sofern ein Überrollbügel/-käfig erforderlich war) oder gemäss Art. 277 des Anhang VI A in diesem Reglement. In beiden Fällen, mit Ausnahme für Überrollschutzstrukturen mit freier struktureller Gestaltung und bestätigt um den minimal Belastungen gemäss Art. 277 des Anhang IV A a) aus zu halten, dürfen die Rohre des Hauptüberrollbügels und die Verstrebungen keine geringeren Dimensionen als die im obenstehenden Artikel aufgeführten haben.
Wenn ein vorderer Überrollbügel in der Periode verwendet wurde, muss ein Bügel gemäss Periodenspezifikation montiert werden.
Die Verstrebungen müssen am Hauptbügel und zwar in einem Abstand des höchsten Punktes von maximal 1/3 des Abstandes zwischen seinem höchsten Punkt und dem unteren Befestigungspunkt; diese Verstrebungen dürfen die Fahrer beim Aussteigen nicht behindern.

(c) *Für T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge von Periode F bis inklusive G2* ist eine Überrollschutzstruktur gemäss Anhang VI A Artikel 253.8 vorgeschrieben, dem eine Diagonalstrebe zwischen einem Schnittpunkt und einem Befestigungspunkt im Hauptbügel oder zwischen den hinteren Abstützungen, sowie maximal zwei Flankenschutzstreben auf jeder Seite, wie in Artikel 5.13.6 b beschrieben, hinzugefügt werden. Verstärkungen gemäss Zeichnungen K-13 bis K-37 sind auch erlaubt. Die Mindestanforderung ist eine Überrollschutzstruktur gemäss 5.13.5 (f).
Die Rohre, die durch Trennwand hindurchführen oder am Chassis fixiert sind oder an der Karosserie weniger als 10cm von den Aufhängungsbefestigungen sind nicht erlaubt, ausser wenn sie in der Periode waren oder gemäss Homologationsblatt.

(d) *Ab der Periode H,* müssen alle einsitzigen und zweisitzigen Rennwagen mit einer Überrollschutzstruktur gemäss Periodenspezifikation ausgerüstet sein. Der Artikel 277 des Anhang VI A des vorliegenden Reglements führt die Mindestspezifikation für den Hauptbügel (obligatorisch) auf. Wenn ein vorderer Überrollbügel in der Periode verwendet wurde, muss ein Bügel gemäss Periodenspezifikation montiert werden. Wenn ein vorderer Überrollbügel gemäss Periodenspezifikation vorgeschrieben war, muss ein Bügel gemäss dem Reglement der Periode montiert werden.
Alle anderen Fahrzeuge ab der Periode H müssen mit einer Überrollschutzstruktur gemäss Periodenspezifikation, Homologation der Periode oder dem Anhang VI B ausgerüstet sein.
Rohre durch die Trennwände oder die Befestigung der Rohre an der Karosserie im Umkreis von 10cm um die Befestigungspunkte der Radaufhängung ist verboten, es sei denn, es handelt sich um eine homologierte Spezifikation oder um eine Periodenspezifikation. Die Mindestspezifikation für T, CT, GT, GTS und GTP ist eine Überrollschutzstruktur gemäss Art. 5.13.5 f).

(b) *Pour les Périodes F et GR, pour les monoplaces et biplaces de course:* Un arceau/une cage de sécurité conforme à la spécification de période (si un arceau/une cage de sécurité était requis(e)) ou à l'Art. 277 de l'Annexe VI A au présent règlement. Dans les deux cas, excepté pour les Structures Anti-Tonneau de Protection de conception structurelle libre et certifiées pour résister à descontraintes minimales conformément à l'Art. 277 de l'Annexe VI A a), les tubes de l'arceau de sécurité principal et les entretoises doivent avoir des dimensions non inférieures à celles précisées dans l'article susmentionné.
Si un arceau de sécurité avant était utilisé en période, un arceau conforme à la spécification de période doit être installé.
Les entretoises doivent être fixées à l'arceau principal à une distance de son sommet qui ne soit pas supérieure à un tiers de la distance séparant son sommet de son point d'ancrage inférieur ; ces entretoises ne doivent pas gêner la sortie des occupants de la voiture.

(c) *Pour les voitures T, CT, GT, GTS et GTP de la Période F allant jusqu'à la Période G2 comprise:* une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme à l'Annexe VI A Art. 253.8 à laquelle peut être ajoutée une seule barre en diagonale entre une intersection et un point d'ancrage, sur l'arceau principal ou entre les entretoises postérieures, et un maximum de deux barres de protection latérales de chaque côté, comme spécifié en 5.13.6 (b). Les renforts réalisés selon les dessins K13 à K37 de l'Annexe V sont également autorisés. La spécification minimale est une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme à l'Art. 5.13.5 (f).
Les tubes traversant les cloisons, ou fixés au châssis ou à la carrosserie à moins de 10 cm des fixations de suspension ne sont pas autorisés, sauf s'ils l'étaient en période ou par la fiche d'homologation.

(d) *A partir de la Période H: Les monoplaces et biplaces de course* doivent être équipées d'une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme à la spécification de période. L'Article 277 de l'Annexe VI A au présent règlement représente la spécification minimale pour l'arceau principal (obligatoire). Si un arceau de sécurité avant était utilisé en période, un arceau conforme à la spécification de période doit être installé. Si un arceau de sécurité avant était obligatoire en période, un arceau conforme au règlement de période doit être installé.
Toutes les autres voitures, à partir de la Période H, doivent être équipées d'une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme à la spécification de période, l'homologation en période ou l'Annexe VI B.
Les tubes passant dans les cloisons ou attachés à la carrosserie/ châssis à moins de 10 cm des points de fixation de la suspension ne sont pas autorisés sauf s'il s'agit d'une spécification homologuée ou de période. La spécification minimale pour les T, CT, GT, GTS et GTP est une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme à l'Art. 5.13.5 (f).

(e) *Fahrzeuge der Periode J bei Sportrallyes:* Gruppe A Fahrzeuge und Gruppe B Fahrzeuge mit Saugmotoren bis 1600 cm³ müssen den Spezifikationen im Anhang VI B mit einer Mindestspezifikation gemäss Artikel 5.13.5 (f) entsprechen. Gruppe B Fahrzeuge über 1600 cm³ oder mit Aufladung müssen den Anforderungen des Anhang XI entsprechen.

(f) Eine Überrollschutzstruktur gemäss Zeichnung K-50 oder wo dies nicht möglich ist und mit der Genehmigung der HMSC gemäss Zeichnung K-51. Als Volllinie dargestellte Elemente sind vorgeschrieben, sowie eine diagonale (Ausrichtung freigestellt) gemäss Art. 8.3.2.1.1 des Anhang VI B und obligatorische Türverstrebungen können den Zeichnungen K-15, K-16, K-17 oder K-18 entsprechen. Die anderen gepunkteten Elemente sind optional.

(g) Fahrzeuge, die nicht vollständig mit den oben angeführten Anforderungen übereinstimmen können, können von der HMSC eine spezielle Befreiung genehmigt bekommen. Die Bestätigung dieser Befreiung muss dem HTP des Fahrzeugs beigefügt sein.

5.13.6 Allgemeine Anforderungen für die Konstruktion von Überrollschutzstrukturen

(a) Überrollschutzstrukturen, mit Ausnahme von von einer ASN oder der FIA homologierten Strukturen dürfen nicht mehr als 8 Befestigungspunkte aufweisen, ausser bei gegenteiliger Bestimmung des vorliegenden Reglements, wobei ein Befestigungspunkt die Verbindung zwischen der Überrollschutzstruktur und dem Fahrgestell/Karosserie durch Schweissen, Verschrauben oder Nieten darstellt. Jede Überrollschutzstruktur darf mit dem Fahrgestell in Kontakt kommen und dies wird nicht als Befestigungspunkt angeschaut, sofern es keine andauernde Verbindung zwischen Überrollschutzstruktur und Fahrgestell besteht.
(b) Keine Strebe darf seitlich verlaufen, ausgenommen in Höhe des Daches oder zwischen den senkrechten Bügeln auf jeder Seite der vorderen Türöffnungen für Fahrer oder Beifahrer. Es sind maximal 2 Flankenschutzstreben an jeder Türöffnung erlaubt. Sie dürfen das Ein-/Aussteigen nicht behindern. Die Befestigungsvorrichtung darf zu keiner Vorspannung der Überrollschutzstruktur führen (eine «Strebe» ist eine Verbindung, die die Überrollschutzstruktur zwischen den Schnittpunkten mit anderen Rohren oder zwischen einem Schnittpunkt und einem Befestigungspunkt bildet).
(c) Kein Schnittpunkt oder Befestigungspunkt darf eine verstellbare Vorrichtung beinhalten, die eine Vorspannung der Überrollschutzstruktur ermöglicht.
(d) Überrollschutzstrukturen für Fahrzeuge mit einem Zentralrohr-Fahrgestell oder solche, die komplett aus Fiberglas oder Aluminiumrohrkonstruktionen bestehen, müssen der FIA von der ASN zur Genehmigung vorgelegt worden sein.
(e) Die verwendeten Schrauben müssen je nach verwendeter Anzahl einen ausreichenden Mindestdurchmesser aufweisen. Sie müssen von bestmöglicher Qualität sein (mindestens Festigkeitsklasse 8.8).

(e) *Voitures de la Période J participant à des Rallyes sportifs:* Les voitures du Groupe A et les voitures du Groupe B à moteur atmosphérique jusqu'à 1600cm³ doivent être conformes aux spécifications de l'Annexe VI B avec une spécification minimale comme spécifié à l'Art. 5.13.5 (f). Les voitures du Groupe B de plus de 1600 cm³ ou suralimentées doivent être conformes aux exigences de l'Annexe XI.
(f) Une Structure Anti-Tonneau de Protection conforme au dessin K-50 ou, si cela n'est pas possible et avec l'accord de la CSAH, au dessin K-51. Les éléments représentés par des traits continus sont obligatoires, ainsi qu'une diagonale répondant à l'art. 8.3.2.1.1 de l'Annexe VI B (orientation libre) et des éléments de barres de portières obligatoires qui peuvent répondre aux dessins K-15, K-16, K-17, ou K-18. Les autres éléments en pointillés sont optionnels.
(g) Les voitures ne pouvant pas se conformer totalement aux exigences ci-dessus peuvent se voir accorder une dérogation spéciale sous réserve de l'approbation de la CSAH. La confirmation de la dérogation doit être annexée au PTH de la voiture.

5.13.6 Exigences générales pour la construction des Structures Anti-Tonneau de Protection

(a) Les Structures Anti-Tonneau de Protection à l'exclusion des structures homologuées par les ASN et la FIA ne peuvent comporter plus de 8 points d'ancrage, sauf indication contraire dans le présent règlement, un point d'ancrage étant la jonction entre la Structure Anti-Tonneau de Protection et le châssis/ coque, effectuée par soudure, boulonnage ou rivetage. Toute Structure Anti-Tonneau de Protection peut être en contact avec la coque et cela ne sera pas considéré comme point d'ancrage à condition qu'il n'y ait pas de jonction permanente entre Structure Anti-Tonneau de Protection et coque.

(b) Il ne peut y avoir aucune barre latérale sauf au niveau du toit ou entre les barres verticales de chaque côté de l'ouverture de portière du pilote ou du passager avant. Les barres en travers des ouvertures de portières ne doivent pas être plus de deux de chaque côté, ne doivent pas gêner l'entrée ou la sortie. Les réglages de montage ne doivent pas mettre en charge la Structure Anti-Tonneau de Protection (une «barre» est un morceau de tube formant la Structure Anti-Tonneau de Protection entre les intersections avec d'autres tubes ou entre une intersection et un point d'ancrage).
(c) Aucun point d'ancrage ou intersection ne peut incorporer de dispositif réglable pour permettre une mise en charge de la Structure Anti-Tonneau de Protection.
(d) Les Structures Anti-Tonneau de Protection pour voitures ayant un châssis à poutre centrale, ou de construction entièrement en fibre de verre ou en tube d'aluminium, doivent être soumises à la FIA pour approbation par une ASN.
(e) Les boulons utilisés doivent avoir un diamètre minimal suffisant en fonction du nombre utilisé. Ils doivent être de la meilleure qualité possible (minimum Grade 8.8).

(f) Für die Hauptstruktur soll eine durchgehende Rohrlänge mit leichten fortlaufenden Biegungen ohne Anzeichen von Falzen oder Materialschwäche verwendet werden. Oberhalb der Hauptstruktur hinzugefügte Erweiterungen zur Erhöhung sind verboten, es sei denn diese sind durch ein FIA-Überrollkäfigzertifikat abgedeckt.

(g) Alle Schweissarbeiten sollten von höchster Qualität und völlig durchdrungen sein (vorzugsweise Schutzgas schweissen, insbesondere Helium-Schutzgasschweissen). Obwohl schöne äussere Erscheinung keine notwendige Garantie für gute Qualität der Schweissung ist, sind Schweissungen mit schlechter Erscheinung nie ein Zeichen guter Arbeit. Im Falle der Verwendung von Vergütungsstahl, müssen die besonderen Hinweise des Herstellers eingehalten werden (Spezial Elektroden, Helium-Schutzgasschweissen).

(h) Für Fahrzeuge ab der Periode G müssen die Sicherheitsvorschriften des Anhang J der Periode, beachtet werden.

5.14 Rote Rücklichter

5.14.1 Alle Fahrzeuge ab Periode F mit einem Überrollbügel müssen mit 6-Punkt Sicherheitsgurten gemäss Artikel 253.6 des aktuellen Anhang J ausgerüstet sein.

5.14.2 Alle einsitzigen Fahrzeuge ab Periode G sowie alle mehrsitzigen Fahrzeuge, die nicht ursprünglich mit einem Rücklicht ausgerüstet waren, müssen bei Rennbeginn mit einem funktionstüchtigen roten Rücklicht ausgerüstet sein. Das Licht muss nach hinten weisen, von hinten deutlich sichtbar sein, nicht mehr als 10 cm von der Mittelachse des Fahrzeugs angebracht sein, eine leuchtende Fläche von 20 cm^2 bis 40 cm^2 aufweisen, dauerhaft befestigt sein und vom Fahrer eingeschaltet werden können. Diese Leuchte muss entweder eine Glühlampe mit 21 Watt Stärke oder LED's (Leuchtdioden) vom Typ «Tharsis» oder «Dm Electronics» aufweisen. Für alle anderen Fahrzeuge ist das rote Rücklicht empfohlen.

5.15 Sicherheitsgurte

5.15.1 Alle Fahrzeuge der Periode F mit einem Überrollbügel müssen mit Hosenträgergurten gemäss Artikel 253.6 des aktuellen Anhang J ausgerüstet sein.
Ferner müssen die Hosenträgergurte für die folgenden Fahrzeugkategorien Beingurte gemäss Artikel 253.6 des gültigen Anhang J einschliessen:
a) Einsitzige Rennwagen
b) Zweisitzige Rennwagen
c) Fahrzeuge der Periode H und jünger, die an Sportrallyes mit Spezialprüfungen teilnehmen.

5.15.2 Bei der Ausführung von zwei Schulter- und zwei Beckengurten müssen für die Beckengurte 2 Befestigungspunkte am Fahrzeug und für die Schultergurte zwei oder möglicherweise ein Befestigungspunkt(e) symmetrisch zum Sitz vorgesehen werden.
Sicherheitsgurte dürfen nicht verändert werden.

5.15.3 Bei Rallyes müssen ständig zwei Gurtmesser an Bord sein. Sie müssen für die, sich mit angelegtem Gurtzeug in ihren Sitzen befindenden Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein.

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

(g) Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc, en particulier sous gaz protecteur). Bien qu'une belle apparence extérieure ne soit pas nécessairement une garantie de la qualité des soudures, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail. Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les indications spéciales des fabricants doivent être respectées (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

(h) A partir de la Période G, les prescriptions de sécurité de l'Annexe J applicable à cette période doivent être suivies.

5.14 Feux arrière rouges

5.14.1 Toutes les voitures à partir de la Période F avec un arceau de sécurité doivent être équipées de harnais à 6 points conformes à l'Article 253.6 de l'actuelle Annexe J.

5.14.2 Au départ d'une course, toutes les monoplaces à partir de la Période G, et toutes les voitures non monoplaces non équipées de feux arrière à l'origine, doivent être équipées d'un feu rouge d'avertissement en état de fonctionnement, tourné vers l'arrière, clairement visible de l'arrière, monté à moins de 10 cm de l'axe central de la voiture, d'une surface comprise entre 20 et 40 cm^2, solidement fixé, et qui puisse être allumé par le pilote. Ce feu devra être soit à incandescence et d'une puissance d'au moins 21 watts, soit à LED de type «Tharsis» ou «Dm Electronics». Ce feu arrière rouge est recommandé pour toutes les autres voitures.

5.15 Ceintures de sécurité

5.15.1 Toutes les voitures de la Période F avec un arceau de sécurité doivent être équipées de harnais con-formes à l'Article 253.6 de l'actuelle Annexe J.
De plus, les harnais, pour les catégories suivantes de voitures, doivent incorporer des sangles d'entre-jambes respectant l'Article 253.6 de l'Annexe J en cours:
a) Voitures de Course Monoplaces
b) Voitures de Course Biplaces
c) Voitures de Période H et au-delà participant à des Rallyes Sportifs comprenant des Epreuves Spéciales.

5.15.2 Dans le cas d'un harnais ayant deux sangles d'épaules et deux sangles abdominales, il devra y avoir deux points de fixation sur la coque pour les sangles abdominales, et un point de fixation, ou éventuellement deux, symétrique(s) par rapport au siège, pour les sangles d'épaule. Les ceintures/harnais de sécurité ne peuvent être modifiés.

5.15.3 Pour les rallyes, deux coupe-ceintures doivent être en permanence à bord. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote et le copilote installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés.

5.16 Kopfstützen

5.16.1 Obligatorisch für die Fahrzeuge der F1 3Liter ab der Periode IR und alle einsitzigen Rennwagen ab der Periode JR. Empfohlen für alle anderen Fahrzeuge (Artikel 259.14.4, Anhang J).

5.17 Hauben (T, CT, GT, GTS, GTP)

5.17.1 Hauben müssen angemessen befestigt sein. Die serienmässige Haubensicherung muss entfernt und durch aussen liegende Sicherheitshalterungen ersetzt werden.

5.17.2 Für Fahrzeuge gemäss Bestimmungen ab der Periode G müssen an der Motorhaube und am Kofferraumdeckel je mindestens zwei zusätzliche Haubenhalterungen angebracht sein.

5.17.3 Die inneren Verschlussmechanismen werden funktionsuntüchtig gemacht oder entfernt.

5.18 Abschleppösen

5.18.1 Alle Fahrzeuge müssen vorn und hinten mit einer Abschleppöse ausgerüstet sein, ausgenommen einsitzige Fahrzeuge. Sie müssen den folgenden Bestimmungen entsprechen:
– Innendurchmesser von mindestens 80 mm und höchstens 100 mm
– An der vorderen und der hinteren Struktur des Fahrzeugs fest angebracht sein
– Sie müssen so angebracht sein, dass sie verwendet werden können, wenn ein Fahrzeug im Kiesbett zum Stehen gekommen ist.
– müssen gut sichtbar sein und in gelb, rot oder orange lackiert sein

5.19 Lenkung, abnehmbare Lenkräder

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

5.19.2 Abnehmbare Lenkräder können das original Lenkrad ersetzen

5.20 Zustandsprüfungstest

5.20.1 Vorgeschrieben in bestimmten Kategorien; siehe Anhang III.

5.21 Reparaturen

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

5.16 Appuie-tête

5.16.1 Obligatoire pour les voitures de F1 3 litres à partir de la Période IR et toutes les voitures monoplaces à partir de la Période JR.
Conseillé pour toutes les autres voitures (Art. 259.14.4, Annexe J).

5.17 Capot (T, CT, GT, GTS, GTP)

5.17.1 Doit être convenablement fixé. Le verrouillage d'origine doit être supprimé et remplacé par des attaches de sécurité à l'extérieur du capot.

5.17.2 A partir des spécifications de la Période G, au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être montées pour verrouiller le capot avant et le capot arrière.

5.17.3 Les mécanismes de verrouillage intérieurs seront rendus inopérants ou enlevés.

5.18 Anneaux de remorquage

5.18.1 Toutes les voitures, excepté les monoplaces, doivent avoir un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière. Ces anneaux de remorquage doivent présenter les caractéristiques suivantes:
– diamètre intérieur entre 80 mm et 100 mm
– solidement fixés aux structures avant et arrière de la voiture.
– doivent être situés de manière qu'ils puissent être utilisés lorsque la voiture est immobilisée dans un bac à graviers. doivent être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.

5.19 Direction, volant amovible

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

5.19.2 Un volant de direction amovible peut remplacer le volant d'origine.

5.20 Tests de condition

5.20.1 Obligatoire pour certaines catégories ; voir Annexe III.

5.21 Réparations

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

5.22 Sitze

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

5.23 Lenkrad

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

ART. 6 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR NICHT HOMOLOGIERTE FAHRZEUGE

6.1 Allgemeines

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

6.1.2 Nebst diesem Artikel 6 müssen Grand Prix Thoroughbred Fahrzeuge dem Anhang X des Anhangs K entsprechen.

6.2 Fahrgestell, monocoque oder selbsttragend

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

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

6.3 Vorderrad-/Hinterradaufhängung

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

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

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

5.22 Sièges

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

5.23 Volant de direction

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

ART. 6 REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES NON HOMOLOGUEES

6.1 Généralités

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

6.1.2 Outre cet article 6, les voitures de Grand Prix Thoroughbred doivent respecter l'Annexe X de l'Annexe K.

6.2 Châssis Monocoque ou Construction Monobloc

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

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

6.3 Suspensions avant et arrière

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

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

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

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

6.3.5 Einstellbare Federaufnahmen können bei allen Fahrzeugen eingebaut werden, in deren Periodenspezifikationen dies vorgesehen ist.

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

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

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

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

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

6.4 Motor

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

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

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

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

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

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

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

6.3.5 Des plates-formes à ressort réglables peuvent être montées sur toutes les voitures si elles étaient prévues dans la spécification de période.

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

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

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

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

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

6.4 Moteur

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4.9 Die Original Zündfolge muss beibehalten werden.

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

6.5 Zündung

6.5.1 Eine elektronische Zündung darf nur verwendet werden, wenn sie Gegenstand einer Periodenspezifikation ist.
Wagen der Periode F für welche die Verwendung einer elektronischen Zündung in der Periode nachgewiesen wird, dürfen mit einem, der Periode nicht entsprechendem elektronischen Zündsystem ausgerüstet werden, unter der Bedingung, dass dieses System durch ein oder mehrere Stromkreisunterbrecher geschaltet wird, es eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet, der Funke durch einen Drehhebel übertragen und die Funkenverteilung vollständig mechanisch kontrolliert wird.
Multifunkensysteme sowie Systeme mit elektronisch modifizierter Funkeverteilung sind nicht zugelassen. Ausnahmsweise, wenn die Verwendung von anderen Schaltmethoden in der Periode nachgewiesen ist, dürfen diese Methoden unter der Bedingung verwendet werden, dass sie mit der Periodenmethode in allen Punkten identisch sind.
Nicht homologierte Wagen der Periode GR können mit einer magnetischen oder optischen Schaltung ausgerüstet werden, wenn diese in der Periode verwendet wurde. Kapazitiv-Entladungssysteme dürfen verwendet werden, wenn ihre Verwendung in der Periode nachgewiesen ist.
Ab der Periode HR dürfen die Wagen mit Zündspulen mit einem Widerstand von weniger als 3 Ohm und/oder mit Multifunkensystemen ausgerüstet werden.
Elektronische Zündsysteme zur Kontrolle der Funkenverteilung sind nur dann zugelassen, wenn sie einer Periodenänderung entsprechen.

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

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

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

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

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

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

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

6.5 Allumage

6.5.1 Un allumage électronique ne peut être monté que s'il correspond à une spécification de période.
Les voitures de Période F pour lesquelles l'utilisation d'un allumage électronique en période est prouvée peuvent être équipées d'un système d'allumage électronique hors période à condition que ce système soit déclenché par un ou plusieurs coupe-circuits, qu'il utilise une bobine d'allumage d'une résistance minimale de 3 ohms, que l'étincelle soit distribuée par un bras rotatif et que la distribution de l'étincelle soit contrôlée entièrement par des moyens mécaniques.
Les systèmes multi-étincelles ainsi que les systèmes où la distribution de l'étincelle est modifiée électroniquement ne sont pas autorisés. A titre exceptionnel, lorsqu'il est prouvé que d'autres méthodes de déclenchement étaient utilisées légalement en période, ces méthodes pourront être utilisées à condition qu'elles soient identiques en tout point à la méthode de la période.
Les voitures non homologuées de Période GR peuvent être équipées d'un dispositif de déclenchement magnétique ou optique si celui-ci était utilisé en période. Les systèmes à décharge capacitifs peuvent être utilisés si leur utilisation en période est prouvée.
Les voitures à partir de la Période HR peuvent être équipées de bobines d'allumage d'une résistance inférieure à 3 ohms et/ou de systèmes multi-étincelles.
Les systèmes d'allumage électroniques qui contrôlent la distribution de l'étincelle sont autorisés uniquement s'ils correspondent à une modification de période.

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

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

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

6.6 Schmierung

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

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

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

6.7 Treibstoffsystem

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

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

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

6.7.4 Mechanische Treibstoffpumpen dürfen durch elektrische ersetzt werden oder umgekehrt.

6.7.5 Jeder Treibstoffbehälter muss dem Artikel 5.5 entsprechen, darf das ursprünglich spezifizierte Volumen nicht übersteigen und muss sich am Originaleinbauort oder im hinteren Teil des Fahrzeugs befinden.

6.8 Armaturen

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

6.9 Getriebe

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

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

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

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

6.6 Lubrification

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

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

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

6.7 Système de carburant

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

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

6.7.3 L'injection et/ou la suralimentation ne peu(ven)t être autorisée(s) que sur une voiture individuelle qui les/l'utilisait pendant la période; de plus, seul le système d'origine peut être utilisé.

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

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

6.8 Instrumentation

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

6.9 Boîte de vitesses

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

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

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

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

6.9.5 Bei Heckmotorfahrzeugen der Perioden F und GR darf das Getriebe Hewland Mk8 verwendet werden, sofern das Austauschgetriebe die gleiche Anzahl an Vorwärtsgängen wie das Original aufweist.

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

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

6.10 Achsantrieb

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

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

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

6.11 Bremsen

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

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

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

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

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

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

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

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

6.9.5 Les voitures des Périodes F et GR à moteur à l'arrière peuvent utiliser la boîte de vitesses Hewland Mk8 à condition qu'elle ait le même nombre de vitesses avant que celle d'origine.

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

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

6.10 Couple final

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

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

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

6.11 Freins

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

6.11.2 Les voitures de Périodes A à C (– 31.12.1930), équipées à l'origine de freins sur deux roues, peuvent être équipées de freins sur les quatre roues si le constructeur a monté des freins sur quatre roues sur des modèles successifs durant la même période, à condition qu'ils soient conformes à la spécification de période du constructeur.

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

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

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

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

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

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

6.12 Räder

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

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

6.12.3 Perioden A-D

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

6.12 Roues

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

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

6.12.3 Périodes A-D

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

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

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

6.12.4 Periode E bis F einschliesslich

(a) Der zulässige Mindestdurchmesser entspricht dem Mass, das anhand der Periodenspezifikation überprüft werden kann.
(b) Die maximale Felgenbreite muss der Periodenspezifikation entsprechen, sie darf jedoch nicht breiter sein als 5 ½» (6½" für Fahrzeuge der Periode F), es sei denn, es kann ein Nachweis anhand der Periodenspezifikation über ein breiteres Mass erbracht werden.
(c) Falls keine Periodenspezifikation vorhanden ist oder eine Radbreite von mehr als 5½" (6½") vorgeschlagen wird, legt die Historische Technische Arbeitsgruppe der FIA ein Mass fest.
(d) Die maximal zulässige Felgenbreite für Fahrzeuge der Kategorien Formel-Junior beträgt 5 Zoll (127 mm) für Fahrzeuge der Periode E (1.1.1947 – 31.12.1960) und 6,5 Zoll (165 mm) für Fahrzeuge der Periode F (1.1.1961 – 31.12.1965).
(e) Räder mit geteilten Felgen sind nur mit einer Periodenspezifikation zugelassen.

(c) Le diamètre minimum autorisé est de 16 pouces à moins qu'il puisse être prouvé qu'une taille inférieure ait été utilisée en période sur la voiture en question.
(d) La largeur de jante maximale ne doit pas être supérieure à la spécification de période de plus d'un pouce.

6.12.4 Périodes de E à F incluses

(a) L e diamètre minimum autorisé est celui qui peut être vérifié par une spécification de période.
(b) La largeur de jante maximale doit respecter la spécification de période et ne doit pas être supérieure à 5½" (6½" pour les voitures de Période F) sauf si une preuve de spécification de période peut être fournie pour justifier une dimension plus large.
(c) S'il n'existe pas de spécification de période, ou si une largeur de jante supérieure à 5½" (6½") est proposée, alors le Groupe de Travail Technique Historique de la FIA précisera une dimension.
(d) En Formule Junior, la largeur maximum de jante est de 5 pouces (127 mm) en Période E (1.1.1947 – 31.12.1960) et 6½" (165 mm) en Période F (1.1.1961 – 31.12.1965).
(e) Seules des roues à jante divisée de spécification de période sont autorisées.

6.12.5 Ab der Periode G

(a) Räder mit geringerer Felgenbreite als in der Periodenspezifikation angegeben dürfen verwendet werden.

(b) In einigen Kategorien müssen die Räder dem Reglement über Zustandsprüfungstests, Anhang III des Anhangs K entsprechen, selbst wenn sie neu sind.

(c) Die aus verschiedenen Materialien bestehenden Originalräder können durch Räder ersetzt werden, die nur eines dieser Materialien beinhalten, unter der Bedingung, dass deren Massen wie auch dessen Originalaussehen eingehalten werden.

6.12.6 Reifen

Müssen dem Artikel 8 entsprechen.

6.13 Karosserie

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

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

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

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

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

6.14 Aerodynamische Vorrichtungen

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

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

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

6.14.4 Ursprünglich vorhandene aerodynamische Vorrichtungen dürfen auch entfernt werden.

6.12.5 A partir de la Période G

(a) Des roues à jante plus étroite que celle de la spécification d'origine peuvent être utilisées.

(b) Pour certaines catégories, les roues doivent être conformes au règlement sur les tests de condition de l'Annexe III de l'Annexe K, même si elles sont neuves.

(c) Les roues originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient respectés.

6.12.6 Pneus

Doivent être conformes à l'Article 8.

6.13 Carrosserie

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

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

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

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

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

6.14 Accessoires aérodynamiques

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

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

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

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

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

6.15 Elektrische Ausrüstung

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

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

6.16 Beleuchtung

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

6.17 Radstand, Spurweite, Bodenfreiheit

6.17.1 Radstand

Der Radstand darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

6.17.2 Spurweite

Die Spurweite darf nicht von der Periodenspezifikation abweichen.

6.17.3 Bodenfreiheit

Bei allen Fahrzeugen bis zu und einschliesslich Periode D müssen alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm haben, so dass ein Block mit einer Höhe von 100 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann. Fahrzeuge der Periode E und F müssen eine Mindestbodenfreiheit von 60 mm haben, so dass ein Block mit einer Höhe von 60 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann

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

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

6.18 Gewicht

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

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

6.15 Système électrique

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

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

6.16 Eclairage

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

6.17 Empattement, voie, garde au sol

6.17.1 Empattement

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

6.17.2 Voie

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

6.17.3 Garde au sol

Pour toutes les voitures jusqu'à la Période D incluse, toutes les parties de la masse suspendue de la voiture doivent avoir une garde au sol minimale de 100 mm, de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 100 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté. Les voitures de Période E et F doivent avoir une garde au sol minimale de 60 mm de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 60 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.

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

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

6.18 Poids

6.18.1 Le poids minimum d'une voiture est celui du règlement d'origine pour sa catégorie ou, si le poids n'est pas spécifié dans le règlement d'origine, le poids de période publié.
Pendant une épreuve, lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.

6.19 Formel Junior

6.19.1 Allgemeine Bestimmungen

Zwei Periodenspezifikationen sind für Formel Junior Fahrzeuge anwendbar:

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

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

6.19.2 Lenkung

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

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

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

6.19.3 Fahrgestell

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

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

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

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

6.19.4 Vordere und hintere Aufhängung

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

6.19 Formule Junior

6.19.1. Dispositions générales

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

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

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

6.19.2. Direction

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

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

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

6.19.3. Châssis

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

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

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

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

6.19.4. Suspensions avant et arrière

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

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

6.19.5 Motor

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

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

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

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

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

6.19.5.4 Die folgenden Motoren sind zugelassen

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

6.19.5. Moteur

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

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

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

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

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

6.19.5.4. Les moteurs autorisés sont les suivants:

	cm³	**Course / Hub**	**Alésage d'origine / Original Bohrung**
Morris Minor/A35/Sprite	948	76,2	62,92
Mini Cooper 61-63	997	81,5	62,42
Morris Minor Sprite/Midget	1098	83,72	64,58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68,26	70,61

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

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

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

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

6.19.5.9 Die Verwendung des Zylinderkopfes der Formel Junior, Hergestellt durch Goeff Richardson Engineering gemäss original Spezifikation des Zylinderkopfes mit horizontalen Vergasern 105E und 109E von dem Ford Cosworth ist ausschliesslich für die FJ2 erlaubt.

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

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

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

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

6.19.5.9. L'utilisation de la culasse de Formule Junior fabriquée par Geoff Richardson Engineering selon la spécification d'origine de la culasse à carburateur horizontal 105E/109/E de la Ford Cosworth est autorisée en FJ2 uniquement.

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

6.19.5.11 Ein Motorenschutz muss installiert und richtig fixiert werden.

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

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

6.19.6 Zündung

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

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

6.19.7 Schmierung

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

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

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

6.19.7.4 Es ist nicht erlaubt das Schmiersystem des Motors durch ersetzen von Nasssupmpf in Trockensumpf zu ändern..

6.19.8 Treibstoffsystem

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

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

6.19.9 Treibstoff und Luftfilter

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

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

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

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

6.19.5.11 Une protection moteur doit être installée et correctement fixée.

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

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

6.19.6. Allumage

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

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

6.19.7. Lubrification

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

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

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

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

6.19.8 Système de carburant

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

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

6.19.9 Carburateurs et filtres à air

6.19.9.1 Il est fortement recommandé que les voitures des deux catégories FJ/1 et FJ2 conservent la marque, le modèle et le type d'origine des carburateurs montés en période mais, sous réserve des dispositions du présent paragraphe 10, il est permis d'utiliser un carburateur Weber de spécification de période pour remplacer un carburateur SU ou AMAL.

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

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

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

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

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

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

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

6.19.9.9 Äussere seitliche Drosselklappen sind verboten.

6.19.9.10 Es nicht erlaubt eine Lambda-Sonde zu installieren.

6.19.10 Kühlsystem

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

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

6.19.11 Getriebe

6.19.11.1 Unter Vorbehalt der Artikel 6.19.11.3 und 6.19.11.4 ist es nicht erlaubt, auf nach dem 31.12.1960 (Kategorie FJ2) gebauten Fahrzeugen mit einem Heckmotor, die original mit einem Hewland oder VW Getriebe ausgerüstet waren, ungeachtet den Vorschriften des Anhang K 6.9.5, ein Hewland oder VW Getriebe zu installieren.

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

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

6.19.11.4 Für nach dem 31.12.1960 gebaute Fahrzeuge mit Heckmotor (Kategorie FJ2), die original mit einem VW oder Hewland Getriebe ausgerüstet waren, kann das Getriebe Hewland MK6 oder Hewland MK8, welches den Getriebekasten des VW Beetle verwendete verwendet werden, unter der Bedingung, dass die selbe Anzahl Vorwärtsgängen wie in der Periode verwendet wurde, beibehalten wird. In jedem Fall wird für diese Fahrzeuge empfohlen, das original Getriebe zu verwenden.

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

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

6.19.9.6 Il n'est pas permis d'utiliser le carburateur Weber 42DCOE ou un carburateur de taille équivalente de tout autre fabricant.

6.19.9.7 Les tubulures d'admission au moteur peuvent être en alliage, en acier ou en acier inoxydable et leur construction peut être soudée ou coulée.

6.19.9.8 Il n'est pas permis d'utiliser la culasse Cosworth/Richardson F3 MAE à carburateur vertical. Il est uniquement permis d'utiliser des carburateurs verticaux sur les voitures ainsi équipées en période (par ex. Terrier T4 S2 ou Ausper T4).

6.19.9.9 Les guillotines latérales externes sont interdites.

6.19.9.10 Il n'est pas permis d'installer une sonde lambda.

6.19.10. Système de refroidissement

6.19.10.1 Il est fortement recommandé qu'aucun fluide ne passe dans les tubes du châssis dans les véhicules à châssis tubulaire.

6.19.10.2 Il n'est pas permis d'installer une pompe à eau électrique à la place d'une pompe mécanique.

6.19.11. Boîte de vitesses

6.19.11.1 Sous réserve des paragraphes 6.19.11.3 et 6.19.11.4, sur les voitures avec moteur à l'arrière construites après le 31/12/1960 (Catégorie FJ2) équipées à l'origine de boîtes de vitesses autres que des boîtes Hewland ou VW, nonobstant les dispositions générales de l'Annexe K 6.9.5, il n'est pas permis d'installer une boîte de vitesses VW ou Hewland.

6.19.11.2 Pour toutes les voitures qui ont un PTH de la FIA dans cette configuration non conforme à la spécification de période, il est fortement recommandé de revenir à la boîte de vitesses d'origine appropriée. Dans tous les cas, il est obligatoire de le faire avant le 1er janvier 2015.

6.19.11.3 A titre exceptionnel, pour une Lotus 20 ou une B.M.C. Mk.2 pour lesquelles il peut être prouvé qu'elles étaient équipées d'une boîte de vitesses VW ou Hewland au, ou avant le, 31.12.2000, une boîte de vitesses VW ou Hewland peut être utilisée, à condition que le nombre de vitesses avant soit identique au nombre utilisé en période.

6.19.11.4 Pour les voitures à moteur arrière construites après le 31/12/1960 (Catégorie FJ2), équipées à l'origine d'une boîte de vitesses VW ou Hewland, la boîte de vitesses Hewland Mk6 ou Hewland Mk8, qui utilisait le carter de la Volkswagen Beetle, peut être utilisée, à condition que le nombre de vitesses avant soit identique au nombre utilisé en période. Dans tous les cas, pour ces voitures, il est recommandé d'utiliser la boîte de vitesses d'origine.

6.19.11.5 Getriebe Renault Typ 318

Das obenstehende auf Fahrzeugen FJ1 der Periode E installierte Getriebe kann um das Zahnrad mit gerader Grösse unterzubringen geändert werden, wohlgemerkt, dass die folgenden Bedingungen erfüllt werden:

1. Das äussere Antriebsgehäuse Standard Renault und die hintere Gussplatte sind beibehalten (anzumerken, dass Änderungen des Gussprofils verboten sind).
2. Die seitlichen Platten der Auslasswelle müssen einer Gestaltung der Periode entsprechen (anzumerken, entsprechend der original Gestaltung des Renault Lotus)
3. Die Getriebeübersetzungen (Renault) und die Standard Differentialkrone müssen beibehalten werden.
4. Die Einlasswelle muss eine zylinderförmige Muffe beinhalten.
5. Die Mittellinie zwischen der Mittelwelle und der Antriebswellen muss wie original bestehend bleiben.
6. Der Einbauort der Schalthebelachse muss wie die des original Gehäuses bestehen bleiben.
7. Der Auswahlmechanismus muss am selben Ort aus dem Getriebegehäuse austreten, wie in der original Gestaltung (d.h. hinten am Gehäuse).
8. Ausschliesslich 4 Vorwärtsgänge sind erlaubt. (Ausser für Fahrzeuge, bei welchen belegt werden kann, dass sie in der Umsetzung von Jean Redele mit 5 Gängen ausgestattet waren).
9. Schutzbleche aus gestanztem Stahl können durch gefertigte oder gegossene Metalldeckel ersetzt werden.

6.19.11.6 Ein Rückwärtsgang ist nicht obligatorisch.

6.19.11.7 Alle Fahrzeuge der Klasse A, B oder C, die mit einem anderen Getriebe als das in der Periode verwendeten Getriebe ausgerüstet sind, jedoch beide der gleichen Marke und einer früheren Herstellung als 1963, und die in diesen Klassen zulässig sind wenn es sich nicht um ein Ersatz-Getriebe handelt, sind in der Klasse D zulässig.

6.19.11.8 Ausnahmsweise können alle Frontmotor Fahrzeuge mit einem B.M.C Serie A Getriebe ein Getriebe mit einem Flügelgehäuse an Stelle und Ort des Getriebes mit einem glatten Gehäuse verwenden, unter der Bedingung, dass die selbe Anzahl Vorwärtsgängen wie in der Periode verwendet wurde, beibehalten wird.

6.19.12 Achsantrieb und Kupplung

6.19.12.1 Im Falle der Original Montage, ist es nicht erlaubt, Kupplungen mit «doughnut» Antriebswellen aus Kautschuk Metaelastic durch universal Kupplungsgelenke des Typs Hardy-Spicer und einer gleitenden / gabelnden Rillen-Antriebswelle zu ersetzen.

6.19.12.2 Es ist nicht erlaubt, den modernen Typ von Geschwindigkeitsgelenken auf Antriebswellen zu verwenden.

6.19.13 Bremsen

6.19.13.1 Scheibenbremsen sind nur erlaubt, wenn sie einer Periodenspezifikation entsprechen et (mit einer nahen Ausnahme) nur anwendbar für Fahrzeuge der FJ2. Der Typ und die Grösse der Bremsen müssen einer Originalspezifikation entsprechen und die Grösse darf nicht erhöht werden. Dies betrifft sowohl Fahrzeuge mit Scheibenbremsen wie auch Fahrzeuge mit Trommelbremsen.

6.19.11.5 Boîte de vitesses Renault Type 318

La boîte de vitesses ci-dessus installée sur les voitures FJ1 de Période «E» peut être modifiée pour loger des pignons à taille droite, étant entendu que les conditions ci-après doivent être remplies :

1. Le carter de boîte de vitesses extérieur standard Renault et la fonderie de plaque arrière sont conservés (à savoir modifications du profil de fonderie interdites.)
2. Les plaques latérales de l'arbre de sortie doivent être conformes à la conception de période (à savoir conformes à la conception d'origine de la Renault Lotus.)
3. Les rapports (Renault) des pignons et couronne de différentiel standard doivent être conservés.
4. L'arbre d'entrée doit conserver un manchon cylindrique.
5. Les centres entre l'arbre intermédiaire et l'arbre des pignons doivent demeurer comme à l'origine.
6. L'emplacement des axes des leviers de vitesses doit demeurer le même que dans la boîte standard.
7. Le mécanisme de sélection doit sortir du carter de boîte de vitesses au même endroit que dans la conception d'origine (c'est-à-dire à l'arrière de la boîte.)
8. Seules quatre vitesses avant sont autorisées. (Sauf pour les voitures pour lesquelles il a été prouvé qu'elles étaient équipées d'une conversion en cinq vitesses de Jean Redele.)
9. Les protections en acier embouti peuvent être remplacées par des couvercles en alliage usiné ou coulé.

6.19.11.6 Il n'est pas obligatoire d'avoir une marche arrière.

6.19.11.7 Toute voiture de la Classe A, B ou C équipée d'une boîte de vitesses autre que la boîte de vitesses d'origine mais toutes deux de la même marque et d'une fabrication antérieure à 1963, et qui serait admissible dans ces classes si ce n'est la boîte de vitesses de remplacement, sera admise dans la Classe D.

6.19.11.8 A titre exceptionnel, toute voiture à moteur avant avec une boîte de vitesses B.M.C. série «A», pourra utiliser une boîte de vitesses avec un carter à ailettes en lieu et place de la boîte de vitesses à carter lisse, à condition que le nombre de vitesses en avant soit identique à celui utilisé en période.

6.19.12. Couple final et embrayage

6.19.12.1 Dans le cas du montage d'origine, il n'est pas permis de remplacer des accouplements d'arbre de transmission «doughnut» en caoutchouc Metalastic par un joint d'accouplement universel du type Hardy-Spicer et un arbre de transmission à cannelure glissante / fourche.

6.19.12.2 Il n'est pas permis d'utiliser le type moderne de joints à vélocité constante sur les arbres de transmission.

6.19.13. Freins

6.19.13.1 Les freins à disque ne sont autorisés que s'ils correspondent à une spécification de période et [à une exception près] ne sont applicables qu'aux voitures FJ2. Le type et la taille des freins devraient être conformes à la spécification d'origine et la taille ne devrait pas être augmentée. Ceci concerne tant les voitures à freins à disque que les voitures à freins à tambour.

6.19.13.2 Belüftete Scheibenbremsen sind nicht zugelassen. Die Scheibenbremsen dürfen nicht geändert werden, d.h. dass die Schlitze und/oder Rillen der Scheibenoberfläche und die Lochung von Teil zu Teil nicht erlaubt sind.

6.19.14 Räder

6.19.14.1 Die maximale für die Formel Junior zugelassene Felgenbreite ist 5Zoll (127mm oder 5J) für Fahrzeuge der Periode E (FJ1) und 6.5Zoll (165mm oder 6.5J) für Fahrzeuge der Periode F der FIA (FJ2).
Die obenstehenden Felgenbreiten sind maximal Dimensionen für die Kategorie, die Fahrzeuge müssen dieselben Felgenbreiten oder niedrigere Breiten verwenden, wie diese, welche original auf dem Fahrzeug in der Periode montiert waren.

6.19.14.2 Die Ersetzung von einem Fadenrad durch ein volles Rad und umgekehrt ist nicht erlaubt.

6.19.14.3 Räder in zwei Teilen (gespaltene Felge) sind nur zugelassen, wenn sie einer Periodenspezifikation entsprechen.

6.19.14.4 Für OSCA, können für die vorderen und hinteren Räder die folgenden maximalen Dimensionen verwendet werden: 4.5 J x 15 Zoll.

6.19.14.5 Stanguellini Corsa 1100: um Felgen mit einer Breiten von einem Zoll zusätzlich vorne zu verwenden, ist es erlaubt, den Radstand von 1220mm auf 1240mm zu erhöhen.

6.19.15 Reifen

6.19.15.1 Fahrzeuge der Formel Junior müssen entweder Dunlop Vintage Reifen mit Profil R5 oder älter oder mit L-Querschnitt und der Mischung 204 und dem Profil CR65 oder älter verwenden.

6.19.15.2 Fahrzeuge die mit Rädern mit einer Felgenbreite von 3.5Zoll oder weniger ausgerüstet sind, und für welchen keine Dunlop Vintage Reifen in der entsprechenden Spezifikation vorhanden sind, dürfen frei käufliche Radial- oder Gürtel-Strassenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse «S»oder höher und mit einer «E» oder «DOT» Kennzeichnung verwenden. Der Hersteller sollte hinsichtlich des angepassten Charakters des gewählten Reifens für die Veranstaltung kontaktiert werden.

Nota: Dies wird nur für einige Stanguellini, Volpini und andere italienische Fahrzeuge der Epoche angewendet.

6.19.16 Gewicht

6.19.16.1 Das Mindestgewicht ist 880 Pfund (400kg). Diese Gewichtslimite ist allerdings zu reduzieren auf 794 Pfund (360 kg) für Farzeuge mit einem Hubraum von 1000 cm^3 (1000ml) oder weniger. Das oben aufgeführte Gewicht wird gemessen mit dem funktionstüchtigen Fahrzeug und allem gemäss dem vorliegenden Reglement erforderlichen Zubehör, jedoch mit leerem Treibstofftank.

6.19.13.2 Les freins à disque ventilés ne sont pas autorisés. Les freins à disque ne doivent pas être modifiés, c'est-à-dire que les fentes et/ou rainures sur la surface du disque et le perçage de part en part ne sont pas autorisés.

6.19.14 Roues

6.19.14.1 La largeur de jante maximale autorisée en Formule Junior est de 5 pouces (127 mm ou 5 J) pour les voitures de la Période E (FJ1) et de 6,5 pouces (165 mm ou 6,5 J) pour les voitures de la Période F de la FIA (FJ2).
Les largeurs de jante ci-dessus sont des mesures MAXIMALES pour la catégorie, les voitures DOIVENT utiliser les mêmes largeurs de jante, ou des largeurs inférieures, que celles montées à l'origine sur la voiture en période.

6.19.14.2 Le remplacement des roues fil par des roues pleines et vice versa n'est pas autorisé.

6.19.14.3 Les roues en deux parties (à jante divisée) ne sont acceptables que si elles correspondent à la spécification de période.

6.19.14.4 Pour les OSCA, des roues avant et arrière aux dimensions maximales suivantes: 4,5 J x 15 pouces peuvent être utilisées.

6.19.14.5 Stanguellini Corsa 1100: pour utiliser les jantes d'une largeur d'un pouce supplémentaire à l'avant, il est permis d'augmenter la voie avant de 1220 mm à 1240 mm.

6.19.15 Pneumatiques

6.19.15.1 Les voitures de Formule Junior devront utiliser soit des pneus de la gamme Dunlop Vintage ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien, soit des pneus de section «L» de gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.

6.19.15.2 Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5'' (88,9 mm) ou moins auxquelles aucun pneu de la gamme Dunlop Vintage d'une spécification adaptée ne correspond pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT». Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

NOTE: Ceci ne s'applique qu'à certaines Stanguellini, Volpini et autres voitures italiennes de l'époque.

6.19.16 Poids

6.19.16.1 Le poids minimal est de 880 livres (400 kg). Cette limite de poids est toutefois réduite à 794 livres (360 kg) pour les voitures d'une cylindrée de 1000 cm^3 (1000 ml) ou moins. Les poids susmentionnés seront mesurés avec la voiture en état de fonctionnement, à savoir avec tous les accessoires requis par le présent règlement, mais avec les réservoirs de carburant vides.

6.19.17 Bodenfreiheit

6.19.17.1 Alle aufhängenden Teile des Fahrzeugs haben eine mindest Bodenfreiheit von 60mm, so dass ein Block von 800mm (31.5Zoll) x 800mm (31.5Zoll) x 60mm (2.36Zoll) unter dem Fahrzeug von jeder Seite und in jedem Moment der Veranstaltung unten durch geschoben werden kann. Diese Messung kann ohne Fahrer, jedoch mit den Rädern und Reifen die im Wettbewerb eingesetzt werden durchgeführt werden.

6.19.17.2 Die Messung wendet sich auf alle aufhängenden Teile an, inklusive der Ölwanne für Fahrzeuge der Periode FJ1, der Auspussrohre, der inneren Aufhängungsbefestigungspunkte, jeglicher Karossierie und die im Boden fixierten Verankerungsbolzen.

ART. 7 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR SERIEN-STRASSENFAHRZEUGE

7.1 Allgemeines

7.1.1 Die vorliegenden Bestimmungen beziehen sich auf: Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, Grand-Tourisme-Wagen, Renn-Grand-Tourisme-Wagen und Spezial-Tourenwagen wie in Artikel 2 beschrieben.

7.1.2 Alle Fahrzeuge müssen den Vorschriften des Artikels 5 (Sicherheit) entsprechen.

7.2 Homologationsblätter und Dokumente

7.2.1 Als die FIA im Jahr 1954 den Anhang J für Touren- und GT-Wagen verfasste, wurde die Spezifikation eines Fahrzeugs durch eine Bestätigung oder ein Homologationsblatt beschrieben, die von den ASNs ausgestellt wurden. Ab 1958 (GT-Wagen) bzw. 1960 (Tourenwagen) stellten die ASNs die Daten für diese auszustellenden Papiere der CSI der FIA zur Verfügung. Alle von der FIA genehmigten Bestätigungen oder Homologationsblätter werden nachstehend als Homologationsblätter bezeichnet.

7.2.2 Es ist bekannt, dass einige Touren- und GT-Wagen der Periode E (1.1.1947 – 31.12.1961) in ihrer Periode keine Homologation hatten, oder dass diese Papiere möglicherweise nicht alle in der Periode mögliche Optionen beinhalteten.

7.2.3 Für Fahrzeuge, für die in der Periode keine Papiere ausgestellt wurden, stellt die Arbeitsgruppe Technik der HMSC nachträgliche Homologationsblätter aufgrund der Daten aus, wie sie vom ASN des ursprünglichen Herstellers zur Verfügung gestellt werden.

7.2.4 Nachträgliche Homologationsblätter müssen dann von der Historischen Motorsportkommission der FIA genehmigt werden. Sie werden dann in die Liste der FIA-Homologationsblätter aufgenommen.

7.2.5 Die Periodenspezifikation der nicht homologierten GT-Wagen, Strassen-Sportwagen und Produktions-Tourenwagen, ohne internationale Rennsportgeschichte jedoch von der HMSC genehmigt, muss auf den spezifischen Ausweisen eines jeden genehmigten Modells detailliert werden. Die Ausweise werden von der die Modellgenehmigung empfehlenden ASN zusammengestellt. Sie werden von der Technischen Arbeitsgruppe der HMSC, der Subkommission Fahrzeugkonformität überprüft und von der HMSC genehmigt.

6.19.17 Garde au sol

6.19.17.1 Toutes les parties suspendues de la voiture auront une garde au sol minimale de 60 mm (2,36 pouces), de sorte qu'un bloc de 800 mm (31,5 pouces) x 800 mm (31,5 pouces) x 60 mm (2,36 pouces) puisse être passé sous la voiture de tout côté à tout moment de l'épreuve. Cette mesure pourra être prise sans le pilote mais avec les roues et les pneus à utiliser en compétition.

6.19.17.2 La mesure s'applique à toutes les parties suspendues, y compris le carter à huile «humide» sur les voitures de Période FJ1, les tuyaux d'échappement, les points d'attache de suspension intérieurs, toute la carrosserie et les boulons d'ancrage fixés au plancher.

ART. 7 REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES ROUTIERES DE PRODUCTION

7.1 Généralités

7.1.1 Ce règlement s'applique aux Voitures de Tourisme, Voitures de Tourisme de Compétition, Voitures de Grand Tourisme, Voitures de Grand Tourisme de Compétition et Voitures de Tourisme spéciales telles que définies à l'Article 2.

7.1.2 Toutes les voitures sont soumises à l'Article 5 (Sécurité).

7.2 Fiches d'Homologation et de Reconnaissance

7.2.1 Lorsque la FIA a créé l'Annexe J 1954 pour les voitures de Tourisme et de Grand Tourisme, les Fiches de Reconnaissance ou Fiches d'Homologation dressées par les ASN indiquaient les spécifications des voitures. A partir de 1958 (voitures GT) et de 1960 (voitures de Tourisme), les ASN ont fourni à la CSI de la FIA les informations nécessaires pour remplir ce fiches et les délivrer. Toutes les Fiches de Reconnaissance ou d'Homologation visées par la FIA seront désignées comme des Fiches d'Homologation.

7.2.2 Il est reconnu que certaines voitures de Tourisme et de Grand Tourisme de Période E (du 1.1.1947 – 31.12.1961) n'étaient pas homologuées dans la Période ou que les fiches pouvaient ne pas comprendre toutes les options de Période.

7.2.3 Pour les voitures dont les fiches n'ont pas été compilées dans la période, le Groupe de Travail Technique de la CSAH compilera des Fiches d'Homologation Rétrospectives d'après les données fournies par l'ASN du constructeur d'origine.

7.2.4 Ces Fiches d'Homologation Rétrospectives devront par la suite être approuvées par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être ajoutées à la liste des Fiches d'Homologation de la FIA.

7.2.5 La spécification de période des voitures de Grand Tourisme, des voitures de sport routières et des voitures de tourisme de production non homologuées, sans historique de compétition internationale mais approuvées par la CSAH, sera détaillée sur les fiches de reconnaissance spécifiques à chaque modèle approuvé. Les fiches de reconnaissance seront compilées par l'ASN recommandant l'approbation du modèle. Elles seront revues par le Groupe de Travail Technique de la CSAH, la Sous-commission Conformité des Véhicules et approuvées par la CSAH.

7.3 Allgemeine technische Bestimmungen für Serien-Strassenfahrzeuge

7.3.1 Tourenwagen, Renntourenwagen, GT und GTS-Fahrzeuge der Perioden E, F und G1 (1/1/1947 – 31/12/1969) müssen den Bestimmungen des Anhangs VIII und IX des Anhang K entsprechen.

7.3.2 Alle Tourenwagen, Renn-Tourenwagen, GT-Wagen und Renn-GT-Wagen (GTS), ab der Periode G2 (1/1/1970 – 31/12/1971), müssen den internationalen Wettbewerbs-Bestimmungen des Anhangs J wie sie im letzten Jahr ihrer Periode gültig waren, entsprechen (Art. 3). Dies betrifft insbesondere den Koeffizienten sowie die möglichen Bridenmassen für aufgeladene Fahrzeuge der Perioden J1 und J2.

7.3.3 Ein Tourenwagen muss seinem Homologationsblatt entsprechen, wobei keine Homologationsvariante mit dem Aufdruck «Nur für die Gruppe 2 gültig» gestattet ist. Das Servo-Bremssystem kann ausgeschaltet oder entfernt werden.

7.3.4 Ein GT-Fahrzeug muss seinem Homologationsblatt entsprechen, wobei keine Homologationsvariante mit dem Aufdruck «Nur für die Gruppe 4 gültig» gestattet ist.

7.3.5 Für Renn-Tourenwagen und GTS-Wagen ab der Periode G2 sind nur die original Homologationsblätter der FIA, mit den Nachträgen und homologierten Varianten der betreffenden Periode gültig, sowie die Änderungen welche explizit in den Bestimmungen des Anhang J der entsprechenden Periode zugelassen sind

7.3.6 Zusätzlich gilt für Renn-GT-Fahrzeuge, Renn-Tourenwagen und Spezial-Tourenwagen:
Das Servo-Bremssystem kann ausgeschaltet oder entfernt werden.
Heckscheiben, Tür- und Ausstellfenster müssen aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparenten Material von mind. 5 mm Dicke sein (Material Typ FAA, z.B. Lexan 400 wird empfohlen). Senkrecht zu öffnende Seitenfenster dürfen durch waagerecht zu öffnende Schiebefenster ersetzt werden.
Es ist gestattet, das Chassis und/oder die Karosserie mittels Materialhinzufügung zu verstärken. Das hinzugefügte Material muss der Originalstruktur folgen und überall mit dieser in Kontakt stehen. Andere Formen, Profile, Stütze oder Verstrebungen sind verboten, ausser wenn sie in der Periode nachweisbar verwendet und gestattet wurden.
Wenn der Anhang J aus der Periode der Ersatz von Scheibenbremsen unter bestimmten Bedingungen erlaubt, muss der Scheibentyp beibehalten werden (unbelüftet, genutet, belüftet).
Fussboden- und Dachverkleidung dürfen entfernt und Türverkleidungen ersetzt werden.
Die einziehbaren Scheinwerfer können fixiert und ihr Mechanismus kann demontiert werden, jedoch muss ihre Beleuchtung funktionsfähig bleiben.
Nicht original mit einer Öllippendichtung ausgerüstete Kurbelwellen sowie Getriebeeingangs- und -Ausgangswellen dürfen durch Änderung der vorhandenen Teile und/oder durch Hinzufügung von einem Dichtungslager mit einer solchen Dichtung ausgestattet werden.

7.3 Règlement Technique général pour voitures routières de production

7.3.1 Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, GT et GTS des Périodes E, F et G1 (1/1/1947 – 31/12/1969) se conformeront aux Annexes VIII et IX de l'Annexe K.

7.3.2 Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, de Grand Tourisme et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) à partir de la Période G2 (1/1/1970 – 31/12/1971) doivent être conformes à la réglementation de compétition internationale de l'Annexe J correspondant à la dernière année de leur période comme défini à l'Article 3. Ceci concerne en particulier le coefficient et les dimensions de brides possibles pour les voitures turbocompressées des Périodes J1 et J2, respectivement.

7.3.3 Une Voiture de Tourisme, doit être conforme à sa fiche d'homologation, mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 2 uniquement», n'est autorisée. Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

7.3.4 Une voiture GT doit être conforme à sa fiche d'homologation, mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 4 uniquement» n'est autorisée.

7.3.5 Pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition à partir de la Période G2, seuls les documents d'homologation de la FIA d'origine, avec les extensions et les variations homologuées dans la période concernée sont valables ainsi que les modifications explicitement autorisées dans la réglementation de l'Annexe J applicable à cette période.

7.3.6 En outre, pour les Voitures de Grand Tourisme de compétition, de Tourisme de Compétition et les Voitures de Tourisme Spéciales:
Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.
Les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur. (Un matériau de type FAA, par ex, le Lexan 400, est recommandé). Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement.
Il est permis de renforcer le châssis et/ou la carrosserie en ajoutant du matériau. Le matériau ajouté doit suivre la structure d'origine et doit être en contact avec elle en tout point. D'autres formes, profils, goussets ou entretoises sont interdits sauf s'il est prouvé qu'ils étaient utilisés et autorisés en période.
Lorsque l'Annexe J applicable à la période autorise le remplacement des freins à disques, dans certaines circonstances, les nouveaux disques devront être du même type (plein, rainuré, ventilé).
La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.
Les phares rétractables peuvent être rendus fixes et leur mécanisme démonté, mais leur éclairage doit rester opérationnel.
Les vilebrequins et les arbres d'entrée et de sortie de boîtes de vitesses non équipés d'origine d'un joint d'étanchéité d'huile à lèvre peuvent être pourvus d'un tel joint en modifiant les pièces existantes et/ou en ajoutant un logement pour le joint.

Mit elektronischen Zündungssystemen homologierte Wagen der Periode F sowie Wagen der Perioden G1 und G2 dürfen mit einem, der Periode nicht entsprechendem elektronischen Zündsystem ausgerüstet werden, unter der Bedingung, dass dieses System durch ein oder mehrere Stromkreisunterbrecher geschaltet wird, es eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet, der Funke durch einen Drehhebel übertragen und die Funkenverteilung vollständig mechanisch kontrolliert wird. Multifunkensysteme sowie Systeme mit elektronisch modifizierter Funkeverteilung sind nicht zugelassen.
Die mit elektronischen Zündsystemen ausgestatteten Wagen der Perioden G1 und G2 können mit einer magnetischen oder optischen Schaltung ausgerüstet werden.
Ab der Periode H1 dürfen die Wagen mit Zündspulen mit einem Widerstand von weniger als 3 Ohm und/oder mit Multifunkensystemen ausgerüstet werden.
Elektronische Zündsysteme zur Kontrolle der Funkenverteilung sind nur dann zugelassen, wenn sie einer Periodenänderung entsprechen.

7.3.7 Bei allen neuen, ab dem 01.01.2011 ausgestellten HTP für Produktions-Strassen-Fahrzeuge der Periode H ist die Verwendung von Karosserieteilen aus Fiberglas, die am 01.01.1972 aus der relevanten Homologation gestrichen wurden, nicht zulässig.
Bei Fahrzeugen, für die vor dem 01.01.2011 ein HTP ausgestellt wurde, wird dieser Satz mit Wirkung ab dem 01.01.2012 aus dem Anhang K gestrichen.

7.3.8 Varianten gegenüber der Serienkarosserie oder der homologierten Karosserie, wie gemäss Anhang J der Periode erlaubt, dürfen ausgeführt werden. Solche Karosserieänderungen müssen mit der vollständigen Konfiguration übereinstimmen, wie sie für das betreffende Modell bei internationalen Wettbewerben gemäss FIA-Bestimmungen in der Periode verwendet wurde. Der Nachweis hierüber muss gemäss einem Foto aus der Periode im HTP des Fahrzeugs erbracht werden und von der ausstellenden ASN abgestempelt sein.
Insbesondere müssen die für CT und GTS Wagen erlaubten Spuränderungen effektiv der Periode für dieses Modell entsprechen und nachgewiesen sein, und die Reifenlauffläche muss von der Karosserie bedeckt sein (siehe Anhang J der Periode).

7.3.9 Die aus verschiedenen Materialien bestehenden Originalräder können durch Räder ersetzt werden, die nur eines dieser Materialien beinhalten, unter der Bedingung, dass deren Massen wie auch dessen Originalaussehen eingehalten werden.

7.3.10 Für CT und GTS Wagen der Perioden H2 und I ist die Montage von Verstärkungsstreben zwischen den oberen Einbaupunkte der vorderen Aufhängungen einerseits und den der hinteren Aufhängungen andererseits freigestellt.

7.4 Fahrzeuge der Gruppe B

7.4.1 Die Gruppe B Fahrzeuge, die in der Periode von der FIA aus Sicherheitsgründen bei Rallyes als illegal deklariert wurden, dürfen nur an Rundstreckenrennen, an Bergrennen und Demonstrationen/Paraden teilnehmen und ihr HTP muss vor Ausstellung von der Historische Motorsportkommission geprüft werden.

Les voitures de Période F homologuées avec des systèmes d'allumage électroniques ainsi que les voitures de Périodes G1 et G2 peuvent être équipées d'un système d'allumage électronique hors période à condition que ce système soit déclenché par un ou plusieurs coupe-circuits, qu'il utilise une bobine d'allumage d'une résistance minimale de 3 ohms, que l'étincelle soit distribuée par un bras rotatif et que la distribution de l'étincelle soit contrôlée entièrement par des moyens mécaniques. Les systèmes multi-étincelles ainsi que les systèmes où la distribution de l'étincelle est modifiée électroniquement ne sont pas autorisés.
Les voitures de Périodes G1 et G2 dotées de systèmes d'allumage électroniques peuvent être équipées d'un dispositif de déclenchement magnétique ou optique.
Les voitures à partir de la Période H1 peuvent être équipées de bobines d'allumage d'une résistance inférieure à 3 ohms et/ou de systèmes multi-étincelles.
Les systèmes d'allumage électroniques qui contrôlent la distribution de l'étincelle sont autorisés uniquement s'ils correspondent à une modification de période.

7.3.7 Concernant tous les nouveaux PTH pour les Voitures routières de production de Période H délivrés à partir du 1er janvier 2011, il n'est pas permis d'utiliser les éléments de carrosserie en fibre de verre retirés de la Fiche d'Homologation concernée le 1/1/1972.
Dans le cas des voitures pour lesquelles un PTH a été délivré avant le 1er janvier 2011, cette phrase sera supprimée de l'Annexe K à compter du 1er janvier 2012.

7.3.8 Des variations par rapport à la carrosserie standard ou homologuée autorisées par l'Annexe J de la période concernée peuvent être adoptées. Ces modifications de carrosserie doivent être conformes à une configuration complète utilisée sur le modèle concerné en compétition internationale disputée selon les règles FIA de la période. Ceci devra être attesté par une photographie de l'époque figurant sur le PTH de la voiture et estampillée par l'ASN qui l'a délivré.
En particulier, les changements de voie autorisés dans certains cas pour les voitures de CT et de GTS doivent correspondre à une réalité de période pour ce modèle et être justifiés, et la bande de roulement des pneus doit être couverte par la carrosserie (voir Annexe J de la période).

7.3.9 Les roues originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient maintenus.

7.3.10 Pour les voitures CT et GTS de périodes H2 et I, des barres de renforts peuvent être installées librement entre les points de montage supérieurs des jambes de suspension avant d'une part, et celles de la suspension arrière d'autre part.

7.4 Voitures du Groupe B

7.4.1 Les voitures de Groupe B déclarées illégales par la FIA en rallye en période, pour des raisons de sécurité, ne peuvent être utilisées que pour des courses sur circuit, des courses de côte et des démonstrations/parades et leur PTH doit être vérifié par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

Dies sind folgende Fahrzeuge:

Audi	Sport Quattro S1	Hom. N° B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	Hom. N° B-277
Citroën	BX 4TC	Hom. N° B-279
Ford	RS 200	Hom. N° B-280
Fuji	Subaru XT 4WD	Hom. N° B-275
Lancia	Delta S4	Hom. N° B-276
Peugeot	205 T16	Hom. N° B-262

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

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

ART. 8 REIFEN

8.1 Allgemeines

8.1.1 Alle Fahrzeuge, die an Veranstaltungen teilnehmen, die im Internationalen Kalender eingetragen sind, müssen mit den nachfolgenden Reifenbestimmungen übereinstimmen, es sei denn, die jeweils genehmigten besonderen Veranstaltungs- oder Serienvorschriften weichen davon ab. Solche Abweichungen können durch die FIA, welche in einem Streitfall die endgültige Entscheidung trifft, genehmigt werden.

8.1.2 Es liegt immer in der Verantwortung des Bewerbers, die Eignung des Reifens für seine spezielle Verwendung zusammen mit dem Reifenhersteller zu prüfen.

8.1.3 Ausser wenn es im Anhang K anders bestimmt ist und im Rahmen der Verfügbarkeit und Anwendbarkeit muss die Breite, der Aussendurchmesser, das äussere Erscheinungsbild und das Profilmuster der Reifen mit solchen übereinstimmen, wie sie an diesem oder gleichem Fahrzeug während der relevanten Periode montiert waren. Alle gültigen Bestimmungen hinsichtlich Karosserie und Felgen müssen beachtet werden und es liegt in der Verantwortung des Teilnehmers darauf zu achten, dass die gewählten Reifen mit den verwendeten Felgen zusammenpassen.

8.1.4 Die Verwendung von Reifenheizdecken ist nicht erlaubt.

8.1.5 Das Hinzufügen jeder Substanz, welche die Hysteresis, das Modul oder die Härte der Reifenlauffläche beeinflusst, ist nicht erlaubt.

8.1.6 Die Reifenmischung muss an der Seitenwand des Reifens gelb unterstrichen sein. Avon Reifen haben nur eine Code- und keine Mischungsnummer.

8.2 Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen (mit Ausnahme von Formelfahrzeugen abgedeckt durch Artikel 8.3)

8.2.1 Fahrzeuge der Perioden A und B müssen Reifen in einer Grösse die der Periode des Fahrzeugs angemessen sind, verwenden.

8.2.2 Fahrzeuge der Perioden C bis E müssen Dunlop Vintage Reifen mit der Mischung 204 und dem Profil R5 oder früher verwenden. Andere frei käufliche Reifentypen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse S oder höher, können nur dann verwendet werden, wenn diese Dunlopreifen in einer geeigneten Spezifikation nicht verfügbar sind.

Ces voitures sont les suivantes:

Audi	Sport Quattro S1	Hom. N° B-264
Austin Rover	MG Metro 6R4	Hom. N° B-277
Citroën	BX 4TC	Hom. N° B-279
Ford	RS 200	Hom. N° B-280
Fuji	Subaru XT 4WD	Hom. N° B-275
Lancia	Delta S4	Hom. N° B-276
Peugeot	205 T16	Hom. N° B-262

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

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

ART. 8 PNEUS

8.1 Généralités

8.1.1 Toutes les voitures participant à des épreuves inscrites au calendrier international doivent se conformer à la réglementation suivante en matière de pneumatiques sauf modifications de la réglementation applicable à la série ou à l'épreuve approuvée. Ces modifications pourront être approuvées par la FIA qui, en cas de différend, sera l'arbitre final.

8.1.2 Il est toujours de la responsabilité du concurrent de s'assurer auprès du manufacturier de pneus de l'adaptation de ce pneu pour son utilisation spécifique.

8.1.3 Sauf indication contraire dans l'Annexe K et dans la limite des disponibilités et des possibilités, la largeur, le diamètre externe, l'aspect général et la sculpture des pneus doivent être compatibles avec ceux montés sur la voiture ou des voitures semblables durant la période concernée. Toutes les réglementations applicables à la carrosserie et aux jantes doivent être respectées et il est de la responsabilité des concurrents de veiller à ce que les pneus choisis soient compatibles avec les jantes utilisées.

8.1.4 L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus n'est pas autorisée.

8.1.5 L'ajout de toute substance affectant l'hystérésis, le module ou la dureté de la bande de roulement n'est pas autorisé.

8.1.6 La composition des gommes doit être soulignée en jaune sur le côté du pneu. Les pneus Avon n'ont qu'un numéro de code, pas de gomme.

8.2 Voitures dans les courses sur circuit et les courses de côte (à l'exception des Formules couvertes à l'Article 8.3)

8.2.1 Périodes A à B: les voitures doivent utiliser des pneus d'une taille appropriée à leur période.

8.2.2 Périodes C à E: Les voitures doivent utiliser des pneus de la gamme Dunlop Vintage de gomme 204 exclusivement et ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien. D'autres types de pneus proposés dans le commerce tels que des pneus d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure, peuvent être utilisés uniquement si ces pneus Dunlop ne sont pas disponibles dans une spécification appropriée.

T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge bei Bergrennen dürfen Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 70% oder gemäss Periodenspezifikation, wenn diese grösser ist, verwenden. CT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen Dunlop Rennreifen mit «L» Querschnitt und CR65-Profil oder früher, die eine 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung haben.

8.2.3 Periode F müssen Rennreifen des Typs Dunlop Vintage, mit «L» oder «M» Querschnitt, mit Reifenprofil CR65 oder früher und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung verwenden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge bei Bergrennen dürfen Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Mindestaussendurchmesser gemäss Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.4 Perioden G1, G2 und GR dürfen Rennreifen des Typs Dunlop Vintage, mit «L» und «M» Querschnitt und 204er Mischung oder wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, eine 404er Mischung oder Post Hsitoric mit 484er Mischung oder Goodyear Rennreifen «Blue Streak» oder handgeschnittene Avon Slicks mit Profil «Historic All-weather» verwenden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Mindestaussendurchmesser gemäss Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.5 Ab Perioden H1 und HR dürfen Slick- und Regenreifen verwendet werden. T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge dürfen auch Reifen mit «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, mit einem Mindestaussendurchmesser gemäss Artikel 8.4.2, verwenden.

8.2.6 Fahrzeuge mit Rädern mit einer Felgenbreite von 3,5" oder weniger und für welche keine Dunlop-Vintage-Reifen in der entsprechenden Spezifikation mehr erhältlich sind, dürfen frei käufliche Radial- oder Gürtel-Strassenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75%, einer Geschwindigkeitsklasse «S» oder höher und mit einer «E» oder «DOT» Kennzeichnung gemäss der in dem Land zulässigen Norm, in dem die Veranstaltung stattfindet, verwenden.

8.2.7 Fahrzeuge, die für «Can-Am» Veranstaltungen gebaut wurden, dürfen Slick-Reifen verwenden.

8.2.8 Widi, Gilby und Rejo Fahrzeuge der Spezifikation vor dem 31.12.1960 dürfen Reifen des Typs Dunlop mit «L»-Querschnitt und Reifenprofil CR65 und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, 404er Mischung verwenden.

8.2.9 Ab Periode E dürfen T-, CT-, GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge geeignete Strassenreifen in Übereinstimmung mit den nachstehenden Bestimmungen für Asphalt-Rallyes in 8.4 verwenden, wenn sie an Langstreckenrennen auf Rundstrecken mit einer festgelegten Dauer von mehr als 2 Stunden (und an das entsprechende Training) teilnehmen.

Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP, lorsqu'elles participent à des courses de côte, peuvent utiliser des pneus portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un rapport d'aspect de 70% au moins ou de la spécification de période si elle est supérieure. Les voitures CT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus de course Dunlop de section «L», ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure, de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.

8.2.3 Période F: Les voitures doivent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, de section «L» ou «M», ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure et de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP, lorsqu'elles participent à des courses de côte, peuvent utiliser des pneus portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un diamètre externe minimum tel qu'indiqué à l'Article 8.4.2.

8.2.4 Périodes G1, G2 et GR: Les voitures peuvent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, de section «L» ou «M», de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404, ou Post Historic de gomme 484, ou des pneus de course Goodyear «Blue Streak», ou des pneus slicks Avon taillés à la main selon le dessin «Historic All-weather». Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques portant l'agrément «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un diamètre externe minimum tel qu'indiqué à l'Article 8.4.2.

8.2.5 A partir des Périodes H1 et HR: Les voitures peuvent utiliser des pneus slicks et des pneus pluie. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques portant l'agrément «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu, d'un diamètre externe tel qu'énoncé à l'Article 8.4.2.

8.2.6 Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5'' ou moins auxquelles aucun pneu de la gamme Dunlop Vintage d'une spécification adaptée ne correspond pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu.

8.2.7 Les voitures construites pour les épreuves «Can-Am» peuvent utiliser des pneus slicks.

8.2.8 Les voitures Widi, Gilby et Rejo aux spécifications utilisées avant le 31.12.60 peuvent utiliser des pneus de la gamme Dunlop de section «L» ayant une sculpture de type CR65 de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.

8.2.9 A partir de la Période E, les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent utiliser les pneus de route conformes à la règle énoncée pour les rallyes sur asphalte en 8.4 ci-dessous, lorsqu'elles participent à des courses d'endurance sur des circuits d'une durée fixée de plus de 2 heures (et aux essais correspondants).

8.3. Formel-Fahrzeuge bei Rundstreckenrennen und Bergrennen

8.3.1 Formel-Junior-Fahrzeuge müssen entweder Dunlop Vintage Reifen mit Profil R5 oder älter oder mit «L»-Querschnitt und der Mischung 204 und dem Profil CR65 oder älter verwenden.

8.3.2 Historische Formel 1 Fahrzeuge müssen mit dem Anhang X – Artikel 13 übereinstimmen.

8.3.3 Ein-Liter Formel-3-Fahrzeuge der Periode GR: Fahrzeuge, die vor dem 31. Dezember 1965 gebaut wurden und mit Flachstromvergaser sowie mit Felgen mit einem Durchmesser von 13" und einer maximalen Breite von 6,5" ausgestattet sind, können entweder Reifen des Typs Avon ACB9 mit A37 Mischung, Codenummer 7660 (vorne) und 7661 (hinten), oder des Typs Dunlop L mit Profil CR65 und 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, 404er Mischung verwenden.
Fahrzeuge, die nach dem 31. Dezember 1965 und/oder Fahrzeuge mit Fallstromvergaser und/oder Fahrzeuge mit breiteren Felgen als 6,5" dürfen entweder Avon oder Dunlop Reifen gemäss nachfolgender Spezifikation verwenden.
Im Trockenen Avon Slick-Reifen mit A37 Mischung, geschnitten gemäss Modell «Historic All-Weather», Codenummer 7342 (vorne) und 7343 (hinten), oder im Nassen Avon Slick-Reifen mit A37 Mischung, geschnitten gemäss Modell «Classic Formula Wet», Codenummer 7714 (vorne) und 7715 (hinten). Alternativ Reifen des Typs Dunlop «L» oder «M» mit Profil CR65 oder Post Historic, in 204er Mischung oder, wenn das Rennen zum Regenrennen erklärt ist, 404er Mischung verwenden.

8.3.4 1,6 und 2,0 Liter Formel 3 Fahrzeuge (1972 bis 1984) müssen Avon Rennreifen gemäss nachfolgender Spezifikation verwenden: Vorne 7,5/21,0 x 13", hinten 9,2/22,0 x 13", Slick-Reifen in Spezifikation «trocken» mit A37 Mischung, Codenummer 7342 (vorne) und 7343 (hinten), oder im Nassen geschnittene Slick-Reifen gemäss Profil «Classic Formula Wet» mit A27 Mischung und Codenummer 7277 (vorne) und 7278 (hinten).

8.3.5 1,6 und 2,0 Liter Formel 2 Fahrzeuge: Verwendung entweder von
– Reifen wie in Artikel 8.2.4 aufgeführt, oder
– Avon Rennreifen gemäss folgender Spezifikation: siehe vorstehend.

8.3.6 Einsitzige Rennwagen einer anderen nationalen Formel oder internationalen Formel als in vorstehendem Artikel 8.3 aufgelistet müssen bei allen FIA-Veranstaltungen Reifen der entsprechenden Periodenspezifikation wie in Artikel 8.2 beschrieben, verwenden.

8.4 Fahrzeuge bei Rallyes

8.4.1 Reifen, welche bei Rallyewertungsprüfungen auf Asphalt und bei Verbindungsetappen verwendet werden, müssen eine «E» oder «DOT» Markierung gemäss entsprechender Norm des Landes, in welchem der Wettbewerb stattfindet, tragen. Sie müssen einen der betreffenden Periode entsprechenden Mindest-Aussendurchmesser haben (siehe nachfolgenden Artikel 8.4.2) und dürfen keine Markierung «Not for highway use» oder «For racing only» aufweisen. Jede Änderung, Modifikation oder Bearbeitung von Reifen

8.3. Voitures de Formule dans les courses sur circuit et les courses de côte

8.3.1 Les voitures de Formule Junior devront utiliser soit des pneus de la gamme Dunlop Vintage ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien, soit des pneus de section «L» de gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.

8.3.2 Les voitures de Formule Un historiques doivent être conformes à l'Annexe X – Article 13.

8.3.3 Voitures de Formule 3 1 litre de la Période GR: Les voitures construites avant le 31 décembre 1965 et équipées de moteurs à carburateur horizontal et de jantes d'un diamètre de 13" et d'une largeur maximale de 6.5" peuvent utiliser des pneus moulés Avon ACB9, de gomme A37, numéros de code 7660 (avant) et 7661 (arrière) ou des pneus Dunlop de section «L» ayant une sculpture de type CR65, de gomme 204, ou peuvent utiliser une gomme 404 si la course est déclarée humide.
Les voitures construites après le 31 décembre 1965 et/ou les voitures équipées de moteurs à carburateur inversé et/ou les voitures équipées de roues plus larges que 6.5" peuvent utiliser des pneus soit Avon soit Dunlop conformes aux spécifications ci-après.
Par temps sec, pneus slicks Avon, de gomme A37, taillés selon le modèle «Historic All-weather», numéros de code 7342 (avant) et 7343 (arrière) ou par temps de pluie, pneus slicks Avon, de gomme A37, taillés selon le modèle «Classic Formula Wet», numéros de code 7714 (avant) et 7715 (arrière). Sinon, des pneus Dunlop de section «L» ou «M», ayant une sculpture de type CR65 ou Post Historic, de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.

8.3.4 Voitures de Formule 3 1,6 et 2,0 litres (1972 à 1984): Doivent utiliser des pneus de course Avon conformes aux spécifications ci-après: avant 7.5/21.0 x 13", arrière 9.2/22.0 x 13", pneus slicks de spécification pour temps sec, de gomme A37, numéros de code 7342 (avant) et 7343 (arrière), ou par temps de pluie, pneus slicks taillés selon le dessin «Classic Formula Wet», de gomme A27, numéros de code 7277 (avant) et 7278 (arrière).

8.3.5 Voitures de Formule 2 1,6 et 2,0 litres: Doivent utiliser:
– soit les pneus figurant à l'Article 8.2.4;
– soit les pneus de course Avon conformes aux spécifications ci-après: comme ci-dessus.

8.3.6 Les voitures de course monoplaces de formule nationale ou de formule internationale autres que celles figurant à l'Article 8.3 ci-dessus, participant à toute épreuve de la FIA, doivent utiliser les pneus de spécification de période appropriés indiqués à l'Article 8.2.

8.4 Voitures en rallyes

8.4.1 Les pneus utilisés pour des épreuves spéciales de rallyes sur asphalte et les secteurs de liaison doivent être marqués «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la compétition a lieu. Ils doivent avoir un diamètre externe minimal correspondant à la période en question (voir Art. 8.4.2 ci-après) et ne doivent pas porter l'indication «Not for highway use» ou «For racing only». Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite

(z.B. das Einschneiden zusätzlicher Rillen) mit Ausnahme der Abnutzung durch normalen Gebrauch ist verboten. Für Wertungsprüfungen auf Schotter, soweit vom Rennleiter erklärt, ist keine Reifenmarkierung «E» oder «DOT» erforderlich.

8.4.2 Die Tabelle über den Mindest-Aussendurchmesser des kompletten Rades in Abhängigkeit der Periode und der Felgendurchmesser muss eingehalten werden:

Felgen durchmesser	**Periode**	**Mindestdurchmesser des kompl. Rades**
10''	F	490 mm
11'' und 12''	F	530 mm
von 10'' bis 12''	G	490 mm
von 10'' bis 12''	H + I	480 mm
13''	F	545 mm
13''	G	530 mm
13''	H	490 mm
13''	I	480 mm
14''	F	580 mm
14''	G	560 mm
14''	H + I	530 mm
15''	F	630 mm
15''	G	590 mm
15''	H	570 mm
15''	I	550 mm
16''	H	580 mm
16''	I	570 mm
17''	H	600 mm
17''	I	580 mm
18''	H + I	625 mm
19''	I	630 mm

8.4.3 Im Falle eines Zweifels bezüglich eines Reifens der von einem Teilnehmer verwendet wird, werden an einem neuen Reifen Messungen durchgeführt, welcher vom Teilnehmer zur Verfügung gestellt werden muss, wobei sich der Reifen im kalten Zustand und mit vom Hersteller empfohlenen Luftdruck befinden muss.

8.4.4 Wenn nachgewiesen werden kann, dass in der Periode Reifen mit einem geringeren Höhen-Breitenverhältnis verwendet wurden, kann die Kommission für historischen Motorsport (Historic Motor Sport Commission) deren Verwendung genehmigen.

8.4.5 Falls die Verwendung von Gürtelreifen mit einer Geschwindigkeitsbezeichnung unter «S» (Höchstgeschwindigkeit 112 mph oder 180 km/h) in Betracht gezogen wird, sollte der Hersteller über die Eignung befragt werden. Dies ist insbesondere wichtig für das Befahren von Schotterstrecken mit «M & S-Reifen», da diese nur selten eine Geschwindigkeitsbezeichnung höher als Q haben (Höchstgeschwindigkeit 100 mph oder 160 km/h).

(cette interdiction inclut les découpes des rainures). Pour les épreuves spéciales disputées sur terre, ainsi déclarées par le Directeur de Course, aucun marquage de pneus «E» ou «DOT» n'est nécessaire.

8.4.2 Le tableau indiquant le diamètre externe minimal de la roue complète en fonction de la période et des diamètres des jantes doit être respecté:

Diamètre de jante	**Période**	**Diamètre minimum de roue complète**
10''	F	490 mm
11'' et 12''	F	530 mm
de 10'' à 12''	G	490 mm
de 10'' à 12''	H + I	480 mm
13''	F	545 mm
13''	G	530 mm
13''	H	490 mm
13''	I	480 mm
14''	F	580 mm
14''	G	560 mm
14''	H + I	530 mm
15''	F	630 mm
15''	G	590 mm
15''	H	570 mm
15''	I	550 mm
16''	H	580 mm
16''	I	570 mm
17''	H	600 mm
17''	I	580 mm
18''	H + I	625 mm
19''	I	630 mm

8.4.3 En cas de doute sur un pneu utilisé par un concurrent, la mesure sera faite sur un pneu neuf de même type fourni par ce concurrent, à froid, le pneu étant gonflé à la pression standard recommandée par le fabricant.

8.4.4 S'il peut être prouvé que des pneus ont été utilisés en période avec des rapports d'aspect inférieurs, la Commission du Sport Automobile Historique pourra en autoriser l'utilisation.

8.4.5 S'il est envisagé d'utiliser un pneu à carcasse radiale, d'une classification de vitesse inférieure à «S» (vitesse maximale 112 miles/h, ou 180 km/h), le manufacturier devrait être consulté sur l'adaptation des pneus. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de rouler sur des épreuves sur terre avec des pneus «Neige» («M + S»), car ceux-ci ont rarement une spécification de vitesse supérieure à Q (vitesse maximale 100 miles/h ou 160 km/h).

8.4.6 Fahrzeuge der Periode E oder früher, welche Felgen mit einer Breite von 3,5 Zoll oder weniger oder einem Durchmesser von 17 Zoll oder mehr haben, dürfen Gürtel- oder Radial-Strassenreifen mit einem Höhen-Breitenverhältnis von mindestens 75% verwenden. Der Hersteller sollte bezüglich der Eignung des Reifens für die Veranstaltung konsultiert werden.

8.4.7 Es wird darauf hingewiesen, dass die Geschwindigkeitsbezeichnung von Reifen in Diagonalbauart je nach Felgendurchmesser variiert. Es gibt drei Geschwindigkeitsbezeichnungen für diese Reifen. Es gibt auch Reifen ohne Bezeichnungen, für die deshalb die niedrigste Geschwindigkeitsbezeichnung angenommen wird. Die Bezeichnungen sind nachstehend aufgeführt:

8.4.6 Les voitures de la Période E ou avant équipées de jantes d'une largeur de 3,5'' ou moins ou d'un diamètre de 17'' ou plus pourront utiliser des pneus routiers à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport de section de 75% ou plus. Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

8.4.7 Il faut noter que la spécification de vitesse des pneus à carcasse diagonale varie en fonction du diamètre de la roue. Il y a trois marquages de grades vitesses qui s'appliquent à ces pneus. Il y a aussi des pneus qui ne sont pas marqués et ont donc la spécification de vitesse la plus basse. Les spécifications sont indiquées dans le tableau suivant:

Geschwindigkeits-bezeichnung / Indice Vitesse	Radgrösse (Zoll) / Taille de roue (pouces)		
	10	12	13 und mehr / et plus
–	120 km/h / 75 mph	135 km/h /85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150 km/h / 95 mph	160 km/h /100 mph	175 km/h / 110 mph
H	175 km/h / 110 mph	185 km/h /115 mph	200 km/h / 125 mph
V	Nicht hergestellt / pas fabriqué	Nicht hergestellt / pas fabriqué	210+ km/h / 130+ mph

8.4.8 Diagonal M+S-Schneereifen haben die niedrigste oben aufgeführte Geschwindigkeitsbezeichnung. Spikes-Reifen sind erlaubt, wobei sie den gesetzlichen Bestimmungen der Länder entsprechen müssen, in denen die Veranstaltungen durchgeführt werden.

8.4.8 Les pneus neige du type «M + S» à carcasse diagonale ont la spécification de vitesse la plus basse indiquée ci-dessus. Les pneus cloutés sont soumis à la législation des pays dans lesquels les épreuves sont disputées.

ANHANG I

Liste der zu Internationalen Geschwindigkeits-Wettbewerben zugelassenen Kategorien und Formeln

Die Organisatoren von Prüfungen müssen sich nicht an die nachstehend aufgeführten Kategorien und Klassen halten.
Fahrzeuge in Übereinstimmung mit den in ihrem Herstellungsjahr oder im Jahr ihrer Beteiligung an Wettbewerben gültigen internationalen Bestimmungen des AIACR oder der FIA, sofern nicht anders festgelegt ist, und in Übereinstimmung mit dem Anhang K.
Es werden die nachfolgenden Abkürzungen verwendet:
S: Aufgeladen, U/S: Nicht aufgeladen.
Im Motorsport wurden von Anfang an die Begriffe Sportwagen/Prototypen/Sport-Prototypen in vielerlei Arten verwendet. Um Verwechslungen zu vermeiden, werden diese Begriffe in der Liste der Kategorien nicht verwendet.
Diese Fahrzeuge werden als zweisitzige Rennwagen bezeichnet.

Periode A

Modelle der Periode vor dem 1.1.1905:

PA/H Fahrzeuge mit schweren Motoren, gebaut für das Rennen Paris–Amsterdam–Paris 1898, Gewicht über 400 kg.
PA/L Fahrzeuge mit leichten Motoren, gebaut für das Rennen Paris–Amsterdam–Paris 1898, Gewicht 200 bis 400 kg.
GB/H Schwere Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht unter 1000 kg.
GB/L Leichte Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht 400 bis 650 kg.
GB/V Voiturettes-Fahrzeuge, gebaut für den Gordon Bennett Cup, Gewicht 250 bis 400 kg.

Periode B

Modelle der Periode zwischen dem 1.1.1905 und 31.12.1918 einschliesslich:

GP1 Grand Prix-Fahrzeuge 1906 gebaut als GB/H.
GP2 Grand Prix-Fahrzeuge 1907 gebaut, keine Gewichtsgrenze, Treibstoffverbrauch geringer als 30 Liter je 100 km.
GP3 Grand Prix-Fahrzeuge 1908 bis 1910 gebaut, maximale Kolbenfläche 755 cm², Trockengewicht mind. 1100 kg.
GP4 Grand Prix-Fahrzeuge 1911 gebaut.
GP5 Grand Prix-Fahrzeuge 1912 gebaut, maximale Gesamtbreite 1750 mm.
GP6 Grand Prix-Fahrzeuge 1913 gebaut, Gewicht 800 bis 1100 kg. Maximale Treibstoffverbrauch 20 Liter je 100 km.
GP7 Grand Prix-Fahrzeuge 1914 gebaut, maximal 4500 cm³, Mindestgewicht 1100 kg.
V1 Voiturette-Fahrzeuge 1906 gebaut, Mindestgewicht 700 kg, maximale Zylinderbohrung 120 mm für 1 Zylinder, 90 mm für 2 Zylinder.
V2 Voiturette-Fahrzeuge 1908 gebaut, Mindestgewicht 700 kg, maximale Zylinderbohrung 100 mm für 1 Zylinder, 80 mm für 2 Zylinder, 65 mm für 4 Zylinder.
V3 Voiturette-Fahrzeuge 1909 gebaut, Mindestgewicht 700 kg. 1 Zylindermotor: maximale Zylinderbohrung 120 mm und maximaler Hub 124 mm oder maximal 100 mm x 250 mm. 2 Zylindermotor: maximal 95 mm x 95 mm oder maximal 80 mm x 192 mm. 4 Zylindermotor: maximal 75 mm x 75 mm oder maximal 65 mm x 145 mm.
V4 Voiturette-Fahrzeuge 1911 gebaut, maximal 3000 cm³, Mindestgewicht 800 kg.

ANNEXE I

Liste des catégories et des formules éligibles pour les épreuves internationales de vitesse

Les organisateurs des épreuves ne sont pas tenus de se conformer aux catégories ou classes énoncées ci-après.
Voitures conformes aux règlements internationaux de leur période de fabrication ou de compétition, établis, sauf indication contraire, par l'AIACR ou la FIA, et aux prescriptions de l'Annexe K.
Les abréviations suivantes sont utilisées:
S: Compresseur; U/S: Sans Compresseur.
Le sport automobile a utilisé les termes Voitures de Sport / Prototype / Sport Prototype de bien des manières depuis ses débuts. Afin d'éviter toute confusion, les termes ne sont pas utilisés dans la liste des catégories.
Il est fait référence à ces voitures comme Voitures de Course biplaces.

Période A

Modèles appartenant à la période d'avant le 1.1.1905

PA/H Voitures lourdes construites pour la course Paris–Amsterdam–Paris de 1898, poids sup. 400 kg.
PA/L Voitures légères construites pour la course Paris–Amsterdam–Paris de 1898, poids entre 200 et 400 kg.
GB/H Voitures lourdes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids inf. 1000 kg.
GB/L Voitures légères construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 400 et 650 kg.
GB/V Voiturettes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 250 et 400 kg.

Période B

Modèles appartenant à la période entre le 1.1.1905 et le 31.12.1918 inclus:

GP1 Voitures de Grand Prix 1906, comme GB/H.
GP2 Voitures de Grand Prix 1907, poids non limité, cons. inférieure à 30 l /100 km.
GP3 Voitures de Grand Prix de 1908 à 1910, surface max. piston 755 cm², poids min. à sec 1100 kg.
GP4 Voitures de Grand Prix 1911.
GP5 Voitures de Grand Prix 1912, largeur hors tout max. 1750 mm.
GP6 Voitures de Grand Prix 1913, poids de 800 à 1100 kg. Cons. max. 20 l/100 km.
GP7 Voitures de Grand Prix 1914, max. 4500 cm³, poids min. 1100 kg.
V1 Voiturettes 1906. Poids min. 700 kg. Alésage max.: 120 mm mono-cyl., 90 mm bi-cyl.
V2 Voiturettes 1908. Poids min. 700 kg. Alésage max. 100 mm mono-cyl., 80 mm bi-cyl., 65 mm pour 4 cylindres.
V3 Voiturettes 1909. Poids min. 700 kg. Moteurs mono-cyl.: alésage max. 120 mm et course max. 124 mm, ou max. 100 mm x 250 mm; moteurs bi-cyl.: max. 95 mm x 95 mm, ou max. 80 mm x 192 mm; moteurs 4 cylindres: max. 75 mm x 75 mm, ou max. 65 mm x 145 mm.
V4 Voiturettes 1911. Maximum 3000 cm³. Poids min. 800 kg.

V5 Voiturette-Fahrzeuge 1913 gebaut, maximal 3000 cm³.
IN1 Indianapolis-Fahrzeuge gemäss deren Spezifikation der Jahre 1911 bis 1918.
HS1 Historische Spezialfahrzeuge in der Periode gebaut.

Periode C

Modelle der Periode zwischen 1.1.1919 und 31.12.1930 inkl.

GP8 Grand Prix-Fahrzeuge 1921 gebaut, Mindestgewicht 800 kg, maximal 3000 cm³.
GP9 Grand Prix-Fahrzeuge, gebaut 1922 bis 1925, Mindestgewicht 650 kg, max. 2000 cm³.
GP10 Grand Prix-Fahrzeuge, gebaut 1926 oder 1927, Mindestgewicht 600 kg (1926) und 700 kg (1927). Maximal 1500 cm³, Mindestkarosseriebreite 850 mm.
GP11 Grand Prix-Fahrzeuge 1928 gebaut, Gewicht 550 kg bis 750 kg.
GP12 Grand Prix-Fahrzeuge, gebaut 1929 oder 1930. Mindestgewicht 900 kg, Mindestkarosseriebreite 1000 mm.
V6 Voiturette-Fahrzeuge 1920 gebaut, maximal 1400 cm³.
V7 Voiturette-Fahrzeuge, gebaut 1921 bis 1925, maximal 1500 cm³.
IN2 Indianapolis-Fahrzeuge, gemäss deren Bestimmungen des Baujahres oder des Wettbewerbseinsatzes.
HS2 Historische Spezial-Fahrzeuge in der Periode gebaut.
SAL1 Limousinen bis 3000 cm³
SAL2 Limousinen über 3000 cm³
OT1 Offene viersitzige Tourenwagen bis 3000 cm³
OT2 Offene viersitzige Tourenwagen über 3000 cm³
OS1 Offene zweisitzige Wagen bis 1100 cm³
OS2 Offene zweisitzige Wagen von 1100 cm³ bis 1500 cm³
OS3 Offene zweisitzige Wagen von 1500 cm³ bis 3000 cm³
OS4 Offene zweisitzige Wagen über 3000 cm³

Periode D

Modelle der Periode zwischen dem 1.1.1931 und dem 31.12.1946 inkl.

Einsitzer:

GP13 Grand Prix-Fahrzeuge 1931 bis 1933.
GP14 Grand Prix-Fahrzeuge 1934 bis 1937. Mindestgewicht 750 kg, Mindestkarosseriebreite 850 mm.
GP15 Grand Prix-Fahrzeuge 1938 oder 1939. Maximal 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S. Mindestgewicht 850 kg.
V8 Voiturette-Fahrzeuge, gebaut 1934 bis 1939, maximal 1500 cm³ S.
V9 Voiturette-Fahrzeuge 1946 gebaut, maximal 1100 cm³ S, 2000 cm³ U/S (Formel B in 1947 und 1948 in einigen Ländern).
IN3 Indianapolis-Fahrzeuge, gemäss deren Bestimmungen ihres Baujahres oder des Wettbewerbseinsatzes.
HS3 Historische Spezial-Fahrzeuge gebaut in der Periode.
SAL3 Limousinen bis 3000 cm³
SAL4 Limousinen über 3000 cm³
OT3 Offene viersitzige Tourenwagen bis 3000 cm³
OT4 Offene viersitzige Tourenwagen über 3000 cm³
OS5 Offene zweisitzige Wagen bis 1100 cm³
OS6 Offene zweisitzige Wagen von 1100 cm³ bis 1500 cm³
OS7 Offene zweisitzige Wagen von 1500 cm³ bis 3000 cm³
OS8 Offene zweisitzige Wagen über 3000 cm³

V5 Voiturettes 1913. Maximum 3000 cm³.
IN1 Voitures Indianapolis conformes aux spécifications des années 1911–18.
HS1 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.

Période C

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

GP8 Voitures de Grand Prix 1921. Poids min. 800 kg. Max. 3000 cm³.
GP9 Voitures de Grand Prix 1922–25. Poids min. 650 kg. Max. 2000 cm³.
GP10 Voitures de Grand Prix 1926–27. Poids min. 600 kg (1926) et 700 kg (1927). Max. 1500 cm³. Largeur min. carrosserie 850 mm.
GP11 Voitures de Grand Prix 1928, poids de 550 kg à 750 kg.
GP12 Voitures de Grand Prix 1929–30. Poids min. 900 kg, larg. min. carrosserie 1000 mm.
V6 Voiturettes 1920. Max. 1400 cm³.
V7 Voiturettes 1921–25. Max. 1500 cm³.
IN2 Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de construction ou de compétition.
HS2 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.
SAL1 Berlines jusqu'à 3000 cm3
SAL2 Berlines de plus de 3000 cm3
OT1 Voitures de tourisme quatre places ouvertes jusqu'à 3000 cm3
OT2 Voitures de tourisme quatre places ouvertes de plus de 3000 cm3
OS1 Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm3
OS2 Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm3 à 1500 cm3
OS3 Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm³ à 3000 cm3
OS4 Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm3

Période D

Modèles appartenant à la période entre le 1.1.1931 et le 31.12.1946 inclus.

Monoplaces:

GP13 Voitures de Grand Prix 1931–33.
GP14 Voitures de Grand Prix 1934–37.Poids min. 750 kg. Largeur min. carrosserie 850 mm.
GP15 Voitures de Grand Prix 1938–39, max. 3000 cm3 S, 4500 cm3 U/S. Poids min. 850 kg.
V8 Voiturettes 1934–39, max. 1500 cm3 S.
V9 Voiturettes 1946, max. 1100 cm3 S, 2000 cm3 U/S (Formule B en 1947–48 dans certains pays).
IN3 Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de construction ou de compétition.
HS3 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.
SAL3 Berlines jusqu'à 3000 cm3
SAL4 Berlines de plus de 3000 cm3
OT3 Voitures de tourisme 4 places ouvertes jusqu'à 3000 cm³
OT4 Voitures de tourisme quatre places ouvertes de plus de 3000 cm³
OS5 Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm3
OS6 Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm3 à 1500 cm3
OS7 Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm3 à 3000 cm3
OS8 Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm3

Perioden E – J
GT oder GTS-Wagen der Periode E1 (1947 – 1954) werden für Fahrzeuge unter 2 Liter in die Klasse GT1 und GTS1 eingeteilt, für Fahrzeuge über 2 Liter in die Klasse GT2 und GTS2 eingeteilt.

Périodes E – J
Les voitures GT, GTS de Période E1 (1947–1954), sont classées en GT1 ou GTS1 au-dessous de deux litres et en GT2 ou GTS2 au-dessus de deux litres.

GT- und GTS-Wagen der Perioden E2-J2 können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures de Grand Tourisme (GT) et les voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) pour les périodes E2-J2 peuvent être classées selon le tableau suivant:

	E2	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Bis/Jusqu'à 1150 cm³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1150 – 1300 cm³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
1300 – 1600 cm³	5	10	15	20	25	30	35	40	45
1600 – 2500 cm³	6	11	16	21	26	31	36	41	46
Über/Plus de 2500 cm³	7	12	17	22	27	32	37	42	47

Die Klassennummer muss der Abkürzung GT oder GTS folgen: z. Bsp. GTS15
Les numéros de classe doivent être précédés de GT ou GTS selon le cas: par ex. GTS15

Tourenwagen (T) und Renn- Tourenwagen (CT) der Perioden nach 1947 können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les voitures de Tourisme (T) et de Tourisme de Compétition (CT) pour toutes les périodes après 1947 peuvent être classées selon le tableau suivant:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Bis/Jusqu'à 1150 cm³	1	6	11	16	21	26	31	36	41
1150 – 1300 cm³	2	7	12	17	22	27	32	37	42
1300 – 1600 cm³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1600 – 2500 cm³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
Über/Plus de 2500 cm³	5	10	15	20	25	30	35	40	45

Die Klassennummer muss der Abkürzung T oder CT folgen: z. Bsp. T15
Les numéros de classe doivent être précédés de T ou CT selon le cas: par ex. T15

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

Formel 1/ Formule 1	1946–1953	1954–1960	1961–1965	1966–1985
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4

Formel 2 Wagen der Perioden E–J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:
Les **voitures de Formule Deux** des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant :

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

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

Wagen/Voitures Indianapolis	1947–1956	1957–1971	1972–1981
	IN4	IN5	IN6

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

Formel 3/Formule 3	1946–1960	1964–1970	1971–1973	1974–1986
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4

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

Formule Junior	1958–1960		1961–1963	
	FJ/1A mit Motor vor dem Fahrer und ausgerüstet mit Fiat oder Lancia-Motor	**FJ/1A** avec moteur devant le pilote et équipées d'un moteur Fiat ou Lancia	**FJ/2D** mit Motor vor oder hinter dem Fahrer, ausgerüstet mit Rommelbremsen an allen vier Rädern gemäss Originalspezifikation	**FJ/2D** avec moteur devant ou derrière le pilote, équipées de freins à tambour sur les quatre roues, selon la spécification d'origine
	FJ/1B mit Motor vor dem Fahrer und mit anderen Motoren als Fiat oder Lancia ausgerüstet	**FJ/1B** avec moteur devant le pilote et équipées de moteurs autres que des moteurs Fiat ou Lancia	**J/2E** mit Motor vor oder hinter dem Fahrer, ausgerüstet mit Scheibenbremse(n)	**FJ/2E** avec moteur devant ou derrière le pilote, équipées de frein(s) à disque(s)
	FJ/1C Mit Motor hinter dem Fahrer	**FJ/1C** avec moteur derrière le pilote		

Tasman Wagen der Perioden E-J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden
Les **voitures Tasman** des Périodes E–J peuvent être classées selon le tableau suivant :

Wagen/Voitures Tasman	1961–1965	1966–1969	1970–1981
	TM/1	TM/2	TM/3

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

	E	F	G	H	I	J
Bis/Jusqu'à 750 cm³	1	7	13	25	37	43
750 – 1100 cm³	2	8	14	26	38	44
1100 – 1500 cm³	3	9	15	27	39	45
1500 – 2000 cm³	4	10	16	28	40	46
2000 – 3000 cm³	5	11	17	29	41	47
3000 – 5000 cm³	6	12	18	30	42	48
Über/Plus de 5000 cm³	49	50	51	52	53	54

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

GT – Prototypen der Perioden E und F (GTP)
Fahrzeuge wie in Art. 2.2.5 und 2.2.6 definiert : **GTP 1, GTP 2** und **GTP 3**

Die **Spezial Historischen Wagen der Periode E-GR** können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

Periode E	Periode F	Periode GR
HS4	HS5	HS6

Die **gemäss einer Nationalen Formel gebauten** einsitzigen Rennwagen der Perioden E-J können gemäss folgender Tabelle eingeteilt werden:

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

Spezial Tourenwagen und GT-Wagen Gruppe 5:

Bis 1150 cm³	HST1
1150–1300 cm³	HST2
1300–1600 cm³	HST3
1600–2500 cm³	HST4
Über 2500 cm³	HST5

Voitures Prototype de Grand Tourisme des Périodes E et F (GTP)
Voitures définies aux Art. 2.2.5 et 2.2.6 : **GTP 1, GTP 2** et **GTP 3**

Les **voitures historiques spéciales pour la Période E-GR** peuvent être classées selon le tableau suivant:

Période E	Période F	Période GR
HS4	HS5	HS6

Les **voitures monoplaces construites conformément à une Formule Nationale pour les Périodes E-J** peuvent être classées selon le tableau suivant:

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

Voitures de Tourisme et Grand Tourisme Spéciales
Groupe 5:

Jusqu'à 1150 cm³	HST1
1150–1300 cm³	HST2
1300–1600 cm³	HST3
1600–2500 cm³	HST4
Plus de 2500 cm³	HST5

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode F**:
IC1: Formel Intercontinental, 1961 bis 1965, 2000 cm³ bis 3000 cm³

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

Formelfreie Fahrzeuge der Perioden E–J werden mit den Buchstaben FL bezeichnet.

Periode H
Gruppe 6 – zweisitzige Rennwagen
S2/1 Sport-2000-Wagen 1972–1975 (2000 cm³)
Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode H** 1972–1976
F5/2a Formel-5000-Fahrzeuge (5000 cm³)
FB/2a Formel «B» Fahrzeuge (U.S.A.) 1972–1976 (1100 cm³ – 1600 cm³), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1972–1976 (1100 cm³– 1600 cm³ jedoch mit zulässi-gen BDA Motoren) und der Formel Mondiale
FV/2a Formel Vee Fahrzeuge (1285 cm³)
FE/1a Formel Easter Fahrzeuge (1600 cm³)
FF/2a Formel Ford Fahrzeuge (1600 cm³)
FF/3a Formel Ford Fahrzeuge (2000 cm³) – Periode HR 1975–1976)
FW/1a Formel Super Vee Fahrzeuge 1971–1976 (1584 cm³)
FS/1a Formel Easter Fahrzeuge 1972–1976 (1300 cm³)
FS/2a Formel Skoda Fahrzeuge 1972–1976 (1100 cm³)
FR/1a Formel Renault Fahrzeuge (1600 cm³)
IN/4a Indianapolis Fahrzeuge (5000 cm³)

Periode I
Gruppe 5 – Spezial-Produktionswagen, abgeleitet von den Gruppen 1–4

Gruppe 6 – Zweisitzige Sportwagen
S2/2 Sports-2000-Wagen der Periode 1976–1981 (2000 cm³)

Andere **einsitzige Rennwagen** der **Periode I** 1977 – 1981:
F5/2b Formel-5000-Fahrzeuge 1977–1981 (5000 cm³)
FB/2b Formel «B» Fahrzeuge (U.S.A.) 1977–1981 (1100 cm³ – 1600 cm³), Formel Atlantic Fahrzeuge (Europa) mit Baujahr 1977–1981 (1100 cm³ – 1600 cm³ jedoch mit zulässigen BDA Motoren) und der Formel Mondiale
FV/2b Formel V Fahrzeuge 1977–1981 (1285 cm³)
FF/2b Formel Ford Fahrzeuge 1977–1981 (1600 cm³)

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

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

Les voitures de Formule Libre des Périodes E–J seront désignées par les lettres FL.

Période H
Groupe 6 – Voitures de course biplaces
S2/1 Voitures de Sport 2000 1972 – 1975 (2000 cm3)
Autres **voitures de course monoplaces** de **Période H** 1972–1976
F5/2a Voitures de Formule 5000 (5000 cm³)
FB/2a Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1972–1976 (1100 cm³ – 1600 cm³), Voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1972–1976 (1100 cm³– 1600 cm³ mais autorisant un moteur BDA) et de Formule Mondiale
FV/2a Voitures de Formule Vee (1285 cm³)
FE/1a Voitures de Formule Easter (1600 cm³)
FF/2a Voitures de Formule Ford (1600 cm³)
FF/3a Voitures de Formule Ford (2000 cm³) – Période HR 1975–1976)
FW/1a Voitures de Formule Super Vee 1971–1976 (1584 cm³)
FS/1a Voitures de Formule Easter 1972–1976 (1300 cm³)
FS/2a Voitures de Formule Formula Skoda 1972–1976 (1107 cm³)
FR/1a Voitures de Formule Renault (1600 cm³)
IN/4a Voitures Indianapolis 1972–1976

Période I
Groupe 5 – Voitures de production spéciales dérivées des Groupes 1-4

Groupe 6 – Voitures de course biplaces
S2/2 Voitures de Sport 2000 appartenant à la période comprise entre 1976 et 1981 (2000 cm³)

Autres **voitures de course monoplaces** de **Période I** 1977 – 1981 :
F5/2b Voitures de Formule 5000 1977 –1981 (5000 cm3)
FB/2b Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1977–1981 (1100 cm³ – 1600 cm³), Voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1977–1981 (1100 cm³– 1600 cm³ mais autorisant un moteur BDA) et de Formule Mondiale
FV/2b Voitures de Formule Vee 1977 –1981 (1285 cm³)
FF/2b Voitures de Formule Ford 1977 –1981 (1600 cm³)

FF/3b Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000 cm³ – Periode IR1 1977–1980)
FF/3c Formel Ford 2000 Fahrzeuge (2000 cm³ – Periode IR2 1981–1982)
FW/1b Formel Super V Fahrzeuge 1977–1971 (1584 cm³)
FS/1b Formel Easter Fahrzeuge 1977 – 1981 (1300 cm³)
FS/2b Formel Skoda Fahrzeuge 1977–1981 (1100 cm³)
FR/1b Formel Renault Fahrzeuge 1977–1981(1048 – 1107 cm³)
FA/2a Formel Fiat Abarth Fahrzeuge (2000 cm³)

Jedes Fahrzeug, das den Bestimmungen des Anhang J der jeweiligen Periode entspricht, jede Formel aus der Periode oder homologiert während der Periode.
Für einsitzige und zweisitzige Rennwagen der Periode zwischen dem 1.1.1982 und dem 31.12.1990, plus Touren- und GT-Wagen der Periode oder mit Homologation vom 1.1.1982 – 31.12.1990. Eine vollständige Liste wird im FIA-Bulletin veröffentlicht.

Periode J
Gruppe B – Gruppe B Fahrzeuge der Periode 1982–1986
Andere **zweisitzige Rennwagen**

Gruppe C
S2/3 Sports-2000-Wagen 1982 – 1990
GC/1a Fahrzeuge der Gruppe C 1982 –1988
GC/1b Fahrzeuge der Gruppe C 1989 – 1990 (3500 cm³)
GC/2a Fahrzeuge der Gruppe C Junior und C2 1982–1988
GC/2b Fahrzeuge der Gruppe C2 1989 – 1990
Andere **einsitzige Rennwagen**
F1/5 Formel 1 Fahrzeuge 1986–1988
F1/6 Formel 1 Fahrzeuge 1989–1990
F3000/1a Formel 3000 Fahrzeuge 1985–1990 (3000 cm³)
F3/5 Formel 3 Fahrzeuge 1987–1990 (2000 cm³)
FV/2c Formel V Fahrzeuge 1982– (1300 cm³)
FF/2c Formel Ford Fahrzeuge 1982–1990 (1600 cm³)
FF/3d Formel Ford Fahrzeuge 2000 1982–1987 (2000 cm³) – Periode JR 1983–1990)
FW/1c Formel Super V Fahrzeuge 1982–(1584 cm³)
FS/1c Formel Easter Fahrzeuge 1982 –1990 (1300 cm³)
FR/1c Formel Renault Fahrzeuge 1982 –1990 (1600 cm³)
FO/1a Formel Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet Fahrzeuge 1988–1990 (2000 cm³)
FM Formula Mondial Fahrzeuge (1600 cm³)
IN/7 Indianapolis Fahrzeuge 1982–1990

Periode Z
Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar des laufenden Jahres nicht weniger als 2 Jahre alt sind und einer der nachfolgenden Kategorien angehören:
Formel 1, Formel 3000, Gruppe C, Formel Indy/CART, GT1, IRL, Fahrzeuge des Typs «Le Mans» (für Fahrzeuge, die nicht zu einer der zuvor aufgelisteten Kategorien gehören), Gruppe-B Fahrzeuge und World Rallye Cars.
Die Besitzer von Fahrzeuge der Periode Z werden ermuntert, FIA-Ausweise zu beantragen.

FF/3b Voitures de Formule Ford 2000 (2000 cm3 – Période IR1 1977–1980)
FF/3c Voitures de Formule Ford 2000 (2000 cm3 – Période IR2 1981–1982)
FW/1b Voitures de Formule Super Vee 1977– 1981 (1584 cm³)
FS/1b Voitures de Formule Easter 1977–1981 (1300 cm³)
FS/2b Voitures de Formule Skoda 1977–1981 (1048 – 1107 cm³)
FR/1b Voitures de Formule Renault 1977–1981 (1600 cm³)
FA/2a Voitures de Formule Fiat Abarth (2000 cm3)

Toute voiture conforme au règlement de l'Annexe J de la période, toute formule de la période ou homologuée dans la période.
Pour les voitures de course monoplaces et biplaces appartenant à la période comprise entre
le 1.1.82 et le 31.12.90 plus les voitures de tourisme et les voitures GT appartenant à la période ou homologuées entre le 1.1.82 et le 31.12.90. Une liste complète sera publiée dans le Bulletin de la FIA.

Période J
Groupe B – Voitures de Groupe B de la période 1982–1986
Autres **Voitures Biplaces de Course**

Groupe C
S2/3 Voitures Sports 2000 1982–1990
GC/1a Voitures de Groupe C 1982–1988
GC/1b Voitures de Groupe C 1989–1990 (3500 cm³)
GC/2a Voitures de Groupe C Junior et voitures C2 1982–1988
GC/2b Voitures de Groupe C2 1989–1990
Autres **Voitures Monoplaces de Course**
F1/5 Voitures de Formule 1 1986–1988
F1/6 Voitures de Formule 1 1989–1990
F3000/1a Voitures de Formule 3000 1985–1990 (3000 cm³)
F3/5 Voitures de Formule 3 1987–1990 (2000 cm³)
FV/2c Voitures de Formule Vee 1982– (1300 cm³)
FF/2c Voitures de Formule Ford 1982–1990 (1600 cm³)
FF/3d Voitures de Formule Ford 2000 1982–1987 (2000 cm³) – Période JR 1983-1990)
FW/1c Voitures de Formule Super Vee 1982– (1584 cm³)
FS/1c Voitures de Formule Easter 1982 – 1990 (1300 cm³)
FR/1c Voitures de Formule Renault 1982 – 1990 (1600 cm³)
FO/1a Voitures de Formule Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet 1988–1990 (2000 cm³)
FM Voitures de Formule Mondiale (1600 cm³)
IN/7 Voitures Indianapolis 1982–1990

Période Z
S'adresse aux voitures de plus de deux ans avant le 1er janvier de l'année en cours et appartenant aux catégories suivantes: Formule 1, Formule 3000, Groupe C, Formule Indy/CART, IRL, voitures type «Le Mans» (pour les voitures non définies dans les catégories précédentes), voitures de Groupe B et World Rally Cars.
Les propriétaires de voitures de Période Z sont invités à demander des Fiches FIA.

ANHANG II

Empfohlene Materialien zur Verwendung bei Ersatzteilen und Wiederaufbau

ART. 1 EINLEITUNG

Die vorliegende Zusammenstellung sollen eine Anleitung darstellen in Bezug auf die Eigenschaften, die Auswahl und die Verwendung von Materialien, die für den Austausch und die Reparatur von Teilen in «Thoroughbred Grand Prix Wagen» verwendet werden. Ziel hierbei ist die Gewährleistung, dass die Fahrzeuge in sicherem Zustand erhalten bleiben. Das Dokument ist in drei Abschnitte unterteilt:

1. Einleitung
2. Auflistung der Materialien
3. Datenblätter zur Ausführung

Wo auch immer möglich, sollte eine in der Liste aufgeführten Spezifikation verwendet werden. Diese bietet eine Auswahl an Materialien, mit denen praktisch alle Anwendungen an den Fahrzeugen durchgeführt werden können. Der dritte Abschnitt handelt von Datenblättern, in denen der grösste Teil der Anwendungen an den Fahrzeugen oder an Fahrzeugbauteilen abgehandelt wird. Jedes Material wird so beschrieben, wie es zumeist beim Kauf beschaffen ist. Metalllegierungen werden in dem Zustand der Wärmebehandlung definiert, in welchem sie meistens verwendet werden.

Die Spezifikation von Materialien ist sehr problematisch, da zahllose Bezeichnungssysteme und sehr unterschiedliche Standards zur Beschreibung von Werten verwendet werden. Aus diesem Grund werden für jedes Material eine «Bezugszeichnung» und der «Kaufzustand» aufgeführt. Dies besteht aus einen standardisierten Code für das Material und, wo erforderlich, eine Beschreibung des Zustands. Hierdurch soll eine schnelle, eindeutige und genaue Beschreibung der Materialanforderungen erzielt werden. Alle mechanischen Eigenschaften werden in SI Einheiten (Internationales Masseinheitensystem) und Härteangaben nach Vickers angegeben. Aufpralleigenschaften der verschiedenen Metalle wurden alle unter Verwendung des «Charpy» Tests bewertet, um so einen leichten Vergleich zu ermöglichen.

Es ist besser, Wärmebehandlungen in Form des endgültigen Zustandes anstatt der vollständigen Behandlung zu beschrieben, die als Richtlinie angefügt ist. Dadurch wird mehr Gewicht in Zusammenhang mit der Qualität auf die Wärmebehandlung gelegt anstatt auf den Konstrukteur und erleichtert eine Kontrolle. Trotz des Technologiefortschrittes bleibt häufig die Wärmebehandlung von Metallen «schwarze Kunst». Bitte stellen Sie sicher, dass jeder Teilegruppe, die einer Wärmebehandlung unterzogen werden soll, ein Probestück beigefügt ist, so dass dieses dann überprüft werden kann.

ANNEXE II

Matériaux recommandés pour être utilisés dans le remplacement et la reconstruction

ART. 1 INTRODUCTION

Ce manuel est fourni à titre de guide des propriétés, du choix et de l'utilisation des matériaux à employer pour le remplacement et la réparation des composants de voitures de Grand Prix Thoroughbred. L'objectif est de s'assurer que les voitures sont entretenues de façon sûre. Ce document est composé de 3 parties:

1. Introduction
2. Liste de matériaux
3. Fiches techniques de conception.

Dans la mesure du possible il est recommandé d'utiliser une spécification de la liste. Celle-ci donne une gamme de matériaux destinés à faire face à pratiquement toutes les applications sur ces voitures. La troisième partie comprend des fiches techniques destinées à couvrir la grande majorité des utilisations sur les voitures ou des éléments auxiliaires. Chacun des matériaux est présenté dans la situation dans laquelle il est le plus souvent, avec sa condition d'achat. Les alliages de métaux sont définis dans la condition de traitement thermique dans laquelle ils seront le plus souvent utilisés.

La spécification des matériaux pose un grand nombre de problèmes en raison de la myriade de systèmes de nomenclature utilisés et des différentes unités utilisées pour présenter les données. Pour cela à chacun des matériaux sont attribués une «référence d'étirage» et «condition d'achat». Cela comprend un code standardisé du matériau et, si nécessaire, un descripteur de condition. Le but est de fournir une présentation rapide et claire des exigences du matériau. Toutes les propriétés mécaniques sont fournies en unités SI et la dureté en système Vickers. Les propriétés relatives au choc des divers métaux ont toutes été évaluées en utilisant le test de «Charpy» afin de faciliter la comparaison.

Il est préférable d'exiger des traitements thermiques en termes de conditions de qualité finale plutôt que de spécifier le traitement complet, qui est inclus à titre indicatif. Cela met alors l'accent de qualité sur le traiteur thermique plutôt que sur le concepteur et facilite le contrôle. En dépit des progrès technologiques, une bonne partie du traitement thermique des métaux reste de la «magie noire». Veuillez vous assurer qu'une pièce d'essai est incluse avec chaque groupe de composants à traiter thermiquement, afin qu'elle puisse ensuite être contrôlée.

ART. 2 MATERIALLISTE

2.1 Eisenlegierungen

2.1.1 Stahlherstellungen

2.1.1a AISI/SAE 4130 Stahlmaterialien unter Beanspruchung (Fahrwerk, Träger usw.)

2.1.1b EN3-Stahl für allgemeine Verwendung

2.1.1c 15 CDV 6

2.1.1d T45.

2.1.2 Gehärteter Stahl

2.1.2a VAR 300M-bearbeitete Teile erfordern eine sehr hohe Festigkeit (Achsen, Antriebswellen usw.)

2.1.3 Einsatzgehärteter Stahl

Für Teile, die eine Einsatzhärtung erfordern (Verzahnung usw.)

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Leicht zu schneidender Stahl

2.1.4a EN1 A Für schnelle Herstellung von nicht belasteten Teilen (Schablonen und Befestigungen usw.)

2.1.4b EN 16T für Teile mit mittlerer Belastung (Wellen, Kurbelwellen, Pleuel, usw.).

2.1.4c EN 24T für Monolithteile und Bolzen usw. unter hoher Belastung

2.2 Aluminiumlegierungen

2.2.1 2014 A T6 – Allgemeine Aluminiumlegierungen mit hoher Belastung für bearbeitete Teile.

2.2.2 5251-H3 Härtelegierungen zur Anfertigung von Blechen.

2.2.3 6082 T6 – Legierung, die geschweisst und wärmebehandelt werden können.

2.3 Titanlegierungen

2.3.1 Rein genutztes Titan (Stufe 2) für Fertigung von leichtgewichtigen Teilen.

2.3.2 Ti 6Al 4V – Bearbeitete Teile, für die eine hoher spezifischer Widerstand notwendig ist.

2.4 Magnesiumlegierungen

2.4.1 ZE 41 A T5 – für leichten Guss.

2.5 Kupferlegierungen

2.5.1 Phosphor-Bronze, PB1 – für Lager und Buchsen.

ART. 3 TECHNISCHE DATENBLÄTTER

Die detaillierten Technischen Datenblätter sind auf Anforderung bei der FIA erhältlich:

FIA Sport
Historic Cars Department
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Schweiz

ART. 2 LISTE DE MATÉRIAUX

2.1 Alliages ferreux

2.1.1 Aciers de fabrication

2.1.1a AISI/SAE 4130 – fabrications en acier sous tension (suspension, porte-moyeux, etc.)

2.1.1b EN3 – acier de fabrication multi-usages.

2.1.1c 15 CDV 6.

2.1.1d T45.

2.1.2 Aciers de cémentation

2.1.2a VAR 300M – composants usinés exigeant une résistance très élevée (essieux, arbres de transmission, etc.)

2.1.3 Aciers de carburation

Pour les composants exigeant une cémentation (engrenages, etc.)

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Aciers faciles à couper

2.1.4a EN1 A Pour la production rapide de pièces hors tension (gabarits et appareillage,etc.)

2.1.4b EN 16T pièces usinées à résistance moyenne (axes, vilebrequins, bielles, etc.)

2.1.4c EN 24T composants monolithiques et goujons à résistance élevée, etc.

2.2 Alliages d'aluminium

2.2.1 2014 A T6 – alliage d'aluminium général à résistance élevée pour composants usinés.

2.2.2 5251-H3 alliage de trempe pour fabrications de tôles.

2.2.3 6082 T6 – alliage pouvant être traité thermiquement et soudable.

2.3 Alliages de titane

2.3.1 Titane pur commercialement (degré 2) – pour fabrications légères.

2.3.2 Ti6Al 4V – composants usinés exigeant une résistance spécifique élevée.

2.4 Alliages de magnésium

2.4.1 ZE 41 A T5– pour pièces coulées allégées.

2.5 Alliages de cuivre

2.5.1 Bronze phosphoreux, PB1 – pour paliers et coussinets.

ART. 3 FICHES TECHNIQUES

Les fiches techniques détaillées peuvent être obtenues sur simple demande à la FIA :

FIA Sport
Département des Voitures Historiques
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Suisse

ANHANG III

Zustandsprüfung

ART. 1 ZU ÜBERPRÜFENDE TEILE

1.1 Die nachfolgenden Teile müssen durch Festigkeitstests auf ihre strukturelle Unversehrtheit und Korrosion überprüft werden:
– Rohrförmige Dreiecksquerlenker
– Aufhängungsteile aus Leichtmetall
– Lenksäulen
– Leichtmetallräder
– Gitterrohrrahmen aus einer Aluminiumlegierung

1.2 Es wird streng empfohlen, gleiche Überprüfungen an Teilen durchzuführen, die für die Unversehrtheit des Fahrzeugs wichtig sind, in oben aufgeführter Liste jedoch nicht enthalten sind.

1.3 Neue Teile unterliegen ebenfalls diesem Anhang III und den Testvorschriften.

ART. 2
Alle vorgenannten Bauteile müssen unter Verwendung einer für das Material und den Konstruktionstyp des betreffenden Bauteils geeigneten Methode zur Entdeckung von Rissen Tests unterzogen und beglaubigt werden. Jedes Teil muss klar identifiziert und unauslöschlich gekennzeichnet werden.

ART. 3
Die Bescheinigung hat ab Datum der entsprechenden Tests eine Gültigkeitsdauer von 5 Jahren, ab Datum (dies schliesst die vor dem 31. Dezember 2003 herausgegebenen Bescheinigungen ein).

ART. 4
Die Testbescheinigung und die Hersteller-Erklärung müssen dem Identitätsblatt für historische Fahrzeuge FIA oder dem FIA-Wagenausweis beigefügt sein.

ART. 5
Die Tests müssen gemäss nachfolgender Norm durchgeführt werden:

5.1 Sichtprüfung: BSEN 970:1997 (oder aktuelle Version)

5.2 Aufdeckung von Knautschmängeln: BSEN 571-1:1997 (oder aktuelle Version)

5.3 Aufdeckung von Mängeln durch Magnetflussprüfung: BS 6072:1981 (oder aktuelle Version)

5.4 Aufdeckung von Mängeln durch Röntgenstrahlprüfung: BSEN 1435:1997 (oder aktuelle Version)

ART. 6
Sämtliche Anfragen für FIA-Wagenausweise (siehe die betreffenden Kategorien unter Artikel 7) müssen mit einer gültigen Bescheinigung begleitet sein, welche bestätigt, dass die unter Artikel 1 aufgeführten Teile der Zustandsprüfung entsprochen haben.

ART. 7 DURCH DIESE NORMEN BETROFFENE KATEGORIEN:
– zweisitzige Rennwagen über 2 Liter, ab der Periode G
– einsitzige Rennwagen über 2 Liter, ab der Periode G

ANNEXE III

Tests de condition

ART. 1 ELEMENTS A CONTROLER

1.1 L'intégrité structurelle et la corrosion des éléments suivants doivent être vérifiées au moyen de tests non-destructifs:
– triangles de suspension tubulaires,
– pièces de suspension en alliage léger,
– colonnes de direction,
– roues en alliage léger,
– châssis tubulaires en alliage d'aluminium.

1.2 Il est vivement recommandé que des inspections similaires soient effectuées sur les éléments vitaux pour l'intégrité de la voiture mais qui pourraient ne pas apparaître dans la liste ci-dessus.

1.3 Les pièces neuves sont aussi soumises à cette Annexe III et sujettes à ces tests de condition.

ART. 2
Tous les éléments ci-dessus devront être testés et certifiés au moyen de méthodes d'essais non destructifs adaptés à leur matériau et type de construction. Chaque élément devra être clairement identifié et être marqué ou gravé de façon indélébile.

ART. 3
Le certificat sera valable pendant une période de cinq années, à partir de la date des tests (ceci inclut les certificats délivrés avant le 31 décembre 2003).

ART. 4
Le certificat de test et la déclaration des constructeurs doivent accompagner la Fiche d'Identité de Voiture Historique ou le Passeport Technique Historique.

ART. 5
Les essais doivent être effectués conformément aux normes suivantes:

5.1 Inspection visuelle BSEN 970:1997 (ou édition en vigueur)

5.2 Détection de défauts par pénétration BSEN 571-1:1997 (ou édition en vigueur)

5.3 Détection de défauts par flux magnétique BS 6072:1981 (ou édition en vigueur)

5.4 Détection de défauts par rayons X BSEN 1435:1997 (ou édition en vigueur)

ART. 6
Toute demande de Passeport Technique Historique (voir les catégories concernées dans l'article 7) doit être accompagnée d'un certificat valide montrant que les composants cités dans l'article 1 ont satisfait aux tests de condition.

ART. 7 CATÉGORIES CONCERNÉES PAR CETTE NORME
– voitures biplaces de course de plus de 2 litres, depuis la période G
– voitures monoplaces de course de plus de 2 litres, depuis la période G

ANHANG IV

Prüfung und Reparatur von Verbundstrukturen
Jede Reparatur an der Überlebenszelle oder am vorderen Frontalaufprallschutz muss gemäss Herstellerangaben in einer vom Hersteller anerkannten Einrichtung durchgeführt werden. Ist dies nicht möglich, so muss jede Reparatur gemäss nachfolgenden Bestimmungen in einer von der FIA anerkannten Einrichtung durchgeführt werden.

ART. 1
Es gibt vier Schadentypen, die wirkungsvoll repariert werden können:

1.1 Einschnitte, die Verformungen an beiden Wänden verursachen. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 250 cm^2 auf irgendeiner Fläche in Betracht gezogen werden.

1.2 Eindringung durch die äussere Wand, die eine Verformung des inneren Kerns verursacht. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 20 % der gesamten Fläche des Monocoques in Betracht gezogen werden.

1.3 Aufgeblätterte Flächen. Im Allgemeinen können Reparaturen bis zu 20 % der gesamten Fläche des Monocoques in Betracht gezogen werden.

1.4 Eindringung durch die gesamte Mehrschichtstruktur. Zufriedenstellende Reparaturen können auf bis zu 125 cm^2 einer jeden beschädigten Fläche durchgeführt werden.

ART. 2 ÜBERPRÜFUNG VON VERBUNDSTRUKTUREN

2.1 Bei Nichtvorhandensein einer Ultraschall-Prüfausrüstung genügt auch ein einfacher Münztest.

2.2 Überprüfung der Aufblätterung in der Umgebung der beschädigten Fläche durch Klopfen an der Wand mit einem kleinen Metallgegenstand wie zum Beispiel einer Münze. Eine aufgeblätterte Fläche klingt hohl, während eine unbeschädigte Fläche voll klingt.

ART. 3 VERFAHRENSWEISE FÜR REPARATUREN

3.1 Untersuchen Sie die beschädigte Fläche.

3.2 Entfernen Sie die beschädigte Wand, indem sie so rund wie möglich ausgeschnitten wird, ohne jedoch eine übermässig grosse Menge der unbeschädigten Wand wegzuschneiden und schneiden Sie den beschädigten Wabenkern bis zur anderen Wand aus. Sind beide Wände beschädigt, wählen Sie diejenige mit der grössten beschädigten Fläche aus.

3.3 Schleifen Sie auf der Oberfläche einen Kreis oder ein Oval schlüsselförmig in einem gleichförmigen Kegel um die beschädigte oder entfernte Fläche ab, bis zu einer Breite von ungefähr 10 cm ab der Flächenkante.

3.4 Reinigen Sie die Teile von jedem Schmutz oder Schleifstaub mit Aceton oder ähnlichem.

3.5 Beschneiden Sie die Wabe und formen Sie einen Einsatz für den vorbereiteten Hohlraum. Geben Sie Klebefolie oder eine Harzmischung auf den Boden des Hohlraums der intakten Wand als auch eine Aufschäumpaste um den Rand des Hohlraums. Nehmen Sie den Einsatz und setzen Sie ihn in den Hohlraum ein. Drücken Sie dabei so stark, dass das Harz in den Wabenkern hineingedrückt wird.

ANNEXE IV

Vérification et réparation des pièces en composite
Toute réparation de la cellule de survie ou du nez devra être effectuée conformément aux spécifications du constructeur, dans une installation de réparation approuvée par le constructeur. En cas d'impossibilité, toute réparation devra être effectuée conformément à ce qui suit dans une installation approuvée par la FIA.

ART. 1
Quatre types de dommages peuvent être effectivement réparés :

1.1 Entaille causant des déformations aux deux peaux. Il peut être économiquement envisagé d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 250 cm^2 sur une surface donnée.

1.2 Pénétration des peaux externes, causant une déformation de l'âme. Il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20 % de la surface totale de la monocoque.

1.3 Surfaces délaminées : il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20 % de la surface totale de la monocoque.

1.4 Pénétration de toute la structure en sandwich. Jusqu'à 125 cm^2 d'une surface endommagée peuvent être réparés de façon satisfaisante.

ART. 2 TEST DES STRUCTURES COMPOSITES

2.1 En l'absence d'équipement pour les tests par ultrasons, un test avec une pièce de monnaie sera suffisant.

2.2 Vérifier le délaminage à la périphérie de la surface endommagée en tapotant la peau avec un petit objet métallique comme une petite pièce de monnaie. Une surface délaminée produira un son creux par rapport au son plein d'une surface non endommagée.

ART. 3 PROCÉDURE DE RÉPARATION

3.1 Examiner la zone endommagée.

3.2 Retirer la peau endommagée en pratiquant une découpe de la peau aussi circulaire que possible, sans couper une quantité excessive de peau correctement stratifiée. Découper la partie de l'âme en nid d'abeille endommagée jusqu'à la seconde peau. Si les deux peaux sont endommagées, choisir celle qui présente la plus grande surface détériorée.

3.3 Poncer la surface en forme de cercle ou d'ovale, en entonnoir régulier, autour de la surface endommagée ou enlevée, sur une largeur d'environ 10 cm à partir du bord de la zone.

3.4 Nettoyer toute saleté ou poussière de ponçage avec de l'acétone ou équivalent.

3.5 Tailler le nid d'abeilles et former un insert pour la cavité préparée. Placer un film adhésif ou un mélange de résine sur la bonne peau à la base de la cavité, et une mousse en expansion à la périphérie de la cavité préparée. Prendre le bouchon préparé et l'insérer dans la cavité en appuyant assez fort pour exprimer le surplus de résine dans l'âme de nid d'abeilles.

3.6 Schneiden Sie Ersatz-Lagen gemäss der Oberflächenform, wobei jede Lage grösser als die vorherige wird, bis die letzte Schicht dann ungefähr 10 cm über den Umfang des reparierten Bereichs hinausgeht.

3.7 Decken Sie die neue Aufschichtung mit einem Lösegewebe für den überschüssigen Harz und mit einem Auffanggewebe ab. Geben Sie dann Klebefolie um die reparierte Fläche, bedecken Sie sie mit einer Unterdruckmembrane und entlüften Sie sie. Behalten Sie ein Unterdruck von mindestens 500 mm Quecksilbersäule während der Aushärtung bei.

ART. 4 AUSHÄRTUNG

4.1 Die Art der Aushärtung hängt von den verwendeten Materialien ab.

4.2 Eine erfolgreiche Reparatur kann kalt erfolgen, wenn die zu reparierende Fläche 50 cm^2 in keinem Bereich überschreitet. Warme Aushärtung kann in einem Ofen oder unter Verwendung einer Wärmemanschette erfolgen.

4.3 Die beschriebenen Verfahrensweisen könne auch im Bereich der Fahrwerksaufhängung verwendet werden.

4.4 Handelt es sich nur um eine Aufblätterung, so kann eine Anzahl an Löchern mit einem Durchmesser von 3 mm um die aufgeblätterte Fläche gebohrt werden. Dann wird einfach ein 2 Komponenten Kaltkleber auf Basis von Epoxydharz in eines der Löcher gegeben bis dieser in alle Löcher eingedrungen ist. Die Löcher müssen dann für die Dauer der Aushärtung mit Lösegewebe abgedeckt werden.

3.6 Découper les couches de tissu de remplacement selon la forme de la surface, chacune d'entre elles étant plus grande que la précédente et la périphérie de la couche finale étant approximativement à 10 cm de celle de la zone de réparation.

3.7 Recouvrir la nouvelle stratification d'un tissu d'absorption pour la résine excédentaire et d'un film anti-adhésif, puis placer de la bande adhésive autour de la surface réparée, en la couvrant d'une membrane d'aspiration; faire le vide. Maintenir un minimum de 500 mm de mercure de dépression pendant la stratification.

ART. 4 STRATIFICATION

4.1 La méthode de stratification est fondée sur les matériaux utilisés.

4.2 Une réparation peut être effectuée à froid avec succès si la zone de réparation ne dépasse pas 50 cm^2 à tout endroit. Les stratifications à chaud peuvent s'effectuer dans un four, ou au moyen d'un coussin chauffant.

4.3 Les procédures décrites peuvent aussi être utilisées dans la zone des supports de suspension.

4.4 S'il ne s'agit que de délaminage, on peut percer des trous de 3 mm de diamètre autour de la surface délaminée, puis simplement injecter un adhésif à froid à base de résine époxy à deux composants dans un des trous, jusqu'à refoulement de l'adhésif par tous les autres trous. Couvrir ensuite les trous avec du film anti-adhésif pendant la prise de la résine.

Erstes Prinzip der Charta Ethik im Sport

«Gleichbehandlung für alle»

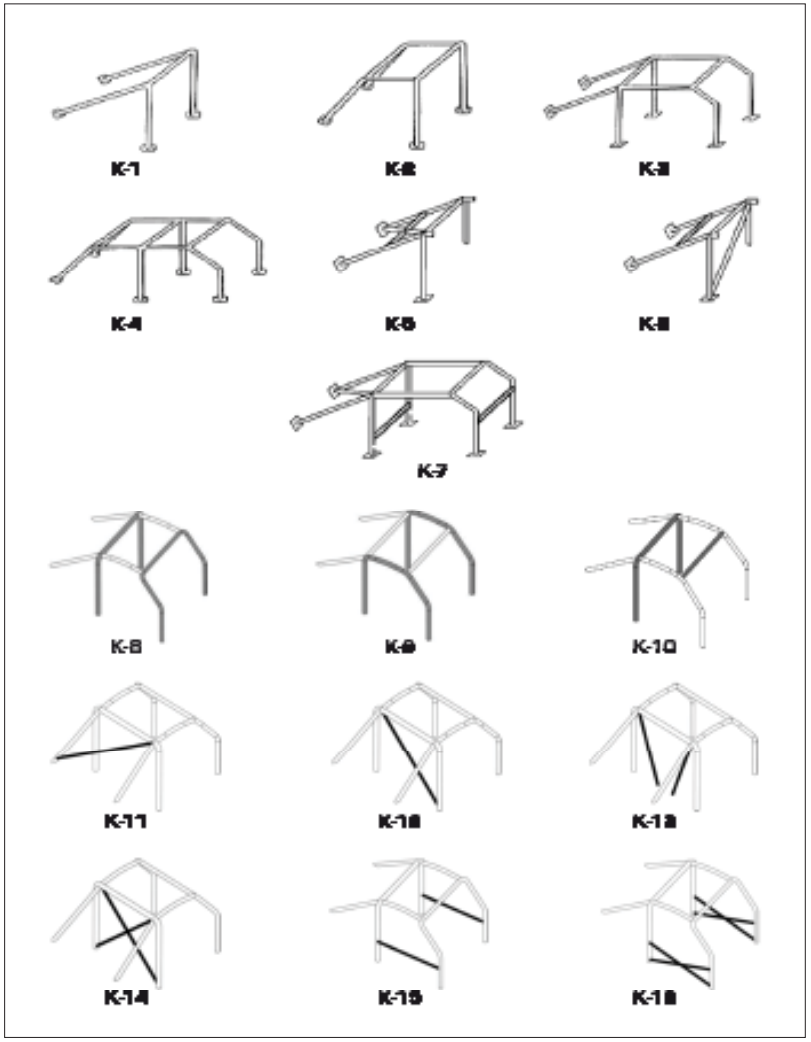
swiss olympic association

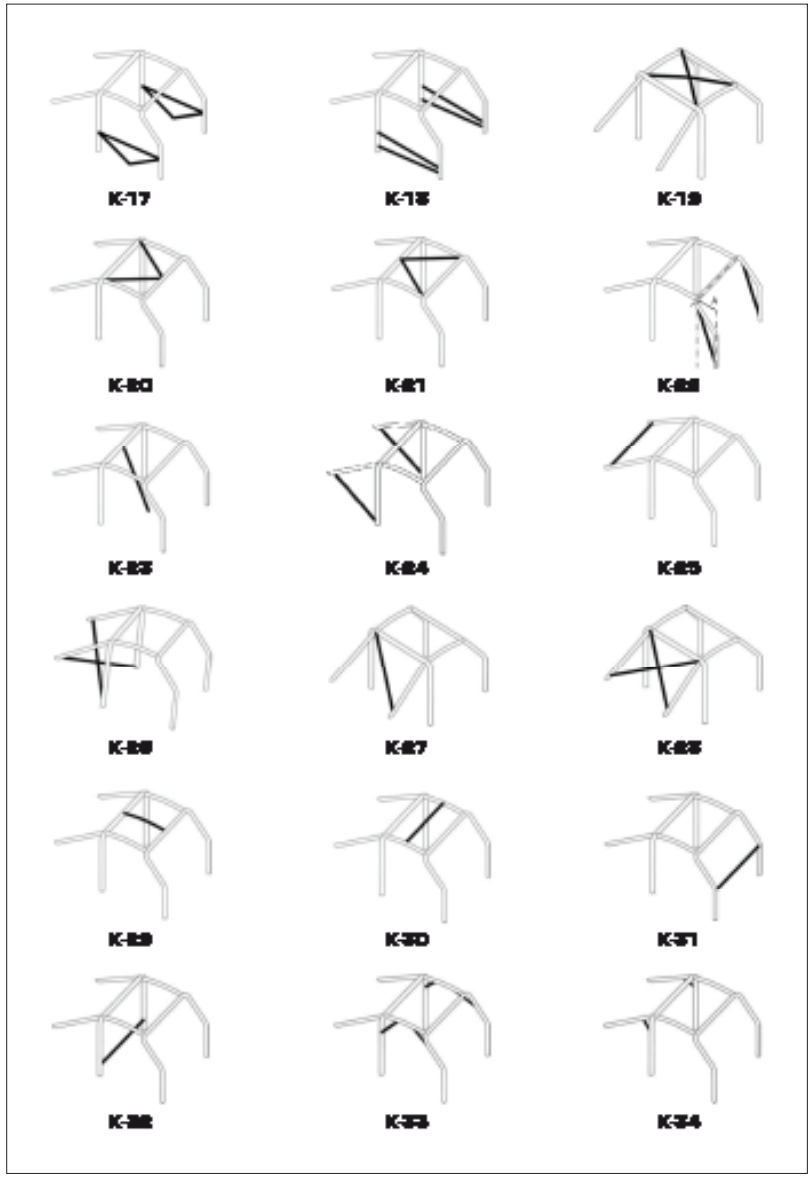
ANHANG V

Skizzen mit Referenz zu Art. 5.13 – Überrollbügel und/oder zu Anhang VI A und B
Note: die Nummern beziehen sich auf die Zeichnung direkt oberhalb.

ANNEXE V

Dessins avec référence à l'Art. 5.13 – Arceaux et/ou à l'Annexe VI A et B
Note: les numéros se réfèrent aux dessins situés juste au-dessus.



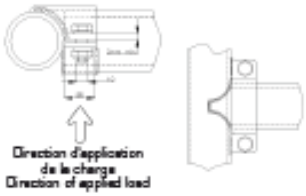


K-36

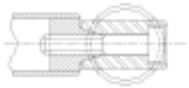
K-35

K-37

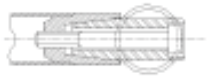
K-38



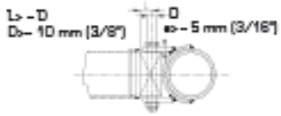
K-39



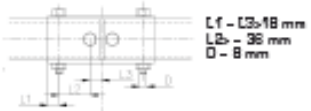
K-40



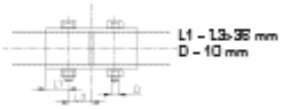
K-41



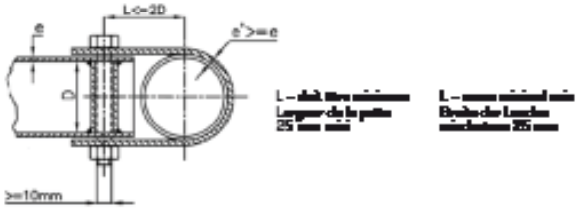
K-42



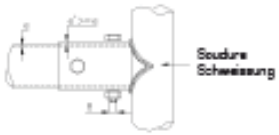
K-43

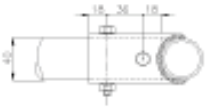


K-44

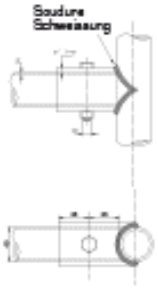


K-45

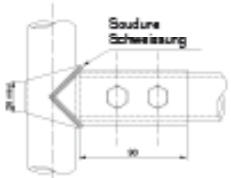


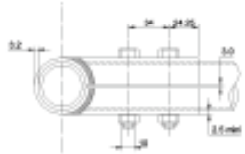


K-46

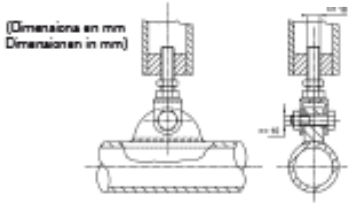


K-47

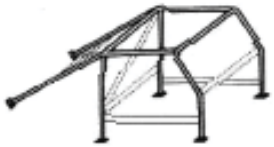




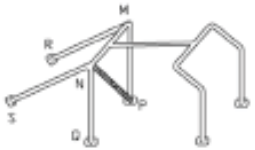
K-48



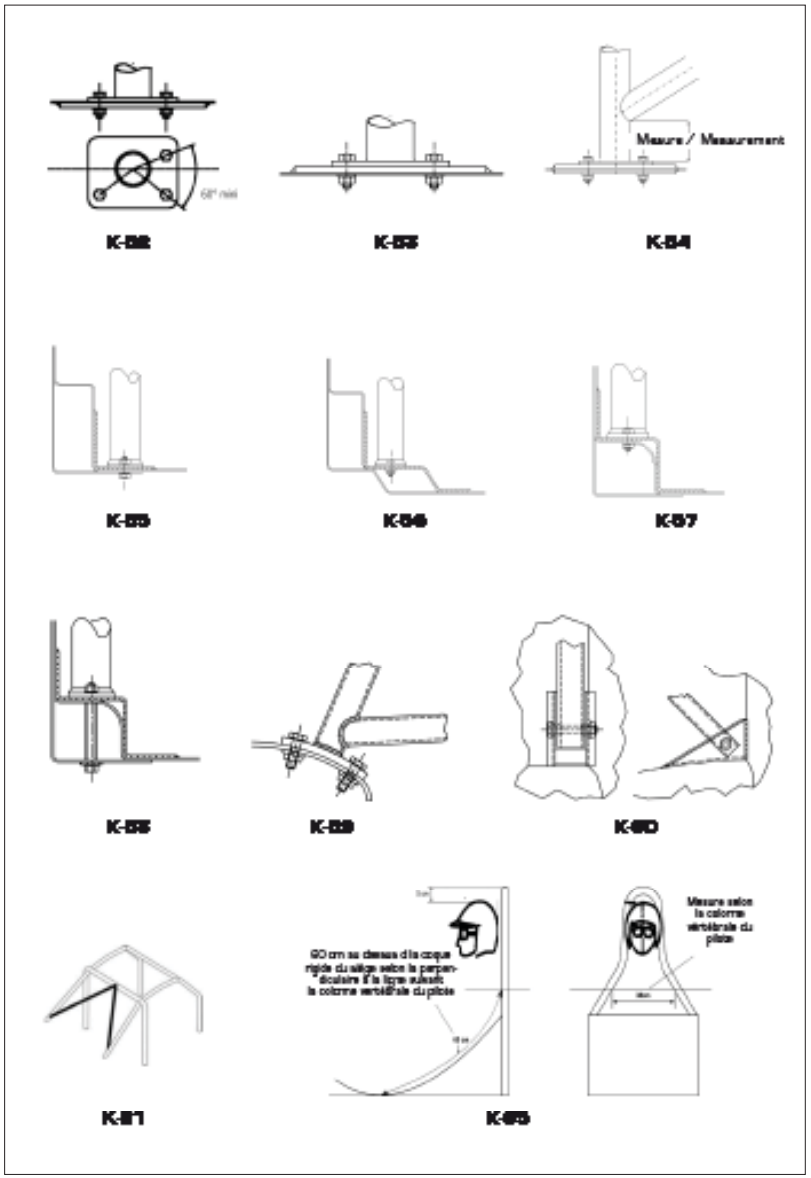
K-49



K-50



K-51



ANHANG VI

Alle in diesen Artikeln erwähnten Zeichnungen sind im Anhang K, Anhang V aufgeführt

Anhang VI A

ART. 8 ÜBERROLLVORRICHTUNG

8.1 Definitionen

8.1.1 Überrollschutzstruktur
Eine Überrollschutzstruktur ist eine Multirohr Struktur, hergestellt mit Verbindungen und starren Fixationspunkten, fähig, Belastungen aus der Überrollschutzstruktur herkommend auszuhalten, entworfen um einen zweckmässigen Schutz für die Besatzung zu bieten und um eine erhebliche Deformation im Falle einer Kollision oder einem Überschlag zu vermeiden.

8.1.2 Hauptbügel
Verstärkende Struktur, die in einer senkrechten Ebene quer zur Längsachse des Fahrzeugs, in der Nähe der Lehne der Vordersitze angebracht ist.

8.1.3 Vorderer Bügel
Struktur, bestehend aus einem Rahmen, in einer quer zur Fahrzeugachse verlaufenden Ebene. Die Form muss den Konturen der Windschutzscheiben-Holme und des vorderen Daches folgen.

8.1.4 Seitlicher Bügel
Verstärkende Struktur, bestehend aus einem senkrechten Rahmen, der parallel zur Längsachse des Fahrzeugs auf der rechten und der linken Seite angebracht ist. Der hintere Träger muss im Bereich der Rückenlehne des Fahrer- oder des Beifahrersitzes oder dahinter angebracht sein. Falls der Hauptbügel als hinterer Träger benutzt wird, muss die Verbindung nahe dem Dach sein. Der vordere Träger muss in der Nähe der Windschutzscheibe und des Armaturenbretts angebracht sein. Fahrer und Beifahrer dürfen beim Ein- und Aussteigen nicht behindert werden.

8.1.5 Längsstrebe
Rohr in Längsrichtung, das weder zum Hauptbügel noch zum vorderen Bügel gehört.

8.1.6 Diagonalstrebe
Rohr, das den Wagen von einem Winkel des Hauptbügels zu einem Befestigungspunkt auf der anderen Seite des Bügels oder der hinteren Längsstreben durchquert.

8.1.7 Verstärkung
Rohr, das an der Überrollvorrichtung angebracht ist, um deren Wirksamkeit zu erhöhen.

8.1.8 Verstärkungsplatte
Metallplatte, die am Fahrgestell, an den Befestigungspunkten für den Überrollbügel angebracht wird.

8.1.9 Befestigungsplatte
Platte, die mit dem Rohr befestigt ist und die Befestigung am Fahrgestell ermöglicht.

8.1.10 Lösbare Verbindungen
Befestigungen der seitlichen, diagonalen oder anderen Verstrebungen am Hauptbügel oder am vorderen Bügel, welche lösbar sein können.

ANNEXE VI

Tous les dessins mentionnés dans ces articles figurent à l'Annexe K, Annexe V

Annexe VI A

ART. 8 CAGE DE SECURITE

8.1 Définitions

8.1.1 Structure Anti-Tonneau de Protection
Une Structure Anti-Tonneau de Protection est une structure multitubulaire fabriquée avec des connexions et des points de fixation rigides capables de supporter des charges provenant de la structure anti-tonneau de protection, conçue pour offrir une protection adéquate à l'équipage et empêcher une déformation importante en cas de collision ou de retournement d'une voiture.

8.1.2 Arceau principal
Armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, près des dossiers des sièges avant.

8.1.3 Arceau avant
Armature constituée d'un cadre situé dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, dont la forme épouse les montants du pare-brise et la partie avant du toit.

8.1.4 Arceau latéral
Armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan longitudinal par rapport à l'axe de la voiture, sur le côté droit ou le côté gauche. Le montant arrière doit être placé contre ou derrière le dossier du siège du pilote ou de celui du copilote. Au cas où l'arceau principal serait utilisé comme montant arrière, la connexion doit être située près du toit. Le montant avant doit se trouver près du pare-brise et du tableau de bord. Le pilote et son copilote ne doivent pas être gênés pour entrer dans le véhicule ou en sortir.

8.1.5 Entretoise longitudinale
Tube longitudinal, qui n'appartient ni à l'arceau principal, ni à l'arceau avant.

8.1.6 Entretoise diagonale
Tube traversant la voiture d'un des coins de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou de l'entretoise longitudinale arrière.

8.1.7 Renfort d'armature
Tube fixé à l'armature de sécurité et permettant d'en compléter l'efficacité.

8.1.8 Plaque de renfort
Plaque en métal fixée au châssis de la voiture aux endroits où l'arceau prend appui.

8.1.9 Plaque d'implantation
Plaque solidaire du tube et permettant l'implantation sur le châssis.

8.1.10 Connexion amovible
Connexions des entretoises latérales, diagonales ou autres à l'arceau principal ou à l'arceau avant qui peuvent être démontables.

8.2 Spezifikationen

8.2.1 Allgemeines

8.2.1.1 Überrollvorichtungen

Die Überrollvorrichtungen müssen so konzipiert und gebaut sein, dass nach sachgemässem Einbau bei einem Unfall eine Verformung der Karosserie vermieden und dadurch die Verletzungsgefahr für die Personen an Bord verringert wird. Die Überrollvorrichtungen müssen sich durch eine sorgfältige Verarbeitung, die Anpassung an das Fahrzeug, die Zweckmässigkeit ihrer Befestigung und den tadellosen Einbau entlang der Karosserie auszeichnen. Die Überrollvorrichtung darf nicht als Leitung der Flüssigkeiten dienen. Sie muss so gebaut sein, dass der Zugang zu den Sitzen nicht behindert wird, und sie darf den für Fahrer und Beifahrer vorgesehenen Raum nicht einschränken. Teile der Überrollvorrichtung können jedoch den Fahrgastraum vorne, indem sie durch das Armaturenbrett oder die seitlichen Verkleidungen geführt werden, oder hinten, indem sie durch die Verkleidung oder die hinteren Sitze geführt werden, beeinträchtigen. Der Rücksitz darf umgelegt werden.

Jede Änderung der homologierten Überrollvorrichtung (s. Art. 253.8.6) einschliesslich der Befestigungen und Schweissungen ist verboten.

8.2.1.3 Diagonalstrebe – Möglichkeiten für den Einbau der Diagonalstrebe.

Diese Einbaumöglichkeiten sind bei allen Grundmodellen anwendbar (Zeichnungen K1 bis K4).

Mehrere Querstreben können miteinander kombiniert werden (Zeichnungen K27, K28, K11, K12, K13, K23, K14, K36, K37).

8.2.1.4 Andere Verstrebungen und Verstärkungen – Möglichkeiten für den Einbau

Jede erlaubte Verstärkung und Verstrebung (Zeichnungen K15 bis K22, K24 bis K26, K29 bis K35) können einzeln oder kombiniert mit einem oder mehreren anderen verwendet werden.

Diese Verstärkungen sind auch bei allen Grundmodellen (Zeichnungen K1 bis K4) anwendbar.

8.2.2 Technische Spezifikationen

Alle obligatorische Verstrebungen wie im Art. 5.13.3 aufgeführt, sowie alle Verstrebungen und/oder freigestellten zusammenhaltenden Verstärkungen müssen den nachstehenden Spezifikationen entsprechen.

8.2.2.1 Hauptbügel, seitlicher und vorderer Bügel

Die Bügel müssen aus einer durchgehenden Rohrlänge bestehen, ihre Fertigung muss tadellos sein. Sie dürfen keine Beulen oder Risse aufweisen. Der Einbau hat so zu erfolgen, dass die Bügel so eng wie möglich den Innenkonturen des Wagens folgen oder gerade verlaufen, wenn sie nicht direkt eingebaut werden können. Wenn die Bügel im unteren Teil gekrümmt werden, muss dieser Teil verstärkt sein und den Innenkonturen genau folgen.

Minimal zugelassener Biegeradius ist 3 x der Rohrdurchmesser.

Um einen wirksamen Einbau der Überrollvorrichtung zu erhalten, ist es gestattet, die direkt an der Überrollvorrichtung liegenden Verkleidungsteile örtlich zu ändern (z.B. durch Freischneiden oder Eindrücken). Es dürfen jedoch nur die Teile (örtlich) entfernt werden, die den Durchgang der Überrollvorrichtung behindern.

Diese Änderungen dürfen jedoch in keinem Fall zu einer Entfernung ganzer Verkleidungsteile führen.

8.2 Spécifications

8.2.1 Remarques générales

8.2.1.1 Armatures de sécurité

Armatures de sécurité Les armatures de sécurité devront être conçues et construites de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la carrosserie de se déformer et donc réduisent les risques de blessure des personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité proviennent d'une construction soignée, d'une adaptation à la voiture, de fixations adéquates et d'un montage incontestable contre la carrosserie. L'armature de sécurité ne doit pas être utilisée en tant que tuyauterie de liquides. L'armature de sécurité doit être construite de telle façon qu'elle n'entrave pas l'accès aux sièges et n'empiète pas sur l'espace prévu pour le pilote et le copilote. Les éléments de l'armature peuvent toutefois empiéter sur l'espace des passagers avant en traversant le tableau de bord et les garnitures latérales, ainsi qu'à l'arrière en traversant la garniture ou les sièges arrière. Le siège arrière peut être rabattu.

Toute modification des arceaux homologués (Voir Art. 8.6) est interdite, même en ce qui concerne les fixations et les soudures.

8.2.1.3 Entretoise diagonale – Possibilités d'installation de l'entretoise diagonale.

Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (Dessins K1 à K4).

La combinaison de plusieurs entretoises (Dessins K27, K28, K11, K12, K13, K23, K14, K36, K37) est autorisée.

8.2.1.4 Autres entretoises et renforts – Possibilités d'installation

Chaque renfort et chaque entretoise autorisé (Dessins K15 à K22, K24 à K26, K29 à K35) peut être utilisé séparément ou combiné avec un ou plusieurs autres.

Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (K1 à K4).

8.2.2 Spécifications techniques

Toutes les entretoises obligatoires spécifiées à l'Article 5.13.5 ainsi que toute entretoise et/ou renfort facultatifs solidaires doivent être conformes aux spécifications ci-après.

8.2.2.1 Arceau principal, avant et latéral

Les arceaux doivent être d'une pièce. Leur réalisation doit être incontestable, sans bosses ni fissures.

Le montage doit être effectué de telle façon qu'il soit ajusté le plus exactement possible au contour intérieur de la voiture ou tout droit s'il ne peut pas être monté directement. S'il est nécessaire que les arceaux soient courbés dans leur partie inférieure, ces parties doivent être renforcées et suivre exactement le contour intérieur.

L'arrondi minimum de rayon autorisé correspond à trois fois le diamètre du tube.

Pour obtenir un montage efficace d'un arceau de sécurité, il est permis de modifier localement les revêtements de série directement sur les montants de l'arceau de sécurité, par exemple par découpage ou enfoncement (déformation). Seules les parties du revêtement intérieur qui gênent le passage de l'arceau peuvent être retirées.

La modification ne doit cependant en aucun cas conduire à enlever des parties complètes de revêtement.

8.2.2.2 Befestigung der Überrollschutzstruktur am Fahrgestell

Mindestzahl der Befestigungspunkte für die Überrollvorrichtung;

- 1 für jeden Träger des Hauptbügels oder des seitlichen Bügels
- 1 für jeden Träger des Vorderbügels
- 1 für jeden Träger der hinteren Längsverbindung
- 1 Befestigungspunkt für den Hauptbügel und jeden hinteren Träger des seitlichen Bügels an dem Befestigungspunkt des vorderen Sicherheitsgurtes oder in seiner Nähe.

Die Überrollschutzstrukturen dürfen nicht mehr als 6 Aufhängungspunkte aufweisen, ausgenommen, die zusätzlichen Befestigungspunkte werden notwendig aufgrund der Anwendung der Verstärkungen gemäss folgenden Zeichnungen: K13 (maximal 8 Punkte), K23 (maximal 7 Punkte), K17 (maximal 8 Punkte). Die Befestigung der Rohre der Überrollschutzstruktur muss mit mindestens 3 Bolzen und Muttern erfolgen. Ein zusätzliches Verschweissen ist zulässig. Die vorgenannten Befestigungspunkte der Bügel an der Karosserie müssen mit einer 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 120 cm^2 verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte muss mit der Karosserie verschweisst werden. Die verschiedenen Möglichkeiten sind auf den Zeichnungen K52 bis K58 dargestellt.

Es sind Sechskant- oder ähnliche Muttern mit einem Mindestdurchmesser von 8 mm (Mindestqualität 8.8 nach ISO-Normen) zu verwenden. Die Muttern müssen gesichert, selbstsichern oder mit Bremsunterlegscheiben versehen sein. Diese Befestigungen stellen das Minimum dar. Es ist erlaubt, die Anzahl der Schrauben zu erhöhen oder die Überrollschutzstruktur aus Stahl auf der Verstärkungsplatte aufzuschweissen anstatt zu verschrauben.

8.2.2.3 Längsstreben

Sie sind vorgeschrieben und müssen links und rechts, in der Nähe der oberen Ecke des Hauptbügels, gerade nach hinten verlaufen oder so nah wie möglich an den inneren seitlichen Konturen befestigt sein. Ein gebogene Konstruktion (mit grossem Radius) ist erlaubt, wenn die Überrollvorrichtung so nah wie möglich am Dach verläuft.

Der Durchmesser, die Stärke und das Material der Längsstreben müssen den Vorschriften für Überrollvorrichtungen entsprechen. Die Kräfte müssen wirksam verteilt und aufgefangen werden. Die Befestigungspunkte müssen durch Platten verstärkt werden, wenn sie so liegen, dass sie Kräfte nicht auffangen können. Wenn sie nicht Bestandteil des Artikels 8.2.2.1 sind, können diese Verbindungen lösbar sein.

8.2.2.4 Diagonalstreben

Sie müssen ohne Krümmung gemäss Zeichnungen K27, K28, K11, K12, K13, K14, K23, K36, K37 angefertigt sein. Die Befestigungspunkte der Diagonalstreben müssen so liegen, dass sie keine Verletzungsgefahr darstellen.

Die Diagonalstreben sollten den gleichen Durchmesser aufweisen wie die Rohre des Hauptbügels. Die Verbindungen dieser Verstrebungen können lösbar sein.

8.2.2.2 Implantation de la Structure Anti-Tonneau de Protection sur la caisse

Fixation minimale de l'armature de sécurité:

- 1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral,
- 1 pour chaque montant de l'arceau avant,
- 1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière,
- 1 attache de chaque montant de l'arceau principal ou de chaque montant arrière de l'arceau latéral à la fixation de la ceinture de sécurité avant ou à proximité de cet endroit est recommandée.

Les Structures Anti-Tonneau de Protection ne peuvent comporter plus de six points d'ancrage, sauf si des points de montage supplémentaires deviennent nécessaires en raison de l'utilisation de renforts selon les Dessins suivants: K13 (8 points maximum), K23 (7 points maximum), K17 (8 points maximum). La fixation des montants de la Structure Anti-Tonneau de Protection devra se faire par au moins trois boulons. Les points d'attache de l'arceau avant et de l'arceau principal sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm^2, soudée à la caisse. Les différentes possibilités sont illustrées par les Dessins K52 à K58.

Des boulons, à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO), seront utilisés. Les écrous seront autobloquants, «freinés» ou munis de rondelles freins.

Ces fixations sont des minima. Il est permis d'augmenter le nombre de boulons ou de souder la Structure Anti-Tonneau de Protection aux plaques de renfort comme alternative au boulonnage.

8.2.2.3 Entretoises longitudinales

Elles doivent être fixées à gauche et à droite, à proximité des angles supérieurs de l'arceau principal, revenant directement vers l'arrière, et aussi près que possible du contour intérieur latéral. Une construction incurvée (d'un grand rayon) est permise si elle est placée le plus près possible du pavillon.

Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des entretoises longitudinales devront correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité.

Les forces doivent être réparties et amorties efficacement. Les points d'attache devront être renforcés par des plaques si leur situation ne leur permet pas d'absorber des forces. Si elles ne font pas partie de l'Article 8.2.2.1, les connexions de ces entretoises peuvent être amovibles.

8.2.2.4 Entretoises diagonales

Leur construction devra être effectuée conformément aux Dessins K27, K28, K11, K12 K13, K14, K23, K36, K37, sans arrondi. Les points d'attache des entretoises diagonales doivent être placés de telle façon qu'ils ne puissent occasionner des blessures.

Elles doivent avoir de préférence le même diamètre que les tubes de la structure principale. Les connexions de ces entretoises peuvent être amovibles.

8.2.2.5 Verstärkungen der Überrollschutzstruktur

Der Durchmesser, die Stärke und das Material der Verstärkungen müssen den für die Überrollvorrichtungen festgesetzten Normen entsprechen.
Die Verstärkungen werden entweder angeschweisst oder mit einer lösbaren Verbindung befestigt. Die Verstärkungsrohre dürfen auf keinen Fall an der Karosserie befestigt werden.

8.2.2.5.1 Querverstärkung
Der Einbau von Querverstärkungen ist, wie auf den Zeichnungen K5, K6, K7, K31, K32 gezeigt wird, erlaubt. Die Querverstärkung des vorderen Bügels darf den für die Beine der Insassen vorgesehenen Raum nicht einschränken. Sie muss so hoch wie möglich angebracht sein, ihre Unterseite darf jedoch nicht höher liegen als der oberste Punkt des Armaturenbretts. Die Verbindungen der vorderen Querverstrebungen können lösbar sein (die Verbindungen der hinteren Verstrebungen nur, wenn die Verstärkung nicht für die Befestigung der Sicherheitsgurten benötigt wird).

8.2.2.5.2 Längsverstärkung (seitlicher Schutz / Türschutz)
Der Einbau einer Längsverstärkung auf einer oder auf beiden Seiten des Wagens in Türhöhe ist erlaubt. Diese Längsverstärkung muss in der Überrollvorrichtung integriert sein, und der Winkel zu Horizontale darf 15° nicht überschreiten (Neigung nach vorne).
Kein Punkt dieser Längsverstärkung darf über der Türschwelle höher liegen als 1/2 der gesamten senkrecht gemessenen Türöffnung. Die Verbindungen dieser Verstrebungen können lösbar sein.

8.2.2.5.3 Verstärkung des Dachs
Die Verstärkungen des oberen Teils der Überrollschutzstruktur durch eine oder mehrere Diagonal-strebe(n), wie auf den Zeichnungen K19 bis K21, K29 und K30 gezeigt wird, ist erlaubt. Die Verbindungen dieser Verstrebungen können lösbar sein.

8.2.2.5.4 Verstärkung der Ecken
Es ist erlaubt, die oberen Ecken zwischen dem Hauptbügel und den Längsverbindungen mit dem vorderen Bügel, den hinteren oberen Ecken der seitlichen Bügel wie in den Zeichnungen K33 und K34 dargestellt, zu verstärken.
Der obere Befestigungspunkt dieser Verstärkung darf in keinem Fall vor der Mitte der Längsverbindung und der untere Befestigungspunkt darf in keinem Fall unter der Mitte der senkrechten Strebe des Bügels liegen. Die Verbindungen dieser Verstrebungen können lösbar sein.

8.2.2.6 Schutzverkleidung
Dort wo der Körper oder der Helm des Insassen auf die Überrollschutzstruktur stossen könnte, muss eine feuerfeste Verkleidung als Schutz angebracht werden.

8.2.2.7 Abnehmbare Verbindungen
Im Falle, dass abnehmbare Verbindungen in der Konstruktion der Überrollschutzstruktur verwendet werden, müssen sie mit einem von der FIA anerkannten oder ähnlichen Typ übereinstimmen (s. Zeichnungen K39-K49).
Die Schrauben und Muttern müssen einen ausreichenden Mindestdurchmesser haben und von bestmöglicher Qualität sein (minimal 8-8).

8.2.2.5 Renforts de la Structure anti-Tonneau de Protection
Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des renforts doivent correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Ils seront fixés soit par soudure, soit au moyen d'une connexion amovible. Les tubes constituant les renforts ne seront en aucun cas fixés à la carrosserie.

8.2.2.5.1 Renfort transversal
Il est autorisé de monter des renforts transversaux tels que représentés sur les Dessins K5, K6, K7, K31, K32. Le renfort transversal de l'arceau avant ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux jambes des occupants. Il doit être placé aussi haut que possible mais son bord inférieur ne doit pas être situé plus haut que le point le plus élevé du tableau de bord. Les connexions du renfort transversal avant peuvent être amovibles (les connexions du renfort transversal arrière uniquement si le renfort n'est pas utilisé pour la fixation du harnais de sécurité).

8.2.2.5.2 Renfort longitudinal (protection latérale / portière)
Il est autorisé de monter un renfort longitudinal sur le (ou les) côté du véhicule au niveau de la portière. Ce renfort longitudinal doit être intégré à l'armature de sécurité et son angle avec l'horizontale ne pas excéder 15° (inclinaison en bas vers l'avant).
Aucun point de ce renfort longitudinal ne doit se trouver plus haut au-dessus du seuil de porte que le tiers de la hauteur verticale totale de l'ouverture de la portière. Les connexions de ces entretoises peuvent être amovibles.

8.2.2.5.3 Renfort de toit
Il est autorisé de renforcer la partie supérieure de la Strucutre Anti-Tonneau de Protection par une (ou des) entretoise diagonale telle que représentée aux Dessins K19 à K21, K29 et K30. Les connexions de ces entretoises peuvent être amovibles.

8.2.2.5.4 Renfort d'angle
Il est autorisé de renforcer les angles supérieurs entre l'arceau principal et les liaisons longitudinales avec l'arceau avant, les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux, tel que représenté aux Dessins K33 et K34.
La fixation supérieure de ces renforts ne sera en aucun cas située plus en avant que le milieu du tube de liaison longitudinal et leur fixation inférieure ne sera en aucun cas située plus bas que le milieu du montant vertical de l'arceau. Les connexions de ces entretoises peuvent être amovibles.

8.2.2.6 Garniture
Aux endroits où le corps ou le casque des occupants pourrait entrer en contact avec la Strucutre Anti-Tonneau de Protection, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

8.2.2.7 Connexions amovibles
Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de la Strucutre Anti-Tonneau de Protection, elles devront être conformes ou similaires à un type approuvé par la FIA (voir Dessins K39 à K49). Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité possible (minimum 8-8).

8.2.2.8 Angaben für die Schweissnähte
Sie müssen auf dem gesamten Umfang des Rohres gemacht sein. Alle Schweissstellen müssen von Spitzenqualität und völlig durchdrungen sein (vorzugsweise Schutzgasschweissen und insbesondere Helium Schutzgasschweissen). Obwohl eine gut aussehende Schweissnaht nicht unbedingt für Qualität bürgt, ist eine schlecht aussehende Naht niemals ein Zeichen guter Arbeit. Bei der Verarbeitung von wärmebehandeltem Stahl müssen die besonderen Anweisungen des Herstellers befolgt werden (speziell Elektroden, Schutzgasschweissung).
Es muss besonders darauf hingewiesen werden, dass wärmebehandelte Stahlsorten und unlegierte Stähle mit erhöhtem Kohlenstoffgehalt gewisse Probleme aufweisen und dass dies bei schlechter Verarbeitung zu einer Minderung der Festigkeit (Versprödung) und einer Reduktion der Elastizität führt.

8.3 Materialvorschriften
Spezifikation für die verwendeten Rohre:

Mindestqualität	Nahtlos kaltgezogener Kohlenstoffstahl
Mindest-Zugfestigkeit	350 N/mm²
Mindestmasse (in mm)	38x2,5 oder 40x2

Diese Abmessungen in mm stellen die zugelassenen Minima dar. Es darf nur Stahl verwendet werden. Bei der Auswahl der Stahlqualität muss auf eine möglichst grosse Dehnbarkeit und auf gute Schweissbarkeit Wert gelegt werden.

8.4 Fahrzeug-Vorschriften

8.4.1 Produktionswagen T, GT
Der Einbau einer Überrollschutzstruktur ist für alle Geschwindigkeitsveranstaltungen vorgeschrieben. Der Sicherungskasten darf versetzt werden, damit eine Überrollschutzstruktur eingebaut werden kann.

8.4.2 Renntourenwagen (CT) und GT-Wagen (GTS)
Der Einbau einer Überrollvorrichtung ist für alle Geschwindigkeitsveranstaltungen vorgeschrieben.

8.5 Ausnahmen
Hersteller von Überrollschutzstrukturen können jedoch eine Überrollvorrichtung freier Konzeption hinsichtlich der Rohrabmessungen und des Einbaus der Streben beim ASN beantragen, unter der Bedingung, dass sie in der Lage sind zu beweisen, dass die Konstruktion den nachstehend aufgeführten vorgeschriebenen Mindestkräften standhält:
– 1,5 G seitlich
– 5,5 G in beiden Längsrichtungen
– 7,5 G* vertikal
G* = Fahrzeuggewicht + 75 kg.
Ein von einem ASN genehmigten Zertifikat, von einem qualifizierten Techniker unterschrieben, muss den technischen Kommissaren einer Veranstaltung vorgelegt werden können. Es muss eine Zeichnung oder Fotographie des betreffenden Überrollbügels enthalten und bestätigen, dass diese Überrollvorrichtung den oben angegebenen Kräften widerstehen kann. Die Überrollvorrichtung darf nicht verändert werden.

8.2.2.8 Indications pour soudure
Elles doivent être faites sur tout le périmètre du tube. Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc, surtout sous gaz protecteur). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas la qualité du joint, les soudures de mauvais aspect ne sont jamais le signe d'un bon travail. Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les prescriptions spéciales des fabricants doivent obligatoirement être suivies (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).
Il faut surtout remarquer que la fabrication des aciers traités thermiquement et des aciers non alliés d'un contenu plus élevé en carbone occasionne certains problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut occasionner une diminution de la résistance (crique d'allongement) et une absence de flexibilité.

8.3 Prescriptions des matériaux
Spécifications des tubes à utiliser:

Matériau minimum	Acier au carbone étiré à froid sans soudure
Résistance minimale à la traction	350 N/mm²
Dimensions minimales (en mm)	38x2,5 or 40x2

Ces dimensions représentent les minima admissibles. Seul l'acier est autorisé. En choisissant la qualité de l'acier, il faut faire attention à l'élongation particulièrement grande et à l'aptitude à la soudure.

8.4 Règlement pour Voitures

8.4.1 Voitures de Production T, GT
Le montage d'une Strucutre Anti-Tonneau de Protection est obligatoire pour toutes les épreuves de vitesse.
Il est permis de déplacer la boîte à fusible pour permettre le montage d'une Strucutre Anti-Tonneau de Protection.

8.4.2 Voitures de Tourisme de Compétition (CT) et voitures de Grand Tourisme (GTS)
Le montage d'une armature de sécurité est obligatoire pour toutes les épreuves de vitesse.

8.5 Exceptions
Cependant, les constructeurs des Strucutres Anti-Tonneau de Protection pourront proposer à une ASN, pour approbation, un arceau de conception libre en ce qui concerne les dimensions des tubes et l'implantation des jambes de force, mais à condition qu'ils soient en mesure de certifier que la construction résiste aux contraintes minimales données ci-dessous (et appliquées simultanément):
– 1,5 P latéralement.
– 5,5 P longitudinalement dans les deux directions,
– 7,5 P* verticalement,
P* = poids de la voiture + 75 kg.
Un certificat sur un formulaire approuvé par l'ASN, signé par un technicien qualifié doit pouvoir être soumis aux commissaires techniques de l'épreuve. Il doit être accompagné d'un dessin ou d'une photo de l'arceau considéré et déclarer que cet arceau possède la résistance à l'écrasement mentionnée ci-dessus.
Les arceaux ne doivent pas être modifiés.

ARTIKEL 277 DES ANHANG J 1993 – ÜBERROLLSCHUTZ-STRUKTUREN (SIEHE ZEICHNUNG K62 DES ANHANG V)

Nachfolgende Abmessungen des Überrollbügels müssen eingehalten werden:
Der oberste Punkt des Überrollbügels muss ebenfalls den Helm des normal hinter dem Lenkrad sitzenden Fahrers um mindestens 5 cm überragen, Sicherheitsgurten angelegt und festgezogen.
Fahrzeuge, die vollumfänglich einer Spezifikation nach 1968 entsprechen: Sie muss horizontal und parallel zu den Schultern des Fahrers gemessen werden, in einem Abstand von 60cm (der Wirbelsäule des Fahrers folgend) oberhalb der Grundlinie der unbiegsamen Sitzschale. Diese Dimension ist empfohlen für Fahrzeuge gemäss einer Spezifikation vor 1969. Das auf dem HTP angegebene Jahr des Fahrzeugs wird als Angabe zur Bestimmung der für die Überrollschutzstruktur erforderlichen Spezifikation.

Festigkeit
Um eine genügende Festigkeit des Überrollbügels zu erhalten, stehen dem Hersteller zwei Möglichkeiten offen:
a) Ein Überrollschutzstruktur von gänzlich freier strukturelle Konzeption muss den in Artikel 275.15.3.3 angegebenen Minimalkräften widerstehen könnten, zu wissen:
– 1,5 G seitlich
– 5,5 G in beiden Längsrichtungen
– 7,5 G* vertikal
mit G = 740 kg.

b) Die Rohre und (oder die) Strebe(n) müssen einen Durchmesser von mindestens 3,5 cm (1 ⅜ Zoll) sowie eine minimale Wanddicke von 2 mm (0,090 Zoll) aufweisen. Wenn die Option a) verwendet wird, muss ein Zertifikat, dass die Strapazierfähigkeit belegt, vorgelegt werden können. Als Material muss Chrom-Molybdän-Stahl nach SAE 4130 oder SAE 4125 oder ein kaltgezogenes Stahlrohr mit niedrigem Karbongehalt ohne Schweissungen (oder ein mindestens gleichwertiges Material nach NF, DIN, usw.) verwendet werden.

Vom obersten Punkt des Überrollbügels muss mindestens eine Abstützung nach hinten führen und zwar in einem Winkel, der nicht mehr als 60 Grad zur Horizontalen beträgt.
Durchmesser und Material der Abstützung müssen gleich denen des eigentlichen Überrollbügels sein.
Im Falle von zwei Abstützungen kann der Durchmesser von jeder einzelnen auf 26/20 (aussen / innen) mm reduziert werden.
Lösbare Verbindungen zwischen dem Hauptbügel und dessen Abstützung müssen den Zeichnungen K39 bis K49.
Abstützungen nach vorne können angebracht werden.

ART. 277 DE L'ANNEXE J 1993 – STRUCUTRES ANTI-TONNEU DE PROTECTION (VOIR DESSIN K62 DE L'ANNEXE V)

Les dimensions des arceaux de sécurité doivent être les suivantes:
Le sommet de l'arceau doit également dépasser d'au moins 5 cm le casque du pilote assis normalement à son volant, ceintures de sécurité attachées et bien serrées.
Voitures entièrement conformes à une spécification postérieure à 1968 : la largeur doit être d'au moins 38 cm mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les côtés. Elle doit être mesurée, horizontalement et parallèlement aux épaules du pilote, à une distance de 60 cm (suivant la colonne vertébrale du pilote) au-dessus de la base de la coque rigide du siège. Cette dimension est recommandée pour les voitures entièrement conformes à une spécification antérieure à 1969. L'»Année déclarée» sur le PTH de la voiture sera utilisée pour déterminer la spécification requise pour la Structure Anti- Tonneau de Protection.
Robustesse
Afin d'obtenir une robustesse suffisante de l'arceau, deux possibilités sont laissées aux constructeurs:
a) La Structure Anti- Tonneau de Protection de conception structurale entièrement libre doit être capable de supporter les forces minimales indiquées à l'Article 275.15.3.3, à savoir:
– 1,5 P latéralement.
– 5,5 P longitudinalement dans les deux directions,
– 7,5 P* verticalement,
avec p égal à 740 kg.
b) Le tube et la (ou les) entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 3,5 cm et d'une épaisseur de paroi minimale de 2 mm. Lorsque l'option a) est utilisée, un certificat attestant de la reboustesse de la Structure Anti-Tonneau de Protection doit être présenté. Le matériau étant du chrome molybdène SAE 4130 ou SAE 4125 (ou équivalent en NF, DIN, etc.) ou un tube à faible teneur en carbone étiré à froid sans soudure.

Il doit y avoir au moins une entretoise à partir du sommet de l'arceau et dirigée vers l'arrière, ne dépassant pas un angle de 60 degrés avec l'horizontale.
Le diamètre et le matériau de l'entretoise doivent être les mêmes que ceux de l'arceau proprement dit.
Dans le cas de deux entretoises, le diamètre de chacune peut être ramené à 26/20 (ext. / int.) mm.
Des connexions amovibles entre l'arceau principal et l'entretoise doivent être conformes aux Dessins K39 à K49.
Les étais frontaux sont permis.

Annhang VI B

ART. 8 ÜBERROLLSCHUTZSTRUKTUR

8.1 Allgemeines:
Die Montage einer Überrollschutzstruktur ist obligatorisch.
Sie kann entweder:
a) Gemäss den Anforderungen der nachfolgenden Artikeln gebaut sein;
b) Von einer ASN in Anwendung des Homologationsreglements für Sicherheitsstrukturen in der Periode homologiert oder zertifiziert sein; nur Elemente wie im Anhang V beschrieben dürfen verwendet werden.

Den Technischen Kommissaren der Veranstaltung muss eine authentische Kopie des von der ASN genehmigten und von qualifizierten, den Hersteller vertretenden Technikern unterzeichneten Homologationsdokuments oder Zertifikats vorgelegt werden.
Alle durch eine ASN neu homologierten oder zertifizierten und ab dem 01.01.2003 verkauften Überrollschutzstrukturen müssen einzeln identifiziert werden, indem der Hersteller eine, weder kopierbare noch versetzbare Identifikationsplakette anbringt (z.B. eingelassene Markierung, Gravur, selbstzerstörender Aufkleber).
Die Identifikationsplakette muss den Namen des Herstellers, die Homologationsnummer oder die Zertifikation des Homologationsblatte oder das Zertifikat der ASN und die einmalige Seriennummer des Herstellers tragen.
Ein Zertifikat, das die gleichen Nummern trägt, muss im Fahrzeug mitgeführt und den Technischen Kommissaren der Veranstaltung vorgelegt werden.
c) Von der FIA in Anwendung des Homologationsreglements für Sicherheitsstrukturen homologiert sein.

Sie muss in einem Nachtrag (VO) zum Homologationsblatt des von der FIA homologierten Fahrzeugs beschrieben sein.
Alle homologierten und ab dem 01.01.1997 verkauften Überrollschutzstrukturen müssen sichtbar die Herstelleridentifikation und eine Seriennummer aufweisen.
Das Homologationsblatt der Überrollschutzstruktur muss präzisieren wie und wo diese Informationen angeben sind und die Käufer müssen ein entsprechendes, nummeriertes Zertifikat erhalten.
Jegliche Änderung einer homologierten oder zertifizierten Überrollschutzstruktur ist verboten.
Als Änderung gilt jede durch Bearbeitung, Schweissung auf der Sicherheitsstruktur aufgeführte Aktion, welche eine permanente Änderung des Materials oder der Armaturenstruktur zur Folge hat.
Jegliche Reparatur einer homologierten oder zertifizierten, nach einem Unfall beschädigten Sicherheitsstruktur muss durch den Strukturhersteller oder mit seiner Einwilligung ausgeführt werden.

8.2 Definitionen
8.2.1 Überrollschutzstruktur
Eine Überrollschutzstruktur ist eine im Innenraum nahe der Karosserie angebrachte Multirohrstruktur, die dafür konzipiert ist, eine Verformung der Karosserie (des Chassis) bei einem Unfall zu beschränken.

Annexe VI B

ART. 8 STRUCUTRE ANTI-TONNEU DE PROTECTION

8.1 Généralités:
Le montage d'une Strucutre Anti-Tonneu de Protection est obligatoire.
Elle peut être soit:
a) Construite selon les exigences des articles ci-dessous;
b) Homologuée ou Certifiée en période par une ASN conformément au règlement d'homologation pour armature de sécurité; seuls des éléments décrits dans l'Annexe V peuvent être utilisé

Une copie authentique du document d'homologation ou du certificat, approuvé par l'ASN et signé par des techniciens qualifiés représentant le constructeur, doit être présentée aux commissaires techniques de l'épreuve.
Toute nouvelle Strucutre Anti-Tonneu de Protection homologuée ou certifiée par une ASN et vendue après le 01.01.2003, doit être identifiée individuellement par l'apposition par le constructeur d'une plaque d'identification, ne pouvant être copiée ni déplacée (exemple: encastrement, gravage, autocollant autodestructible).
La plaque d'identification doit porter le nom du constructeur, le numéro d'homologation ou de certification de la fiche d'homologation ou de certification de la fiche d'homologation ou du certificat de l'ASN et le numéro de série unique du constructeur.
Un certificat portant les mêmes numéros doit être à bord et être présenté aux commissaires techniques de l'épreuve.

c) Homologuée par la FIA conformément au règlement d'homologation pour armature de sécurité.

Elle doit faire l'objet d'une extension (VO) de la fiche d'homologation du véhicule homologuée par la FIA.
Toutes les Strucutres Anti-Tonneu de Protection homologuées et vendues à partir du 01.01.1997 doivent porter visiblement l'identification du constructeur et un numéro de série.
La fiche d'homologation de la Strucutre Anti-Tonneu de Protection doit préciser où et comment sont indiquées ces informations, et les acheteurs doivent recevoir un certificat numéroté correspondant.
Toute modification d'une Strucutre Anti-Tonneu de Protection homologuée ou certifiée est interdite.
Est considérée comme modification toute opération effectuée sur l'armature par usinage, soudure, qui entraîne une modification permanente du matériau ou de la structure de l'armature.
Toute réparation d'une armature de sécurité homologuée ou certifiée, endommagée à la suite d'un accident doit être effectuée par le constructeur de l'armature ou avec l'approbation de celui-ci.

8.2 Définitions
8.2.1 Strucutre Anti-Tonneu de Protection
Une Strucutre Anti-Tonneu de Protection et une structure multitubulaire installée dans l'habitacle au plus près de la coque, dont la fonction est de limiter les déformations de la coque (châssis) en cas d'accident.

8.2.2 Überrollbügel:
Einen Spant bildende Rohrstruktur mit zwei Verankerungsfüssen.

8.2.3 Hauptbügel (Skizze K8):
Querstehender und ungefähr vertikaler (maximale Neigung +/- 10° zur Senkrechten) einteiliger rohrförmiger Bügel, quer zur Wagenlängsachse und unmittelbar hinter den Vordersitzen angebracht.

8.2.4 Vorderbügel (Skizze K8):
Identisch zum Hauptbügel, dessen Form jedoch den Windschutzscheibenpfosten und dem oberen Rand der Windschutzscheibe folgt.

8.2.5 Seitenbügel (Skizze K9):
Einteiliger rohrförmiger, auf der rechten und auf der linken Seite des Fahrzeugs, ungefähr längsstehend und ungefähr vertikal angebrachter Bügel, dessen Vorderpfosten den Windschutzscheibenpfosten folgt und dessen hinterer Pfosten ungefähr vertikal und unmittelbar hinter den Vordersitzen angebracht ist.

8.2.6 Seitlicher Halbbügel (Skizze K10):
Identisch zum Seitenbügel, jedoch ohne hinteren Pfosten.

8.2.7 Längsstrebe:
Ungefähres Längsrohr, das die oberen Teile des Vorderbügels und des Hauptbügels verbindet.

8.2.8 Querstrebe:
Ungefähres Querrohr, das die oberen Teile der seitlichen Halbbügel oder der Seitenbügel verbindet.

8.2.9 Diagonalstreben:
Querrohr, das
- eine der oberen Ecken des Hauptbügels, oder ein der oberen Endstücke der Querstrebe im Fall eines Seitenbügels, mit dem gegenüberliegenden unteren Verankerungsfuss des Bügels verbindet

oder
- das obere Endstück einer hinteren Abstützstrebe mit dem unteren Verankerungsfuss der anderen hinteren Abstützstrebe verbindet.

8.2.10 Lösbare Verstrebung:
Verstrebung einer Überrollschutzstruktur, die abnehmbar sein muss.

8.2.11 Strukturverstärkung:
An der Überrollschutzstruktur hinzugefügte Verstärkungsstrebe, um ihren Widerstand zu verbessern.

8.2.12 Verankerungsfuss:
Am Ende eines Bügelrohres geschweisste Platte, die dessen Verschraubung und/oder Verschweissung auf der Karosserie/Chassis, normalerweise auf einen Verstärkungsplatte, ermöglicht.

8.2.13 Verstärkungsplatte:
Metallplatte, die auf der Karosserie/Chassis unter einem Verankerungsfuss der Überrollschutzstruktur befestigt ist, um die Belastung besser auf die Karosserie/Chassis zu verteilen.

8.2.2 Arceau:
Structure tubulaire formant un couple, avec deux pieds d'ancrage.

8.2.3 Arceau principal (Dessin K8):
Arceau tubulaire mono-pièce transversal et sensiblement vertical (inclinaison maximale +/-10° par rapport à la verticale) situé en travers du véhicule immédiatement derrière les sièges avant.

8.2.4 Arceau avant (Dessin K8):
Identique à l'arceau principal, mais dont la forme suit les montants du pare-brise et le bord supérieur du pare-brise.

8.2.5 Arceau latéral (Dessin K9):
Arceau tubulaire mono-pièce sensiblement longitudinal et sensiblement vertical situé du côté droit et du côté gauche du véhicule, dont le montant avant suit le montant du pare-brise et le montant arrière est sensiblement vertical et situé immédiatement derrière les sièges avant.

8.2.6 Demi-arceau latéral (Dessin K10):
Identique à l'arceau latéral mais sans montant arrière.

8.2.7 Entretoise longitudinale:
Tube sensiblement longitudinal reliant les parties supérieures de l'arceau avant et de l'arceau principal.

8.2.8 Entretoise transversale :
Tube sensiblement transversal reliant les parties supérieures des demi-arceaux latéraux ou des arceaux latéraux.

8.2.9 Entretoise diagonale:
Tube transversal reliant
- L'un des coins supérieurs de l'arceau principal, ou l'une des extrémités de l'entretoise transversale dans le cas d'un arceau latéral, au pied d'ancrage inférieur opposé de l'arceau

ou
- L'extrémité supérieure d'une jambe de force arrière au pied d'ancrage inférieur de l'autre jambe de force arrière.

8.2.10 Entretoises amovibles:
Entretoise d'une Strucutre Anti-Tonneau de Protection devant pouvoir être enlevée.

8.2.11 Renfort d'armature:
Entretoise ajoutée à la Strucutre Anti-Tonneau de Protection afin d'en améliorer la résistance.

8.2.12 Pied d'ancrage:
Plaque soudée à l'extrémité d'un tube d'arceau permettant son boulonnage et/ou sa soudure sur la coque/châssis, généralement sur une plaque de renfort.

8.2.13 Plaque de renfort:
Plaque métallique fixée à la coque/châssis sous un pied d'ancrage de la Strucutre Anti-Tonneau de Protection pour mieux répartir la charge sur la coque/châssis.

8.2.14 Versteifung:
Winkel- oder Verbindungsverstärkung, die aus in U-Form gebogenen Blechen mit einer Mindestwandstärke von 1.0 mm besteht (siehe Skizze K38).
Die Endstücke dieser Verstärkungen müssen sich in einem Abstand von zwei bis viermal der Durchmesser des grösseren der angefügten Rohre, vom oberen Rand des Winkels befinden.

8.3 Spezifikationen

8.3.1 Grundstruktur:
Die Grundstruktur muss in einer der folgenden Arten zusammengestellt sein:
- 1 Hauptbügel + 1 Vorderbügel + 2 Längsstreben+ 2 hintere Abstützstreben + 6 Verankerungsfüsse (Skizze K8)

oder
- 2 Seitenbügel + 2 Querstreben + 2 hintere Abstützstreben + 6 Verankerungsfüsse (Skizze K9)

oder
- 1 Hauptbügel + 2 seitliche Hauptbügel + 1 Querstrebe + 2 hintere Abstützstreben + 6 Verankerungsfüsse (Skizze K10)

Der senkrechte Teil des Hauptbügels muss so nah an den inneren Konturen der Karosserie als möglich verlaufen und nur einen Bogen mit seinem unteren senkrechten Teil aufweisen.
Der Vorderpfosten eines Vorder- oder Seitenbügels muss den Windschutzscheibenpfosten so nahe wie möglich folgen und eine einzige Krümmung mit dem unteren senkrechten Teil aufweisen.
Um eine Überrollschutzstruktur herzustellen, müssen die Verbindungen der Querstreben auf den Seitenbügeln, die Verbindungen der Längsstreben auf dem Vorder- und Hauptbügel, sowie die Verbindung eines seitlichen Halbbügels auf dem Hauptbügel sich auf der Dachebene befinden.
In jedem Fall dürfen sich nicht mehr als 4 lösbare Verbindungen auf der Dachebene befinden.
Die hinteren Abstützstreben müssen nahe am Dach und in unmittelbarer Nähe der oberen äusseren Ecken des Hauptbügels, auf beiden Seiten des Wagens, gegebenenfalls mittels lösbaren Verbindungen befestigt werden.
Sie müssen einen Winkel von mindestens 30 mit der Vertikale bilden, gegen hinten führen, gerade sein und so nah als möglich an den seitlichen Innenwände der Karosserie liegen.

8.3.2 Gestaltung:
Nach Festlegung der Grundstruktur muss diese mit obligatorischen Verstrebungen und Verstärkungen gemäss Artikel 5.13.5 vervollständigt werden, zu welchen fakultative Verstrebungen und Verstärkungen hinzugefügt werden dürfen.

8.3.2.1 Spezifikation für Verstrebungen u. Verstärkungen:
Wenn eine Struktur gemäss Anhang VI B zugelassen oder gemäss Artikel 5.13.5 gefordert ist und verwendet wird, müssen alle zusammenhaltenden, obligatorischen oder freigestellten Elemente den Anforderungen und Spezifikationen des Anhang VI B entsprechen.

8.2.14 Gousset:
Renfort de coude ou de jonction en tôles pliées en forme de U (Dessin K38) dont l'épaisseur ne doit pas être inférieure à 1.0 mm.
Les extrémités de ces renforts doivent être situées à une distance comprise entre 2 et 4 fois le diamètre du plus gros des tubes joints, par rapport au sommet de l'angle.

8.3 Spécifications

8.3.1 Structure de base
La structure de base doit être composée de l'une des façons suivantes:
- 1 arceau principal + 1 arceau avant + 2 entretoises longitudinales + 2 jambes de force arrière + 6 pieds d'ancrage (Dessin K8)

ou
- 2 arceaux latéraux + 2 entretoises transversales + 2 jambes de force arrière + 6 pieds d'ancrage (Dessin K9)

ou
- 1 arceau principal + 2 demi-arceau latéraux + 1 entretoise transversale + 2 jambes de force arrière + 6 pieds d'ancrage (Dessin K10)

La partie verticale de l'arceau principal doit être aussi près du contour intérieur de la coque que possible et ne comporter qu'un seul coude avec sa partie verticale inférieure.
Le montant avant d'un arceau avant ou latéral doit suivre les montants du pare-brise au plus près et ne comporter qu'un seul coude avec sa partie verticale inférieure.
Pour fabriquer la Structure Anti-Tonneau de Protection, les connexions des entretoises transversales aux arceaux latéraux, les connexions des entretoises longitudinales aux arceaux avant et principal, ainsi que la connexion d'un demi-arceau latéral à l'arceau principal doivent se situer au niveau du toit.
Dans tous les cas, il ne doit pas y avoir plus de 4 connexions démontables au niveau du toit.
Les jambes de force arrière doivent être fixées près du pavillon et près des angles supérieurs extérieurs de l'arceau principal, des deux côtés de la voiture, éventuellement au moyen de connexions démontables.
Elles doivent former un angle d'au moins 30° avec la verticale, être dirigées vers l'arrière, être rectilignes et aussi près que possible des panneaux intérieurs latéraux de la coque.

8.3.2 Conception:
Une fois la structure de base définie, elle doit être complétée par des entretoises et renforts obligatoires comformes à l'Article 5.13.5, auxquels peuvent être ajoutés des entretoises et renforts facultatifs.

8.3.2.1 Spécifications pour les entretoises et renforts
Lorsqu'une structure conforme à l'Annexe VI B est autorisée ou requise à l'Article 5.13.5 et est utilisée, tous les éléments solidaires, obligatoires ou facultatifs, doivent être conformes aux exigences et spécifications contenues à l'Annexe VI B.

8.3.2.1.1 Diagonalstrebe T, GT, CT und GTS (minimum):
Die Struktur muss eine der gemäss den Skizzen K11, K12, K13, K23, K27 definierten Diagonalstreben beinhalten.
Die Lage der Diagonalstrebe kann umgekehrt sein.
Die Struktur kann zwei Diagonalverstrebungen des Hauptbügels gemäss Skizze K-14, K-28 oder K-61 und K-21 zusammen haben.
Bei der Skizze K13 darf die Distanz zwischen den beiden Verankerungen auf der Karosserie/Chassis nicht mehr als 300 mm betragen.
Die Streben müssen gerade sein und dürfen abnehmbar sein.
Das obere Endstück der Diagonalstrebe muss mit dem Hauptbügel weniger als 100 mm von dessen Verbindung mit der hinteren Abstützstrebe entfernt, oder mit der hinteren Abstützstrebe weniger als 100 mm von ihrer Verbindung mit dem Hauptbügel entfernt verbunden sein.
Das untere Endstück der Diagonalstrebe muss weniger als 100 mm vom Verankerungsfuss entfernt mit dem Hauptbügel oder mit der hinteren Abstützstrebe verbunden sein (siehe Skizze K54 für die Messung) (ausser bei der Skizze K13).
Empfohlene Querstrebe CT und GTS über 2000cm³
Die Überrollschutzstruktur muss zwei Diagonalstreben des Hauptbügels gemäss Skizze K14, K-28 oder K-61 und K-21 zusammen beinhalten.
Die Streben müssen gerade sein und dürfen abnehmbar sein.
Das untere Endstück der Diagonalstrebe muss weniger als 100 mm vom Verankerungsfuss entfernt mit dem Hauptbügel verbunden sein (ausser bei der Skizze K54).
Das obere Endstück der Diagonalstrebe muss mit dem Hauptbügel weniger als 100 mm von dessen Verbindung mit der hinteren Abstützstrebe entfernt verbunden sein.

8.3.2.1.2 Türstreben für T, CT, GT, GTS
Längsstreben müssen auf beiden Fahrzeugseiten gemäss Skizzen K15, K16, K17 und K18 eingebaut werden (Skizzen K16, K17; und K18 vorallem empfohlen für CT und GTS über 2000 cm³).
Sie können demontierbar sein.
Der Seitenschutz muss möglichst hoch ohne das Aussteigen des Fahrers und Beifahres zu behindern, angebracht sein, aber sein oberer Befestigungspunkt darf nicht höher liegen als in der Mitte der Türöffnung, von deren Basis aus gemessen.
Wenn sich diese oberen Befestigungspunkte vor oder hinter der Türöffnung befinden, bleibt diese Höhenbegrenzung für den entsprechenden Schnittpunkt der Strebe und der Türöffnung gültig.
Im Falle eines X-förmigen Schutzes (Skizze K16) ist es empfohlen, die unteren Befestigungspunkte der Streben direkt auf dem Längsholm der Karosserie (Chassis) zu befestigen und dass mindestens eine der Streben des «X» einteilig ist.
Die Verbindung der Türstreben mit der Verstärkung des Windschutzscheibenpfostens (Skizze K22) ist gestattet
Für Wettbewerbe ohne Beifahrer können die Streben auch nur auf der Fahrerseite montiert werden.

8.3.2.1.1 Entretoise diagonale T, GT, CT et GTS (minimum):
L'armature doit comporter une des entretoises diagonales définies par les Dessins K11, K12, K13, K23, K27.
L'orientation de la diagonale peut être inversée.
L'armature peut avoir deux entretoises diagonales d'arceau principal conformément au Dessin K-14, K-28, ou bien l'ensemble K-61 et K-21.
Dans le cas du Dessin K13, la distance entre les deux ancrages sur la coque/châssis ne doit pas être supérieure à 300 mm.
Les entretoises doivent être rectilignes et peuvent être amovibles.
L'extrémité supérieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm de sa jonction avec la jambe de force arrière, ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm de sa jonction avec l'arceau principal.
L'extrémité inférieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal ou la jambe de force arrière à moins de 100 mm du pied d'ancrage (voir Dessin K54 pour la mesure) (excepté dans le cas du Dessin K13).
Entretoise diagonale recommandée pour CT et GTS de plus de 2000 cm³
La Structure Anti-Tonneau de Protection doit comporter deux entretoises diagonales d'arceau principal conformément au Dessin K14, K-28, ou bien l'ensemble K-61 et K-21..
Les entretoises doivent être rectilignes et peuvent être amovibles.
L'extrémité inférieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm du pied d'ancrage (voir Dessin K54 pour la mesure).
L'extrémité supérieure de la diagonale doit rejoindre l'arceau principal à moins de 100 mm de sa jonction avec la jambe de force arrière.

8.3.2.1.2 Entretoises de portières: T, CT, GT, GTS
Des entretoises longitudinales doivent être montées de chaque côté du véhicule conformément aux Dessins K15, K16, K17 et K18 (les Dessins K16, K17 et K18 particulièrement recommandés pour les voitures CT et GTS de plus de 2000 cm³).
Elles peuvent être amovibles.
La protection latérale doit être aussi haute que possible sans empêcher la sortie du pilote ou du copilote mais son point supérieur de fixation ne doit pas être plus haut que la moitié de la hauteur de l'ouverture de porte mesurée depuis sa base.
Si ces points d'attache supérieurs sont situés en avant ou en arrière de l'ouverture de porte, cette limitation de hauteur demeure valable pour l'intersection correspondante de l'entretoise et de l'ouverture de porte.
Dans le cas d'une protection en «X» (Dessin K16), il est conseillé que les points d'attache inférieurs des entretoises soient fixés directement sur le longeron longitudinal de la coque(châssis) et qu'au moins une des branches du «X» soit monobloc.
La connexion des entretoises de portière au renfort de montant de pare-brise (Dessin K22) est autorisée.
Pour les compétitions sans copilote, les entretoises peuvent être montées uniquement du côté pilote.

8.3.2.1.3 Dachverstärkung:
Vorallem empfohlen für Fahrzeuge CT und GTS über 2000cm³
Wenn Dachverstärkungen montiert sind, muss die oberste Partie der Überrollschutzstruktur einer der Skizzen K19, K20 und K21 entsprechen.
Die Verstärkungen dürfen die Krümmung des Daches folgen.
Sie können lösbar sein.
Für Wettbewerbe ohne Beifahrer, jedoch nur bei der Skizze K19, genügt eine einzige Diagonalstrebe wenn ihre vordere Befestigung sich auf der Fahrerseite befinden.
Die Endstücke der Verstärkungen müssen sich weniger als 100 mm von den Verbindungen zwischen Bügeln und Streben entfernt befinden (nicht anwendbar für die Spitze des durch die Verstärkungen der Skizzen K20 und K21 gebildeten V).

8.3.2.1.4 Verstärkung der Windschutzscheibenpfosten:
Vorallem empfohlen für Fahrzeuge CT und GTS über 2000cm³
Eine Verstärkung des Windschutzscheibenpfosten kann auf jeder Seite des Vorderbügels montiert sein, wenn das Mass «A» (Skizze K22) grösser ist als 200 mm.
Sie kann lösbar sein.
Sie kann gebogen sein sofern sie seitlich gesehen geradlinig ist und der Bogenwinkel nicht mehr als 20° beträgt.
Ihr oberes Endstück der Diagonalstrebe muss sich weniger als 100 mm von der Verbindung zwischen dem Vorderbügel (seitlich) und der Längsstrebe (quer) entfernt befinden (siehe Skizze K54 für die Messung).
Ihr unteres Endstück muss sich weniger als 100 mm vom vorderen Verankerungsfuss des Vorderbügels (seitlich) entfernt befinden.
Nota: Diese Verstärkung ist obligatorisch für gewisse Fahrzeugkategorien, siehe Anhang XI.

8.3.2.1.5 Winkel- und Verbindungsverstärkungen wenn verbunden
Die Verbindungen zwischen:
– den Diagonalstreben des Hauptbügels,
– den Dachverstärkungen (Gestaltung der Skizze K19),
– die Türverstrebungen (Gestaltung der Skizze K16),
– den Türverstrebungen und der Verstärkung des Windschutzscheibenpfostens (Skizze K22)

müssen durch mindestens 2 Versteifungen gemäss Anhang VI-B 8.2.14 verstärkt werden.
Wenn die Türstreben und die Verstärkung des Windschutzscheibenpfostens sich nicht auf der gleichen Ebene befinden, darf die Verstärkung aus mechanisch geschweissten Blechen bestehen, wenn die Masse gemäss Anhang VI-B 8.2.14 eingehalten werden.

8.3.2.2 Fakultative Verstrebungen und Verstärkungen:
Ausgenommen andere Angaben des Artikels 5.13.5 und/oder des Anhang VI B 8.3.2.1, sind die in den Skizzen K19 bis K28 und K29 bis K35 und K51 aufgeführten Verstrebungen und Verstärkungen fakultativ und dürfen vom Hersteller frei eingebaut werden.
Sie müssen entweder verschweiss oder mittels lösbaren Verbindungen montiert sein.
Alle oben erwähnten Verstrebungen und Verstärkungen dürfen getrennt verwendet oder untereinander kombiniert werden.

8.3.2.1.3 Renfort de toit:
Particulièrement recommandée pour les voitures CT et GTS de plus de 2000 cm³
Si des renforts de toit sont montés, la partie supérieure de la Structure Anti-Tonneau de Protection de sécurité doit être conforme à l'un des Dessins K19, K20 ou K21.
Les renforts peuvent suivre la courbure du toit.
Ils peuvent amovibles.
Pour les compétitions sans copilote, dans le cas du Dessin K19 uniquement, si une seule entretoise diagonale peut être montée, sa connexion avant doit être du côté du pilote.
Les extrémités des renforts doivent se trouver à moins de 100 mm des jonctions entre les arceaux et entretoises (non applicable au sommet du V formé par les renforts des Dessins K20 et K21).

8.3.2.1.4 Renfort de montant de pare-brise:
Particulièrement recommandée pour les voitures CT et GTS de plus de 2000 cm³
Un renfort de montant de pare-brise peut être monté de chaque côté de l'arceau avant si la cote «A» est supérieure à 200 mm (Dessin K22).
Il peut être amovible.
Il peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.
Son extrémité supérieure doit se trouver à moins de 100 mm de la jonction entre l'arceau avant (latéral) et l'entretoise longitudinale (transversale) (voir Dessin K54 pour la mesure).
Son extrémité inférieure doit se trouver à moins de 100 mm du pied d'ancrage (avant) de l'arceau avant (latéral).
Note: ce renfort est obligatoire pour certaines catégories de voitures, voir Annexe XI.

8.3.2.1.5 Renfort d'angles et de jonctions lorsque solidaires:
Les jonctions entre:
– les entretoises diagonales de l'arceau principal,
– les renforts de toit (configuration du Dessin K19),
– les entretoises de portières (configuration du Dessin K16),
– les entretoises de portière et le renfort du montant de pare-brise (Dessin K22)

doivent être renforcées par un minimum de 2 goussets conformes à l'Annexe VI B 8.2.14.
Si les entretoises de portière et le renfort du montant de pare-brise ne sont pas situés dans le même plan, le renfort peut être constitué de tôles mécano-soudées à condition de respecter les dimensions de l'Annexe VI B 8.2.14.

8.3.2.2 Entretoises et renforts facultatifs:

Sauf autre indication de l'Article 5.13.5 et/ou de l'Annexe VI B 8.3.2.1, les entretoises et renforts représentés sur les Dessins K19 à K28 et K29 à K35 et K51 sont facultatifs et peuvent être installés au gré du fabricant.
Ils doivent être soit soudés soit installés au moyen de connexions démontables.
Toutes les entretoises et renforts mentionnés ci-dessus peuvent être utilisés séparément ou combinés entre eux.

8.3.2.2.1 Dachverstärkung (Skizzen K19 bis K21):
Für Wettbewerbe ohne Beifahrer, nur bei der Skizze K19, genügt eine einzige Diagonalstrebe wenn ihre vordere Befestigung sich auf der Fahrerseite befindt.

8.3.2.2.2 Verstärkung des Windschutzscheibenpfostens (Skizze K22):
Diese Verstärkung kann gebogen sein sofern sie seitlich gesehen geradlinig ist und der Bogenwinkel nicht mehr als 20° beträgt.

8.3.2.2.3 Diagonalstreben der hinteren Abstützstreben (Skizze K28):
Die Gestaltung der Skizze K28 kann durch diese der Skizze K61 ersetzt werden, wenn eine Dachverstärkung gemäss Skizze K21 verwendet wird.

8.3.2.2.4 Querstreben (Skizzen K31, K32):
Die auf dem Hauptbügel oder zwischen den hinteren Abstützstreben montierten Querstreben können für die Befestigung der Sicherheitsgurten verwendet werden, in diesem Fall jedoch, ist die Verwendung von lösbaren Verbindungen verboten).
Die am Vorderbügel befestigte Querstrebe darf nicht im den für die Insassen reservierten Raum eindringen.
Sie darf so hoch wie möglich angebracht sein, jedoch darf ihre Unterkante nicht über den Oberteil des Armaturenbretts liegen.

8.3.2.2.5 Winkel- und Verbindungsverstärkungen (Skizzen K33 bis K35, K38):
Die Verstärkungen müssen entweder aus Rohren oder aus in U-Form gebogenen Blechen gemäss Anhang VI-B 8.2.14 bestehen.
Die Wandstärke der Verstärkungskomponenten darf nicht geringer sein als 1,0 mm.
Die Endstücke der Rohrverstärkungen dürfen sich nicht tiefer oder weiter als die Mitte der Streben auf welchen sie befestigt sind, befinden, ausser was jene der Vorderbügelverbindung anbelangt, welche bis zur Verbindung Türstrebe/Vorderbügel führen dürfen.

8.3.2.3 Mindestgestaltung der Überrollschutzstruktur:
Die Mindestgestaltung der Überrollschutzstruktur, hergestellt gemäss Vorschriften des vorliegenden Artikels für verschiedene Kategorien, ist im Artikel 5.13 des Anhang K definiert.

8.3.2.4 Lösbare Verstrebungen:
Werden in der Konstruktion der Überrollschutzstruktur demontierbare Streben verwendet, müssen die verwendeten lösbaren Verbindungen von einem durch die FIA anerkannten Typ sein (siehe Skizzen K39 bis K49).
Einmal zusammengesetzt dürfen sie nicht verschweisst werden.
Die Bolzen und Muttern müssen mindestens der Qualität 8.8 gemäss ISO-Norm entsprechen.
Die den Skizzen K39, K42, K45, K48 und K49 entsprechenden lösbaren Verbindungen sind der Befestigung der im Artikel 253.8.3.2.2 beschriebenen fakultativen Streben und Verstärkungen vorbehalten und sind für die Verbindung des Hauptbügels, des Vorderbügels, der seitlichen Halbbügel und der Seitenbügel verboten.

8.3.2.2.1 Renfort de toit (Dessins K19 à K21):
Pour les compétitions sans copilote, dans le cas du Dessin K19 uniquement, si une seule entretoise diagonale est montée, sa connexion avant doit être du côté du pilote.

8.3.2.2.2 Renfort de montant de pare-brise (Dessin K22):
Ce renfort peut être coudé à condition qu'il soit rectiligne en vue de côté et que l'angle du coude ne dépasse pas 20°.

8.3.2.2.3 Diagonales de jambes de force arrière (Dessin K28):
La configuration du Dessin K28 peut-être remplacée par celle du Dessin K61 si un renfort de toit conforme au Dessin K21 est utilisé.

8.3.2.2.4 Entretoises transversales (Dessins K31, K32):
Les entretoises transversales installées sur l'arceau principal ou entre les jambes de force arrière peuvent servir à la fixation des harnais de sécurité mais dans ce cas, l'utilisation des connexions démontables est interdite.
L'entretoise transversale fixée à l'arceau avant ne doit pas empiéter sur l'espace réservé aux occupants.
Elle peut être placée aussi haut que possible mais son bord inférieur ne doit pas dépasser la partie supérieure du tableau de bord.

8.3.2.2.5 Renfort d'angles ou de jonctions (Dessins K33 à K35, K38):
Les renforts doivent être constitués soit de tubes soit de tôles pliées en forme de U conformes à l'Annexe VI B 8.2.14.
L'épaisseur des composants constituant un renfort ne doit pas être inférieure à 1.0 mm.
Les extrémités des renforts tubulaires ne doivent pas être situées plus bas ou plus loin que le milieu des entretoises sur lesquelles ils sont fixés, sauf en ce qui concerne ceux de la jonction de l'arceau avant qui peuvent rejoindre la jonction de l'entretoise de portière/arceau avant.

8.3.2.3 Configuration minimale de la Structure Anti-Tonneau de Protection:
La configuration minimale de la Structure Anti-Tonneau de Protection, fabriquée conformément aux exigences des présents articles, pour différentes catégories est définie à l'Article 5.13 de l'Annexe K.

8.3.2.4 Entretoises amovibles:
Au cas où des entretoises amovibles sont utilisées dans la construction Structure Anti-Tonneau de Protection, les connexions démontables utilisées doivent être conformes à un type approuvé par la FIA (Dessins K39 à K49).
Elles ne peuvent être soudées une fois assemblées.
Les vis et les écrous doivent avoir une qualité minimale de 8.8 (norme ISO).
Les connexions démontables conformes aux Dessins K39, K42, K45, K48 et K49 sont réservées à la fixation des entretoises et des renforts facultatifs décrits à l'Annexe VI B 8.3.2.2 ou à l'Art 5.13 et sont interdites pour relier les parties supérieures de l'arceau principal, de l'arceau avant, des demi-arceaux latéraux et des arceaux latéraux.

8.3.2.5 Verankerung der Überrollschutzstruktur an der Karosserie/Chassis:
Die Verankerungspunkte sind mindestens:
– eine für jeden Pfosten des Vorderbügels;
– eine für jeden Pfosten des Seitenbügels oder seitlichen Halbbügels;
– eine für jeden Pfosten des Hauptbügels;
– eine für jede hintere Abstützstrebe.
Um eine wirksame Befestigung an der Karosserie zu erreichen, kann die innere Verkleidung um die Überrollschutzstruktur und um ihre Verankerungspunkte durch Ausschneiden oder Verformung abgeändert werden.
Diese Änderung gestattet nicht, komplette Teile der Verkleidung zu entfernen.
Wenn für den Einbau einer Überrollschutzstruktur notwendig, kann der Sicherungskasten versetzt werden.
Verankerungspunkte des Vorderbügels, des Hauptbügels der Seitenbügel und der seitlichen Halbbügel:
Jeder Verankerungspunkt muss eine Verstärkungsplatte von mindestens 3 mm Stärke beinhalten.
Jeder Verankerungsfuss muss mit mindestens 3 Bolzen auf einer mit der Karosserie verschweiss-ten Stahl-Verstärkungsplatte von mindestens 3 mm Stärke und mindestens 120 cm^2 Fläche befestigt sein.
Beispiele gemäss Skizzen K52 bis K58.
Für die Skizze K53 muss die Verstärkungsplatte nicht unbedingt mit dem Chassis verschweisst sein.
Die Befestigungsbolzen müssen mindestens von der Grösse M8 sein und mindestens der ISO-Norm 8.8 entsprechen.
Die Befestigungen müssen selbstsichernd, gebremst oder mit Sicherungsringen ausgerüstet sein.
Als alternative zu der Verschraubung können die Träger und die Abstützungen auf die Verstär-kungsplatte geschweisst werden. Es ist empfohlen, dass der Winkel zwischen 2 Bolzen (gemessen zur Achse des Rohres auf Höhe des Fusses, siehe Skizze 253-50) nicht kleiner als 60 Grad ist.
Verankerungspunkte der hinteren Abstützstreben:
Jede hintere Abstützstrebe muss mindestens durch 2 M8-Bolzen auf Verankerungsfüsse mit einer Mindestfläche von 60 cm^2 (Skizze K59) befestigt sein, oder durch einen einzigen, mit doppeltem Schereffekt arbeitender Bolzen (Skizze K60) sofern dieser den entsprechenden Querschnitt und die entsprechende Festigkeit aufweist und unter der Bedingung, dass eine Hülse in der Abstützstrebe verschweisst wird.
Es handelt sich um Mindestanforderungen.
Als Option können Zusatzbefestigungen verwendet werden, die Bügelfüsse können auf den Verstärkungsplatten verschweisst werden, die Überrollschutzstruktur (wie im Anhang VI B 8.3.1 definiert) kann an der Karosserie/Chassis verschweisst werden.
Sonderfall:
Bei Karosserien/Chassis aus einem anderen Material als Stahl ist jegliches Schweissen zwischen der Überrollschutzstruktur und der Karosserie/Chassis verboten. Gestattet ist nur das Kleben, das Schrauben oder das Vernieten der Verstärkungsplatte auf der Karosserie/Chassis.

8.3.2.5 Ancrage de la Structure Anti-Tonneau de Protection à la coque/châssis:
Les points d'ancrage minimum sont :
– un pour chaque montant de l'arceau avant ;
– un pour chaque montant des arceaux latéraux ou demi-latéraux;
– un pour chaque montant de l'arceau principal ;
– un pour chaque jambe de force arrière.
Pour parvenir à une fixation efficace sur la coque, la garniture intérieure d'origine pourra être modifiée autour de la Structure Anti-Tonneau de Protection et de ses ancrages par découpage ou par déformation.
Cette modification ne permet pas d'enlever des parties complètes de garniture ou de revêtement.
Si nécessaire, la boîte à fusibles pourra être déplacée pour permettre le montage d'une Structure Anti-Tonneau de Protection.
Points d'ancrage de l'arceau avant, de l'arceau principal, des arceaux latéraux ou demi-latéraux:
Chaque point d'ancrage doit inclure une plaque de renfort d'une épaisseur minimale de 3 mm.
Chaque pied d'ancrage doit être fixé par au moins 3 boulons sur une plaque de renfort en acier soudée à la coque, d'une épaisseur minimale de 3 mm et d'une surface minimale de 120 cm^2.
Exemples suivant les Dessins K52 à K58.
Pour le Dessin K53, la plaque de renfort ne doit pas nécessairement être soudée à la coque.
Les boulons de fixation doivent avoir au minimum le diamètre M8 et une qualité minimale de 8.8 (norme ISO).
Les fixations doivent être autobloquantes, «freinées» ou munies de rondelles freins.
Comme alternative au boulonnage, les montants et les jambes de force peuvent être soudées à la plaque de renfort.
Il est recommandé que l'angle entre 2 boulons (mesuré par rapport à l'axe du tube au niveau du pied (cf. Dessin K52) ne soit pas inférieur à 60 degrés.
Points d'ancrage des jambes de force arrière:
Chaque jambe de force arrière doit être fixée par un minimum de 2 boulons M8 avec des pieds d'ancrage d'une surface minimale de 60 cm^2 (Dessin K59), ou fixée par un seul boulon en double cisaillement (Dessin K60), sous réserve qu'il soit de section et de résistance adéquates et à condition qu'un manchon soit soudé dans la jambe de force.
Ces exigences sont des minima.
En option, des fixations supplémentaires peuvent être utilisées, les plaques d'appui des pieds d'arceaux peuvent être soudées aux plaques de renfort, la Structure Anti-Tonneau de Protection (telle que définie par l'Annexe VI B 8.3.1) peut être soudée à la coque/châssis.
Cas particulier:
Pour les coques/châssis d'un matériau autre que l'acier, toute soudure entre la Structure Anti-Tonneau de Protection et la coque/châssis est interdite, seul le collage, le boulonnage ou le rivetage de la plaque de renfort sur la coque/châssis est autorisé.

8.3.3 Material-Spezifikationen:
Gestattet sind nur Rohre mit rundem Querschnitt.
Spezifikationen der verwendeten Rohre:

8.3.3 Spécifications des matériaux
Seuls les tubes de section circulaire sont autorisés.
Spécifications des tubes utilisés:

Material Matériau	Mindest-Zugfestigkeit Résistance minimum à la traction	Mindestabmessungen Dimensions minimales (mm)	Verwendung Utilisation
Unlegierter Kohlenstoffstahl (vgl. nachstehend) kaltgezogen, ohne Schweissnaht mit höchstens 0,3 % Kohlenstoffanteil. Acier au carbone non allié (voir ci-dessous) étiré à froid sans soudure contenant au maximum 0,3% de carbone.	350 N/mm²	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") oder/ou 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")	Hauptbügel oder Seitenbügel je nach Konstruktion Arceau principal ou arceaux latéraux selon la construction
		38 x 2.5 (1.5" x 0.095") oder/ou 40 x 2.0 (1.6" x 0.083")	Seitliche Halbbügel und andere Teile der Sicherheitsarmatur (ausser bei gegenteiligen Angaben der oben stehenden Artikel) Demi-arceaux latéraux et autres parties de l'armature de sécurité (sauf indications contraires des articles ci-dessus)

Nota: Für einen nichtlegierten Stahl darf der Mangangehalt höchstens 1.7% und der Gehalt für andere Zusätze höchstens 0.6% betragen.
Bei der Wahl des Stahls muss auf bestmögliche Qualität im Hinblick auf Dehnbarkeit und Schweissbarkeit geachtet werden.
Die Krümmung muss kalt, mit einem Krümmungsradius (gemessen an der Rohrachse) von mindestens dem dreifachen Rohrdurchmesser erfolgen.
Wenn das Rohr dabei oval wird, muss das Verhältnis zwischen dem kleinen und dem grossen Durchmesser mindestens 0,9 betragen.
Bei der Krümmung muss die Fläche gleichmässig sein und darf keine Wellen oder Risse aufweisen.
Fahrzeuge bei denen der HTP vor dem 1. Januar 2010 ausgestellt wurde und mit einer existierenden, gemäss einem ganz anderen Punkt der vorliegenden Reglementierung Überrollschutzstruktur ausgestattet sind, können ein Material gemäss Anhang VI A 8.3 verwenden.

8.3.4 Durchführung von Schweissungen:
Sie müssen auf dem ganzen Umfang des Rohres ausgeführt werden.
Alle Schweissungen müssen beste Qualität darstellen und die Schweissstellen völlig durchdrungen sein (vorzugsweise Lichtbogenschweissung unter Schutzgas).
Obwohl eine gutaussehende Schweissnaht nicht unbedingt für erstklassige Qualität bürgt, ist eine schlecht aussehende Naht niemals das Zeichen guter Arbeit.
Bei Verwendung von wärmetechnisch behandeltem Stahl müssen die vom Hersteller erteilten Sonderinstruktionen eingehalten werden (Spezialelektroden, Schutzgasschweissung).

8.3.5 Schutzverkleidung:
Dort wo der Körper der Insassen auf die Überrollschutzstruktur stossen könnte, muss eine feuerfeste Verkleidung als Schutz angebracht werden.

Note: Pour un acier non allié, la teneur maximale des éléments d'addition doit être de 1.7% pour le manganèse et de 0.6% pour les autres éléments.
En choisissant l'acier, il faudra faire attention à obtenir de bonnes qualités d'élongation et une aptitude correcte à la soudure.
Le cintrage doit être effectué à froid avec un rayon de courbure (mesuré à l'axe du tube) d'au moins trois fois le diamètre du tube.
Si le tube est ovalisé pendant cette opération, le rapport entre le petit et le grand diamètre doit être d'au moins 0.9.
La surface au niveau des cintrages doit être uniforme et dépourvue d'ondulations ou de fissures.
Les voitures dont le PTH a été délivré avant le 1er janvier 2010 et équipées d'une Structure Anti-Tonneau de Protection existante conforme en tout autre point au présent règlement peuvent utiliser un matériau conforme à l'Annexe VI A 8.3.

8.3.4 Indications pour la soudure:
Elles doivent être faites sur tout le périmètre du tube.
Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc sous gaz protecteur).
Bien qu'une belle apparence extérieure ne soit pas nécessairement une garantie de la qualité des soudures, les soudures de mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail.
Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les indications spéciales des fabricants doivent être respectées (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

8.3.5 Garniture de protection:
Aux endroits où le corps des occupants pourrait entrer en contact avec la Structure Anti-Tonneau de Protection, une

Dort wo die Helme der Insassen auf die Überrollschutzstruktur stossen könnten, muss die Verkleidung der Norm FIA 8857-2001 Typ A (siehe technische Liste N°23 «Von der FIA homologierte Überrollbügelverkleidung») entsprechen.
Anwendung: Für alle Kategorien.

garniture ignifugeante doit être utilisée comme protection.
Aux endroits où les casques des occupants pourraient entrer en contact avec la Structure Anti-Tonneau de Protection, la garniture doit être conforme à la norme FIA 8857-2001 type A (voir liste technique n°23 «Garniture d'arceau de sécurité homologué par la FIA»).
Application : Pour toutes les catégories

ANHANG VII

Besonderheiten bestimmter Fahrzeuge
(siehe FIA Jahrbuch oder www.fia.com)

ANNEXE VII

Spécificités de certaines voitures.
(voir Annuaire FIA ou www.fia.com)

ANHANG VIII

Erlaubte Änderungen an Fahrzeugen der Perioden E, F und G1, für Serien-Tourenwagen und Serien Grand Touring Fahrzeuge

ES SIND KEINE ANDEREN ÄNDERUNGEN ERLAUBT

Falls nicht ausdrücklich anderweitig zugelassen, dürfen im allgemeinen Teile, die durch Verschleiss oder Unfall beschädigt wurden, nur durch solche Teile ersetzt werden, die in ihrer Spezifikation mit dem zu ersetzenden Teil identisch sind (genau übereinstimmen).

ART. 1 ELEKTRISCHE AUSRÜSTUNG

1.1 Beleuchtung (Strassen-Wettbewerbe): Alle Beleuchtungs- und Signalvorrichtungen müssen den gesetzlichen Bestimmungen des Landes, in dem die Veranstaltung stattfindet, oder der Konvention zum internationalen Strassenverkehr entsprechen.

1.2 Die Anbringung zusätzlicher Scheinwerfer bis zur Gesamtzahl von 6 ist zulässig, wobei Standlichter nicht mitgezählt werden.

1.3 Zusätzliche Scheinwerfer dürfen, falls notwendig, im vorderen Teil der Karosserie oder im Kühlergrill angebracht werden; die durch den Einbau bedingten Öffnungen müssen allerdings vollständig durch die zusätzlichen Scheinwerfer ausgefüllt sein.

1.4 Die vorderen Scheinwerfergläser, Reflektoren und die Birnen sind freigestellt.

1.5 Die Anbringung von Rückfahrscheinwerfern ist erlaubt, falls notwendig auch in die Karosserie eingesenkt. Sie dürfen sich jedoch nur einschalten, wenn der Rückwärtsgang eingelegt wird. Sie müssen den Strassenverkehrsbestimmungen des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, entsprechen.

1.6 Ein verstellbarer Suchscheinwerfer darf angebracht werden, vorausgesetzt dies entspricht den gesetzlichen Bestimmungen aller Länder, durch die das Fahrzeug eventuell fährt.

1.7 Zündspule, Kondensator und Verteiler: Die Marken sind freigestellt, vorausgesetzt, die Anzahl der Zündkerzen pro Zylinder, die Zündspulen, der Kondensator, der Verteiler und der Zündkerzentyp entsprechen der Hersteller-Spezifikation für das betreffende Modell.

1.8 Die Hinzufügung eines elektronischen Systems oder eines Drehzahlbegrenzers ist nicht erlaubt.

1.9 Batterie und Lichtmaschine: Der Typ und die Marke sind freigestellt, eine Gleichstromlichtmaschine darf jedoch nicht durch eine Drehstromlichtmaschine ersetzt werden. Die Lichtmaschine muss Strom liefern und bei laufendem Motor die Batterie laden.

1.10 Die Spannung aller elektrischen Einrichtungen darf von 6 Volt auf 12 Volt umgerüstet werden. Die Kapazität der Batterie (Amperestunden) ist freigestellt.

1.11 Der ursprüngliche Einbauort der Batterie muss beibehalten werden, es sei denn, sie soll aus Sicherheitsgründen vom Fahrgastraum in einen anderen Raum verlegt werden.

ANNEXE VIII

Modifications autorisées pour les voitures des périodes E, F et G1, pour les voitures de Tourisme de production de Série et les voitures de Grand Tourisme

AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISEE

En général, en dehors de ces autorisations explicites, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce dont la spécification est identique (exactement semblable) à celle qu'elle remplace.

ART. 1 APPAREILS ÉLECTRIQUES

1.1 Eclairage (épreuves sur route ouverte)
Tous les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve ou à la convention internationale sur la circulation routière.

1.2 Le montage de phares supplémentaires est autorisé jusqu'à un total de six, tous feux compris sauf ceux de stationnement.

1.3 D'autres phares peuvent être montés sur l'avant de la carrosserie ou dans la grille du radiateur, mais les ouvertures nécessaires devront être complètement bouchées par ces phares.

1.4 Le verre du phare, le réflecteur et les ampoules sont libres.

1.5 Le montage de feux de recul est autorisé en les encastrant dans la carrosserie, mais à condition qu'ils ne soient allumés que lorsque la marche arrière est enclenchée, et qu'ils respectent la législation de la circulation routière du pays d'immatriculation de la voiture.

1.6 Un projecteur manoeuvrable peut être monté, à condition de respecter les exigences légales de tout pays traversé par la voiture.

1.7 Bougies, bobine d'allumage, condensateur et distributeur: Les marques sont libres. Le nombre de bougies par cylindre, la bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur et les types de bougies doivent être conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.

1.8 L'adjonction d'un système d'allumage électronique est interdite, ainsi que celle d'un limiteur de régime électronique.

1.9 Batterie et générateur: Le type et la marque sont libres, mais une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur. Le générateur doit générer du courant et être en charge du moteur lorsque celui-ci tourne.

1.10 La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. La capacité de la batterie (ampères-heures) est libre.

1.11 L'emplacement d'origine de la batterie ne peut pas être changé, sauf s'il s'agit de la déplacer de l'habitacle à un autre compartiment pour des raisons de sécurité.

1.12 Wird die Batterie im Fahrgastraum belassen, muss es sich um eine Trockenbatterie handeln, sie muss sicher befestigt sein und mit einer gesonderten, flüssigkeitsundurchlässigen Abdeckung versehen werden.

ART. 2 AUFHÄNGUNG

2.1 Stossdämpfer

2.1.1 Die Marke ist freigestellt, die Anzahl und das Funktionsprinzip dürfen gegenüber der Periodenspezifikation jedoch nicht abgeändert werden (Teleskop- oder Hebelstossdämpfer, Hydraulik-, Gasdruck- oder Reibungsprinzip) und das Funktionssystem muss in Fahrzeugen der Periode verwendet worden sein.

2.1.2 Modelle, die zusätzlich zum Original mit Gasdruckbehältern ausgerüstet sind, gleich ob ausserhalb oder innerhalb des Dämpfergehäuses, sind nicht erlaubt.

2.1.3 Die ursprünglichen Halterungen und Befestigungen dürfen in keiner Weise geändert werden.

2.1.4 Fahrwerksfedern: Die Abmessungen der Fahrwerksfedern können geändert werden. Sie können durch andere ersetzt werden unter der Bedingung, dass Bauart, Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch sind mit jenen Federn der Periodenspezifikation, die sie ersetzen. Die Zahl der Windungen/Blätter ist freigestellt.

ART. 3 RÄDER UND REIFEN

3.1 Räder

3.1.1 Die Räder müssen in ihrer Spezifikation den vom Hersteller für das entsprechende Modell gelieferten entsprechen.

3.1.2 Sie sind durch ihren Durchmesser, die Felgenbreite und die Einpresstiefe definiert. Räder mit einem Durchmesser von 400 mm dürfen jedoch durch Räder mit einem Durchmesser von 15 Zoll und Felgen mit einer Breite bis zu 4 Zoll durch solche mit einer Breite von 4 Zoll für Veranstaltungen, bei denen ausschliesslich Reifen der Marke Dunlop erforderlich sind, ersetzt werden.

3.1.3 Der Anbringungsort des Ersatzrades darf nicht geändert werden, die Art der Befestigung ist jedoch freigestellt.

3.2 Reifen: Müssen den Bestimmungen des Artikels 8 entsprechen.

ART. 4 SITZ

Sitzhalterungen dürfen geändert werden. Bei Fahrzeugen mit einer Überrollvorrichtung dürfen die hinteren Sitze entfernt werden.

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

ART. 2 SUSPENSION

2.1 Amortisseurs

2.1.1 La marque est libre, mais leur nombre et leur principe de fonctionnement doivent être ceux de période (télescopique ou à bras, hydraulique avec ou sans chambre à gaz, ou à friction), et leurs systèmes d'opération doivent avoir été utilisés sur des automobiles dans la Période.

2.1.2 Les modèles équipés d'un réservoir à gaz supplémentaire par rapport à l'original, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur du corps de l'amortisseur, ne sont pas acceptables.

2.1.3 Supports: Les supports d'origine ne devront subir aucun changement.

2.1.4 Ressorts de suspension: Les dimensions des ressorts de suspension peuvent être modifiées. Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type, leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent. Le nombre de spires/ lames est libre.

ART. 3 ROUES ET PNEUS

3.1 Roues

3.1.1 Elles doivent être de même spécification que celles fournies par le constructeur pour le modèle considéré.

3.1.2 Elles sont définies par le diamètre, la largeur de la jante et le déport. Cependant, des roues de 400 mm de diamètre peuvent être remplacées par des roues de 15 pouces de diamètre, et les jantes de moins de 4 pouces de large peuvent être remplacées par des jantes jusqu'à 4 pouces de large, uniquement pour les épreuves nécessitant des pneus Dunlop racing.

3.1.3 L'emplacement de la roue de secours ne peut être modifié, mais la méthode de fixation est libre.

3.2 Pneus: Doivent être conformes à l'Article 8.

ART. 4 SIÈGE

Les supports des sièges peuvent être modifiés. Pour les voitures ayant une cage de sécurité, les sièges arrière peuvent être enlevés.

ART. 5 MOTOR

5.1 Aufbohren

5.1.1 Erlaubt bis zu einer maximalen Übergrösse von 0,6 mm über der Originalbohrung unter der Voraussetzung, dass die Vergrösserung die in Artikel 16 festgelegte Hubraumklasse des Fahrzeugs nicht übersteigt.

5.2 Kolben: Änderungen an den Kolben sind nicht zulässig. Sie dürfen durch andere vom Hersteller oder anderweitig gelieferten Kolben ersetzt werden, sofern sie der Periodenspezifikation entsprechen (Form, Gewicht).

5.3 Nockenwellen: Nockenwellen dürfen nicht geändert werden.

5.4 Ventile: Die Länge darf nicht verändert werden.

5.5 Auswuchten: Das Auswuchten ist erlaubt, sofern das Gewicht jeden Teils um nicht mehr als 5 % reduziert wird.

5.6 Luftfilter: Der Luftfilter darf geändert oder entfernt werden.

5.7 Vergaser: Nur die Vergaserdüsen und Lufttrichter dürfen geändert werden, homologierte Marke und Typ sowie die Herstellerspezifikation des Vergasers müssen beibehalten werden.

5.8 Kurbelwelle: Die Kurbelwelle darf durch ein aus einem anderen eisenhaltigem Material gefertigten Teil ersetzt werden, sofern die Ausführung und die Masse mit dem Originalteil identisch sind. Die ursprünglichen Hauptlagerdeckel oder nach dem gleichen Muster und im gleichen Material wie das ursprüngliche Teil nachgebauten Deckel müssen beibehalten werden.

ART. 6 KÜHLSYSTEM

6.1 Kühler

6.1.1 Jeder vom Hersteller für das betreffende Modell vorgesehene Kühler ist zulässig, sein Befestigungssystem und sein Anbringungsort darf jedoch nicht geändert werden.

6.1.2 Die Hinzufügung einer festen oder beweglichen Kühlerabdeckung ist, unabhängig von ihrem Betätigungssystem, zulässig.

6.1.3 Leitungen des Heizsystems für mit Flüssigkeit gekühlte Motoren und Wärmetauscher für luftgekühlte Motoren dürfen entfernt werden, eine Änderung ihres Anbringungsortes ist jedoch verboten.

6.1.4 Die Verlegung von Wasserleitungen ist freigestellt.

6.2 Lüfter

6.2.1 Vollständige Freiheit besteht in Bezug auf die Anzahl und Grösse der Schaufeln (oder auch deren komplette Entfernung)

6.2.2 Es besteht die Möglichkeit einer temporären Funktionsunterbrechung mittels einer Kupplung.

6.2.3 Das ursprüngliche Gebläse kann durch ein elektrisches ersetzt werden.

6.3 Thermostat: Marke und Typ des Thermostats sind freigestellt.

ART. 5 MOTEUR

5.1 Réalésage

5.1.1 Autorisé jusqu'à une augmentation de 0,6 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture.

5.2 Pistons Il est interdit de modifier les pistons, mais ils peuvent être remplacés par d'autres pistons, fournis ou non par le constructeur de la voiture, à condition de correspondre à la spécification de période (forme, poids).

5.3 Arbres à cames ne peuvent être modifiés.

5.4 Soupapes La longueur ne doit pas être modifiée.

5.5 Equilibrage Est autorisé, mais l'allégement de chaque pièce doit être inférieur à 5 %.

5.6 Filtre à air Peut être changé ou enlevé.

5.7 Carburateur(s) Seuls les buses et gicleurs peuvent être changés; la marque, le type homologués et la spécification du constructeur doivent être conservés.

5.8 Vilebrequin Peut être remplacé par un élément fabriqué à partir d'un matériau ferreux, à condition que sa conception et toutes ses dimensions soient identiques à celles de la pièce d'origine. Les chapeaux de paliers de vilebrequin d'origine, ou les reproductions de chapeaux, fabriqués selon le dessin et dans le matériau d'origine, doivent être utilisés.

ART. 6 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

6.1 Radiateur

6.1.1 Tout radiateur fourni par le constructeur pour le modèle concerné est autorisé, mais son système de fixation ne sera modifié en aucune manière et sa position ne doit pas être changée.

6.1.2 L'adjonction d'un rideau de radiateur fixe ou mobile, quel que soit son système de commande, est autorisé.

6.1.3 Les faisceaux du système de chauffage pour les moteurs refroidis par liquide et les échangeurs thermiques pour les moteurs refroidis à l'air peuvent être enlevés, mais leur emplacement ne peut être modifié.

6.1.4 L'emplacement des conduites d'eau est libre.

6.2 Ventilateur

6.2.1 Liberté en ce qui concerne le nombre et la dimension des pales (ou leur élimination).

6.2.2 Il est possible d'en supprimer momentanément l'emploi par débrayage.

6.2.3 Possibilité de remplacer le ventilateur d'origine par un ventilateur électrique.

6.3 Thermostat: Marque et type sont libres.

ART. 7 FEDERN

Mit Ausnahme der Fahrwerksfedern können andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch ist mit der Feder, die sie ersetzen.

ART. 8 KRAFTÜBERTRAGUNG/KUPPLUNG/ GETRIEBE UND ACHSANTRIEB

8.1 Maximal zwei Sätze alternativer Getriebeübersetzungen und Achsuntersetzungen wie in der Herstellerspezifikation in der Gruppe 1 für Serien-Tourenwagen und in der Gruppe 3 für Serien-Grand-Tourisme-Fahrzeuge aufgeführt, dürfen verwendet werden.

8.2 Getriebe, bei denen der Gangwechsel mittels Klauenkupplung erfolgt, sind nicht zugelassen.

8.3 Die Anbringung eines Overdrive-Systems zusätzlich zu dem vorhandenen Getriebe ist zulässig, wenn es der Periodenspezifikation entspricht.

8.4 Das Original Kupplungsbetätigungssystem darf nicht abgeändert werden.

ART. 9 BREMSEN

9.1 Eine Druckbegrenzungsvorrichtung zwischen den Vorder- und Hinterradbremsen darf nur angebracht werden, wenn sie in der Periodenspezifikation vorgesehen ist.

9.2 Bremsleitungen dürfen durch eine gepanzerte Ummantelung geschützt werden.

9.3 Der Ersatz verschlissener Beläge ist zulässig, wobei jedoch nur normale Wartungsarbeiten zulässig sind.

9.4 Wenn normalerweise eine Bremskraftverstärkung vorgesehen war, darf diese nicht abgestellt werden.

ART. 10 RADSTAND, SPURWEITE, BODENFREIHEIT

10.1 Radstand und Spurweite:

10.1.1 Radstand und Spurweite müssen der Homologation oder, falls das betreffende Modell nicht homologiert war, der ursprünglichen Herstellerspezifikation entsprechen.

10.1.2 Die Toleranz beträgt +/– 1%.

10.2 Bodenfreiheit

Alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs müssen eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm haben, so dass jederzeit während einer Veranstaltung ein Block von 800 mm x 800 mm x 100 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann.
Die Bodenfreiheit kann zu jedem Zeitpunkt während einer Veranstaltung auf einer Oberfläche, die vom Technischen Delegierten bestimmt wird, und in Übereinstimmung mit dem von der FIA im Jahre 1993 veröffentlichten Homologations-Handbuch gemessen werden.

ART. 11 GEWICHT

Das Fahrzeuggewicht darf während einer Veranstaltung zu keinem Zeitpunkt das homologierte Mindestgewicht oder, falls das Modell nicht homologiert war, das in der Periodenspezifikation angegebene Gewicht unterschreiten.

ART. 7 RESSORTS

Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

ART. 8 TRANSMISSION / EMBRAYAGE / BOÎTE DE VITESSES ET COUPLE FINAL

8.1 Un maximum de deux jeux de rapports de boîte de vitesses supplémentaires et de couples finaux différents, dont la liste est donnée dans la spécification du constructeur en Groupe 1 pour les Voitures de Tourisme de Série et en Groupe 3 pour les Voitures de Grand Tourisme Standard, peut être utilisé.

8.2 Les boîtes de vitesses à crabots ne sont pas autorisées.

8.3 L'adjonction d'une «overdrive» à la boîte de vitesses existante est autorisée si elle se conforme à la spécification de période.

8.4 Le système original de commande d'embrayage ne doit pas être modifié.

ART. 9 FREINS

9.1 Un limiteur de pression entre les freins avant et arrière ne pourra être monté que s'il est prévu dans la spécification de période.

9.2 Les tuyaux de freins peuvent être protégés par une enveloppe armée flexible.

9.3 Le matériau des garnitures de frein est libre, mais seul un usinage d'entretien normal est autorisé.

9.4 Si un système d'assistance de frein était normalement prévu, il ne peut pas être déconnecté.

ART. 10 EMPATTEMENT, VOIE, GARDE AU SOL

10.1 Empattement et Voie

10.1.1 A tout moment d'une épreuve, doivent être ceux homologués ou, si le modèle n'a pas été homologué, être conformes à la spécification d'origine du constructeur.

10.1.2 La tolérance sur les voies est de ± 1 %.

10.2 Garde au sol

Toutes les parties suspendues de la voiture, y compris le système d'échappement, auront une garde au sol minimale de 100 mm (3,93 pouces), telle qu'un bloc de 800 mm x 800 mm x 100 mm puisse être passé sous la voiture de tout côté à tout moment de l'épreuve.
La garde au sol peut être mesurée à tout moment d'une épreuve, sur une surface spécifiée par le Délégué Eligibilité, et en accord avec le Manuel d'Homologation publié par la FIA en 1993.

ART. 11 POIDS

A tout moment d'une épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids minimum homologué par la FIA ou, si le modèle n'a pas été homologué, à celui de la spécification de période.

ART. 12 STOSSFÄNGER

12.1 Soweit sie nicht integraler Bestandteil der Karosserie sind und ausser bei Rallyes, müssen bei homologierten Fahrzeugen die Stossfänger und ihre Befestigungsvorrichtungen entfernt werden.

12.2 Die folgenden Fahrzeuge werden als solche mit in der Karosserie integrierten Stossfänger angesehen:
- Jaguar Mark 1 und 2
- Austin- und Morris-Mini und all deren Ableitungen
- Ford Falcon
- Ford Mustang
- Alle Volvo-120-Typen
- Alle Typen des VEB Wartburg
- Abarth 850TC und 1000
- Porsche 911, alle Typen
- Lotus Elan

12.3 Fahrzeuge, die bei Rallyes eingesetzt werden, müssen mit Stossfängern ausgerüstet sein, die der Periodenspezifikation des Modells entsprechen, es sei denn: entweder
- Das Modell war in der Periode ohne Stossfänger homologiert oder
- Das in Betreff stehende individuelle Fahrzeug wurde ohne Stossfänger an Wettbewerben eingesetzt, die in der Periode gemäss FIA-Bestimmungen durchgeführt wurden.

ART. 13 ERSATZRÄDER

Ersatzräder dürfen aus den Fahrzeugen unter der Bedingung entfernt werden, dass:
- bei einer Überprüfung das homologierte Mindestgewicht zu jedem Zeitpunkt eingehalten wird,
- bei Rallyes die Strassenverkehrsbestimmungen eingehalten werden.

ART. 14 ZUSATZAUSSTATTUNG

14.1 Nicht in der Periodenspezifikation oder im Homologationsblatt enthaltene, ergänzende Zubehörteile sind uneingeschränkt zulässig unter der Voraussetzung, dass sie das Fahrzeugverhalten nicht beeinflussen und sich in keiner Weise, auch nicht indirekt, auf Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Strassenlage oder Bremsverhalten auswirken. Solche Zubehörteile betreffen die Ästhetik oder den Innenraumkomfort (Beleuchtung, Heizung, Radio, usw.) oder ermöglichen ein leichteres oder sichereres Fahren des Fahrzeugs (Geschwindigkeitsanzeige, Scheibenwischer, usw.).

14.2 Die Silhouette des Fahrzeugs, wie in Artikel 3.4.1 definiert, darf nicht geändert werden.

14.3 Die Position des Lenkrades (Rechts- oder Linkslenkung) ist freigestellt, sofern das Modell von einem Hersteller mit dieser Spezifikation angeboten wurde.

14.4 Folgendes ist zulässig

14.4.1 Die Hupe darf geändert oder durch eine zusätzliche Einheit ergänzt und zur Betätigung durch den Beifahrer modifiziert werden.

14.4.2 Die Windschutzscheibe darf durch eine andere aus dem gleichen Werkstoff ersetzt werden, die eine Beheizungs-/Enteisungsvorrichtung umfasst.

14.4.3 Die Heizung darf durch eine im Herstellerkatalog aufgeführte Alternativeinheit ersetzt werden.

ART. 12 PARE-CHOCS

12.1 A moins qu'ils ne fassent partie intégrante de la carrosserie et sauf en rallye, les pare-chocs des voitures homologuées et leurs supports doivent être démontés.

12.2 Les voitures suivantes sont considérées comme ayant des pare-chocs faisant partie intégrante de la carrosserie:
- Jaguar Mark 1 et 2.
- Austin et Morris Mini, ainsi que toutes leurs dérivées
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- Toutes les Volvo de type 120.
- VEB Wartburg, tous types.
- Abarth 850TC et 1000.
- Porsche 911, tous types.
- Lotus Elan.

12.3 Les voitures participant à des rallyes doivent être équipées de pare-chocs conformes à la spécification de période du modèle, sauf si:
- le modèle a été homologué en période sans pare-chocs, ou si
- le châssis concerné a participé en période, sans pare-chocs, à des épreuves organisées selon le règlement de la FIA.

ART. 13 ROUES DE SECOURS

Les roues de secours peuvent être enlevées dans les conditions suivantes:
- le poids minimum homologué doit être respecté à tout moment.
- en rallyes, le code de la route doit être respecté.

ART. 14 ACCESSOIRES SUPPLÉMENTAIRES

14.1 Les accessoires supplémentaires non compris dans la spécification de période ou dans la Fiche d'Homologation sont autorisés sans restriction, à condition de rester sans effet sur le comportement du véhicule et de ne pas affecter, même indirectement, le rendement du moteur, la direction, la transmission, la tenue de route ou le freinage. Ces accessoires sont ceux concernant l'esthétique, le confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) et ceux permettant une conduite plus facile ou plus sûre (compteur de moyenne, lave-glace, etc.)

14.2 La silhouette de la voiture, telle que définie à l'Article 3.4.1, ne doit pas être modifiée.

14.3 La position du volant (à gauche ou à droite) n'a pas d'importance à condition que le modèle ait été proposé par un constructeur dans cette spécification.

14.4 Modifications autorisées

14.4.1 Un avertisseur peut être changé ou ajouté. Il peut être modifié pour être actionné par le passager.

14.4.2 Le pare-brise peut être remplacé par un autre du même matériau, comprenant un dispositif de chauffage/dégivrage.

14.4.3 Le chauffage peut être remplacé par un autre apparaissant dans le catalogue du constructeur.

14.4.4 Äussere Karosseriezierteile dürfen entfernt werden (ausgenommen Kühlergrill, solche um Kühlergrill und Scheinwerfer), soweit dadurch keine scharfen Ecken freigelegt werden.

14.4.5 Der Originaltachometer darf durch einen anderen ersetzt werden, vorausgesetzt, dass sich das Ersatzteil exakt an der selben Stelle befindet, in das gleiche Gehäuse passt und ein analoges Gerät ist. Zusätzliche analoge Instrumente sind ebenfalls erlaubt.

14.4.6 Ein elektrisches Kühlwasserthermometer darf durch ein Kapillarthermometer und ein Standardmanometer durch ein Präzisionsmanometer ersetzt werden.

14.4.7 Die Wagenheberaufnahmepunkte dürfen verstärkt, ihre Anordnung geändert oder zusätzliche Ansatzpunkte angebracht werden.

14.4.8 Stossfängerhörner dürfen entfernt werden, die Stossfänger müssen aber in der Originalposition verbleiben (sofern sie nicht in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Art. 12 des vorliegenden Anhangs entfernt werden).

14.4.9 Handschuhfach und Türtaschen dürfen geändert werden, jedoch nur, sofern sie vergrössert werden.

14.4.10 Wenn durch eine Veranstaltungsausschreibung die Anbringung eines Motorunterschutzes zulässig ist, dürfen Brems- und Treibstoffleitungen gleichermassen geschützt werden.

14.4.11 Anordnung und Aussehen von polizeilichen Kennzeichen sind freigestellt, sofern sie den gesetzlichen Vorschriften des Landes des Fahrzeughalters entsprechen.

14.4.12 Ein alternatives Lenkrad darf montiert werden, jedoch muss die originale Befestigungsmethode an der Lenksäule beibehalten werden.

14.4.13 Zusätzliche Relais und Schalter dürfen der elektrischen Anlage hinzugefügt und die Batteriekabel verlängert werden.

14.4.14 Alle elektrischen Schalter dürfen hinsichtlich ihrer Funktion, Anordnung und, im Falle zusätzlicher Zubehöteile, ihrer Anzahl, beliebig geändert werden.

14.4.15 Radzierteile dürfen entfernt und Räder ausgewuchtet werden.

14.4.16 Muttern und Schrauben dürfen ausgetauscht und/oder mit Splinten oder Draht gesichert werden.

14.4.17 Scheinwerfer-Schutzkappen dürfen angebracht werden, sofern sie keinen aerodynamischen Einfluss auf das Fahrzeug ausüben.

14.4.18 Die Handbremse darf für eine sofortige Lösestellung («fly-off») geändert werden.

14.4.19 Ein abnehmbares Hardtop aus der Periode der Klasse derart, wie es entweder vom Fahrzeug-Hersteller oder einem externen Zulieferer geliefert wurde, darf verwendet werden.

14.4.4 Les décorations extérieures de la carrosserie peuvent être enlevées (à l'exception des grilles de radiateur et de celles qui entourent les phares avant) à condition qu'il n'en résulte aucun angle saillant extérieur.

14.4.5 Le tachymètre d'origine peut être remplacé par un autre à condition que ce dernier soit exactement situé dans le même emplacement et qu'il soit de type analogique. Des instruments supplémentaires de type analogique sont aussi autorisés.

14.4.6 Un thermomètre d'eau électrique peut être remplacé par un autre de type capillaire, et un manomètre standard par un autre de meilleure précision.

14.4.7 Les points de levage peuvent être renforcés, ou leur emplacement changé ; de nouveaux points peuvent être ajoutés.

14.4.8 Les butoirs de pare-chocs peuvent être enlevés mais les pare-chocs doivent rester en place (à moins d'être enlevés en application de l'Art. 12 de cette Annexe).

14.4.9 La boîte à gants et les poches des portières ne peuvent être modifiées que pour les agrandir.

14.4.10 Lorsque le règlement d'une épreuve autorise le montage d'un carénage inférieur, les conduites de freins et de carburant peuvent être protégées.

14.4.11 L'emplacement et l'aspect des plaques d'immatriculation sont libres, dans les limites légales du pays du propriétaire de la voiture.

14.4.12 Le volant peut être changé mais la méthode originelle de fixation à la colonne de direction doit être conservée.

14.4.13 Des relais et des commutateurs peuvent être ajoutés au circuit électrique, et les fils de la batterie peuvent être allongés.

14.4.14 Tous les commutateurs électriques peuvent être librement changés en ce qui concerne leur fonction, leur emplacement et, dans le cas d'accessoires supplémentaires, leur nombre.

14.4.15 Les enjoliveurs de roues peuvent être enlevés, et les roues équilibrées.

14.4.16 Ecrous et boulons peuvent être remplacés et/ou bloqués par des goupilles ou du fil métalliques.

14.4.17 Des protège-phares peuvent être montés, à condition de ne pas influencer l'aérodynamique de la voiture.

14.4.18 Le frein à main peut être modifié pour desserrage instantané (principe «fly-off»).

14.4.19 Tout hard-top démontable de la Période de la classe, tel que fourni par le constructeur du véhicule ou par un fournisseur extérieur.

ANHANG IX

Erlaubte Änderungen an Fahrzeugen der Perioden E, F und G1, für Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touring-Wagen

Nebst den Änderungen und/oder Vorschriften des Anhang VIII sind die nachstehenden zusätzlichen Änderungen für die Renn-Tourenwagen und die Renn-Grand-Touring-Wagen der Perioden E, F und G1 gestattet.

ALLE ANDEREN ÄNDERUNGEN SIND VERBOTEN

ART. 1 FAHRGESTELL
Muss Artikel 7.3.6 des Anhangs K entsprechen.

ART. 2 VORDERRAD-/HINTERRADAUFHÄNGUNG

2.1 Stabilisator

2.1.1 Die Anbringung eines Stabilisators ist zulässig, vorausgesetzt, er stellt keine zusätzliche Radaufnahmevorrichtung dar.

2.1.2 Der Stabilisator darf nicht regulierbar sein und muss eine einteilige Konstruktion aus einem massiven Stab sein.

2.1.3 Uniballgelenke dürfen verwendet werden, sofern dadurch die Aufhängungsgeometrie nicht verändert wird.

2.2 Stossdämpfer
Einstellbare Stossdämpfer des gleichen Typs wie die Periodenspezifikation sind zulässig.

2.3 Federaufnahmen

2.3.1 Einstellbare Federaufnahmen und Höhenverstellung sind verboten, es sei denn, sie gehören zu einer Periodenspezifikation für den Fahrzeugtyp. In diesem Fall können nur die originalen Mittel zur Verstellung verwendet werden.

2.3.2 Die Original-Federaufnahmen dürfen nicht verändert werden.

2.4 Fahrwerksfedern

2.4.1 Diese können durch andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Bauart und Anzahl identisch sind mit den Federn der Periodenspezifikation, die sie ersetzen.

2.4.2 Die Anzahl der Windungen/Blätter ist freigestellt.

2.4.3 Progressive Federn können nur verwendet werden, wenn dies bereits eine Periodenspezifikation war.

2.5 Aufhängungsverstrebungen/Verstärkungsbügel oder Streben und Aufhängungslenker
Verboten, sofern sie nicht eine Periodenspezifikation für das betreffende Modell darstellen.

ART. 3 FEDERN
Mit Ausnahme der Fahrwerksfedern können andere Federn ersetzt werden unter der Bedingung, dass Anzahl, Werkstoff und Federrate identisch sind mit den Federn, die sie ersetzen.

ANNEXE IX

Modifications autorisées pour les voitures des périodes E, F et G1, pour les voitures de Tourisme de compétition et les voitures de Grand Tourisme de compétition
Outre les modifications et/ou les exigences de l'Annexe VIII, les modifications supplémentaires ci-après sont autorisées pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition des périodes E, F et G1.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISEE

ART. 1 CHASSIS
Doit respecter l'Article 7.3.6 de l'Annexe K.

ART. 2 SUSPENSION

2.1 Barre anti-roulis

2.1.1 Peut être montée, à condition de ne pas faire office de barre de guidage supplémentaire.

2.1.2 La barre anti-roulis ne doit pas être réglable, et doit être construite d'une seule pièce à partir d'une barre pleine.

2.1.3 Des joints «Uniball» peuvent être utilisés à condition de ne pas affecter la géométrie de la suspension.

2.2 Amortisseurs
Des amortisseurs réglables du type de la spécification de période sont autorisés.

2.3 Supports de ressorts

2.3.1 Les assiettes de ressorts réglables et les réglages de garde au sol sont interdits sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle et que seul le système de réglage d'origine est utilisé.

2.3.2 Les supports d'origine ne doivent pas être modifiés.

2.4 Ressorts de suspension

2.4.1 Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type et leur nombre soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

2.4.2 Le nombre de spires/lames est libre.

2.4.3 Des ressorts à tarage variable ne peuvent être utilisés que s'il s'agit d'une spécification de période.

2.5 Barres anti-rapprochement ou anti-écartement entre les points d'attache des suspensions; barres stabilisatrices
Interdites sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.

ART. 3 RESSORTS
Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre soit identique à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

ART. 4 LICHTMASCHINE UND ZÜNDUNG
Der Ersatz einer Gleichstrom- durch eine Drehstromlichtmaschine gemäss der Periodenspezifikation gleicher oder höherer Leistung ist zulässig, aber das System und das Antriebsverfahren der Lichtmaschine muss unverändert bleiben. Zahn-Riemenscheiben sind nicht erlaubt. Zündkerzen mit einem kleineren Durchmesser als die Standardspezifikation dürfen mit passenden Adaptern verwendet werden, sofern ein Beweis über deren Verwendung in der Periode erbracht werden kann.
Elektronische Drehzahlbegrenzer sind nicht erlaubt.

ART. 5 MOTOR

5.1 Aufbohren
Erlaubt bis zu einer maximalen Übergrösse von 1,2 mm über der Originalbohrung unter der Voraussetzung, dass die Vergrösserung die für die Periode festgelegte Hubraumklasse des Fahrzeugs nicht übersteigt.

5.2 Zylinderkopf und Zylinderblock
Das Verdichtungsverhältnis kann verändert werden durch Bearbeitung der Planflächen des Zylinderkopfs und des Zylinderblocks und/oder durch Weglassen der Dichtung oder Verwendung einer Dichtung mit einer anderen Dicke.
Nur homologierte Kipphebel dürfen verwendet werden.

5.3 Kolben, Nockenwellen und Ventilfedern
Falls die zum Einsatz kommenden Teile die Anzahl im homologierten Motor nicht übersteigen, können diese geändert werden oder andere Kolben, Nockenwellen und Ventilfedern mit unterschiedlicher Bau- oder Herstellungsart zum Einsatz kommen.

5.4 Feinbearbeitung
Bearbeitung, Polieren und Auswuchten von Motorteilen ist erlaubt, wenn

5.4.1 diese Vorgänge ohne Hinzufügung von Material ausgeführt werden.

5.4.2 es immer zweifelsfrei möglich ist nachzuweisen, dass diese Teile aus der Serienherstellung stammen, gemäss diesen Vorschriften erlaubt und/oder homologiert sind.

5.4.3 die Masse und Gewichte unter Berücksichtigung der im Homologationsblatt oder dem Anhang J der Periode für das Fahrzeug aufgeführten Toleranzen eingehalten werden. Wenn diese Toleranzen nicht im Wagenausweis angegeben sind, wird eine Toleranz von +/– 5% berücksichtigt.

ART. 6 ÖLKREISLAUF

6.1 Ausschliesslich für das Motoröl dürfen ein Ölfilter und/oder ein Ölkühler hinzugefügt werden.

6.2 Ölkühler müssen, von oben gesehen, innerhalb des Karosserieumfanges untergebracht sein.

6.3 Feste oder mobile Ölwannen-Schwallbleche und -Klappen sind zugelassen.

ART. 4 GÉNÉRATEUR ET ALLUMAGE
Il est permis de remplacer la dynamo par un alternateur, répondant à une spécification disponible en période, d'une puissance de sortie équivalente ou supérieure, mais le système et la méthode d'entraînement du générateur doivent demeurer inchangés. Les poulies crantées ne sont pas autorisées. Des bougies d'un diamètre inférieur à celui de la spécification standard peuvent être utilisées, avec des adaptateurs appropriés, s'il existe une preuve de période de leur utilisation.

ART. 5 MOTEUR

5.1 Réalésage
Autorisé jusqu'à une augmentation de 1,2 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture.

5.2 Culasse et bloc
Le taux de compression peut être modifié par rabotage de la face du bloc ou de la culasse, et/ou par suppression du joint de culasse, ou par l'emploi d'un joint de culasse d'une épaisseur différente.
Seules les rampes de culbuteurs homologuées peuvent être utilisées.

5.3 Pistons, arbres à cames, ressorts de soupapes
Ils peuvent être modifiés, ou des pistons, arbres à cames et ressorts de soupapes de différentes spécification et fabrication peuvent être utilisés, à condition que le nombre utilisé ne dépasse pas celui du moteur homologué.

5.4 Finition
L'usinage, le polissage et l'équilibrage des pièces du moteur sont autorisés, sous réserve :

5.4.1 que ces opérations soient effectuées sans adjonction de matière.

5.4.2 qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de ces pièces comme étant de série, autorisées par le présent règlement, et/ou homologuées.

5.4.3 que les dimensions et poids indiqués sur la Fiche d'Homologation de la voiture soient respectés en tenant compte des tolérances précisées sur cette fiche ou dans l'Annexe J de période. Si ces tolérances ne sont pas précisées sur la fiche, il pourra être tenu compte d'une tolérance de ±5%.

ART. 6 SYSTÈME D'HUILE

6.1 Un filtre à huile et/ou un refroidisseur d'huile, pour l'huile du moteur uniquement, peu(vent) être ajouté(s).

6.2 Les refroidisseurs d'huile doivent s'inscrire dans le périmètre de la carrosserie telle que vue du dessus.

6.3 Des déflecteurs et des volets de carter d'huile fixes ou mobiles sont autorisés.

ART. 7 ABGASANLAGE

7.1 Der Auslasskrümmer muss identisch mit dem Original sein, Schalldämpfer und Abgasrohr sind jedoch freigestellt.

7.2 Der sich ergebende Geräuschpegel muss innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte des Landes liegen, in dem die Veranstaltung stattfindet.

7.3 Die Mündungen der Abgasrohre müssen in einem Abstand von höchstens 45 cm und mindestens 10 cm vom Boden platziert sein. Der Ausgang des Abgasrohrs muss sich innerhalb der äusseren Begrenzungslinie des Fahrzeugs, in weniger als 10 cm Entfernung davon und hinter der Lotebene durch die Mitte des Radstandes befinden. Der Ausgang darf sich nur dann ausserhalb der äusseren Begrenzungslinie befinden, falls dies mit der Periodenspezifikation für das Modell übereinstimmt.
Darüber hinaus ist ein angemessener Schutz vorzusehen, um Verbrennungen durch heisse Abgasrohre zu vermeiden.

7.4 Die Abgasanlage darf nicht provisorischer Art sein. Abgase dürfen nur am Ende der Anlage austreten. Es dürfen keine Teile des Fahrgestells zur Führung von Abgasen benutzt werden.

ART. 8 TREIBSTOFFSYSTEM

8.1 Elektrische Treibstoffpumpen dürfen durch mechanische ersetzt werden sowie umgekehrt und ihre Anzahl und ihre Anordnung darf geändert werden.

8.2 Jeglicher Treibstofftank darf benutzt werden, vorausgesetzt, er entspricht den Bestimmungen des Artikel 5.5; das ursprünglich homologierte oder spezifizierte Fassungsvermögen wird nicht überschritten und er befindet sich an seinem ursprünglichen Einbauort oder aber im Kofferraum.

8.3 Die Anordnung von Treibstoffleitungen ist freigestellt.

ART. 9 VERGASER UND LUFTFILTER

9.1 Der/die Vergaser darf/dürfen durch Vergaser anderer Grösse als der/die im Homologationsblatt für das betreffende Modell angegebene/n ersetzt werden, sofern:

9.1.1 die Marke und alle Einzelheiten der Konstruktion und der Funktionsprinzipien mit denen des/der Vergaser/s entsprechend der Periodenspezifikation für das betreffende Modell identisch bleiben (Anzahl der Luftklappen, Düsen, Drosselklappen, Pumpen, usw.),

9.1.2 der/die Vergaser kann/können direkt am Einlasskrümmer unter Verwendung der ursprünglichen Befestigungsschrauben oder -bolzen und -löchern und ohne jegliches Zwischenteil befestigt werden.

9.2 Luftfilter und deren Gehäuse dürfen durch periodenspezifische Lufttrichter ersetzt werden.

ART. 7 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

7.1 Le collecteur d'échappement doit rester identique à l'unité d'origine, mais le silencieux et le tuyau d'échappement sont libres.

7.2 Le niveau de bruit en résultant doit rester dans les limites légales des pays où se déroule l'épreuve.

7.3 Les sorties des tuyaux d'échappement seront entre 45 cm et 10 cm du sol. Elles doivent être situées à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et en arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement; les sorties ne peuvent se trouver à l'extérieur du périmètre de la voiture que s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.
Par ailleurs, une protection adéquate doit être prévue pour empêcher les conduites chauffées de causer des brûlures.

7.4 Le système d'échappement ne doit pas être provisoire. Les gaz d'échappement ne pourront sortir qu'à l'extrémité du système. Des parties du châssis ne doivent pas être utilisées pour évacuer les gaz d'échappement.

ART. 8 SYSTÈME DE CARBURANT

8.1 Toute pompe mécanique peut être remplacée par toute pompe électrique, et vice versa. Leur nombre et leurs emplacements peuvent être modifiés.

8.2 Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou spécifiée à l'origine, et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.

8.3 L'emplacement des conduites de carburant est libre.

ART. 9 CARBURATEURS ET FILTRES À AIR

9.1 Les carburateurs peuvent être remplacés par d'autres différents de ceux spécifiés sur la Fiche d'Homologation pour le modèle concerné si :

9.1.1 La marque et tous les détails de conception et principes de fonctionnement restent identiques à ceux du (des) carburateur(s) de la spécification de période pour le modèle concerné (nombre de buses, de gicleurs, de pompes, de papillons, etc.) et,

9.1.2 Ces carburateurs peuvent être montés directement sur la tubulure d'admission au moteur et en utilisant uniquement les éléments de fixation d'origine.

9.2 Les filtres à air et leurs boîtiers peuvent être remplacés par des trompettes d'admission correspondant aux spécifications de la Période.

ART. 10 KRAFTÜBERTRAGUNG

10.1 Getriebe
Nur ein (Handschalt- oder Automatik-) Getriebe und seine Übersetzungen, die der Periodenspezifikation entsprechen, darf benutzt werden. Schrägverzahnte Zahnräder dürfen durch gerade verzahnte ersetzt werden.

10.2 Achsantrieb
Nur die in der Periodenspezifikation aufgeführten Untersetzungen dürfen benutzt werden.

10.3 Differential
Ein Sperrdifferential des in der Periodenspezifikation für das betreffende Modell aufgeführten Typs darf benutzt werden.

ART. 11 RÄDER UND REIFEN

11.1 Räder
Die Räder müssen der Homologation oder einer in der Periode erhältlichen Periodenspezifikation entsprechen.

11.1.1 Die Räder dürfen verstärkt werden, was eine Änderung des Befestigungssystems notwendig machen kann, vorausgesetzt, dass ein solches Befestigungssystem in der Periode für das betreffende Modell verwendet wurde.

11.1.2 Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touringwagen der Perioden F und G1 dürfen mit Leichtmetallrädern des Typs «Minilite» mit den originalen Radabmessungen unter der Bedingung ausgestattet sein, dass kein alternatives Leichtmetallrad gemäss Periodenspezifikation erhältlich ist. Die maximal zulässige Spurweite muss eingehalten werden.

11.2 Reifen
Die Reifen müssen den Bestimmungen des Artikels 8 entsprechen.

ART. 12 BREMSEN
Die Bremsanlage muss voll und ganz der Periodenspezifikation entsprechen mit nachfolgenden Ausnahmen:

12.1 Die Bremsanlage darf auf ein Zweikreissystem umgebaut werden, so dass es über zwei getrennte Hydraulikkreise gleichzeitig auf alle vier Räder wirkt unter der Bedingung, dass weder Position oder die Befestigung der Pedale noch die Struktur oder die Karosserie des Fahrzeugs beeinflusst werden. Ein Bremskraftverstärker darf eingebaut oder stillgelegt werden.

12.2 Druckbegrenzungsvorrichtungen dürfen in der hydraulischen Bremsanlage nur eingebaut werden, falls dies in der Periodenspezifikation vorgesehen war. Eine Vorrichtung, die die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern ermöglicht, darf nicht vom Fahrersitz aus betrieben werden können.

12.3 Bremsscheiben dürfen nicht verändert werden.

12.4 Bremsbelagmaterial und dessen Befestigungsverfahren sind freigestellt, aber die Abmessungen der Reibungsflächen dürfen gegenüber dem Homologationsblatt nicht geändert werden.

ART. 10 TRANSMISSION

10.1 Boîte de vitesses
Seule pourra être utilisée une boîte de vitesses (manuelle ou automatique), y compris ses rapports, correspondant à la spécification de période. Il est permis de remplacer les pignons à denture hélicoïdale par des pignons à taille droite.

10.2 Couple final
Seuls pourront être utilisés les rapports correspondant à la spécification de période.

10.3 Différentiel
Un différentiel à glissement limité, conforme à une spécification de période pour ce modèle, pourra être utilisé.

ART. 11 ROUES ET PNEUS

11.1 Roues
Doivent être d'un type homologué, ou conformes à une spécification disponible en période.

11.1.1 Les roues peuvent être renforcées, avec modification du système de fixation à condition qu'un tel système de fixation ait été utilisé en période pour ce modèle.

11.1.2 Les Voitures de Tourisme de Compétition et de Grand Tourisme de Compétition de Périodes F et G1 peuvent être équipées de jantes en alliage de style «Minilite» conformes aux dimensions des roues d'origine, si d'autres jantes en alliage conformes à la spécification de période ne sont pas disponibles. Les maxima de largeurs de voie doivent être respectés.

11.2 Pneus
Doivent être conformes à l'Article 8.

ART. 12 FREINS
Le système de freinage doit se conformer entièrement à la spécification de période, à l'exception des éléments suivants :

12.1 Le système de freinage peut être converti à un fonctionnement en double circuit exerçant une action simultanée sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts à la condition que cela n'affecte ni la position ni la fixation des pédales, ni la structure ou la carrosserie de la voiture. Un système d'assistance pourra être monté ou déconnecté.

12.2 Des dispositifs limitant la pression ne doivent pas être montés sur le système de freinage hydraulique, à moins de correspondre à une spécification de période. Aucun dispositif permettant de régler la répartition du freinage entre les roues avant et arrière ne doit pouvoir être actionné par le pilote assis sur son siège.

12.3 Les disques de freins ne doivent pas être modifiés.

12.4 Le matériau de friction et la méthode de fixation sont libres, mais les dimensions des surfaces de friction doivent être conformes aux indications de la Fiche d'Homologation.

ART. 13 FAHRGASTRAUM

13.1 Windschutzscheiben

13.1.1 Windschutzscheiben müssen aus Verbundglas sein, sofern keine Ausnahmegenehmigung zur Verwendung eines alternativen Materials für das betreffende Fahrzeug erteilt wurde.

13.1.2 Für offene Fahrzeuge, die vor 1955 gebaut wurden, sind die Windschutzscheiben freigestellt. Sie müssen jedoch senkrecht mindestens 20 cm über die Oberfläche der Motorraumrückwand hinausragen.

13.1.3 Für Fahrzeuge mit Baujahr zwischen 1955 und 1961 einschliesslich müssen die Windschutzscheiben die folgende Mindestmasse aufweisen:

13.1.3.1 Senkrechte Höhe über Motorraumrückwand-Oberfläche: 20 cm

13.1.3.2 Breite: 90 cm für Fahrzeuge bis zu 1000 cm³, 100 cm für Fahrzeuge über 1000 cm³.

13.1.4 Die Abänderungen der an der Windschutzscheibe angehängten Teile (Rahmen, Befestigungen, Fugen, etc.) sind nicht erlaubt.

13.2 Heckscheiben, Tür- und Ausstellfenster müssen aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparenten Material von mind. 5 mm Dicke sein (Material Typ FAA, z.B. Lexan 400 wird empfohlen).

13.3 Senkrecht zu öffnende Seitenfenster dürfen durch waagerecht zu öffnende Schiebefenster ersetzt werden.

13.4 Ausser in der genauen Anwendung des Artikels 13.3 wie oben erwähnt, sind Änderungen der an der Windschutzscheibe angehängten Teile (Rahmen, Befestigungen, Fugen, etc.) nicht erlaubt.

13.5 Die Vordersitze können geändert, Beifahrersitze und Rücksitze ausgebaut werden.

13.6 Fussboden- und Dachverkleidung dürfen entfernt und Türverkleidungen ersetzt werden.

13.7 Die Bedienungselemente und ihre Funktionen müssen der Herstellerspezifikation entsprechen, aber sie können geändert werden, um sie bedienungsfreundlicher zu gestalten.
Dies betrifft das Tieferlegen der Lenksäule, die Verlängerung der Handbremse, deren Wiedereinbau innerhalb des Fahrgastraumes und ihre Umstellung auf «fly off»-System.

ART. 14 UNTERBODENSCHUTZ
Das Hinzufügen einer Schutzvorrichtung für die Fahrzeugunterseite ist zulässig, sofern eine solche Vorrichtung im ursprünglichen Homologationsblatt aufgeführt ist oder durch die Veranstaltungsausschreibung erlaubt wird.

ART. 15 AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN
Aerodynamische Vorrichtungen sind nicht zulässig.

ART. 16 BALLAST
Das Gewicht eines Fahrzeugs kann Ballastelemente umfassen unter der Voraussetzung, dass es sich um feste, einteilige Blöcke handelt, die mit Werkzeugen am Boden des Cockpits befestigt, sichtbar und durch die Technischen Kommissare versiegelt sind. Ein sicher befestigtes Ersatzrad kann als Ballastelement benutzt werden.

ART. 13 HABITACLE

13.1 Pare-brise

13.1.1 Le pare-brise doit être en verre feuilleté, à moins qu'une dérogation pour l'emploi d'un autre matériau ait été obtenue pour cette voiture spécifique.

13.1.2 Pour les voitures ouvertes construites avant 1955, les pare-brise sont libres dans la mesure où ils se prolongent jusqu'à un minimum de 20 cm verticalement au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent.

13.1.3 Pour les voitures construites de 1955 à 1961 inclus, les pare-brise doivent avoir les dimensions minimales suivantes:

13.1.3.1 Hauteur verticale au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent: 20 cm,

13.1.3.2 Largeur: 90 cm jusqu'à 1000 cm³, 100 cm au-delà de 1000 cm³.

13.1.4 Les modifications des pièces annexes au pare-brise (cadre, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.

13.2 Les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur (une matière de type FAA, par ex. le Lexan 400, est recommandée).

13.3 Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement.

13.4 Sauf dans la stricte application de l'article 13.3 ci-dessus, les modifications des pièces annexes aux vitres (cadres, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.

13.5 Les sièges avant peuvent être changés, les sièges et banquettes des passagers peuvent être enlevés.

13.6 La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.

13.7 Les commandes et leurs fonctions doivent demeurer fidèles à la spécification du constructeur, mais il est permis de les modifier pour les rendre plus faciles à utiliser, comme suit: en abaissant la colonne de direction, en allongeant le frein à main, en modifiant son emplacement dans l'habitacle, en le convertissant à un principe de type «fly off».

ART. 14 PROTECTION INFÉRIEURE
L'adjonction d'un dispositif de protection pour le dessous de la voiture est autorisé si un tel dispositif apparaît sur la Fiche d'Homologation d'origine ou est autorisé dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

ART. 15 ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES
Non autorisés.

ART. 16 LEST
Le poids de la voiture peut être complété par du lest, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, unitaires, fixés par des outils au plancher de l'habitacle, visibles, et plombés par les commissaires techniques. Une roue de secours solidement fixée peut être utilisée comme lest.

ART. 17 KAROSSERIE

17.1 Nur bei Renn-Grand-Touring-Fahrzeugen (GTS) sind die Karosserie betreffend Änderungen zugelassen, die auch im Rahmen der wie unter Art. 2.3.7 aufgeführten damals gültigen internationalen Bestimmungen für Renn-Grand-Touring-Fahrzeuge in der Periode durchgeführt wurden. Die Karosserie muss mit einer KOMPLETTEN Ausführung übereinstimmt, wie sie an dem betreffenden Modell für einen internationalen Wettbewerb gemäss FIA-Bestimmungen der Periode verwendet wurde.

17.2 Falls Änderungen an der homologierten Karosserie durchgeführt wurden, so muss dies bei der Geschichte des Fahrzeugs auf dem FIA-Wagenausweis mit Datum, Beschreibung und Angabe des Grundes für die Änderung aufgeführt sein.

17.3 Klappscheinwerfer und deren Mechanismus müssen original sein.

ART. 17 CARROSSERIE

17.1 Pour les voitures de Grand Tourisme de Compétition seulement, il est permis d'inclure, pour la carrosserie, des modifications effectuées en période dans les limites des règles internationales pour les voitures de Grand Tourisme en vigueur en période, comme indiqué dans l'Art. 2.3.7. La carrosserie doit être conforme à une configuration COMPLETE utilisée sur le modèle concerné, dans une compétition internationale organisée en période conformément à la réglementation de la FIA.

17.2 Si des modifications ont été apportées à la carrosserie homologuée, elles doivent être mentionnées dans l'histoire de la voiture sur la Fiche de la FIA, avec la date, la description et la justification des modifications.

17.3 Les phares escamotables doivent être tels que d'origine, avec le mécanisme complet en place.

ANHANG X:

Technisches Reglement für Grand Prix Thoroughbred Wagen

ART. 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Ein Grand Prix Thoroughbred Wagen ist ein einsitziger Formel Eins Rennwagen der Perioden «GR», «HR», oder «IR».
(«GR» – Einsitzige Rennwagen der Periode vom 1/1/1966 bis 31/12/1971)
(«HR» – Einsitzige Rennwagen der Periode vom 1/1/1972 bis 31/12/1976)
(«IR» – Einsitzige Rennwagen der Periode vom 1/1/1977 bis 31/12/1982 und die F1 3 Liter zwischen dem 1/1/1977 und dem 31/12/1985)

Die Fahrzeuge müssen den gültigen Bestimmungen der Formel Eins der FIA entsprechen wie sie im Herstellungsjahr oder während ihrer Teilnahme an internationalen Veranstaltungen gültig waren. Das Fahrzeug muss an einer internationalen Formel Eins Prüfung der FIA zwischen dem 1/1/1966 und dem 31/12/1985 genannt und bei diesen die Technischen Abnahmen mit Erfolg bestanden haben, was durch einen Nachweis der Periode bestätigt werden muss.
Die während der Periode (vom 1/1/1966 bis 31/12/1985) von einem Grand Prix Team hergestellten und den während dem Herstellungsjahr gültigen Formel Eins Reglement entsprechenden Formel Eins Prototypen können ebenfalls zugelassen werden, unter der Bedingung, dass ein Beweis erbracht werden kann, dass es von dem Grand Prix Team als Test- oder Entwicklungsfahrzeug eingesetzt wurde und dass sein Ursprung, seine ursprünglichen Spezifikationen und seine Geschichte nachgewiesen werden kann.
Fahrzeuge, die ausschliesslich zur Teilnahme an Formel 3000 Prüfungen hergestellt oder verwendet wurden, sind nicht zugelassen. Fahrzeuge mit einem Gasturbinenmotor, einem 3500 cm^3 Saugmotor oder einem turbogeladenen 1500 cm^3 Motor sind ausschliesslich für die Teilnahme an Paraden oder Demonstrationen zugelassen. Grand Prix Thoroughbred Fahrzeuge müssen mit den entsprechenden Abschnitten des Anhang K Reglements übereinstimmen.
Wenn es die Konstruktion des Fahrzeugs zulässt, müssen alle Fahrer eine von der FIA genehmigte Kopfrückhaltevorrichtung tragen (Vorrichtung des Typs HANS).

ART. 2 FAHRGESTELL

Das Fahrgestell muss der ursprünglichen Ausführung und Konstruktion entsprechen. Zur Reparatur eines Fahrgestells aus Verbundwerkstoff kann Material hinzugefügt werden, jedoch muss ein solches Fahrgestell einer professionellen technischen Inspektion unterzogen werden und das Zertifikat der Inspektion muss dem Historischen Technischen Wagenpass der FIA beigefügt werden. An dem Fahrgestell sind keine andere Änderungen erlaubt und die Sicherheitsbestimmungen der Periode in der das Fahrzeug an Internationalen Rennen (nachstehend: «Internationale Karriere») teilgenommen hat, müssen eingehalten werden, ausser was Artikel 5.13.4 des Anhang K betrifft.

ANNEXE X:

Règlement technique pour voitures de Grand Prix Thoroughbred

ART. 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Une voiture de Grand Prix Thoroughbred est une voiture de course de Formule Un monoplace, de classification de période «GR», «HR», ou «IR».
(«GR» – Voitures de course monoplaces de la période allant du 1/1/1966 au 31/12/1971)
(«HR» – Voitures de course monoplaces de la période allant du 1/1/1972 au 31/12/1976)
(«IR» – Voitures de course monoplaces de la période allant du 1/1/1977 au 31/12/1982 et les F1 3 litres entre le 1/1/1977 et le 31/12/1985)

Les voitures doivent être conformes au règlement de Formule Un de la FIA, qui était en vigueur pendant l'année de construction de la voiture ou sa participation à des compétitions internationales. La voiture doit avoir été engagée et avoir passé avec succès les vérifications techniques lors d'une épreuve internationale de Formule Un entre le 1/1/1966 et le 31/12/1985, ce qui doit être confirmé par une preuve de période.
Les voitures de Formule Un Prototypes construites pendant la période (du 1/1/1966 au 31/12/1985) par une équipe de Grand Prix et conformes au règlement de Formule Un de la FIA en vigueur pendant l'année de construction peuvent également être acceptées, à condition qu'une preuve puisse être fournie pour montrer qu'elle a été utilisée par l'équipe de Grand Prix comme voiture d'essai ou voiture expérimentale en période et vérifier son origine, ses spécifications d'origine et son histoire.
Les voitures construites pour ou utilisées uniquement dans des épreuves de Formule 3000 ne sont pas admises. Les voitures avec moteurs à turbine à gaz, atmosphériques de 3500 cm^3 ou turbocompressés de 1500 cm^3 sont acceptables uniquement pour des parades ou des démonstrations. Les voitures de Grand Prix Thoroughbred doivent être conformes aux sections concernées du Règlement de l'Annexe K.
Lorsque la construction du véhicule le permet, tous les pilotes doivent porter un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA (dispositif de type HANS).

ART. 2 CHÂSSIS

Le châssis doit se conformer à la conception et à la fabrication d'origine. Du matériau peut être ajouté pour réparer un châssis en composite, mais des techniques d'inspection professionnelles doivent être employées pour ce genre de châssis, et le certificat de ces inspections doit être attaché au Passeport Technique Historique de la FIA. Aucune autre modification ne peut être apportée au châssis, et toutes les exigences de sécurité pour la période de la participation aux compétitions internationales (ci-après: «carrière internationale») de la voiture doivent être respectées, sauf pour ce qui concerne l'Art. 5.13.4 de l'Annexe K.

ART. 3 VORDERE UND HINTERE AUFHÄNGUNG

Die Aufhängung muss der Hersteller-Spezifikation oder einem System mit Periodennachweis entsprechen. Die Federn müssen einzeln oder mit linearer Rate sein, ausser wenn ein Beweis der Verwendung von Doppelfedern oder Federn mit variabler Rate erbracht werden kann. Gas-Stossdämpfer mit oder ohne eingebautem Behälter sind für alle an dieser Meisterschaft teilnehmenden Fahrzeuge verboten. Fahrzeuge die ursprünglich mit einem aktiven Aufhängungssystem ausgerüstet waren, können auf ein nicht aktives, in der Periode für dieses Modell verwendetes System umgebaut werden. Die Stossdämpfer müssen einem Typ wie in der Periode verwendet entsprechen.

ART. 4 MOTOR

Der Motor muss derselben Marke, Modell und Typs sein und einer Herstellerspezifikation, für welche ein Periodennachweis existiert, entsprechen. Die Kategorien der Motoren sind die folgenden:
i) Saugmotoren bis zu 3000 cm^3;
ii) Turbomotoren bis zu 1500 cm^3 (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN);
iii) Saugmotoren bis zu 3500 cm^3 (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN);
iv) Gasturbinenmotoren (NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN).
Für Motoren mit einem Hubraum unterhalb der maximalen Limite der Periode darf der Hubraum nicht über den während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendeten Hubraum erhöht werden.
Um an Rennen teilzunehmen, muss ein Grand Prix Thoroughbred Wagen mit einem Saugmotor mit einem maximalen Hubraum von 3000 cm^3 angetrieben sein. Die Motoren müssen von einem identischen Typ sein, wie ursprünglich auf dem Fahrzeug während seiner Teilnahme an internationalen Rennen montiert und für welchen ein Periodennachweis existiert (zum Beispiel, Cosworth DFV, Ferrari 12 Zylinder Boxer und V12, Alfa Romeo V8, BRM V12, etc.). Fahrzeuge die ursprünglich mit einem Cosworth DFV (langer Hub) ausgestattet waren, können einen Cosworth DFV (kurzer Hub) Motor verwenden. Jedoch können nur Fahrzeuge, die ursprünglich mit einem Cosworth DFY Motor ausgerüstet waren und für welche ein Periodennachweis existiert einen Cosworth DFY Motor verwenden.
Der Historische Technische Wagenpass der FIA für die oben genannten Fahrzeuge ii), iii), und iv) müssen auf der ersten Seite den Vermerk «NUR FÜR PARADEN UND DEMONSTRATIONEN» tragen.
(Anmerkung: Die Verwendung von Titan ist für jegliche Bestandteile des Motors mit Ausnahme der Ventilstössel verboten, ausser deren Verwendung kann durch einen Periodennachweis gerechtfertigt werden.)

ART. 5 ZÜNDUNG

Das Zündsystem muss dem Typ entsprechen, wie es während der Internationalen Karriere verwendet wurde. An allen Fahrzeugen darf eine elektronische Drehzahlbegrenzungsvorrichtung hinzugefügt werden. Die Verwendung von elektronischen Motorsteuerungssystemen auf DFV/DFY Motoren ist verboten.

ART. 3 SUSPENSIONS AVANT ET ARRIÈRE

La suspension doit se conformer à la spécification d'un constructeur ou à un système pour lequel il existe une preuve de la période. Les ressorts doivent être simples et à tarage constant, sauf si une preuve de la période indique l'utilisation de ressorts à tarage variable ou doubles. Les amortisseurs à gaz avec réservoir incorporé ou non sont interdits sur tous les véhicules participant à ce Championnat. Les voitures équipées à l'origine d'un système de suspension active peuvent être reconverties à un système non actif utilisé en période sur ce modèle.
Les amortisseurs doivent être d'un type utilisé en période.

ART. 4 MOTEUR

Le moteur doit être de même marque, modèle et type et être conforme à une spécification du constructeur pour laquelle une preuve de période existe. Les catégories de moteurs sont les suivantes:
i) Moteur atmosphérique ne dépassant pas 3000 cm^3;
ii) Moteur turbocompressé ne dépassant pas 1500 cm^3 (POUR PARADES ET DEMONSTRATIONS SEULEMENT);
iii) Moteur atmosphérique ne dépassant pas 3500 cm^3 (POUR PARADES ET DEMONSTRA-TIONS SEULEMENT);
iv) Moteur à turbine à gaz (POUR PARADES ET DEMONSTRATIONS SEULEMENT).
Pour les moteurs de cylindrée inférieure à la limite maximale en période, la cylindrée ne pourra être augmentée au-delà de la cylindrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture.
Afin de participer à des courses, une voiture de Grand Prix Thoroughbred peut uniquement être propulsée par un moteur atmosphérique d'une cylindrée maximale de 3000 cm^3. Les moteurs doivent être d'un type identique à celui monté à l'origine sur la voiture durant sa participation à des compétitions internationales et pour lequel une preuve de période existe (par exemple, Cosworth DFV, Ferrari 12 cylindres à plat et V12, Alfa Romeo V8, BRM V12, etc.). Les voitures équipées à l'origine d'un moteur Cosworth DFV (longue course) peuvent utiliser un moteur Cosworth DFV (course courte). Toutefois, seules les voitures qui étaient équipées à l'origine d'un moteur Cosworth DFY, pour lesquelles une preuve de période existe, peuvent utiliser un moteur Cosworth DFY.
Le Passeport Technique Historique de la FIA pour les voitures en ii), iii) et iv) ci-dessus doit porter sur la première page la mention «POUR PARADES ET DEMONSTRATIONS SEULEMENT».
(NB: L'utilisation de titane pour tous les composants du moteur à l'exception des poussoirs de soupapes est interdite sauf si une preuve de période peut être fournie pour justifier cette utilisation.)

ART. 5 ALLUMAGE

Le système d'allumage doit être d'un type utilisé pendant la carrière internationale de la voiture. Un dispositif électronique de limitation de régime peut être ajouté à toute voiture. L'utilisation de systèmes électroniques de gestion de moteur sur les moteurs DFV/DFY est interdite.

ART. 6 ANLASSER
Zum Starten des Motors in der Startaufstellung und in den Boxen darf eine vorübergehend mit dem Fahrzeug verbundene, externe Energiequelle verwendet werden.

ART. 7 INSTRUMENTIERUNG
Elektronische Instrumente dürfen hinzugefügt werden, jedoch ist jede Datenerfassung über diese Instrumente auf folgende Funktionen limitiert: Motordrehgeschwindigkeit, Motor-Öldruck und -Öltemperatur, Motor-Wassertemperatur und Treibstoffpumpenförderungsdruck. Die Sensoren der Raddrehgeschwindigkeit dürfen nur bei privaten Tests verwendet werden und müssen für die Dauer der TGP Veranstaltung einschliesslich der ungezeiteten freien Trainings vom Fahrzeug entfernt werden.

ART. 8 SCHMIERUNG
Die Position der Ölkühler kann geändert werden, unter der Bedingung, dass die Silhouette des Fahrzeugs nicht verändert wird. Ein Ölsammelbehälter von 3000 cm^3 muss montiert werden.

ART. 9 TREIBSTOFFSYSTEM
Die Treibstofftanks müssen den Sicherheitsbestimmungen des Artikels 253.14 des Anhang J entsprechen. Wenn ein Bewerber einen Sicherheitstreibstofftank verwendet, muss dieser von einem von der FIA anerkannten Hersteller stammen. Um die Anerkennung der FIA zu erlangen, muss ein Hersteller den Beweis der Qualität und der Gleichartigkeit seines Produktes sowie der Übereinstimmung mit den von der FIA genehmigten Spezifikationen geliefert haben. Die von der FIA anerkannten Hersteller von Sicherheitstreibstofftanks verpflichten sich, an ihre Kunden Treibstoffbehälter zu liefern, die mit den genehmigten Normen übereinstimmen. Zu diesem Zweck muss auf jedem gelieferten Treibstoffbehälter der Name des Herstellers, das Herstellungsdatum und die Seriennummer aufgedruckt sein. Die FIA behält sich das Recht vor, nach Prüfung der von dem interessierten Hersteller eingereichten Unterlagen jegliche anderen technischen Spezifikationen zu genehmigen. (Die technischen Spezifikationen der Tanks FT3-1999, FT3.5 oder FT5 sind auf Anfrage beim Sekretariat der FIA verfügbar.)
Die auf allen Fahrzeugen der Perioden GR, HR und IR installierten Standard-Treibstofftanks müssen mit Sicherheitsschaum gemäss amerikanischer Militärspezifikation MIL-B-83054 gefüllt sein. Treibstofftanks mit reduzierter Kapazität können für die Fahrzeuge verwendet werden, unter der Bedingung, dass der Tank von einem von der FIA anerkannten Hersteller angefertigt wurde und dass die Gestaltung und die Methodik des Tanks vom Hersteller anerkannt sind. Treibstofftanks mit reduzierter Kapazität müssen in das Volumen passen, in dem der ursprüngliche Tank untergebracht war und jeder Hohlraum um den Behälter muss vollständig mit Schaum gemäss oben aufgeführter Spezifikation gefüllt sein. Nach etwa 5 Jahren kann das Altern des Sicherheitstanks zu einer merklichen Herabsetzung der Festigkeitseigenschaften des Materials führen. Ein Treibstofftank kann nicht länger als während 5 Jahren nach Herstellungsdatum verwendet werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Prüfung vor und stellt für eine Gültigkeitsdauer von zusätzlich höchstens 2 Jahren eine neue Bescheinigung aus.
Keinesfalls darf ein Treibstofftank länger als sieben Jahre ab Herstellungsdatum verwendet werden.

ART. 6 DÉMARRAGE
Une source d'énergie externe temporairement connectée à la voiture peut être utilisée pour démarrer le moteur à la fois sur la grille de départ et dans les stands.

ART. 7 INSTRUMENTATION
Des instruments de bord électroniques peuvent être ajoutés, mais toute acquisition de données par cette instrumentation doit être limitée aux fonctions suivantes: vitesse de rotation moteur, pression et température d'huile moteur, température d'eau moteur et pression d'alimentation en carburant. Les capteurs de vitesse de rotation des roues ne peuvent être utilisés que durant les essais privés et doivent être retirés de la voiture pendant toute la durée des épreuves de TGP, incluant les essais libres non chronométrés.

ART. 8 LUBRIFICATION
La position des refroidisseurs d'huile peut être changée, à condition de ne pas modifier la silhouette de la voiture. Un récupérateur d'une capacité de 3000 cm^3 doit être monté.

ART. 9 SYSTÈME DE CARBURANT
Les réservoirs de carburant doivent être conformes aux normes de sécurité spécifiées à l'Article 253.14 de l'Annexe J. Si un concurrent utilise un réservoir de carburant de sécurité, il doit provenir d'un fabricant agréé par la FIA. Afin d'obtenir l'accord de la FIA, un fabricant doit fournir la preuve de la qualité et de l'uniformité de ses produits ainsi que de leur conformité avec les spécifications approuvées par la FIA. Les fabricants de réservoirs de sécurité reconnus par la FIA doivent s'engager à fournir à leurs clients des réservoirs conformes aux normes approuvées. A cette fin, chaque réservoir fourni devra porter le nom du fabricant, la date de fabrication et le numéro de série. La FIA se réserve le droit d'approuver tout autre ensemble de spécifications techniques après avoir étudié le dossier soumis par le fabricant concerné. (Les spécifications techniques des réservoirs FT3-1999, FT3.5 ou FT5 sont disponibles sur demande auprès du Secrétariat de la FIA.)
Les réservoirs standards installés sur toutes les voitures des périodes GR, HR et IR doivent être remplis de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054. Des réservoirs de carburant à capacité réduite peuvent être utilisés sur les voitures à condition que le réservoir soit fabriqué par un fabricant agréé par la FIA et que la conception et la méthodologie du réservoir soient approuvées par le constructeur. Les réservoirs à capacité réduite doivent s'insérer dans le volume qui accueillait le réservoir d'origine et tout vide autour du réservoir doit être complètement rempli avec de la mousse conforme à la spécification ci-dessus.
Après environ cinq années, le vieillissement des réservoirs de sécurité peut entraîner une réduction considérable des caractéristiques de résistance du matériel. Aucun réservoir ne peut être utilisé pendant plus de cinq ans après la date de fabrication à moins d'avoir été inspecté et certifié à nouveau par le fabricant pour une période allant jusqu'à deux années supplémentaires.
En aucun cas, un réservoir ne peut être utilisé pendant plus de sept ans après sa date de fabrication.

ART. 10 GETRIEBE
Fahrzeuge, die ursprünglich mit Halbautomatik-Getrieben ausgestattet waren, dürfen auf manuelle Getriebe umgerüstet werden. Die Getriebe müssen vom gleichen Typ und von der gleichen Spezifikation sein wie die des Fahrzeugs während seiner Karriere.

ART. 11 ACHSANTRIEB
Der Achsantrieb einschliesslich Differential muss einer Herstellerspezifikation entsprechen oder von einem Typ sein, für den ein Periodennachweis existiert.

ART. 12 BREMSEN
Nur Fahrzeuge die für Paraden und Demonstrationen verwendet werden, können mit Karbon-Karbon Bremsen ausgerüstet sein. Fahrzeuge welche ursprünglich mit Karbon-Karbon Bremsen ausgerüstet waren, können auf Stahlscheiben mit zeitgenössischen Bremszangen und konventionellen Bremsklötzen umgerüstet werden.

ART. 13 RÄDER
Die Räder müssen vom originalen Durchmesser sein, wie während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet. Die Felgenbreite darf nicht erhöht, kann jedoch verringert werden, um erhältliche Reifen zu verwenden. Die Räder müssen dem Reglement für Zustandsprüfungen des Anhang K entsprechen.

ART. 14 REIFEN
Der für Grand Prix Thoroughbred Wagen bestimmte Referenzreifen, ist der Avon A11 mit Diagonalkarkasse und nur diese Reifen dürfen verwendet werden. Bei Regen dürfen nur Rennreifen Avon mit Diagonalkarkasse und Standardprofil «Classic Formula Wet» verwendet werden. Für jede Prüfung kann maximal 1 Satz Slicks-Reifen in die Meisterschaft eingeführt werden. Fahrzeuge der Kategorie G können Dunlop Reifen mit CR65 Profil verwenden.
Die Verwendung von Reifenwärmern oder die Anwendung von jeglicher künstlicher Mischung, die die Hysterese der Lauffläche beeinflussen kann, ist verboten.

ART. 15 KAROSSERIE
Die Karosserie des Fahrzeugs muss einer Ausführung entsprechen, wie sie während seiner Internationalen Karriere verwendet wurde. Die Karosserie muss das Erscheinungsbild wie während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet wurde, tragen, sofern die gesetzlichen Bestimmungen im Veranstaltungsland dies zulassen. Feuerlöschanlagen eines Typs wie während der Internationalen Karriere verwendet, müssen montiert und funktionstüchtig sein. Sie können verbessert werden, um den Normen des Art. 274.14.1 Anhang J zu entsprechen.

ART. 10 BOÎTE DE VITESSES
Les voitures équipées à l'origine de transmissions semi-automatiques peuvent être converties à une boîte de vitesses manuelle. Les boîtes de vitesses doivent être du même type et de la même spécification que celles utilisées pendant la carrière du véhicule.

ART. 11 COUPLE FINAL
Le couple final incluant le différentiel doit être conforme à la spécification d'un constructeur, ou être d'un type pour lequel il existe une preuve de période.

ART. 12 FREINS
Seules les voitures utilisées pour les Parades et Démonstrations peuvent utiliser des freins carbone-carbone. Les voitures équipées à l'origine de freins carbone-carbone peuvent être converties à des disques d'acier avec étriers contemporains et plaquettes conventionnelles.

ART. 13 ROUES
Les roues doivent être du diamètre d'origine utilisé pendant la carrière internationale de la voiture. La largeur des jantes ne doit pas être augmentée, mais elle peut être réduite pour accueillir les pneus disponibles. Les roues doivent être conformes au règlement sur les tests de condition de l'Annexe K.

ART. 14 PNEUS
Le pneu de référence désigné pour les voitures de Grand Prix Thoroughbred est le pneu à carcasse diagonale Avon A11 et seuls ces pneus peuvent être utilisés. Par temps de pluie, seuls des pneus de course Avon à carcasse diagonale et de dessin standard «Classic Formula Wet» peuvent être utilisés. Un maximum d'un train de pneus slicks peut être introduit dans le Championnat lors de chaque épreuve. Les voitures de la Catégorie G peuvent utiliser des pneus sculptés Dunlop de type CR65.
L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus ou l'application de tout mélange artificiel pouvant affecter l'hystérésis de la bande de roulement sont strictement interdites.

ART. 15 ARROSSERIE
La carrosserie de la voiture doit être d'une conception utilisée lors de sa carrière internationale. La carrosserie doit arborer une livrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture, si elle est autorisée par les lois du pays où se situe l'épreuve. Les systèmes d'extinction d'incendie d'un type utilisé pendant la carrière internationale de la voiture doivent être montés et opérationnels. Ils peuvent être améliorés de manière à être conformes aux normes de l'Annexe J, Art. 274.14.1.

ART. 16 AERODYNAMISCHE VORRICHTUNGEN
Aerodynamische Vorrichtungen dürfen an einem Fahrzeug nur angebracht werden, wenn diese auch während der Internationalen Karriere verwendet wurden. Die verwendeten Vorrichtungen müssen in Ausführung, Position und Abmessungen so sein, wie sie während der Internationalen Karriere des Fahrzeugs verwendet wurden.
Aerodynamische Vorrichtungen, die an ungefederten Teilen des Fahrzeugs angebracht waren und/oder vom Cockpit aus regulierbar waren, sind nicht erlaubt.
Eventuelle, in Rennen ursprünglich verwendete aerodynamische Vorrichtungen sind nicht obligatorisch.
Die Fahrzeuge, welche mit festen aerodynamischen Schürzen in der Periode (während der Jahre 1981 und 1982) fuhren, dürfen die ursprüngliche Befestigung und Designausführung beibehalten. Die Schürze muss jedoch so geändert werden, dass die vorgeschriebene statische Bodenfreiheit von mindestens 40 mm eingehalten wird. Gleitleisten sind nicht erlaubt.
Jedes Fahrzeug, das anscheinend in fortlaufendem Kontakt mit dem Boden ist, wird nach Ermessen des Technischen Delegierten der FIA den Sportkommissaren der Veranstaltung gemeldet. Jede Vorrichtung am Fahrzeug, die vorhanden ist, um die Bodenfreiheit während der Fahrt zu verringern muss deaktiviert werden.

ART. 17 BELEUCHTUNG
Alle Fahrzeuge müssen während der ganzen Veranstaltung mit einem von der FIA genehmigten (siehe Technische Liste N° 19) funktionstüchtigen roten Rücklicht ausgestattet sein, welches 90° von der Mittelachse des Fahrzeugs nach hinten gerichtet und von hinten klar sichtbar ist, sich nicht mehr als 100 mm von der Fahrzeugachse, in einer Höhe von nicht weniger als 350 mm und höchstens 450 mm hinter der Mittellinie der Hinterräder befindet und welches vom Fahrer aus seiner normalen Sitzposition eingeschaltet werden kann. Wenn Diodenlichter (LED's) verwendet werden, müssen mindestens 90% dieser Elemente funktionstüchtig sein.

ART. 18 ABMESSUNGEN: RADSTAND, SPURWEITE UND GEWICHT
Der Radstand darf nicht um mehr als 1,1% (maximal 1 Zoll = 25.4mm) von einer Dimension für welche ein Nachweis der Epoche existiert, abweichen. Die Spurweite darf nicht grösser sein, als eine Dimension für welche ein Nachweis der Epoche existiert.
Das Gewicht des Fahrzeugs, gewogen ohne Treibstoff, jedoch mit Öl, darf nicht weniger betragen, als das Fahrzeugmindestgewicht, wie im Technischen Reglement der Formel 1 Weltmeisterschaft des Jahres spezifiziert, in dem das Fahrzeug ursprünglich teilgenommen hat, wie im Punkt 18 angegeben.
Wenn ein Fahrzeug zum Wiegen ausgewählt wurde, kann nur Treibstoff entfernt und keine andere flüssige, feste oder gasförmige Substanz hinzugefügt werden.
Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, darf die statische Höhe aller aufgehängten Teile nicht weniger als 40 mm betragen.

ART. 16 ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES
Des accessoires aérodynamiques ne peuvent être montés sur la voiture que si elle en a utilisé lors de sa carrière internationale. Les dispositifs employés doivent se conformer en conception, position et dimensions à ceux employés pendant la carrière internationale de la voiture.
Aucun dispositif aérodynamique qui était monté sur des pièces non suspendues de la voiture et/ou pouvait être réglé depuis l'habitacle, n'est autorisé.
Les éventuels dispositifs aérodynamiques utilisés à l'origine en compétition ne sont pas obligatoires.
Les voitures qui ont couru en période avec des jupes aérodynamiques fixes (pendant 1981 et 1982) peuvent retenir la fixation et la philosophie de conception originales. Toutefois, la jupe doit être modifiée de façon à conserver la garde au sol minimale statique de 40 mm. Les bandes de frottement ne sont pas autorisées.
Toute voiture semblant être en contact continu avec le sol sera, à l'appréciation du Délégué technique de la FIA, signalée aux Commissaires Sportifs de l'épreuve.
Tout dispositif installé sur la voiture pour diminuer sa garde au sol pendant que la voiture est en mouvement doit être désactivé.

ART. 17 ECLAIRAGE
Toutes les voitures doivent avoir un feu rouge, en état de marche pendant toute la durée de l'épreuve, d'un modèle approuvé par la FIA (voir Liste Technique n°19), dirigé vers l'arrière à 90° par rapport à l'axe de la voiture, qui soit clairement visible de l'arrière, qui ne soit pas monté à plus de 100 mm de l'axe de la voiture, qui soit à une hauteur non inférieure à 350 mm, qui ne soit pas situé à moins de 450 mm derrière l'axe des roues arrière et qui puisse être allumé par le pilote normalement assis dans la voiture. Lorsque des feux à diodes sont utilisés, au moins 90% des éléments doivent être opérationnels.

ART. 18 DIMENSIONS: EMPATTEMENT, VOIE ET POIDS
L'empattement ne doit pas s'écarter de plus de 1,1 % (maximum 1 pouce = 25,4 mm) d'une dimension pour laquelle il existe une preuve d'époque. La voie ne doit pas être supérieure à une dimension pour laquelle il existe une preuve d'époque.
Le poids de la voiture, pesée sans carburant, mais avec huile, ne sera pas inférieur au poids minimal spécifié pour la voiture dans le Règlement Technique du Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA de l'année au cours de laquelle la voiture a couru à l'origine, comme indiqué au point 18.
Lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.
A tout moment au cours d'une épreuve, la hauteur statique de toutes les parties suspendues de la voiture ne devra pas être inférieure à 40 mm.

ART. 19 ÜBERSICHT DER ABMESSUNGEN
Siehe nachstehenden Tabellen.

ART. 19 TABLEAU DES DIMENSIONS
Voir tableaux ci-après.

Grand Prix Thoroughbred Wagen Perioden-Abmessungen

Voitures de Grand Prix Thoroughbred Dimensions en période

Jahr Année	Gesamtgewicht Ohne Treibstoff Poids total Sans carburant	Frontflügel max. Breite Aileron avant Largeur max.	Frontflügel max. Höhe Aileron avant Hauteur max.	Frontflügel max. Überhang Aileron avant Porte-à-faux max.	Heckflügel max. Breite Aileron arrière Largeur max.	Heckflügel max. Höhe Aileron arrière Hauteur max.	Heckflügel max. Überhang Aileron arrière Porte-à-faux max.
1966	500 kg						
1967	500 kg						
1968	500 kg						
1969	500 kg						
1970	530 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm[1]	
1971	550 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm[1]	
1972	550 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm[1]	
1973	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm[1]	
1974	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm[1]	1000 mm
1975	575 kg	1500 mm	Höhe Frontfelge Hauteur jante av.		1100 mm	800 mm[1]	1000 mm
1976	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	800 mm[1]	800 mm
1977	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm		900 mm	800 mm
1978	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1979	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1980	575 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1981	585 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1982	585 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1100 mm	900 mm	800 mm
1983	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1984	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm
1985	540 kg	1500 mm	Id.	1200 mm	1000 mm	1000 mm	600 mm

Jahr Année	Vorderräder max. Breite Roues avant Largeur max.	Hinterräder max. Durchmesser Roues arrière Diamètre max.	Hinterräder max. Breite Roues arrière Largeur max.	Fahrzeughöhe über Heckflügel Hauteur de la voiture au-dessus de l'aileron arrière	Gesamthöhe des Fahrzeugs Hauteur hors-tout de la voiture	Bodenfreiheit Garde au sol
1966						
1967						
1968						
1969						
1970						
1971						
1972						
1973						
1974						
1975						
1976	21"	Felge 13" Jante 13"	21"	50 mm		
1977	21"	Felge 13" Jante 13"	21"	50 mm		
1978	21"	Felge 13" Jante 13"	21"		900 mm	
1979	21"	Felge 13" Jante 13"	21"		900 mm	
1980	21"	Felge 13" Jante 13"	21"		900 mm	
1981	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		900 mm	60mm[2]
1982	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		900 mm	60mm[2]
1983	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		1000 mm	60mm[2]
1984	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		1000 mm	60mm[2]
1985	18"	Externer Durchmesser 26" Diamètre externe 26"	18"		1000 mm	60mm[2]

[1] Diese Dimension gemessen von der gefederten Ebene.
[2] Bodenfreiheit ursprünglich 60 mm.
40mm minimal erlaubt für alle Fahrzeuge, unabhängig von deren Periode.

[1] Cette dimension mesurée depuis le plan suspendu.
[2] Garde au sol d'origine 60 mm
40 mm minimum autorisés pour toutes les voitures indépendamment de la période.

ANHANG XI:

Reglement für Fahrzeuge der Periode J1, nur bei Sport-Rallyes anwendbar

ART. 1 ZUGELASSENE FAHRZEUGE

1.1 Ausschliesslich die Fahrzeuge der Periode J1 (01.01.1982 bis 31.12.1985) sind wie folgt zugelassen:
- Fahrzeuge der Gruppe B – über 1600 cm³ und/oder mit Aufladung.
- Fahrzeuge der Gruppe B – bis einschliesslich 1600 cm³.
- Fahrzeuge der Gruppe A

1.2 Die Historische Motorsportkommission behält sich das Recht vor, die Liste der zugelassenen Fahrzeuge zu ändern und/oder zu erweitern.

1.3 Es ist zu beachten, dass einige Gruppe B Fahrzeuge in der Periode bei Rallyes aus Sicherheitsgründen verbannt wurden.
Aus demselben Grund, ist deren Verwendung nach wie vor bei dieser Art von Veranstaltungen nicht erlaubt (siehe Artikel 7.4.1 des Anhang K)

ART. 2 TECHNISCHES REGLEMENT

2.1 Die im Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge müssen dem Artikel 7 des Anhang J sowie den nachfolgenden Artikeln entsprechen.

2.1.1 *Gewicht:* Das im Anhang J der Periode aufgeführte Mindestgewicht für die Fahrzeuge der Periode J1 wird um 25kg erhöht, um die jetzt zusätzlich vorgeschriebene Sicherheitsausrüs-tung auszugleichen.

2.1.2 *Elektronik:* Fahrzeuge, original homologiert oder zugelassen mit elektronischen Steuergeräten, Motormanagementsystemen und/oder Sensoren, müssen dasselbe System, angeschlossen und in voll funktionsfähigem Zustand, wie in der Periode gebraucht oder gemäss Anhang J der Periode vorgeschrieben, verwenden.

ART. 3 SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

3.1 Die im Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge unterliegen dem Artikel 5 (Sicherheit), wenn dieser mit folgenden Artikeln vereinbar ist.

3.2 Die im Artikel 1.1 aufgeführten Fahrzeuge müssen wie folgt ausgerüstet sein:

3.2.1 *Splitterschutzfolie für Seitenscheiben:* An Fahrzeugen der Periode J1, bei denen die Seitenscheiben aus Glasbeibehalten werden, muss an der Innenseite dieser Scheiben eine Splitterschutzfolie angebracht werden. Eine kleine Öffnung in der Folie wird empfohlen, um diese bei der technischen Abnahme besser erkennbar zu machen.

3.2.2 *Windschutzscheibenfolie:* Alle Fahrzeuge mit Verbundglaswindschutzscheibe dürfen eine durchsichtige Schutzfolie aus Kunststoff verwenden, um Beschädigungen zu vermeiden. Diese Folie muss dieselbe Grösse und dieselbe Form wie die Windschutzscheibe haben und muss mit dieser komplett in Kontakt sein.

ANNEXE XI:

Règlement pour les voitures de Période J1 applicable uniquement aux Rallyes Sportifs

ART. 1 VOITURES ADMISES

1.1 Seules les voitures de la Période J1 (01.01.1982 à 31.12 1985) sont acceptables comme suit:
- Voitures du Groupe B – plus de 1600 cm³ et/ou suralimentées.
- Voitures du Groupe B – jusqu'à 1600 cm³ inclus.
- Voitures du Groupe A.

1.2 La Commission du Sport Automobile Historique se réserve le droit de modifier et/ou étendre la liste des voitures admises.

1.3 Il doit être noté que certaines voitures de Groupe B ont été bannies dans les rallyes en période, pour raison de sécurité.
Pour cette même raison, leur utilisation n'est toujours pas autorisée dans cette catégorie d'épreuves (voir art. 7.4.1 de l'Annexe K).

ART. 2 RÈGLEMENT TECHNIQUE.

2.1 Les voitures mentionnées à l'Art. 1.1 doivent être conformes à l'Art. 7 de l'Annexe K ainsi qu'aux articles ci-après.

2.1.1 *Poids:* Le poids minimum indiqué dans l'Annexe J de période pour les voitures de la Période J1 est augmenté de 25 kg pour compenser l'équipement de sécurité supplémentaire à présent spécifié.

2.1.2 *Electronique:* Les voitures homologuées à l'origine avec, ou autorisées à utiliser, des boîtiers électroniques, des systèmes de gestion du moteur et/ou des capteurs doivent utiliser le même système, connecté et en parfait état de marche, que celui utilisé en période ou requis par l'Annexe J de période.

ART. 3 PRESCRIPTIONS DE SÉCURITÉ

3.1 Les voitures mentionnées à l'Art. 1.1 sont soumises aux prescriptions énoncées à l'Art. 5 (Sécurité) lorsque compatibles avec les articles suivants.

3.2 Les voitures mentionnées à l'Art. 1.1 doivent être équipées des éléments ci-après:

3.2.1 *Film anti-éclats pour vitres latérales:* Pour les voitures de la Période J1 qui gardent les vitres latérales en verre, un film anti-éclats de couleur claire doit recouvrir l'intérieur des vitres. Il est recommandé de laisser un petit trou dans ce film afin de faciliter sa détection lors des vérifications techniques.

3.2.2 *Film de pare-brise:* Pour toutes les voitures ayant un pare-brise en verre feuilleté, une protection en plastique de couleur claire peut être utilisée pour prévenir les dommages. Cette protection doit avoir la même taille et la même forme que le pare-brise et être totalement en contact avec ce dernier.

3.2.3 Sicherheitsstruktur:

A) Alle Fahrzeuge der Gruppe B über 1600cc und/oder mit Aufladung müssen mit einem Roll Over Protection System (ROPS) ausgerüstet sein. Dieses ROPS muss dem Anhang VI B des Anhang K FIA entsprechen und muss mindestens folgende sechs vorgeschriebene Elemente beinhalten:
1. Diagonalstrebe, eine Auswahl aus den Zeichnungen K-11, K-12, K-13 oder K-14; oder K-61 mit K-21. K-11 sollte nur verwendet werden, wenn keine der anderen Optionen möglich ist.
2. Türstreben, eine Auswahl aus K-15, K-16, K-17 oder K-18;
3. Dachverstärkungen, eine Auswahl aus K-19, K-20, oder K-21;
4. Windschutzscheibensäulenverstärkung K-22;
5. Querstrebe K-31;
6. Querstrebe K-32.

B) Fahrzeuge, welche den Bestimmungen des vorgenannten Punkt A) nicht entsprechen können, werden individuell von der Historischen Motorsportkommission der FIA, der Technischen Abteilung der FIA und der Sicherheitskommission der FIA bewertet. Eine Spezifikation und eine besondere Zeichnung werden für all diese Fahrzeuge auf der FIA Website oder beim Sekretariat der FIA verfügbar sein.

C) Die folgenden Fahrzeuge müssen mit einer von der HMSC der FIA genehmigten Überrollschutzstruktur ausgerüstet sein.
1. Lancia 037 Gruppe B (Homologation B-210)
2. Renault R5 Turbo Gruppe B (Homologation B-205)

D) Fahrzeuge der Gruppe A und der Gruppe B unter 1600cm3 müssen mit den Bestimmungen des Artikels 5.13.5 (e) des Anhang K übereinstimmen.

E) Zusätzliche, im Anhang K, Anhang VI B nicht er-wähnte, jedoch in der Periode für das betreffende Modell homologierte Streben können ebenfalls verwendet werden.

3.2.4 *Sitze:* Für Fahrzeuge der Periode J, müssen die Sitze eine gültige Homologation gemäss der FIA-Norm 8855/1999 oder 8862/2009 haben, ausser für den Lancia 037 für welchen nur die Norm 8862/2009 gestattet ist. Die Verankerungen müssen den Homologationsvorschriften entsprechen.

3.2.5 *Abnehmbares Lenkrad:* Die Montage eines abnehmbaren Lenkrades ist bei Fahrzeugen der Periode J1 vorgeschrieben (abhängig von der örtlichen/nationalen amtlichen Genehmigung).

3.2.6 *Treibstoff- und Ölleitungen – Treibstoffproben:* Bei Fahrzeugen der Periode J1 müssen die serienmässigen Öl- und Treibstoffleitzungen durch metallummantelte Leitungen (Flugzeugbau / «Aeroquip»oder ähnlich) gemäss aktuellem Anhang J Artikel 253.3.2 ersetzt werden. Das Treibstoffsystem muss mit einer Trockentrennkupplung für Treibstoffproben gemäss technischer liste N° 5 der FIA ausgerüstet sein.

3.2.7 *Feuerlöscher:* Fahrzeuge der Periode J1 müssen mit einem Feuerlöschsystem gemäss Artikel 253.7.2 des aktuellen Anhang J und mit einem Handfeuerlöscher gemäss Artikel 253.7.3 des aktuellen Anhang J ausgerüstet sein.

3.2.3 Armature de sécurité:

A) Les voitures du Groupe B de plus de 1600 cm³ et/ou suralimentées doivent être équipées d'un Système Anti-Tonneau de Protection (SATP). Ce SATP doit être conforme à l'Annexe VI B de l'Annexe K de la FIA et doit comprendre au moins les six éléments obligatoires suivants:
1. Entretoise diagonale, au choix parmi les dessins K-11, K-12, K-13 ou K-14; ou encore K-61 avec K-21. K-11 ne dervait être utilisé que lorsque l'une des autes options n'est pas possible.
2. Entretoises de portières, au choix parmi K-15, K-16, K-17 ou K-18;
3. Renforts de toit, au choix parmi K-19, K-20, ou K-21;
4. Renfort de montant de pare-brise K-22;
5. Entretoise transversale K-31;
6. Entretoise transversale K-32.

B) Les voitures ne pouvant pas répondre au paragraphe A) ci-dessus seront évaluées individuellement par la Commission du Sport Automobile Historique de la FIA, le Département Technique de la FIA et la Commission Sécurité de la FIA. Une spécification et un dessin spécifique seront disponibles pour toutes ces voitures sur le site Web de la FIA et auprès du secrétariat de la FIA.

C) Les voitures ci-après doivent utiliser les structures anti-tonneau de protection spécifiques approuvées par la CSAH de la FIA:
1. Lancia 037 Groupe B (homologation n° B-210).
2. Renault R5 Turbo Groupe B (homologation n° B-205)

D) Les voitures du Groupe A et les voitures du Groupe B d'une cylindrée inférieure à 1600 cm³ doivent être conformes à l'art. 5.13.5 (e) de l'Annexe K.

E) Des entretoises supplémentaires non mentionnées dans l'Annexe K, Annexe VI B mais homologuées en période pour le modèle concerné peuvent également être utilisées.

3.2.4 *Sièges:* Pour les voitures de la Période J, les sièges doivent être homologués selon la Norme 8855/1999 ou 8862/2009 , excepté pour la Lancia 037 pour laquelle seule la Norme 8862/2009 est acceptée. Les ancrages doivent être conformes aux exigences en matière d'homologation.

3.2.5 *Volant de direction amovible:* L'installation d'un volant de direction amovible est obligatoire sur les voitures de la Période J1 (selon les approbations des autorités locales/nationales).

3.2.6 *Conduites de carburant et d'huile – Prélèvement de carburant:* Sur les voitures de la Période J1, les conduites de carburant et d'huile de série doivent être remplacées par des conduites à protection métallique (de type aviation / «Aéroquip» ou semblable) conformes au paragraphe 3.2. de l'Article 253 de l'Annexe J actuelle. Le système de carburant doit être équipé d'un coupleur auto-obturant pour le prélèvement de carburant figurant sur la Liste Technique N°5 de la FIA.

3.2.7 *Extincteur:* Les voitures de la Période J1 doivent être équipées d'un système d'extinction conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J actuelle ainsi que d'un extincteur manuel conforme à l'Article 253.7.3 de l'Annexe J actuelle.

3.3 Kopfrückhaltevorrichtung und Sicherheitsgurten

Fahrer und Beifahrer von Fahrzeugen der Periode J1 müssen eine Kopfrückhaltevorrichtung gemäss aktuellem Anhang L FIA, Kapitel 3, Absatz 3, sowie mit dem Kopfrückhaltesystem kompatiblen, aktuell von der FIA homologierten 6 Punkt Sicherheitsgurten gemäss Artikel 253.6 des gültigen Anhang J FIA tragen.

3.3 Dispositif de Retenue de la Tête et ceintures de sécurité

Les pilotes et les copilotes des voitures de la Période J1 doivent porter un Dispositif de Retenue de la Tête conforme à l'actuelle Annexe L de la FIA, Chapitre 3, paragraphe 3, ainsi que des ceintures de sécurité 6 points compatibles avec le Dispositif de Retenue de la Tête, actuellement homologuées par la FIA et conformes à l'Article 6 de l'Article 253 de l'Annexe J de la FIA actuelle.