

Nemzetközi Sport Kódex K függelék

A Nemzetközi Historic Bajnokságban résztvevő autók technikai szabályai

Kiadja: MNASZ Titkárság.

Jelen dokumentum eredeti változata, valamint a kapcsolódó szabályzatok angol és francia nyelven megtalálhatóak az FIA honlapján (www.fia.com).

Az FIA szabályok magyar nyelvű fordításainak értelmezése során, vitás esetekben, mindenkor a szabályok vonatkozó eredeti nyelvű változatát kell figyelembe venni.

Jelen fordítás jelen szabályzat mellékleteit nem tartalmazza.

1. ALAPELVEK ÉS RÖVID MEGJELÖLÉSEK RÖVIDÍTÉSEK

1.1. Az FIA célja a K függelék megalkotásával az volt, hogy a Historic Autókra vonatkozó szabályrendszer biztosítsa azt, hogy az autók a modern technológia alkalmazásából származó teljesítmény- és viselkedésváltozás nélkül, a saját időszakuknak megfelelő specifikációknak megfelelően vegyenek részt a versenyeken. A Historic Bajnokság nem pusztán egy újabb sorozat, amelyben díjak szerezhetők, ez egy szakág, amelynek a legfontosabb jellemzője az autók és történetük iránti rajongás. A Historic Autó Sport lehetővé teszi az Autók Történetének ünneplését.

1.2. A K függelék hatálya kiterjed azokra az autókra, amelyek eredetileg is versenyautók voltak, és azokra az autókra, amelyek ugyanolyan specifikáció szerint épültek, mint azok a nemzetközi versenyműlttel rendelkező modellek, amelyek az adott időszak nemzetközi szabályainak megfeleltek.

Az adott időszaki specifikációhoz képest megengedett különbségeket a K függelék tartalmazza.

A nemzetközi versenyműlt nélküli autók, amelyek nemzeti bajnokságokban indultak korábban vagy más – azonos státuszú - jelentős nemzeti versenyeken vettek részt, szintén a függelék hatálya alá tartoznak.

Ha egy modell nem vett részt az adott időszakban nemzetközi futamokon, az egyező autók HTP-jét be kell mutatni a HMSC-nek az ASN által kiállított igazolással együtt, miszerint az adott modell nemzeti jelentőségű bajnokság versenyén részt vett az adott időszakban.

1.3. Jelen K függeléket alkalmazni kell valamennyi nemzetközi bajnokságban, amelyet historic autók számára rendeznek, és alkalmazása erősen ajánlott minden más historic bajnokságban.

1.4. Az FIA Autó Sport Világtanács (a továbbiakban: WMSC) jóváhagyását adta ezen alapelvekre, amelyek által valamennyi historic autósportban részt vevő versenyzőre és autóra világszerte azonos standardok és azonos szabályok vonatkoznak.

1.5. További információ az FIA www.fia.com/historic weboldalon érhető el.

1.6. Rövid megjelölések

| | |
|------|-----------------------------------|
| | Teljes elnevezés |
| HTP | FIA Historic Gépkönyv |
| HRCP | Historic Regularity Gépkönyv |
| HMSC | FIA Historic Autó Sport Bizottság |
| HDB | FIA Historic Adatbázis |

Homologizáció Az FIA által jóváhagyott homologizációs lap és megfelelőségi lap
(Recognition Form)

2. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK ÉS AZ AUTÓK MEGHATÁROZÁSA

2.1. Általános rendelkezések

2.1.1. A nemzetközi versenyzést a ACF Sport Bizottsága irányította 1906 és 1921 között, és az FIA - amelyet AIACR-nek hívtak 1947-ig, irányítja 1922-től napjainkig. A kétülékes versenyautókra vonatkozó C függelék 1950-ben alkották meg, amely 1966-tól a J függelék részévé vált. A J függelék a túraautók és a GT autók számára 1954-ben alkották meg. A K függelék megköveteli, hogy valamennyi historic versenyautót abban a formában őrizték meg, amelyben ezen szabályok szerint versenyzett, kivéve ahol biztonsági okok miatt változtatások szükségesek.

2.1.2. Az autók típus, időszak (3. cikk) szerint kerülnek osztályozásra, meghatározás hiányában pedig a nemzetközi csoportba kerülnek, amelyben a modell eredetileg versenyzett az 1. sz. melléklet szerint.

2.1.3. A verseny szervezői szabadon összevonhatják ezeket a csoportokat, ha a verseny céljainak megfelel, azzal, hogy a nyitott és a zárt kerekű autók nem keverhetők, kivéve, ha az adott időszakban ez megengedett volt.

2.1.4. Ha egy adott autó homologizált modellen alapul, az adott időszaki osztályozása meg kell, hogy feleljen az adott autókra vonatkozó, adott időszakban érvényes homologizációs lapnak (alap homologizációs lap vagy annak kiterjesztése).

A figyelembe veendő osztályozási időszak lehet egy adott dátum, amikor az adott modellű autók átkerültek egyik homologizációs csoportból a másikba.

2.1.5. A figyelembe veendő homologizációs lap (időszak és kiegészítések) az adott autó HTP-jében szerepel.

2.1.6. Olyan autó nem vehet részt az FIA K függeléke hatálya alá tartozó versenyen, amelynek specifikációjának időszaka nem azonos a besorolási időszakával.

2.1.7. Ha egy autót besoroltak valamelyik osztályba, a besoroláson csak a HMSC engedélyével lehet változtatni.

2.1.8. A nemzetközi versenyen részt vett autók, amelyek felmentést kaptak az FIA-tól a J függelék alkalmazása alól és/vagy az FIA Bajnokságok Sport Szabályzata alól, egy „/W” betűs jelölést kapnak a HTP osztályozásukhoz.

2.1.9. Az autókon elhelyezett reklámok

2.1.9.1. A széria autókon (ld. 2.3. cikkely) a karosszéria mindkét oldalán az ablakok vonala alatt, de az első kerekek középvonala mögött és a hátsó kerekek középvonala előtt helyezhetők el reklámok. Ezen felül az autó elején és hátulján, valamint az oldalak maradék részein 1400 cm²-nyi reklám helyezhető el, elől egy, és oldalanként egy darab egyenként nem nagyobb, mint 700 cm²-nyi felület a rajtszámok mellett fenntartható a verseny rendezőjének reklámjai számára – amelyeket a versenyző nem utasíthat vissza. A rajtszám felett és alatt rendezőtől eltérő reklám is elhelyezhető, de nem érhet hozzá a rajtszám háttéréhez.

2.1.9.2. A versenyautókon történő reklámfelület (ld. 2.2. cikkely) nagysága összesen legfeljebb 2100 cm² lehet:

Emellett az autó elején és mindkét oldalán egy-egy legfeljebb 700 cm²-nyi reklám elhelyezhető a rajtszám mellett, amelyet a verseny rendezője reklámjai számára tartanak fenn, amelyeket a versenyző nem utasíthat vissza.

A rajtszám felett és alatt rendezőétől eltérő reklám is elhelyezhető, de nem érhet hozzá a rajtszám háttéréhez.

- 2.1.9.3.** A rally táblák a verseny rendezőjének reklámja számára használhatók fel.
- 2.1.9.4.** A szélvédő tetején egy 10 cm széles sáv használható a nemzetközi vagy nemzeti bajnokság címének feltüntetésére, szponzori hirdetés nélkül. Egy további matricát lehet elhelyezni, amely az autó időszakát mutatja.
- 2.1.9.5.** Az aktualitásukat veszített reklámokat el kell távolítani, kivéve a periódusnak megfelelőt, ahogy a 2.1.10. cikkelyben szerepel – és amely csak a kijelölt helyen helyezhető el.
- 2.1.9.6.** A versenyzők neve és a nemzeti lobogó(k) meg kell, hogy jelenjenek az autó mindkét oldalán. Méretük legfeljebb 10 cm x 40 cm. Egy autókлуб (bona fide club) jelvénye megjelenhet az autó mindkét oldalán, legfeljebb 10 cm x 10 cm terjedelemben.
- 2.1.9.7.** Semmilyen más grafika vagy azonosító nem jelenhet meg az autón (pl. „cápa fog” design, cég logó, stb.). A rendezvény szervezője visszautasíthat minden olyan reklámot, amely az adott rendezvény vonatkozásában sértőnek vagy helytelennek minősül.
- 2.1.9.8.** Az autó osztályát megjelenítő matrica elhelyezhető a rajtszám mellett, ha a szabályok ezt írják elő.
- 2.1.9.9.** Jelen szabályokat a bajnokság versenyein alkalmazni kell, kivéve az engedélyezett korabeli arculatot, de a verseny rendezője – ha az adott versenykiírás erre lehetőséget ad – visszautasíthatja az adott rendezvényen vagy autók meghatározott típusán reklámok használatát.

2.1.10. Korabeli arculat

Az arculat ebben az értelemben a színek és grafikai elemek összességét jelenti.

- A nagy sorozatú FIA homologizációval rendelkező autók (túraautó, nagy túraautó csoport, amelyet 1966 előtt homologizáltak, 1-4. csoport, N csoport, A és B csoport), azok a modellek, amelyek futástörténete igazolt, ugyanazzal az arculattal és azonos méretű logókkal indulhatnak.
- A többi autónak csak az karosszériája lehet korabeli festésű, azonos színekkel és azonos méretű logókkal.

Azok a modellek, amelyek (vagy amelyeknek az karosszériája – ld. fentebb) igazoltan valamilyen adott festéssel versenyeztek (pl. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus, stb.) továbbra is azonos festéssel versenyezhetnek, feltéve, hogy a színek azonosak és a logók mérete is változatlan.

A fenti szabályokkal összhangban, támogatandó, hogy a versenyzők az autójuk eredeti festését tartsák meg.

Megjegyzés: Azon országokban, ahol bizonyos termékeket nem lehet reklámozni (pl. dohány, alkohol, stb.), a versenyző felelőssége, hogy az autója festése megfeleljen a helyi jogszabályoknak.

2.1.11. Rajtszámok

Ld. az FIA Nemzetközi Sport Kódexének (a továbbiakban: Kódex) 15.1 - 15.3. cikkelyét.

2.1.12. FIA/FIVA megállapodás

Az FIA úgy látja, hogy a FIVA-val való együttműködés központi szerepet játszik a nem sport jellegű azon tevékenységében, melynek célja, hogy megóvja a történeti autók szabad és korlátozások nélküli mozgását és elősegítse nem sport jellegű használatukat.

Az 1974. október 10-én aláírt és 1999. október 27-én módosított FIA/FIVA megállapodás értelmében a FIVA elismeri az FIA-t, mint az egyetlen nemzetközi autósport hatóságot. Ez azt jelenti, hogy a historic autók sport jellegű versenyei az FIA és tagszervezetei keretén belül kerülnek kizárólag megrendezésre, a nem sport jellegű átlagtartó (regularity) versenyek pedig vagy az FIA vagy a FIVA szabályai alapján kerülnek megrendezésre. A FIA égisze alatt szervezett túra összejöveteleken be kell tartani a FIVA Nemzetközi Rendezvények Szabályait.

A rendezők (akár FIA akár FIVA tagok) – az adott ASN engedélyével, különösen, ha a nemzeti jog ezt megköveteli – rendszeresen tarthatnak rallykat feltéve, hogy az átlagos sebesség nem haladja meg az alacsonyabbat a következő kettő közül: 50 km/h vagy az adott ország hatóságai által autóversenyekre meghatározott legmagasabb sebesség.

2.1.13. Fogalom meghatározások a versenyekkel kapcsolatban

2.1.13.1. Historic verseny

A historic verseny lehet bemutató, parádé, historic közúti verseny, historic rally, historic átlagtartó rally vagy historic túra összejövetel, amelyet az FIA vagy a FIVA égisze alatt rendeznek meg. Valamennyi nemzetközi verseny meg kell, hogy feleljen a jelen függelékben foglalt szabályoknak, kivéve a rally és a hegyverseny (ideértve a rally részét képező körpályás versenyt) amelyet az FIA által nemzetközi versenyre engedélyezett pályán tartanak meg (ld. O függelék 6. cikkelye).

2.1.13.2. Bemutató

Ld. a Kódex 6. cikkelyét.

Ezen felül az 1967 utáni egy- és kétülékes versenyautók bemutatójára csak az FIA egyedi engedélyével kerülhet sor.

2.1.13.3. Parádék

Ld. a Kódex 5.1. és 20. cikkelyét.

2.1.13.4. Historic Közúti Verseny

A Historic Közúti Verseny a K Függelék vagy a FIVA Rendezvények Szabályai hatálya alá tartozó autók versenye, amelyet közúton tartanak hagyományos vagy összefutó útvonalon és ahol az útvonalat a rendező határozza meg. A Historic Túra Összejövetelek kivételével a nemzetközi versenyeket be kell jelenteni az FIA és a FIVA versenynaptárába. Valamennyi versenyt az adott területen érvényes közúti közlekedési szabályok szerint kell megtartani. Három féle Historic Közúti Verseny van (részletesen ld. alább): Historic Rally, Historic Átlagtartó Rally, Historic Túra Összejövetel.

Historic Rally

Olyan közúti sport jellegű verseny, amelyen a megteendő távolság nagy része normál forgalom számára nyitott közúton zajlik. Az útvonal egy vagy több gyorsasági szakaszt tartalmazhat, amelyet a közforgalom számára lezárt utakon tartanak vagy állandó, vagy részben állandó versenypályán, ahol a legnagyobb sebesség a döntő tényező. A gyorsasági szakaszok eredménye számít bele a rally általános értékelésébe.

A következő feltételeknek kell megfelelni egy Historic Rally-nak:

- A Historic Rally rendezője az ASN tagja kell, hogy legyen.
- Azok az útszakaszok, amelyek nem minősülnek gyorsasági szakasznak, az etapok. Az etapokon elért legmagasabb sebesség nem számíthat bele az általános értékelésbe és az ellenőrző pontok közötti átlagos sebesség nem haladhatja meg az 50 km/h-t, hacsak az

adott ASN – a helyi jogszabályokkal összhangban – nem engedélyez magasabb sebességhatárt.

- A legmagasabb átlagos sebesség, ami egy rally gyorsasági szakaszon engedélyezhető, nem haladhatja meg a 120 km/h-t.
- A részt vevő járművek birtokosainak FIA Versenyzői Licenc-szel kell rendelkezniük.
- Azon a pályán, ahol egynél több autó indul egy időpontban, csak a Pilóta lehet az autóban.
- Az autónak meg kell felelni az FIA Nemzetközi Rally részvételi követelményekben foglalt feltételeknek az adott időszakban.
- Minden versenyzőnek érvényes FIA HTP-vel kell rendelkeznie a versenyautóhoz. A versenyző feladata, hogy meggyőzze a technikai ellenőröket, az megfelelőségi delegáltakat és a felügyelőket, hogy az autó a verseny teljes időtartam alatt megfelel a szabályoknak.
- A rendezvénynek meg kell felelni a Kódex H függeléke 5. cikkében foglalt biztonsági ajánlásoknak.

Historic Átlagtartó Rally (Historic Regularity Rally)

(Ez a szakasz nem vonatkozik a FIVA rendezvényekre.)

A Historic Átlagtartó Rally olyan túra jellegű verseny, ahol nem a legnagyobb sebesség a döntő faktor, de ahol az átlagos sebességet (50 km/h-ig) meghatározzák.

Kivételesen a városok közötti nagy távolságok esetén, ahol az útvonal autópályát is magába foglal, a rendező az adott ASN engedélyét kérheti ahhoz, hogy az átlagos sebességet megemelje (legfeljebb 80 km/h-ra) ezeken a szakaszokon.

A következő feltételeknek kell megfelelnie egy Historic Átlagtartó Rally-nak:

- Szerepelnie kell az FIA Nemzetközi Versenynaptárában vagy a FIVA Naptárában. A rendezőnek az FIA vagy a FIVA tagjának kell lennie, illetve az adott ASN illetékessége alá kell, hogy tartozzon – ha az adott nemzeti jog ezt írja elő, a szabályozásnak az FIA Kódex-szel vagy a FIVA Rendezvények Szabályaival összhangban kell állnia.
- Ha a verseny szerepel az FIA Nemzetközi Versenynaptárában, az alkalmazandó szabályoknak összhangban kell állniuk az FIA által kiadott standard versenykiírással. Ezek a szabályok elérhetőek a www.fia.com/historic oldalon vagy az FIA Titkárságán.
- A Historic Átlagtartó Rally útvonala kötelező, kivéve vis maior esetét. A szervezőknek tudni kell igazolni, hogy az útvonalat a megfelelő közlekedési hatóság, az FIA vagy FIVA tag ASN jóváhagyta.
- A versenynek átlagtartó teszt szakaszain, a mért szakaszok végének helyszínét nem lehet előre közölni a versenyzőkkel.
- A rendezőnek legalább egy titkos időmérő állomást kell felállítania minden napon, valamennyi résztvevő autó számára. A korai érkezést a rendezőnek büntetnie kell, akár kizárással is a sebességkorlát túllépése miatt.
- A közlekedési hatóságok által jelzett veszélyes vezetés kizárással járhat.
- Kizárás esetén el kell venni a rajtszámot, a rally táblát, az itinert és más útvonal részleteket – és ez vonatkozik a szerviz autókra is.
- A Historic Átlagtartó Rally versenyen részt vevő pilótáknak a verseny teljes területén érvényes közúti jogosítvánnyal kell rendelkezniük, valamint versenyzői licensszel is (D,

D/H vagy R fokozat), amely legalább az adott évre és versenyre érvényes – vagy Átlagtartó Rally vezetői engedéllyel a rendezőtől, amely az adott versenyre érvényes.

- Minden versenyzőpáros megjelölheti a csapat nevét a jelentkezési lapon. A csapat neve a versenyzők nevével együtt jelenik meg a verseny hivatalos dokumentumaiban.
- Az autóknak meg kell felelniük az államuk közúti autókkal szembeni előírásainak és az adott időszaki specifikációnak, beleértve a J2 időszakot is. A közúti forgalomban használt abroncsot kell használniuk, a versenyabroncsok használata nem megengedett a verseny egyetlen részén sem. A nevezések elfogadása a rendező joga.
- A versenyzőnek rendelkeznie kell az autó HTP-jével, HRCF-jével vagy érvényes FIVA igazolványával.
- A verseny kezdetét megelőzően az autó szabályoknak és a HTP-nek való megfelelését a technikai ellenőrök megvizsgálják.
- A versenyző feladata, hogy meggyőzze a technikai ellenőröket, az alkalmassági delegáltakat és a felügyelőket, hogy az autó a verseny teljes időtartama alatt megfelel a szabályoknak.
- Annak érdekében, hogy elkerüljék a „szürke zónát”, amely káros lehet az autókra és a versenyzők biztonságára, kiegészítő szabályokat lehet bevezetni arra, hogy minimalizálják a szabályszegések kockázatát és a sebesség – vagy a legalacsonyabb időeredmény – lehet a döntő tényező, akár csak a verseny egy meghatározott szakaszán is.

Historic Túra Összejövétel

(Ez a szakasz nem vonatkozik a FIVA rendezvényekre.)

Ld. a Kódex 4.1, 4.2 és 20. cikkelyét.

A következő feltételeknek kell megfelelnie egy Historic Túra Összejövételnek:

- Az értékelést nem a sebesség vagy az idő tényező dönti el.
- A szabályoknak meg kell felelni a FIVA Nemzetközi Rendezvények Szabályainak.
- Az útvonal területének ASN-jeit és FIVA ANF-eket előzetesen értesíteni kell a versenyről és annak útvonaláról.
- Az autóknak meg kell felelni az államuk közúti forgalomban részt vevő autókra vonatkozó előírásainak és legalább 15 évvel az adott év január 1-jét megelőzően kellett, hogy gyártsák őket. A nevezések elfogadása és osztályozása a rendező joga.

2.1.13.5. Körpályás versenyek

Ld. a Kódex 20. cikkelyét.

A következő feltételeknek kell megfelelnie egy Körpályás versenynek:

- Minden versenyzőnek rendelkeznie kell az autója érvényes HTP-jével. A versenyautóknak meg kell felelniük az FIA Körversenyekre vonatkozó követelményeinek. A versenyző feladata, hogy meggyőzze a technikai ellenőröket, az alkalmassági delegáltakat és a felügyelőket, hogy az autó a verseny teljes időtartama alatt megfelel a szabályoknak.
- A rendezvénynek meg kell felelni a Kódex H függelékében foglalt biztonsági ajánlásoknak.

2.1.13.6. Hegyi versenyek

Ld. a Kódex 20. cikkelyét.

A következő feltételeknek kell megfelelnie egy Hegyiversenynek:

- Szerepelnie kell az FIA Nemzetközi Versenynaptárában. A szabályozásnak összhangban kell állnia a Nemzetközi Hegyiversenyekre vonatkozó Általános Előírásoknak.
- A rendezőnek FIA ASN tagnak kell lenni.
- Minden versenyzőnek rendelkeznie kell az autója érvényes HTP-jével.
- A versenyző feladata, hogy meggyőzze a technikai ellenőröket, az alkalmassági delegáltakat és a felügyelőket, hogy az autó a verseny teljes időtartama alatt megfelel a szabályoknak.
- A versenyautónak meg kell felelniük az FIA Historic Sebesség Hegyiversenyeken való részvételi feltételeknek.
- A rendezvénynek meg kell felelni a Kódex H függelékében foglalt biztonsági ajánlásoknak és az FIA Hegyiversenyre vonatkozó Biztonsági Ajánlásoknak.

2.1.14. Versenyzőkre vonatkozó szabályok

(Ez a szakasz nem vonatkozik a FIVA rendezvényekre.)

A versenyzőknek meg kell felelniük a Kódex L függeléke sisakra, tűzálló ruházatra és licence-re vonatkozó előírásainak.

2.2. Versenyautók

2.2.1. Valamennyi résztvevő versenyautónak meg kell felelni a K függelék 5. cikkelyének (biztonság) és 6. cikkelyének (technikai szabályok).

2.2.2. Együlékes versenyautók

2.2.2.1. Kizárólag versenyzésre épített autók, amelyek megfelelnek az ACF, AIACR vagy az FIA Sport Bizottsága adott kategóriát, formulát és azt a versenyt, amiben eredetileg a jelen formájában indult az autó, szabályozó, nemzetközileg elfogadott szabályainak. A nemzeti formulának megfelelően épített és versenyzett autók is elfogadhatóak.

2.2.2.2. Együlékes versenyautók, amelyek két kategóriába sorolhatók:

- (a) Olyan együlékes, amelyben csak egy ülésnek van hely.
- (b) Olyan együlékes, ahol van hely egy második, kisebb ülésnek, de amelyik valódi együlékes versenyautó volt az adott időszakban.

2.2.3. Nyitott kétülékes versenyautók

2.2.3.1. Két ülésnek elegendő hellyel rendelkező olyan versenyautók, amelyeket kizárólag versenyzésre építettek. Ezek tovább csoportosíthatók az ACF, AIACR és FIA Sport Bizottságok által használt definícióknak megfelelően időszakonként:

- (a) Kétülékes versenyautók, amelyek az 1950 előtti specifikáció szerint épültek.
- (b) Az E időszakban épített versenyautók, amelyek nem felelnek meg a C függeléknek.
- (c) E és F időszaki modellek, amelyek az adott időszaki specifikációnak megfelelően épültek és megfelelnek az FIA C függelék feltételeinek.
- (d) G időszakban vagy később épült modellek, amelyek az adott időszaki specifikációknak megfelelően épültek, hogy megfeleljenek az FIA J függelék 4, 5, 6 vagy 7 csoport valamelyikének az adott évben.

(e) 4. csoportbeli nyitott autók 1966. január 1. és 1969. december 31. közöttől, amelyek a HMSC kétülékes versenyautóknak minősített.

2.2.4. Zárt kétülékes versenyautók

2.2.4.1. Két ülésnek elegendő hellyel rendelkező olyan versenyautók, amelyeket kizárólag versenyzésre építettek. Ezek tovább csoportosíthatók az ACF, AIACR és FIA Sport Bizottságok által használt definícióknak megfelelően időszakonként:

(a) Kétülékes versenyautók, amelyek az 1950 előtti specifikáció szerint épültek.

(b) Az E időszakban (1950-1960 között) épített versenyautók, amelyek nem felelnek meg a C függeléknek.

(c) E és F időszaki modellek (1950. január 1. és 1965. december 31. között), amelyek az adott időszaki specifikációnak megfelelően épültek és megfelelnek az FIA C függelék feltételeinek.

(d) G időszakban vagy később épült modellek, amelyek az adott időszaki specifikációknak megfelelően épültek, hogy megfeleljenek az FIA J függelék 4, 5, 6 vagy 7 csoport valamelyikének az adott évben.

(e) 4. csoportbeli zárt autók 1966. január 1. és 1969. december 31. közöttől, amelyek a HMSC kétülékes versenyautóknak minősített.

(f) C csoportos és IMSA GTP.

2.2.5. FIA Nagy Túra Prototípusok (FIA GTP 1)

2.2.5.1. E, F és G időszakra tartozó (1947. január 1. és 1969. december 31. közötti) tervezett jövőbeli GT modellek prototípusai, amelyek FIA szabályok szerint versenyeztek nemzetközi versenyeken.

2.2.5.2. Olyan GT autók, amelyeket a 3. csoporton belül (1960-1965 között) módosítottak és versenyeztek a 4. csoportban (1960-1965. között).

2.2.5.3. Az 1962-es Le Mans-ra nevező GTP-k és FIA GTP autók (1963-1965 között).

2.2.6. Nem-FIA Nagy Túra Prototípusok (Non-FIA GTP 2)

2.2.6.1. Tervezett jövőbeli GT modellek gyártói prototípusai (vagy az adott modell létező elismert GT specifikációján túli fejlesztései az adott időszakban) amelyek nemzetközi versenyeken részt vettek, de nem FIA szabályok szerint, E, F és G időszakban 1947-től az eredeti specifikációig.

2.2.6.2. Az 5. cikkely szerint engedélyezett módosításokon (biztonság) kívül a GT prototípus autókon csak olyan módosítás engedélyezett, amelyet az eredeti időszakban végeztek el az adott alvázon.

2.2.7. Kísérleti autók

2.2.7.1. Eredeti versenyautók és GT Prototípus autók, amelyeket FIA versenyek időszakára építettek, és amelyek megfelelnek az AIACR nemzetközileg elismert szabályainak vagy az FIA C vagy J Függeléknek, de amelyek valamilyen oknál fogva nem vettek részt nemzetközi versenyen.

2.2.7.2. A folyamatos létezésüket igazolni kell.

2.2.7.3. A HTP-t a HMSC-nek a kiadást megelőzően jóvá kell hagynia.

2.2.8. Historic Speciál

2.2.8.1. Olyan - FIA értékelési időszakban- (kör- vagy hegyi-) versenyre épített autó, amelynek nincs nemzetközi formula versenytörténete, de amely alacsonyabb szinten versenyzett és jelentős története van az adott időszakból azon a szinten, amiben versenyzett.

2.2.8.2. Az autónak meg kell felelnie az 5. cikkelynek (biztonság) és csak A-GR időszaki (1971. december 31-ig, F3-ban 1970-ig) egy- vagy kétülékes versenyautó lehet.

2.2.8.3. A HTP-t a HMSC-nek a kiadást megelőzően jóvá kell hagynia.

2.3. Sorozatban gyártott autók

2.3.1. A Sorozatban gyártott autók (T és GT) olyan autók, amelyeket a gyártók közúti használatra terveztek, de amelyeket az adott autókra érvényes szabályok időbeli hatálya alatt versenyeken használtak.

2.3.2. Általában a széria közúti autókat túra autókra és nagy túra autókra osztjuk és ezek változataira. Az 1947. előtt gyártott széria autók külön osztályba tartoznak, az adott időszaki általános specifikációhoz igazodva.

2.3.3. Az 1947. előtti autók: (a) szalon autók vagy bármilyen zárt autó, (b) nyitott négyülékes túra autók és (c) nyitott kétülékes autók. Az autóknak meg kell felelni az 5. cikkelynek (biztonság) és a 7. cikkelynek (technikai szabályok).

2.3.4. 1946. utáni széria túra autók (T)

2.3.4.1. A túra autók közé nagyszámú zárt négyülékes vagy nyitható tetejű autó (700 cm³ hengerűrtartalom alatti autók, amelyeknek két ülésük lehet) tartozhat, amelyek lehetnek:

(a) Az FIA által nem homologizált modellek, amelyek azonban részt vettek nemzetközi rallykon vagy nemzetközi pályaversenyeken 1960. december 31. előtt, amit a gyártó ASN-jének kell – az FIA által jóváhagyottan – igazolnia.

(b) FIA homologizált modellek, amelyek a J függelék 1. csoportjába vagy N csoportba tartoztak 1954. január 1- után.

2.3.5. 1946. utáni Nagy Túraautók (CT)

2.3.5.1. Az 1946. utáni verseny túra autók lehetnek:

(a) Limitált kiadású, a J függeléknek megfelelő széria autók az E időszakból (1947. január 1. és 1981. december 31. között) – ideértve az 1966 előtt 2. csoportos FIA homologizált autókat is, amelyek az alapja széria túra autó volt.

(b) 1966. január 1. utáni 2. vagy A csoportos homologizált, a J függeléknek megfelelő modellek.

2.3.6. 1946 utáni Nagy Túraautók (GT)

2.3.6.1. A GT autók kis szériás, jellemzően kétülékes szériaautók, amelyek lehetnek nyitottak vagy zártak, és nem sorolhatók be túraautónak.

2.3.6.2. Azok a modellek, amelyeket nem homologizáltak az E időszakban, meg kell, hogy feleljenek a katalógus szerinti modellnek, amelyet a nagyközönségnek szánt a gyártó értékesítési részlege.

2.3.6.3. Minden más modellnek 3. csoportos homologizációval kell rendelkeznie (1966-1981. között). A G1 időszaktól származó autóknak meg kell felelniük a VIII. függeléknek. A G2 időszaktól kezdve az autóknak meg kell felelniük a J függeléknek.

2.3.6.4. Legalább a homologizációhoz szükséges számú karosszéria- és mechanikai elemnek a besorolás szerinti időszaktól kell származnia.

2.3.7. 1946. utáni Verseny Nagy Túraautók autók (GTS)

2.3.7.1. A Verseny GT autók általában kis szériában készülnek, jellemzően kétülékes széria autók, amelyek lehetnek nyitottak és zártak, és túraautónak minősülnek, amelyet a versenyzéshez átalakítottak a normál széria gyártású modellhez képest.

- 2.3.7.2.** Azokon az autókon, amelyeknek nem eredeztethetők homologizáció előtti autóból, lehetnek átalakítások, amelyeknek azonban meg kell felelniük a nagy túraautókra vonatkozó adott időszakban érvényes nemzetközi szabályoknak. Az alapvető és általános megjelenése a modellnek – alváz, karosszéria és a motor ugyanaz kell, hogy legyen, mint a vonatkozó időszaki széria modellnél.
- 2.3.7.3.** A modelleknek nagy túra autó minősítésű autóknak kell lenni, amelyet 3. csoportba homologizáltak (1960-1965 között).
- 2.3.7.4.** Ha egy modellt nem homologizált a 3. csoportba (1960-1965 között) az FIA, amikor épült és versenyzett, a gyártó ASN-jének igazolnia kell, hogy legalább száz mechanikailag azonos modell készült az adott csoportnak megfelelő időszakban (ld. 6. cikkely).
- 2.3.7.5.** A G időszaktól kezdve csak a 3. vagy 4. csoportba homologizált (1970-1981. között) vagy B csoportos, és a J függelék 3 vagy 4. és B csoportos autókra vonatkozó adott időszaki szabályainak megfelelő autók lehetnek.
- 2.3.7.6.** A fentiek felül:
- (a) Az E és F időszakban (1947. január 1. és 1965. december 31. között) a Historic Túra autók beolvadtak a Nagy túraautókba, akár adott időszaknak megfelelő speciális karosszériával, akár standard karosszériával, de speciális mechanikai részekkel elfogadhatók.
 - (b) Ezeknek a modelleknek kell, hogy legyen versenyműltjük, és a speciális műszaki részeknek meg kell felelniük az adott időszakban hatályos J függelék előírásainak, valamint az 5. cikkelynek (biztonság).
 - (c) Minden módosításnak meg kell felelnie az adott modell időszaka szerinti technológiának.
 - (d) Ha ezeket a modelleket végül az FIA a 3. csoportba homologizálta, csak olyan mechanikai részeket használhatnak, amelyek az FIA 3. csoport homologizációs lapjának megfelelő kiterjesztésén szerepel.
- 2.3.8. 1946. utáni kis sorozatban gyártott nem homologizált utcai sport/GT autók (GTP 3)**
- 2.3.8.1.** Kétüléses nyitott vagy zárt autók, amelyek az E-G időszakhoz tartoznak, megfelelnek a gyártó ország gyártáskori szabályainak és kevesebb, mint száz mechanikailag azonosítható példány készült belőlük.
- 2.3.8.2.** Ezek az autók nem vehettek részt egyetlen 2.3. pont szerinti kategória vagy osztály nemzetközi versenyén sem, kivéve a GTP 3-at. Csak a VIII. melléklet szerinti módosítások fogadhatók el.
- 2.3.8.3.** Minden modell mechanikai specifikációjának időszaka dokumentált kell, hogy legyen és a HTP-t a HMSC-nek a kiadása előtt jóvá kell hagynia.
- 2.3.9. 1946. utáni Különleges Túra és Nagy Túraautók**
- 2.3.9.1.** A J függelék szerinti 1. és 2., N vagy A csoportos időszaki modellek, amelyeken az adott csoportra engedélyezett módosításokon kívüli változtatásokat végeztek. Ezek:
- 2.3.9.2.** A Különleges Túraautók az 1. és 2., N vagy A csoportos időszaki modellek, amelyen az adott csoportban engedélyezett módosításokon felüli változtatásokat végeztek.
- 2.3.9.3.** Ezek:
- (a) 3. csoport (1957-1959 között): Speciális karosszériával rendelkező túraautók, vagy olyanok, amelyek standard karosszériával és a J függelék 1959-es 264. cikkelye szerinti 2. csoporton belül engedélyezetten felüli mechanikai módosításokkal rendelkeznek.

(b) 3. csoport (1960-1965 között): A GT autók 3. csoportjába tartozók. Speciális karosszériával vagy standard karosszériával és a J függelék 1965-ös 264. cikkelye szerinti 2. csoporton belül engedélyezetten felüli mechanikai módosításokkal rendelkeznek.

(c) 5. csoport (1966-1969 között): A megengedett változtatásokat a J. függelék adott időszaki 267. cikkelye tartalmazza; az 1969-es változatot kell döntőnek tekinteni. Az ezeken az autókon elvégezhető módosítások nagyrészt ugyanazok, mint a Speciális Túraautók esetében (2. csoport 1970-1975. között), ha beleférnek a százas homologizációs korlátba.

(d) 5. csoport (1976-1981. között): A megengedett változtatásokat a J. függelék adott időszaki 267. cikkelye tartalmazza; az 1981-es változatot kell döntőnek tekinteni.

2.3.10. Nemzeti Verseny Túraautók

2.3.10.1. E-J időszaki széria túraautó modellek, amelyek nemzetközi szinten nem versenyeztek, de nemzeti szinten jelentős verseny múlttal rendelkeznek a fontosabb széria túraautó versenyek tekintetében, és amelyek megfelelnek az adott versenyre vonatkozó nemzeti szabályoknak.

2.3.10.2. Valamennyi modellnek rendelkeznie kell a ~~HMSC~~ VCSC jóváhagyásával, amelyet a vonatkozó nemzeti verseny országának ASN-je ajánlására adtak ki.

2.3.10.3. Minden modell műszakilag jelentős időszaka dokumentált kell, hogy legyen, a dokumentációt be kell nyújtani a ~~HMSC~~ VCSC-nek jóváhagyásra (ld. 7.2.5.2 alpont) – és az 5. cikkely szerinti valamennyi biztonsági előírásnak meg kell, hogy feleljen.

2.3.11. Nemzeti utcai versenyautók/nagy túraautók

2.3.11.1. E-J időszaki utcai sport/nagy túraautó modellek, amelyek nemzetközi szinten nem versenyeztek, de nemzeti szinten jelentős verseny múlttal rendelkeznek a fontosabb széria sport és/vagy nagy túraautó versenyek tekintetében, és amelyek megfelelnek az adott versenyre vonatkozó nemzeti szabályoknak.

2.3.11.2. Valamennyi modellnek rendelkeznie kell a ~~HMSC~~ VCSC jóváhagyásával, amelyet a vonatkozó nemzeti verseny országának ASN-je ajánlására adtak ki.

2.3.11.3. Minden modell műszakilag jelentős időszaka dokumentált kell, hogy legyen, a dokumentációt be kell nyújtani a ~~HMSC~~ VCSC-nek jóváhagyásra (ld. 7.2.5.2 alpont) – és az 5. cikkely szerinti valamennyi biztonsági előírásnak meg kell, hogy feleljen.

3. DÁTUM SZERINTI BESOROLÁS ÉS FOGALMAK

3.1. Az adott autóhoz tartozó dátumot az autó specifikációja határozza meg és ez nem feltétlenül azonos a gyártási idővel.

3.2. A dátumok a következők:

A) 1905. január 1. előtt

B) 1905. január 1. és 1918. december 31. között

C) 1919. január 1. és 1930. december 31. között

D) 1931. január 1. és 1946. december 31. között

E) 1947. január 1. és 1961. december 31. között (1946. január 1-től a Grand Prix és Formula 3 autók és 1960. december 31-ig az együlékes és kétülékes versenyautók)

F) 1962. január 1. és 1965. december 31. között (1961. január 1-től az együlékes és kétülékes versenyautók és 1966. december 31-ig a Formula 2 autók) a Formula 3 és az egy motoros Formulae kivételével.

- GR) 1966. január 1. – 1971. december 31. közötti együléses és kétüléses versenyautók (Formula 3 esetében 1964. január 1. – 1970. december 31.)
- G1) 1966. január 1. – 1969. december 31. közötti homologizált Túraautók és GT autók
- G2) 1970. január 1. – 1971. december 31. közötti homologizált Túraautók és GT autók
- HR) 1972. január 1. – 1976. december 31. közötti együléses és kétüléses versenyautók (1971. január 1. – 1976. december 31. a Formula 3-nak)
- H1) 1972. január 1. – 1975. december 31. közötti homologizált túraautók és GT autók
- H2) 1976. január 1.- 1976. december 31. közötti homologizált túraautók és GT autók
- IR) 1977. január 1. – 1982. december 31. közötti együléses és kétüléses versenyautók (kivéve a C csoportot) és 1977. január 1. – 1985. december 31. közötti 3 literes F1.
- I) 1977. január 1 – 1981. december 31. közötti homologizált túraautók és GT autók
- IC) 1982. január 1. – 1990. december 31. közötti C csoportos és IMSA autók
- JR) 1983. január 1. – 1990. december 31. közötti együléses és kétüléses versenyautók (kivéve 1983. január 1. 1985. december 31. közötti 3 literes F1 autók)
- J1) 1982. január 1. – 1985. december 31. közötti homologizált túraautók és GT autók
- J2) 1986. január 1. – 1990. december 31. közötti homologizált túraautók és GT autók.

3.3. Időszaki specifikáció

3.3.1. Az időszaki specifikáció a modell technikai konfigurációja, amelyet az FIA felügyelők igazoltan jóváhagytak és amelyek léteztek a jelen K függelék 1.2 cikke szerinti időszakban is.

3.3.2. Egy autó időszaki specifikációjának bármilyen módosítása tilos, kivéve amit ez a függelék kifejezetten megenged az adott autócsoportra vonatkozóan, amelyet az FIA hivatalos közleményben megenged az adott modell vagy alkatrész tekintetében, vagy az 5. cikkely (biztonság) előírja.

3.3.3. Az alternatív alkatrészekről általában

„Alternatív alkatrész” lehet olyan alkatrész, amely az adott időszakból származik, de nem tartozott eredetileg az autóhoz (pl. eredeti alkatrész az adott időszaki beszállítótól) és utángyártott alkatrész (pl. az autó eredeti alkatrészének másolata vagy az adott időszaki beszállító eredeti alkatrészének másolata).

Az eredeti gyártói specifikációhoz alternatív alkatrész akkor használható, ha igazolt, hogy az alkatrész homologizált volt vagy az adott időszaki J függeléknek megfelelt, és az adott autómodell az adott időszaki FIA versenynaptárban szereplő versenyen használta. A J1 és J2 időszaki autókhoz körpályás versenyekre való alternatív alkatrész nem használható rallykon és fordítva.

A J függelék által az adott időszakban biztosított szabadság ma nem jelent teljes szabadságot, inkább módosításokra és/vagy alkatrészek használatára ad lehetőséget, amelyet az adott időszakban legálisan használhattak az adott modellen az adott időszak szabályai által biztosított szabadság révén.

3.3.4. Az időszak, az alternatív alkatrészek és a homologizációs lap kiterjesztése megjelenik az adott autó HTP-jén.

3.3.5. Hacsak a szabályok másként nem rendelkeznek, az autó bármely alkatrészének azonos dimenziókkal kell bírnia és azonos anyagfajtából kell lennie, mint az eredeti darabnak. Ezt igazolni kell.

3.3.6. Az alkalmazott technológia, ideértve az engedélyezett homologizációs kiterjesztéseket is, meg kell, hogy feleljen az adott időszakban használtaknak.

3.3.7. A **homologizált autók** eredeti FIA homologizált papírokkal (kiegészítésekkel és változatokkal) kell rendelkeznie, csakúgy, mint amelyet az adott időszakban megköveteltek.

Ezen felül az adott időszaki J függeléknek meg kell felelni, ha a 3.3.8 cikkely szerinti időszakbeli specifikációt használnak nem homologizált autóhoz.

Valamennyi J1 és J2 időszakbeli autónak meg kell felelni a K függelék XI. fejezetének.

3.3.8. A **nem homologizált autók** estében a következő bizonyítékok nyújthatók be azért, hogy igazolják az adott időszaki specifikációt (fontossági sorrendben):

(a) Gyártói specifikáció, amelyeket bizonyíthat kereskedelmi prospektus, gyártói kézikönyv, gyártói szerelési kézikönyv, gyártói alkatrész lista, utcai teszt lapok, minden, amit az adott időszakban adtak ki.

(b) Annak bizonyítéka, hogy a gyártói specifikációt egy versenyző nemzetközi versenyen való indulásához módosították. Bármilyen gyártói dokumentáció, vázlat, skicc vagy specifikáció, ami az adott időszakban készült, újságcikk az adott időszakból (újságból vagy időszaki kiadványból kettő szükséges az adott időszakból).

(c) Elismert szakértők jelentése, akik megvizsgálták az autót.

(d) Kisebb bizonyítóerővel bíró, de bizonyító erejű könyve, újságcikkek az adott időszakból elismert szerzőktől. Levelek az adott időszaki gyártóktól, szerelőktől, mérnököktől, tervezőktől, pilótáktól és csapattagoktól az autót illetően.

(e) Minden más bizonyíték a kérdéses modell kapcsán.

3.4. Ajánlások javításokhoz és alkatrészcserekhez az eredeti versenyautókon

3.4.1. A javításhoz – ideértve azokat is, amelyeket a homologizáció kiegészítése megenged - használt technológia, a felhasznált anyagok fajtára, az alkatrészek összeegyeztethetőek kell, hogy legyenek azokkal, amelyeket az adott autó modell időszakában használtak. A csöves struktúrák vagy alkatrészek esetében a használt cső típusa szabadon választható, a külső dimenziója és a falvastagsága meg kell, hogy egyezzen az adott időszaki specifikációnak, és az anyagnak meg kell felelnie a 3.6. cikkelynek.

3.4.2. Az anyagok összekapcsolásának módja (hegesztés, kötés, szegecselés, stb.) azonos kell, hogy legyen, mint az adott időszakban.

3.4.3. Ha az összeillesztés hegesztett, vagy forrasztott, a hegesztés, forrasztás módja szabadon választott és felcserélhető.

3.4.4. A hozzáadott anyagoknak teljes mértékben meg kell felelni az eredeti szerkezethez mind formájában, mind csatlakozásában. Többlet megerősítés vagy merevítés nem megengedett, kivéve, ha az adott időszakban engedélyezett volt és használták.

3.5. Irányelvek alumínium ötvözet javításához

3.5.1. Ugyanez vonatkozik az alumíniumból készült szerkezetekre, de vannak olyan további szempontok is, amelyeket figyelembe kell venni, ezért erősen ajánlott, hogy a javítást a gyártó specifikációja szerint végezzék el.

3.5.2. Valamennyi javítást az alábbiak szerint kell elvégezni:

3.5.2.1. Különböző alumínium ötvözet családok vannak, a javított/újjaépített alkatrész típusa szerint. Ezért erősen ajánlott, hogy a megfelelő alumínium ötvözet megjelölésre hivatkozzunk (ld. XII. melléklet 1. táblázata).

A gépkocsikhoz az 5000-es sorozatot és 6000-es sorozatot alkalmazzák legtöbbször.

3.5.2.2. Annak érdekében, hogy a megfelelő alumínium ötvözetet válasszuk ki, erősen ajánlott elemezni a kijelölt vagy a gyártó által használt alkatrész mechanikai jellemzőit és a fizikai állapotát is, ha lehet; és ezt kell referenciaként használni a kiválasztásnál. Ez az ajánlás rendkívül fontos és nem szabad alábecsülni, mivel az egyes alumínium ötvözetek merevségének (rugalmassági modulusz) különbsége maximum 6% lehet, a legnagyobb szakítószilárdság is 6 szorosa is lehet. A rosszul megválasztott anyagtulajdonság és feltételek más alkalmazhatóságot eredményeznek (ld. XII. melléklet 2. táblázata).

3.5.2.3. Az Al/Li ötvözet használata tilos. Ez az ötvözet a tömeget 6%-kal csökkenti és az anyag merevségét 16%-kal növeli.

3.5.2.4. Az alumínium szerkezetek összekapcsolásának módja lehet:

- hegesztés (olvasztásos-, ellenállás-hegesztés, más mód, mint pl. nyomással, robbanással, ultrahanggal, stb. történő összekapcsolás),
- forrasztás,
- ragasztás,
- mechanikai rögzítés.

(ld. XII. melléklet 5. táblázata)

3.5.2.5. Az alumínium ötvözetből készült alkatrészek összekapcsolása során kötelező a gyártó által meghatározott eljárások és módszerek alkalmazása a javítások és újjaépítések során annak érdekében, hogy az eredeti szilárdság megmaradjon.

3.5.2.6. Ajánlott a standard specifikációkat követni a homoköntvény alkatrészek minőségéhez. Ezek meghatározzák azt a maximális hibaszámot, ami elfogadható ahhoz, hogy az adott alkatrész minősége megfelelő legyen. Az eltérő kategória az alkatrész eltérő teljesítményére utal (ld. XII. függelék 4. táblázata).

3.5.2.7. Biztonsági elemekhez (felfüggesztés, keret, stb.) a „törés-szint követelmények” táblázat B kategóriája megengedett a minőség a homoköntvény részekhez.

3.6. Irányelvek replika autókhoz és utángyártott alkatrészekhez

3.6.1. Ezek az ajánlások arra szolgálnak, hogy megkönnyítsék a szabályoknak való megfelelést egy autó vagy egy alkatrész reprodukálása során.

3.6.2. Az 1.2 cikkelyt a replika autókra és az utángyártott alkatrészekre is alkalmazni kell. Az 1.2 cikkely meghatározza azokat az alapelveket, amelyekben a nemzetközi historic versenyek alapulnak. Ez a cikkely meghatározza az utángyártott alkatrészek elfogadhatóságának feltételeit is.

3.6.3. Az utángyártott alkatrész gyártója felel azért, hogy meg legyen az engedélye/licence ahhoz, hogy az eredeti alkatrészt vagy a teljes autót reprodukálja (után gyártsa). Az FIA nem vállal felelősséget a szabadalmi jogok megsértése esetén.

3.6.4. Sem teljesítmény-, sem súlyelőny nem származható abból, hogy alternatív anyagot vagy alkatrészt használnak fel.

3.6.5. Felhasznált anyagok

- 3.6.5.1.** A felhasznált anyagoknak azonosnak kell lenni azzal, amelyet a 3.7.3 és 3.7.4. cikk meghatároz és bármilyen alkatrészhez felhasználhatónak kell lenniük.
- 3.6.5.2.** Replika autók és helyettesítő és/vagy utángyártott alkatrészhez történő alternatív anyagválasztás során figyelemmel kell lenni az eredetileg az adott alkatrészhez felhasznált anyag mechanikai és fizikai jellemzőire.
- 3.6.5.3.** A fentiek alkalmazása erősen ajánlott azon alkatrészek esetében, amelyek nagy terhelésnek és feszültségnek vannak kitéve, vagy biztonsági szempontból kritikusnak minősülnek, különösen ide tartozik
- a kormányoszlop,
 - a fékrendszer,
 - a felfüggesztő lengőkarok vagy más kapcsolódó felfüggesztési alkatrészek,
 - a csóváz strukturális alapja,
 - stb.
- 3.6.5.4.** Erősen ajánlott, hogy az anyag szakítószilárdsága és sűrűsége az eredetihez képest +/- 2 % legyen vagy a K függelék II. mellékletében szereplő anyaglistából ajánlott választani.
- 3.6.5.5.** A fentebb említett biztonsági alkatrészek egy részéhez tesztelési módszerek szükségesek. Ezek a K függelék III. mellékletében szereplő tesztelés címszó alatt található.

3.6.6. Technológia

- 3.6.6.1.** Az alkalmazott technológia lehet modern (ideértve az engedélyezett technikai újításokat is), de kompatibilis kell, hogy legyen az adott autó időszakában alkalmazottal.
- 3.6.6.2.** Ha az FIA nem engedélyezte kifejezetten, az eredetileg szegecselt alkatrészeket továbbra is szegecselni kell, a ponthegeesztett alkatrésznek továbbra is ponthegeesztettnek kell lennie, illetve az eredetileg ragasztott elemeket ugyanilyen módon kell rögzíteni.
- 3.6.6.3.** a) Függetlenül a felhasznált anyagtól és alkalmazott technológiától, ajánlott, hogy azon alkatrészek hegesztését vagy összeszerelését, amelyek nagy terhelésnek vagy feszültségnek vannak kitéve, vagy biztonsági szempontból kritikusnak minősülnek, szakképzett hegesztő végezze. Ezen felül szakképzett személynek ellenőriznie kell az esetleges repedések vagy hibák miatt.
- b) Erősen ajánlott továbbá, hogy ugyanazokat a tesztek végessék el az adott területen, amelyek szükséges az autó strukturális integritásának ellenőrzéséhez, ill. a versenyzők biztonságának ellenőrzéséhez, és a teszteléshez olyan módszert alkalmazzanak, amely megfelel az anyag és a szerkezet típusának.

3.6.7. Méret és súly

- 3.6.7.1.** Az autó alkatrészei vagy elemei ugyanolyan méretűek kell, hogy legyenek, és ugyanoda kell, hogy kerüljenek, mint az eredeti komponens.
- 3.6.7.2.** Erősen ajánlott, hogy ezt a jelentkező a HTP kiadása előtt igazolja.
- 3.6.7.3.** Az autó tömege a verseny teljes időtartama alatt nem lehet kevesebb, mint a HTP-ében meghatározott minimum tömege.

3.7. Általános fogalmak

- 3.7.1.** A körvonal az autó alakja, bármilyen irányból nézve, úgy, hogy a karosszéria elemei a helyükön vannak.
- 3.7.2.** Az alváz az autó szerkezetének alapja, amely köré a mechanikai elemek és a karosszéria épül.

- 3.7.3. Az „anyag fajtája” kifejezés jelöli az azonos anyagot, de nem szükségszerűen az azonos specifikációt.
- 3.7.4. Ezért, például az „alumínium” kohászatilag alumínium, de minőségileg eltérő lehet, olyan alkotóelemet is tartalmazhat, amely az eredeti alkatrészben nem volt jelen, kivéve az alumínium berilliumot. A magnézium helyettesíthető alumíniummal.
- 3.7.5. Az anyagok egyes technikai jellemzőit, a használat módját, a javítási és újjáépítési technikákat a K függelék II. melléklete tartalmazza. Ez a rész segítséged nyújthat az alkatrészek cseréje és javítása során felhasznált alternatív anyagok és alkalmazott technológiák kiválasztásához.

3.8. Tűrészatárok

- 3.8.1. Ha a homologizációs lapon és az autóra alkalmazandó időszaki J függelékben más nem szerepel, az egyes alkatrészek tűrészatára a következő:
- 3.8.2. A furatok és löketek kivételével a megmunkálások esetében: +/- 0,2 %
- 3.8.3. Nem megmunkált öntvények: +/- 0,5%
- 3.8.4. Az autó szélessége az első és hátsó tengelyének vonalában: + 1%, - 0,3 %
- 3.8.5. Tengelytáv: +/- 1,1%
- 3.8.6. Nyomtáv: +/- 1%

3.9. Üzemanyag és oxidálószer

- 3.9.1. Homologizált autók esetében az üzemanyag benzin vagy gázolaj lehet, ld. a hatályos J Függelék 252. cikkely 9.1-9.2. alpontjai.
- 3.9.2. A nem homologizált autóknak – a 3.9.3. pont kivételével - meg kell felelni a hatályos J függelék 252. cikkely 9.1. alpontjának.
- 3.9.3. A C és D időszaki versenyautók (1919. január 1.- 1946. december 31. közötti időszak), az 1946 és 1957 közötti Formula 1 versenyautók, az 1947 és 1953 közötti Formula 2 versenyautók, az 1946 és 1960 közötti Formula 3 versenyautók, az 1940 és 1960 közötti Indianapolis versenyautók használhatnak alkohol alapú üzemanyagot.
Bármely nem homologizált autó, amely igazoltan alkohol alapú üzemanyagot használt a saját idejében, használhat ugyanolyan, ha ezt megjelölik a HTP-jén.
- 3.9.4. 1946 és 1960 között épült Formula 1 és Formula 2 autók magasabb oktánszámú benzint használhatnak.
- 3.9.5. Az üzemanyaghoz legfeljebb 2 % v/v kenőanyag adható. Kétütemű autók esetében ez az arány magasabb lehet.
- 3.9.6. Valódi ólom is hozzáadható az üzemanyaghoz, ha szükséges, de nem ajánlott. A hozzáadott ólom nem emelheti az üzemanyag oktánszámát 90 motoroktánszám (MON), illetve 102 kísérleti oktánszám (RON) fölé. Az ólom tartalom nem haladhatja meg a 0,15 g/l mértéket (EN 237 vagy ASTM D3237).
- 3.9.7. Az ólmot helyettesítő, a kereskedelmi forgalomban szabadon elérhető adalékanyagok szabadon felhasználhatóak. Ezen adalékanyagok mértéke nem haladhatja meg a 90 motoroktánszám (MON), illetve 102 kísérleti oktánszámot (RON).
- 3.9.8. Az atmoszférikus levegőt kivéve oxidálószer nem lehet az üzemanyaghoz keverni.

4. AZ AUTÓT AZONOSÍTÓ - NEMZETKÖZI FIA STANDARD SZERINTI - DOKUMENTUMOK

4.1. Tanúsítvány

- 4.1.1.** Valamennyi FIA nemzetközi versenyen részt vevő autónak kell, hogy legyen HTP-je vagy átlagtartó rallyk esetében HRCP-je. Ezek a dokumentumok technikai jellegűek, és nem jelentik az autó eredetiségének igazolását.

Minden autót egy szám és egy vonalkód azonosít, amelyet egy hamisítás ellen védett FIA matrica tartalmaz, és amelyet mind az autón, mind a HTP-n elhelyeznek akkor, amikor a dokumentumot kiadják.

- 4.1.2.** A HTP az FIA tulajdona és a HMSC utasítására bármikor visszavonható. Ebben az esetben az ASN meg kell, hogy küldje a HTP eredeti példányát az FIA-nak és visszavonni a hiteles másolatot a jelentkezőtől.

Az FIA HTP és a jelentkezési lap a lakóhely, illetve nemzetiség szerinti ASN-nél érhető el. A jelentkező felelős a HTP kitöltéséért mielőtt visszaküldi az ASN-nek. Az ASN megtartja az eredeti lapot és a jelentkezés részleteit. Az ASN állítja ki a hiteles másolatot a jelentkező számára – az eredetiség igazolása perforálással történik. Az ASN bejelenti a jelentkező adatait az FIA adatbázisába, a kibocsátott másolatok számával együtt.

- 4.1.3.** A HTP egy 27 oldalas FIA formanyomtatvány, amelyet az ASN tölt ki a jelentkezővel együtt.

- 4.1.4.** Homologizált autók esetében a HTP-hez csatolják az ASN által kiállított hivatalos másolatot (FIA pecsétes vagy vízjelű papírra nyomtatva, az ASN hitelesítésével) az autó retrospektív homologizációs lapjával.

- 4.1.5.** A HRCP egy FIA nyomtatványon alapul, és egy egyszerű azonosító dokumentum az autóhoz, amelyet csak historic átlagtartó rallykon használnak.

- 4.1.6.** A tulajdonos személyének változása: a HTP nemzetközi dokumentum, és valamennyi ASN-nek el kell fogadnia. Ha megváltozik a tulajdonos személye a honosság tekintetében, az új ASN-nek el kell ismernie az autó papírját, értesíteni kell a kibocsátó ASN-t a tulajdonos személyének változásáról és kérnie kell, hogy küldjék meg számára az eredeti HTP-t és a kapcsolódó dokumentumokat. Az eredeti HTP hiteles másolatát vissza kell vonni a korábbi tulajdonostól és az eredeti nyomtatványt érvényteleníteni kell. Az új ASN-nek új HTP-t kell kibocsátania (újabb formanyomtatvány alkalmazásával) és meg kell képeznie az új nemzeti azonosítót.

Az új HTP-t meg kell küldeni az FIA-nak jóváhagyásra és azért, hogy frissíthessék az FIA HTP adatbázist.

- 4.1.7.** Elvesztett HTP: a nyomtatvány elvesztése esetén azt jelezni kell az ASN felé, amely egy második – színes – hiteles másolatot ad ki a nála lévő eredetiről. A kibocsátó ASN feljegyzi ezen másodpéldány első oldalára és 24. oldalra, hogy másolat, a kiállítás dátumával együtt.

4.2. A HTP használata

- 4.2.1.** A HTP-nek kettős célja van: egyrészt a technikai tisztviselők használják a versenyen, hogy az alkalmasságot igazolja, másrészt a verseny rendezője használja az osztályozásnál és a verseny osztálystruktúrájához.

- 4.2.2.** A rendezőket segítő, az autó HTP-je első oldalának fénymásolatát – amelyen jól látszik az osztály, az időszak és a K függelék 1 melléklete szerinti kategória – csatolni kell az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő versenyek nevezési lapjához.

- 4.2.3.** A HTP-t az autóval együtt be kell mutatni a gépátvételkor. Az autó HTP-jét kérésre az FIA tisztségviselők rendelkezésére kell tudni bocsátani a verseny során bármikor. Csak a megfelelőségi küldöttek (FIA eligibility delegates) egyike (vagy ennek hiányában a kijelölt FIA tisztségviselő) jegyezhet be feljegyzést a HTP-be (angol vagy francia nyelven).

- 4.2.4.** A versenyzőnek kell bizonyítani, hogy az autó megfelel a HTP szerinti specifikációnak.

4.2.5. A technikai ellenőröknek el kell fogadniuk a HTP-t, ha azt az ASN megfelelően állította ki és engedniük kell, hogy az adott versenyen az autó elinduljon, ameddig az megfelel a nyomtatványnak, a 4.3 cikkely szerint.

4.2.6. Az a rendező, aki a megfelelő HTP nélkül enged versenyzőt versenyezni, azt kockáztatja, hogy a rendezvényük kikerül a nemzetközi versenynaptból és az FIA további szankcióval is sújthatja.

4.2.7. Egy adott HTP kibővítésére is lehetőség van, ha az eredeti nyomtatvány valamelyik adatában változás áll be, azt ún. variáns tartalmazza.

A HTP variáns első oldala tartalmazza, hogy mely típusú versenyen (hegyiverseny, rally, verseny) érvényes.

A versenyző döntése, hogy használja-e a HTP variánst, az adott verseny keretei között.

A fenti szabályokat kell alkalmazni a variáns kiállítására, amennyiben a HTP első oldala nem változott, nem szükséges újabb matrica sem a HTP-re, sem az autóra. Ha új első oldalra van szükség, akkor egy új vonalkódú matrica kerül az autóra, közel az elsőhöz és egy második vonalkód matrica kerül az új HTP első oldalra.

4.2.8. Az utolsó 27 oldalas formanyomtatvány szerinti HTP 10 évig hatályos.

4.3. A nem megfelelő autók esetében alkalmazott eljárás

4.3.1. Ha a vizsgálat azt állapítja meg, hogy az autó nem felel meg a HTP-jének vagy a homologizációs lapnak, és a szabálytalanság a „piros pont” eljárás hatályán kívül esik (4.4. cikkely), a versenyző felelőssége, hogy az autót úgy módosítsák, hogy az megfelelő legyen.

4.3.2. Ha a versenyen nem lehet a szabálytalanságot kijavítani, a felügyelők kizárhatják az autót és a HTP-t továbbítják az FIA-nak az ASN egyidejű értesítése mellett.

4.3.3. Ha az autó megfelel a HTP-jének, de nem felel meg a K függelék szerinti technikai előírásoknak, a felügyelők kizárhatják a versenyzőt, írásban rögzítve az okot az autó nyomtatványán és továbbítják azt az FIA-nak, az ASN egyidejű értesítése mellett.

4.3.4. A HTP-t a következő esetekben lehet törölni:

(a) Az autót regisztráló ASN ilyen irányú, az FIA-hoz benyújtott kérelmére. A kérelmet indokolni kell.

(b) Az FIA tisztségviselők FIA számára készített, vagy az FIA tisztségviselők által felhatalmazott személyek arról a versenyről készített jelentése alapján, amelyre az autót neveztek és ahol a K függelékkel ellentétesnek találták. A megfelelés hiányát rögzíteni kell a HTP-n és azt meg kell küldeni az FIA-nak, értesítve az ASN-t, és fel kell függeszteni a versenyen való besorolást.

(c) Az FIA felfüggesztheti vagy érvénytelenné nyilváníthatja a HTP-t, az ASN értesítése mellett. Visszavonás esetén az FIA hivatalos értesítőjében a döntést közzé kell tenni.

4.3.5. A 4.3.4 (a) és (b) pontja esetében a versenyzőnél marad a HTP fénymásolata, pontosan dokumentálva a felügyelők vagy megfeleléségi küldöttek részéről, amelyet a versenyző 30 napig használhat. Az FIA a HTP kézhezvételétől számított 30 napon belül dönt az autó megfeleléségéről. Ezen időszak alatt az autóval szerzett eredményeket vagy pontokat felfüggesztik.

4.3.6. Ha az FIA döntése értelmében a HTP érvénytelen, akkor visszavonásra kerül és újabb HTP kiadására az FIA előzetes engedélyével kerülhet sor.

4.3.7. A megfeleléségi delegáltak bizonyos körülmények között engedélyt kaphatnak a felügyelőktől arra, hogy további megfontolásig a verseny időtartamára visszatartsák a HTP-t.

4.4. Piros pont eljárás

4.4.1. Ha a technikai ellenőrzésen az autó estében a technikai szabályok kisebb megsértését állapítják meg, vagy homologizált autó esetében a HTP-hez nem csatolták a homologizációs lapot, az FIA megfeleléségi küldött (ha jelen van, ha nem, akkor egy másik FIA tisztségviselő) megjelöli a HTP első oldalát egy piros ponttal, és írásban rögzíti ennek az okát a nyomtatvány megfelelő oldalán. A versenyzőnek még a verseny előtt pótolnia kell a hiányosságot.

Nemzeti versenyeken az FIA által elismert megfeleléségi küldött is alkalmazhatja a piros pontot.

4.4.2. A piros pontokat egy adatbázisban rögzítik.

4.4.3. Ha a szabálytalanságot nem javítják ki a következő versenyig, a felügyelők kizárhatják arról a versenyről az autót.

4.5. Fekete pont eljárás

4.5.1. Ha az autóról a verseny ideje alatt kiderül, hogy nem felel meg a biztonsági követelményeknek, az FIA megfeleléségi küldött (vagy hiánya esetén az egyik FIA tisztségviselő) egy fekete pontot tesz a HTP első oldalára, és a szabálytalanság leírását írásban rögzíti a megfelelő oldalon, illetve egyidejűleg jelenti a szabálytalanságot a felügyelőknek.

Ha a szabálytalanságot helyben nem javítják ki, a felügyelők azonnal kizárják az autót a versenyből és a döntésről értesítik az FIA-t.

Nemzeti versenyeken az FIA által elismert megfeleléségi küldött a felügyelők egyetértésével alkalmazhatja a fekete pontot.

4.5.2. A fekete pont alkalmazása a HTP-n egyet jelent az autó meg nem felelésével, aminek az eredményeként a versenyző nem vehet részt az adott autóval az adott versenyen, és/vagy más versenyeken. A szabálytalanság akkor tekinthető kijavítottnak, ha az FIA megfeleléségi küldött igazolta a korrekciót és írásban jelzi azt a HTP 4.7.1 alpont szerinti oldalán.

4.5.3. A fekete pontokat egy adatbázisban rögzítik, amely tartalmazza a pontok szerzésének pontos időpontját és az odaítélés okát.

4.6. Az ASN döntése elleni fellebbezés

4.6.1. Ha az ASN nem hagyja jóvá a HTP-t, a jelentkező kérelmezheti az FIA-tól fellebbezési eljárás elindítását. A fellebbezéseket a HMSC Fellebbezési Albizottsága bírálja el. A HMSC Fellebbezési Albizottságának döntése végleges és a nemzetközi fellebbviteli bíróság előtt nem támadható meg.

4.6.2. A kérelmezőnek az elutasító döntés kézhezvételét követő 30 napon belül írásban kell kezdeményeznie, hogy az ASN küldje meg a visszautasított kérelemmel kapcsolatos teljes iratanyagot a HMSC Fellebbezési Albizottságának: a fellebbezést az FIA dokumentum kiállításának visszautasítása kézhezvételét követő 30 napon belül kell benyújtania a HMSC Fellebbezési Albizottsághoz annak, aki az elutasítás címzettje. A fellebbezésnek tartalmaznia kell:

- a jelölt azonosításához szükséges adatokat, az érintett döntés másolatát és a fellebbezési indokokat,
- a fellebbezési díj FIA részére történő befizetésének igazolását.

4.6.3. Az ASN a fellebbezés benyújtásáról szóló értesítés kézhezvételét követő 14 napon belül eleget tesz a fenti kérésnek.

4.6.4. A dokumentáció beérkezését követő 30 napon belül az FIA írásos megkeresést küld a Gépjármű Megfeleléségi Albizottságnak, a felperes ASN-jének, akiknek 14 nap áll

rendelkezésre, hogy írásban közöljék álláspontjukat. A felperesnek kell bizonyítania, hogy az adott időszaki 3.3 cikk szerinti specifikáció megfelel a K függelék 1.2 cikkelyének. Ennek hiányában a dokumentáció alkalmatlan a fellebbezésre.

- 4.6.5. Ha teljesen új bizonyíték merül fel, további 14 nap áll az írásos reagálásra rendelkezésre az adott tárgykörben.
- 4.6.6. Minden írásos álláspontot és csatolt bizonyítékot a HMSC Fellebbezési Albizottsága mérlegel, majd döntést hoz.
- 4.6.7. Szóbeli meghallgatás nincs.
- 4.6.8. Az FIA írásban értesíti a felperest és az ASN-t a HMSC Fellebbezési Albizottsága döntéséről, legkésőbb 21 nappal azután, hogy utóbbi áttekintette a dokumentációt.
- 4.6.9. A fellebbezés díja 1.500 euró, amelyet az FIA részére kell befizetni a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg. Ha a fellebbezésnek helyt adnak, a fellebbezési díjat az ASN megfizeti a felperesnek.

4.7. FIA HTP adatbázis

- 4.7.1. Az ASN az általa kiállított HTP-k adatait egy adatbázisban rögzíti.

5. BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

A motorsport természeténél fogva veszélyes és jelentős veszélynek teszi ki a versenyzők testi épségét. Minden versenyző számára ismert, hogy a historic autók olyan állapotban versenyeznek, mint anno, az akkori idő szerinti specifikációnak felelnek meg (ld. K függelék, meghatározott biztonsági előírásokkal és technikai többletkövetelményekkel).

A versenyzőknek figyelni kell a korrózió lehetőségére, és/vagy az alkatrészek előregedésére, ill. ezek következményeire, és az eredeti specifikáció fenntartása során folyamatosan méréseket kell végezni, hogy megőrizzék az alkatrészek integritását és biztonságát.

- 5.1. A következő követelmények kötelezők, kivéve az átlagtartó rallykon, ahol csak ajánlottak.
- 5.2. Az autó technikai ellenőrzésén való megjelenésével a versenyző elismeri, hogy az autó biztonságos annyira, hogy részt vegyen a versenyben. Az autót tisztán kell vinni a technikai ellenőrzésre.

5.3. Akkumulátor, áramtalanító (megszakító) kapcsoló

- 5.3.1. Az akkumulátorok rövidzárlat elleni védelme kötelező.

Ha az akkumulátor a pilótafülkében van, akkor csak szárazakkumulátor lehet, jól kell rögzíteni, és szivárgás-biztos, szigetelt borítású kell, hogy legyen.

- 5.3.2. Kell lennie egy áramtalanító kapcsolónak, amely valamennyi elektromos áramkört (akkumulátor, generátor vagy dinamó, világítás, dudu, gyújtás, elektromos vezérlés, stb. – kivéve ami a tűzoltó készüléket működteti) megszakít, és le kell, hogy állítsa a motort is.

Szikra-mentes kell, hogy legyen és mind az autó belsejéből, mind kívülről működtethető kell, hogy legyen. A külső működtető egysége az áramtalanító kapcsolónak a szélvédő alsó kereténél vagy attól 50 cm-nyire kell, hogy legyen; zárt autóknál a plexiüveg oldalablak kereténél, ha az a vezetőülés mögé esik. Az áramtalanító kapcsoló külső működtetőjét két alapon fehér szegélyű, legalább 120 mm oldalú háromszögben piros színű villám jel jelöli.

A megszakító kapcsoló külső működtetése csak zárt autók esetében kötelező.

Az áramtalanító kapcsolót az autó belsejében úgy kell elhelyezni, hogy mind a pilóta, mind a navigátor könnyen elérje ülő helyzetben akkor is, ha be van kötve a biztonsági öve.

5.3.3. Mágnesgyújtással szerelt autóknál földelő kapcsolót kell elhelyezni a gyújtómágnes kifeszültségű oldalán. Ezt mind az autó belsejéből, mind kívülről könnyen működésképesre hozható kell, hogy legyen.

5.3.4. Lítium alapú akkumulátor használata tilos.

5.4. Kábelek, vezetékek és elektromos berendezések

5.4.1. Az üzemanyag, olaj- és fékvezetéseket, csöveket mindenfajta külső megrongálódástól védeni kell (kő, korrózió, mechanikai törés, stb.), ill. a belsejét a tűz ellen.

5.4.2. Az ilyen védelemmel nem növelhető az autó szerkezeti stabilitása.

5.4.3. Ha megtartják a széria alkatrészt, további addicionális védelemre nincs szükség.

5.5. Üzemanyag-ellátó rendszer

5.5.1. Az A-E időszakos autók üzemanyag tartálya lehet standard tank, homologizált tank vagy biztonsági tank. Az üzemanyag tartályt ajánlott az MIL-B-83054-es számú amerikai katonai szabvány szerinti biztonsági habbal feltölteni vagy „D-Stop” robbanás-elleni fóliával kibélelni.

5.5.2. Az F-J időszakos autók üzemanyag tartálya szabadon választható, de fel kell tölteni MIL-B-83054-es számú amerikai katonai szabvány szerinti biztonsági habbal vagy kibélelni „D-Stop” robbanás-elleni fóliával. Az adott időszakos specifikáció szerinti térfogatot nem lehet túllépni.

5.5.3. Valamennyi biztonsági tank meg kell, hogy feleljen a hatályos J cikk 253. cikk 14. bekezdésének (FIA által jóváhagyott biztonsági üzemanyag-tartályok). Ez kötelező a rally autók esetében, ahol az üzemanyag tartály(ok) a pilótafülke belsejében helyezkedik(nek) el.

5.5.4. Az elektromos vagy mechanikus szivattyú nélküli üzemanyag-ellátó rendszereknek kell, hogy legyen izoláló/elzáró eszköze, amelyet jelölni kell.

5.5.5. Azok az autók, amelyek benzintől eltérő üzemanyagot használnak, pl. metil-alkoholt, egy 75 mm átmérőjű narancs színű, fluoreszkáló koronggal kell, hogy ezt jelöljék a rajtszám háttérében. A korong színe lehetőleg 15-1354 TC Narancs legyen.

5.5.6. Üzemanyag-töltő sapka és betöltő nyak: minden gyorskioldó (Monza típusú) tanksapka, ami kiáll az autó karosszériájának körvonalából, egy másodlagos eszközzel rögzíteni kell annak érdekében, hogy megakadályozza, hogy véletlenül kinyíljon. Ajánlott, hogy minden autónál egy visszacsapó biztonsági szelep legyen a betöltő nyakon olyan közel az üzemanyag tartályhoz, amilyen közel lehet.

5.5.7. Túlnyomás nélküli üzemanyag vezetékek vagy csövek, amelyek a vezetőfülkén/utastéren vezetnek keresztül az üzemanyagot, védelemmel kell ellátni, ha nem fémből készült, akkor megfelelően üzemanyag- és tűzálló anyagból kell, hogy készüljön.

Az üzemanyag vezetéseket, amik nyomás alatt állnak, bárhol is fússanak, ha nem fémből készültek, akkor megfelelően üzemanyag- és tűzálló anyagból kell, hogy legyenek, és ezen felül

- az üzemanyag befecskendezéssel szerelt motoros autóknak meg kell felelniük a J függelék 252 cikk 3.2 bekezdésének,
- más autóknál a robbanási nyomás minimuma 100 psi.

Csak csavarral illeszthetők össze, vagy a gyártó által jóváhagyott módon.

5.6. Tűzfal

5.6.1. Az F időszaktól kezdődően tűzálló válaszfalakat (tűzfal) kell használni. Más időszakokra is ajánlott.

5.7. Tűzoltókészülékek

- 5.7.1.** Valamennyi versenyen az autóknak legalább kézi tűzoltókészülékkel kell felszerelni, ami megfelel a J. függelék 253 cikk 7.3. bekezdésének.
- 5.7.2.** Az FIA által homologizált, a J függelék 253. cikk 7.2 bekezdése szerinti (ld. J függelék 16. számú technikai lista a homologizált tűzoltó rendszerekről) tűzoltó rendszer használata kötelező a gyorsasági szakaszokat tartalmazó rallykon résztvevő autóknak. Az együléses és nyitott kétüléses versenyautóknál a 253. cikk 7.2.3. bekezdésében előírt külső működtető egység nem kötelező, a tűzoltókészüléket az autóban bárhová fel lehet szerelni, ahol megfelelően védve van.
- 5.7.3.** A gyorsasági szakaszokat tartalmazó rallykon versenyző autókban mind kézi tűzoltókészülék, mind az 5.7.1 és 5.7.2 cikknek megfelelő tűzoltó rendszer kell, hogy legyen.
- 5.8. Kartergáz-szűrő (rallykon nem kötelező)**
- 5.8.1.** Azokba az autókba, amiknek a motorkapacitása legfeljebb két liter, be kell szerelni egy minimum két liter kapacitású kartergáz-szűrőt; a többi autónál a szűrő kapacitása legalább három liter kell, hogy legyen.
- 5.8.2.** Ha az autó eredetileg zárt levegőztető rendszerrel volt eredetileg felszerelve, és ezt a rendszert megtartották, akkor kartergáz-szűrő nem szükséges.
- 5.9. Fojtószelepek**
- 5.9.1.** Minden pillangószerpet fel kell szerelni egy külső visszahúzó rugóval, kivéve a belső rugós kettős porlasztót.
- 5.10. Visszapillantó tükör**
- 5.10.1.** A versenyekre két visszapillantó tükör kell, a kettőnek együttesen legalább 90 cm² felületűnek kell lennie.
- 5.10.2.** Rallykon a visszapillantó tükröknek az regisztráció országa szerinti közúti szabályoknak meg kell felelni.
- 5.11. Fényszórók**
- 5.11.1.** Zárt pályás versenyeken az első fényszórók üvegét le kell ragasztani vagy el kell takarni.
- 5.12. Szélvédők**
- 5.12.1.** A túraautók, CT, GT és GTS autók szélvédője többrétegű biztonsági üvegből kell, hogy legyen. Kivételes esetben az FIA megfelelőségi küldött engedélyével merev átlátszó műanyag is használható az adott szezonban, ha az adott modellhez nem szerezhető be biztonsági üveg. Más autók használhatnak merev átlátszó műanyagot.
- 5.13. Bukóketrec (ROPS)**
- Ld. Az V. mellékletbeli rajzokat és a VI. mellékletbeli szabályokat.
- 5.14. Vörös hátsó lámpák**
- 5.14.1.** Ha az autót eredetileg hátsó féklámpával látták el, akkor a verseny kezdetét követően annak működőképesnek kell lennie.
- 5.14.2.** Valamennyi G időszaki vagy azt követő időszaki együléses autónak, illetve valamennyi nem együléses autónak, aminek eredetileg nem volt hátsó lámpája, működőképes vörös lámpája kell, hogy legyen a rajtnál, amely hátrafele világít, jól látható és kevesebb, mint 10 cm-nyire van felszerelve az autó középvonalától, a felülete 20-40 cm² között van, erősen rögzített és a versenyző az autó belsejéből tudja felkapcsolni. Ezek a lámpák vagy legalább 21 wattos izzóval, vagy „Tharsis”, illetve „DM Electronics” típusú LED izzóval működnek. A többi autóra is ajánlott ilyen vörös lámpát felszerelni.

5.15. Biztonsági övek

5.15.1. Az alábbi típusú autók biztonsági övének meg kell felelni az FIA 8853/98. számú standardnak:

- a) együléses versenyautók bukócsővel az F időszaktól kezdődően,
- b) kétüléses versenyautók bukócsővel az F időszaktól kezdődően,
- c) gyorsasági szakaszokat tartalmazó rallykon részt vevő autók a H időszaktól kezdődően.

Minden más bukócsöves autónak az F időszaktól kezdődően az FIA 8854/98 vagy 8853/98 (ld. FIA 24. technikai lista) standard szerinti biztonsági öve kell, hogy legyen.

5.15.2. A biztonsági övet tilos az üléshez vagy az ülés talpázatához rögzíteni. A biztonsági öv az öv gyári rögzítési pontjaihoz is rögzíthető. Az ajánlott rögzítési pontok elhelyezkedését a K-63. ábra tartalmazza (ld. V. melléklet).

A vállpántoknak hátra és lefelé kell irányulniuk, oly módon, hogy az irány ne zárjon be 45° -nál nagyobb szöget az üléstámlán kialakított öv átvezetési pont felső vízszintes síkjával, azonban ajánlott, hogy ez a szög ne haladja meg a 10° -ot. Az ülés középvonalához viszonyított legnagyobb szög 20° lehet akár széttartó, akár összetartó módon (vállöveket egymással keresztezve az első ülés középvonalához viszonyítva szimmetrikusan is fel lehet szerelni). Ha lehetséges, a gyártó által eredetileg a C oszlopra szerelt rögzítési pontot kell alkalmazni. Olyan rögzítési pontok, amelyek a vízszintes síknál nagyobb szöget zárnak be, nem készíthetők. Ebben az esetben vállöveket a hátsó ülés keresztirányú öveinek eredeti, gyári rögzítési pontjaihoz is fel lehet szerelni.

Keresztirányú és lábközi pántok nem haladhatnak az ülés szélei mentén, hanem keresztül kell haladniuk az ülésen annak érdekében, hogy a medence körüli részt a lehető legnagyobb felülettel takarják be és védjék. A keresztirányú öveknek szorosan simulniuk kell a medencecsont és a comb felső része közötti részhez, semmilyen körülmények között nem viselhetők a hasi részen. Ügyelni kell arra, hogy az övek éles szélékhez való súrlódás közben ne sérüljenek meg. Amennyiben a sorozatgyártású rögzítési pontokra a váll- és/vagy lábközi pántok rögzítése nem lehetséges, új rögzítési pontokat kell kialakítani a karosszérián vagy az alvázon; a vállpántok esetében ezeket a hátsó kerekek középvonalához a lehető legközelebb kell elhelyezni. A vállpántok rögzíthetők a biztonsági bukóketrechez vagy annak egy megerősítő csövéhez hurok (fül, gyűrű) segítségével, rögzíthetők továbbá a hátsó övek felső rögzítési pontjaihoz, vagy egy, a bukóketrec hátsó merevítőihez hegesztett keresztirányú erősítő elemhez is (ld. K-5. vagy K-6. sz. ábra), vagy a keresztirányú merevítő csőre a K-25. sz. ábra és a K-32. számú ábra szerint.

Ebben az esetben a keresztirányú erősítő elem használatának a következő feltételeknek kell megfelelnie:

- A keresztirányú erősítő elemnek egy legalább $38 \times 2,5$ mm-es vagy 40×2 mm-es hidegen húzott, varrat nélküli, minimum 350 N/mm^2 szakítószilárdságú acélcsőnek kell lennie.
- Az erősítő elem elhelyezési magasságának olyannak kell lennie, hogy a vállpántok hátra és lefelé irányuljanak oly módon, hogy az irány 10° és 45° közötti szöget zárjon be az üléstámlán kialakított öv átkötési pont felső élének vízszintes síkjával, ajánlott azonban, hogy ez a szög 10° legyen.
- A pántok rögzíthetők hurkolással vagy csavarokkal, az utóbbi esetben azonban minden rögzítési ponthoz közdarabot (ellenlemez) kell hegeszteni (a méreteket ld. a K-64. számú ábrán).

Ezeket a közdarabokat az erősítő csőbe kell helyezni és a pántok rögzítéséhez M12 8.8 vagy 7/16 UNF minőségű csavarokat kell használni. Minden egyes rögzítési pontnak 1470 daN , lábközi pántok esetén 720 daN nagyságú erőhatásnak kell ellenállnia. Ha két pántot egy

ponton rögzítenek (vállpántok esetében tilos), a figyelembe veendő terhelés egyenlő a két pántra előírt terhelés összegével. Minden újonnan létrehozott rögzítési pont esetén egy legalább 40 cm² felületű és legalább 3 mm vastagságú acél erősítő lemezt kell használni.

Az alvázhoz vagy önhordó karosszériához történő rögzítés elvei (Ld. V. melléklet):

- Általános rögzítési rendszer: Ld. K-65 sz. ábra.
- Vállpánt rögzítési rendszer: Ld. K-66 sz. ábra.
- Lábközi pántok rögzítési rendszere: Ld. K-67. sz. ábra.

Felhasználás

A biztonsági hevedert homologizált kialakításban, mindennemű módosítás, vagy alkatrészek eltávolítása nélkül, és a gyártói utasításoknak megfelelően kell használni. A biztonsági hevederek hatékonysága és élettartama közvetlen kapcsolatban áll a felszerelés és a felhasználás módjával, illetve a karbantartással. A hevedereket minden komolyabb ütközés után ki kell cserélni, továbbá, amikor a szövet vegyi anyagok vagy napfény hatására meggyengül, megkopik, vagy elszakad. Ugyancsak cserélni kell a hevedereket, ha a fémrészek vagy tartói meghajlottak, deformáltak, vagy rozsdásak. Minden olyan hevedert, amely nem működik tökéletesen, ki kell cserélni.

5.15.3. Rallyban két övvágó eszközt kell mindig az autóban tartani. Ezeknek akkor is könnyen hozzáférhetőeknek kell lennie a pilóta és a navigátor számára, amikor bekapcsolt övvel ülnek az ülésben.

5.16. Fejtámlák

5.16.1. IR időszaktól kezdődően a 3 literes Forma-1 autók esetében, illetve JR időszaktól kezdődően az együléses autók esetében kötelező. Minden más autó esetében ajánlott (J függelék 259. cikk 14. 4 bekezdés).

5.17. Motorháztető (T, CT, GT, GTS, GTP autók)

5.17.1. Megfelelően rögzíteni kell. A gyári rögzítőt el kell távolítani, vagy ki kell iktatni és külső biztonsági rögzítőket kell felszerelni helyette.

5.17.2. A G időszaktól kezdődő specifikációk szerint legalább két pótlólagos biztonsági rögzítőt kell minden motorháztetőre és csomagteretetőre szerelni.

5.17.3. A belső rögzítőket ki kell iktatni vagy el kell távolítani.

5.18. Vonószemek

5.18.1. Az együléses autók kivételével minden autót első és hátsó vonószemmel és/vagy vontatóhevederrel kell ellátni. Ezek jellemzői a következők:

- a belső átmérő 80 mm és 100 mm között van,
- erősen rögzíteni kell az autó szerkezetéhez elől és hátul,
- úgy kell elhelyezni, hogy akkor is használható legyen, ha az autó a sóderágyban áll meg,
- tisztán látható kell, hogy legyen és sárgára, pirosra vagy narancssárgára kell festeni.

5.19. Kormányzás, kivehető kormánykerék

5.19.1. Az egy darabból álló kormányoszlop biztonsági okokból helyettesíthető olyan oszlopokkal, amelyeknek univerzális kapcsolódási pontjai vannak vagy teleszkópos, feltéve, hogy az eredeti funkciói megmaradnak, FIA homolog autókból származik, amely azonos vagy nagyobb motorkapacitású, mint a szóban forgó jármű. A G időszaktól kezdődően az adott csoportra vonatkozó szabályokat alkalmazni kell.

5.19.2. Az E időszaktól kezdődően más átmérőjű, stílusú alternatív kormánykerék is használható. Ez levehető is lehet.

5.20. Állapot felmérés

5.20.1. Egyes kategóriákban előírás (Ld. III. melléklet).

5.21. Javítások

5.21.1. A kompozit részek javítását a IV. melléklet szerint kell elvégezni.

5.22. Ülések

5.22.1. Az F időszaktól (1962. január 1-jétől) kezdődően a GTS és CT autók esetében, ha az eredeti üléseket kicserélik, az új székek meg kell felelni azon időszaki ülésrendszernek, amire az FIA homologizáció érvényes. Más időszakok esetére ezek az ülések ajánlottak.

Az F időszaktól kezdődően a GT és T autók esetében, ha az eredeti üléseket kicserélik, akkor a teljes ülés rendszert cserélni kell az adott FIA homologizációnak megfelelően. Más időszakokra ezek az ülések ajánlottak.

6. NEM HOMOLÓGIZÁLT AUTÓKRA VONATKOZÓ TECHNIKAI SZABÁLYOK

6.1. Általános szabályok

6.1.1. A nem homologizált autóknak az 5. cikkely alapján meg kell felelniük az eredeti időszaki specifikációnak (biztonság).

6.1.2. Ezen felül a jelen 6. cikk szerint, a Forma 1 autókra alkalmazni kell a K függelék X mellékletét.

6.2. Önhordó karosszériaalváz (Chassis monocoque) vagy egységes szerkezet

6.2.1. Az alváznak illeszkednie kell az eredeti alváz design-jához, méreteihez és szerkezetéhez. A kompozit alváz javításához más anyag is használható, de szakértő vizsgálati módszert kell alkalmazni az ilyen alvázhhoz és a vizsgálatok igazolását csatolni kell az FIA formanyomtatványhoz.

6.2.2. Minden ilyen javítási munkálatnak meg kell felelnie a K függelék IV. mellékletének. Más módosítás nem végezhető az alvázon – kivéve, ha az adott időszaki specifikáció engedi, illetve azon időszakban érvényes biztonsági követelmény előírják, amelyben nemzetközi versenyen (a továbbiakban: nemzetközi élet) az autó részt vesz.

6.3. Első és hátsó felfüggesztés

6.3.1. Azok a rögzítési pontok, ahol a felfüggesztő elemeket a karosszériához rögzítik, nem különbözhetnek méretükben és elhelyezkedésükben az időszaki specifikációban meghatározottól. A merev és a hajtott tengelyek és az elhelyezkedésük rendszere az adott időszaki specifikációnak megfelelő kell, hogy legyen.

6.3.2. A felfüggesztés rendszere (a rugó típusa és a kerekek vagy tengelyek elhelyezkedése) nem változtatható meg, és további rugózást vagy elhelyezést nem lehet alkalmazni, csak ha az adott időszaki specifikációban szerepel.

6.3.3. Keresztstabilizátor és teleszkópos lengéscsillapítók csak akkor használhatók, ha az adott időszaki specifikáció megengedi. A keresztstabilizátornak az E és F időszaki autók esetében tömörnek kell lennie. A G időszaki autók használhatnak csöves keresztstabilizátort, ha az adott modell adott időszaki specifikációjában szerepel.

6.3.4. Az alumíniumból készült és/vagy gázzal töltött teleszkópos lengéscsillapítók csak a G időszaktól használhatók, vagy azon autóknál, ahol a rájuk vonatkozó időszaki specifikáció engedi.

6.3.5. Állítható rugós tag csak akkor használható, ha az adott modell időszaki specifikációja engedi.

- 6.3.6.** A felfüggesztés perselyei akkor cserélhetők, ha ez nem eredményez méretbeli változást.
- 6.3.7.** Gömbcsukló (G szem, rúdvég, Uniball) akkor használható, ha az időszaki specifikáció engedi. Gömbcsukló az F időszaktól használhatók a keresztstabilizátorhoz, ha a felfüggesztés geometriáját nem befolyásolja.

Táblázat: Az adott időszaki J függelékekben meghatározott maximális üzemanyag-tartály térfogat

6.7.5. Valamennyi üzemanyagtartály meg kell, hogy feleljen az 5.5 cikkelynek, térfogata nem haladhatja meg az eredetileg megállapítottat (az alábbi táblázat szerint), és az autó hátuljában, az eredeti helyén kell lennie.

Üzemanyagtartályok a J Függelék szerint 1961-től 1990-ig

| Évjárat | < 700cc | 700-1000cc | 1000-1300cc | 1300-1600cc | 1600-2000cc | 2000-2500cc | 2500-3000cc | 3000-5000cc | > 5000cc | G 6 2500 felett | C csoport | C2 Hegyi verseny | Can-Am |
|---------|---------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------|-----------------|-----------|------------------|--------|
| 1961 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1962 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1963 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1964 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1965 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1966 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1967 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1968 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1969 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1970 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1971 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | |
| 1972 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | 330 |
| 1973 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | 400 |
| 1974 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | |
| 1975 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | |
| 1976 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1977 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1978 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1979 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1980 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1981 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1982 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1983 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1984 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1985 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1986 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1987 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1988 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1989 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1990 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |

- 6.3.8. A rugóknak lineáris karakterisztikájúnak kell lenniük, hacsak az adott időszakból nem áll rendelkezésre bizonyíték arra vonatkozóan, hogy változó rugómerevségű rugók is lehetnek.
- 6.3.9. Az eredetileg aktív felfüggesztési rendszerű autók visszaalakíthatók nem-aktív rendszerűvé, amit az adott modell időszakában használtak.
- 6.3.10. Néhány autó esetében a felfüggesztés részeinek állapotát tesztelni kell arra, hogy megfelelnek-e a K függelék III. mellékletének.

6.4. Motor

- 6.4.1. A motor részei és kiegészítői meg kell, hogy feleljenek az adott időszaki specifikációnak, azonos módon kell készülniük, azonos modellnek és típusnak kell lenni, és meg kell felelni azon időszaki igazoltan létező gyártói specifikációnak.
- 6.4.2. A motor furata nem növelhető az időszaki specifikációhoz képest, kivéve, az A-D időszaki autóknál, ahol a furat 5%-kal növelhető. Ezt a műveletet csak akkor lehet elvégezni, ha nem lépi túl az annak a formulának a lökettérfogatát, amihez az autó tartozik (ld. I. melléklet).
- 6.4.3. Azon motorok lökettérfogata, amelyek kisebbek az adott időszaki kapacitáshatárnál, nem növelhető az autó nemzetközi életében alkalmazott fölé.
- 6.4.4. Csak az eredetileg DFV motorral felszerelt autók használhatnak DFV motort. A Cosworth DFV motoros autók használhat bármilyen Cosworth DFV motoralkatrészt.
- 6.4.5. Matra Sport motorral szerelt autók bármilyen Matra Sport motoralkatrészt használhatnak.
- 6.4.6. Az löket nem változtatható meg ahhoz képest, ami az adott periódusi specifikációban szerepel.
- 6.4.7. A főtengely, a hajtórúd, a dugattyú és a csapágyak nagyobbak lehetnek, mint az időszaki specifikációban meghatározott, de nem nagyobb, mint a standard forgattyúház. Ugyanolyan típusú anyagból is kell, hogy készüljenek. Az konstrukció módja szabadon választható.
- 6.4.8. Sem a szelep csatornák száma, sem a szelep hossza nem haladhatja meg a gyártói specifikációban meghatározottat, kivéve, ha az adott időszakban igazoltan úgy használták. A hengerfej átalakítás lehetséges, ha az adott időszaki használat igazolt.
- 6.4.9. A mechanikus feltöltővel ellátott motorral szerelt, a turbófeltöltéses motorral szerelt, a Wankel motorral szerelt, a gázturbinával szerelt vagy a gőzgéppel szerelt autók motorjának hengerűrtartalmát (vagy a vélt hengerűrtartalom) meg kell szorozni az adott időszakban használt tényezővel.
- 6.4.10. Az eredeti gyújtási sorrendet meg kell tartani.
- 6.4.11. Azt az főcsapágyat, ami eredetileg nem volt ellátva ajakos tömítőgyűrűvel, le lehet cserélni ilyenre az egyes alkatrészek módosításával, és/vagy olajtömítésház hozzáadásával.

6.5. Gyújtás

- 6.5.1. Elektromos gyújtás csak akkor használható, ha az adott időszaki specifikációban szerepel.
Az F időszaki autók, amelyek az adott időszakban igazoltan elektromos gyújtást használtak, használhatnak más időszaknak megfelelő elektromos gyújtás-rendszert, ha ez a rendszert megszakító aktiválja, legalább 3 ohm ellenállású gyújtástekercset használ, a szikrát rotor szórja szét és a gyújtás időzítése mechanikus módon kontrollált.
Multigyújtás és olyan rendszer, ahol a gyújtás időzítését elektronikusan változtatják, nem megengedett. Kivételesen, ha van arra bizonyíték, hogy az időzítés alternatív módja az adott időszakban engedéllyel használható volt, akkor használható, feltéve, hogy a módszer minden tekintetben azonos az adott időszaki módszerrel.

A GR időszaki nem homológ autók mágneses vagy optikai megszakítást/időzítést is használhatnak, ha az adott időszakban azt használták. Kondenzátorkisüléssel gyújtás akkor használható, ha az adott időszakban igazoltan létezett.

A HR időszaki és későbbi autók 3 ohmnál kisebb ellenállású gyújtótekerccset, és/vagy multigyújtást használhatnak.

Az elektronikus gyújtás, amely kontrollálja a gyújtás időzítését, akkor használható, ha az adott időszakban engedélyezett módosítás volt.

6.5.2. Elektronikus fordulatszám korlátozó az F időszaktól kezdődően használható.

6.5.3. DFV/DFY motorok esetében az elektronikus motorvezérlés tilos és más autók esetében is csak akkor használható, ha az adott időszaki specifikációban szerepel.

6.5.4. Gyújtótekerccs, kondenzátor, gyújtáselosztó vagy gyújtómágnes gyártója, gyártmánya szabadon használható, ha az adott modell gyártói specifikációjához illeszkedik.

6.6. Olajozás

6.6.1. A kenési rendszer megváltoztatható, pl. nedves karterről száraz karterra, ha az adott időszaki specifikáció engedi. A száraz karter az 1961 előtti Formula Junior kategóriában tiltott.

6.6.2. Az alkalmazott olajpumpák száma és típusa, és az olajozócsövek hossza meg kell, hogy feleljen az adott időszaki specifikációnak.

6.6.3. Az olajhűtők elhelyezkedése megváltoztatható, de ez nem változtatható az autó körvonalán.

6.7. Üzemanyag-ellátó rendszer

6.7.1. Azonos vagy korábbi időszaki karburátor használható, de csak akkor, ha a részeinek száma, általános jellemzői, és a működési elve megegyezik azzal, amit eredetileg beszereltek, ha használtak karburátort az adott modellben az adott időszakban.

6.7.2. Az üzemanyagbefecskendezéses autók átalakíthatók, azonos időszaki karburátor felhasználásával.

6.7.3. Az üzemanyagbefecskendezéses, és/vagy feltöltős motor csak akkor használható, ha az adott időszakban használták, és csak az eredeti rendszer használható.

6.7.4. A mechanikus üzemanyagpumpákat ki lehet cserélni elektromosra, vagy fordítva.

6.7.5. Az üzemanyagtartálynak meg kell felelnie az 5.5 cikkelyben előírtaknak, térfogata nem haladhatja meg az eredetileg meghatározott (a fenti táblázat szerinti) térfogatot, és az autó hátuljában, az eredeti helyén kell lennie.

6.8. Műszerezettség

6.8.1. Az elektronikus műszereknek meg kell felelni az időszaki specifikációnak, az adatgyűjtő rendszer a következőket figyelheti: motor percenkénti fordulatszáma, motor olajnyomása, motorolaj hőmérséklete, motor víz hőmérséklete és üzemanyagnyomás.

6.9. Sebességváltó

6.9.1. Valamennyi autóban a saját időszaki specifikációjának megfelelő sebességváltó kell, hogy legyen. Az automata sebességváltó, a gyorsítót, és a hozzáadott előremeneti sebességfokozat tilos, kivéve, ha az adott időszaki specifikáció engedi.

6.9.2. Cotal elektronikával szerelt, Wilson bolygóműves vagy négysebességű váltó beszerelésével a C időszaki autók (1919. január 1-től 1930. december 31.-ig), amelyeket eredetileg nem ilyen váltóval láttak el, D időszaki autónak (1931. január 1.-től 1946. december 31.-ig) minősülnek.

- 6.9.3.** Az E időszaki specifikáció szerint (1947. január 1-től 1960. december 31-ig) gyártott váltó nem szerelhető be korábbi időszaki autóba.
- 6.9.4.** Ha alternatív váltó kerül beszerelésre, az csak azonos vagy korábbi időszaki váltó lehet.
- 6.9.5.** 2016. január 1-től az F és GR időszaki farmotoros autók nem használhatnak Hewland Mk8 váltót.
- 6.9.6.** Az eredetileg félautomata sebességváltóval felszerelt autók átalakíthatók manuális váltóssá, olyan manuális váltóval, amelyet ugyanannál a modellnél használtak.
- 6.9.7.** A váltó bemenő tengely és kimenő tengely, amelyet eredetileg nem láttak el ajakos tömítőgyűrűvel, átalakítható ilyenre az egyes alkatrészek módosításával, és/vagy olajtömítésház hozzáadásával.
- 6.10. Differenciálmű**
- 6.10.1.** Önzáró differenciálmű akkor alkalmazható, ha az adott időszaki specifikációban szerepel. Az ilyenrel rendelkező autók az F időszak végéig csak akkor használhatnak mechanikus önzáró differenciálművet, ha az adott időszaki specifikáció engedi.
- 6.10.2.** A-C időszaki autókban (1930. december 31-ig) önzáró differenciálmű nem használható, és a D időszaki autókban is (1931. január 1-től 1946. december 31-ig) is csak akkor, ha az adott időszaki specifikáció engedi az adott modell esetében.
- 6.10.3.** A Formula Junior és Formula 3 autókban (1964-től 1970-ig) önzáró differenciálmű nem használható.
- 6.11. Fékek**
- 6.11.1.** A fék minden része meg kell, hogy feleljen a modell adott időszaki specifikációjának, kivéve az alábbi esetekben.
- 6.11.2.** Az A-C időszaki autók (1930. december 31-ig), amelyeknek eredetileg két kerekénél volt fék, átalakíthatók négykerekű fékessé, ha a gyártó az adott időszakban későbbi modelljén használt ilyen, és ha az adott időszaki gyártói specifikációban szerepel.
- 6.11.3.** Más mechanikai rendszerre vagy hidraulikus működésre át lehet térni, ha az adott időszaki specifikáció engedi.
- 6.11.4.** Tárcsafék, léghűtéses fék és több dugattyús féknyereg csak akkor használható, ha az adott modell időszaki specifikációjában szerepel.
- 6.11.5.** A hidraulikus fékrendszer átalakítható kétkörössé, amely párhuzamos működést biztosít a négy keréken, két független fékkör segítségével.
- 6.11.6.** A tárcsafék köré hűtési céllal levegőelosztóház szerelhető.
- 6.11.7.** A hidraulikus csövek Aeroquip típusú csövekre cserélhetők.
- 6.11.8.** Az eredetileg karbonfékes autókon a féktárcsa acélra cserélhető azonos időszaki féknyereggel és hagyományos fékbetéttel.
- 6.12. Kerekek**
- 6.12.1.** A kerekek meg kell, hogy feleljenek az adott időszaki specifikációnak és átmérőjük azonos kell, hogy legyen azzal, amit az autó nemzetközi élete során használtak.
- 6.12.2.** A keréktárcsa szélessége nem növelhető azért, hogy illeszkedjen a rendelkezésre álló abroncshoz, de csökkenthető.
- 6.12.3. A-D időszak**
- a) 19 inch-es kerekek használhatók, az ahhoz való versenyabroncshoz

- b) A gumiperemes (BE) vagy egyenes falú (SS) keréktárcsa helyett azonos méretű mély ágyazású kerékpánt használható, az alábbi táblázat szerint:

| Eredeti méret | A keréktárcsa átmérő minimuma | Szélesség maximuma |
|------------------|-------------------------------|--------------------|
| BE/SE | Mély ágyazású | Mély ágyazású |
| 26x3 | 19 inch | 3.5 inch |
| 710x90, 28x4 | 19 inch | 4.5 inch |
| 760x90, 810x90 | 21 inch | 4.75 inch |
| 30x3, 30x3,5 | 21 inch | 4.75 inch |
| 815x105, 820x120 | 21inch | 5.25 inch |
| 880x120, 32x4.5 | 21 inch | 6.00 inch |
| 730x130 | 17 inch | 5.25 inch |

- c) A megengedett legkisebb átmérő 16 inch, kivéve, ha bizonyított, hogy kisebbet használtak az autón az adott időszakban.
- d) 2020. január 1-től ez a lehetőség megszűnik.

A maximális abroncsszélesség nem lehet több, mint az időszaki specifikáció szerinti plusz 1 inch.

6.12.4. E-F időszak

- a) A megengedett legkisebb átmérő az, amit az időszaki specifikáció megenged.
- b) A maximális abroncsszélességet az adott időszaki specifikáció határozza meg, és nem lehet szélesebb, mint 5 ½ inch (az F időszaki autóknál 6 ½ inch), kivéve, ha az időszaki specifikáció megengedte a nagyobb méretet.
- c) Ha nincs időszaki specifikáció, vagy az ajánlott abroncs szélessége nagyobb, mint 5 ½ inch (6 ½ inch), az FIA Historic Technikai Munkacsoportja határozza meg a méretet.
- d) A Formula Junior kategóriában a megengedett legnagyobb abroncsszélesség 5 inch (127 mm) az E időszaki autók (1947. január 1-től 1960. december 31.-ig), illetve 6 ½ inch (165 mm) az F időszaki autók (1961. január 1-től 1965. december 31.-ig) tekintetében.
- e) Csak az adott időszaki specifikációban meghatározott többrészes keréktárcsa használható.

6.12.5. A G időszak és az azt követő időszakok

- a) Az adott időszaki specifikációban meghatározottnál keskenyebb abroncsú kerék használható.
- b) Egyes kategóriákban a kerekeknek meg kell felelniük a K függelék III. melléklete szerinti állapot tesztnek, még akkor is, ha újak.
- c) Az eredeti, több anyagból készült kerekek helyettesíthetők az anyagok egyikéből készülttel, feltéve, hogy a méret és a design nem változik.

6.12.6. Abroncsok

A 8. cikkely szerint.

6.13. Karosszéria

- 6.13.1. Az autó körvonala ugyanolyan kell, hogy maradjon, mint abban az időben volt, amikor eredetileg versenyzett, és nem lehet további levegőcsatornát, légbeömlőt, vagy áramvonalas

burkolatot használni. Bukócső beszerelése nem minősül úgy, hogy megváltoztatná az autó körvonalát.

- 6.13.2.** A karosszéria elemeinek cseréje során szigorúan követni kell az eredeti designt, és a cserélt elemeknek az eredeti anyagfajtából kell készülniük.
- 6.13.3.** Az A-D időszaki autók esetében a karosszéria stílusán lehet változtatni az egyes elemek cseréje során, ha igazolt, hogy egy akkreditált és az adott időszakban használt modellnek az megfelel - és az eredeti anyagfajtát használják, valamint a súly sem változik. Ebben az esetben a tulajdonosnak fotókat kell küldenie az ASN-nek az autó mindkét oldaláról, előlnézetben, hátulnézetben és az autó belsejéről is.
- 6.13.4.** A takarófedél rugalmas kell, hogy legyen, kivéve, ha az autó ezen része eredetileg (korabeli fotókkal dokumentáltan) nem volt ilyen, ebben az esetben az éleket védeni kell. Az utasülést el lehet távolítani.
- 6.13.5.** A Formula-1 autóknál a karosszéria festése ugyanolyan kell, hogy legyen, mint amit az adott modell az aktív nemzetközi élete alatt viselt, de be kell tartani annak az országnak a jogszabályait, ahol a versenyt rendezik.

6.14. Aerodinamikai elemek

- 6.14.1.** Aerodinamikai elemek akkor használhatók az autón, ha az adott időszaki specifikáció megengedi.
- 6.14.2.** A használt elemeknek illeszkedniük kell design-ban, elhelyezkedésben és méretileg is az adott időszakban használtakhoz.
- 6.14.3.** Az együléses autók esetében olyan aerodinamikai elem, amelyet nem rugalmas elemhez, és/vagy a cockpithoz rögzítettek, nem megengedett.
- 6.14.4.** Azon autóknál, amelyek aerodinamikai elemet használtak, ezek az elemek elhagyhatók.
- 6.14.5.** Azok az autók, amelyek 1982-1982-ben rögzített aerodinamikai szoknyalemezt használtak, megtarthatják azt designelemként. A szoknyalemezt azonban módosítani kell annak érdekében, hogy megtartsák a kötelező 40 mm-es minimum statikus hasmagasságot. Kopó réteg nem használható.

6.15. Elektromos rendszer

- 6.15.1.** Generátor csak akkor szerelhető be, ha az adott időszaki specifikációban szerepel.
- 6.15.2.** Az akkumulátor névleges feszültsége és az összes elektromos eszköz 6-ról 12 voltosra cserélhető. Az akkumulátor típusa, gyártmánya és a kapacitása (amperóra) szabadon választható. Ha az akkumulátor a pilótafülkében van, biztonságosan rögzíteni kell, és szivárgásbiztos, szigetelt borítása kell, hogy legyen.

6.16. Fényszórók

- 6.16.1.** Ha az autón eredetileg volt fényszóró, akkor azt műköképes állapotban kell tartani.

6.17. Tengelytáv, nyomtáv, hasmagasság

6.17.1. Tengelytáv

A tengelytáv ugyanaz kell, hogy legyen, mint az adott időszaki specifikációban szereplő.

6.17.2. Nyomtáv

A nyomtáv ugyanaz kell, hogy legyen, mint az adott időszaki specifikációban szereplő.

6.17.3. Hasmagasság

A D időszaki és korábbi autók minimális hasmagasság 100 mm kell, hogy legyen, azaz egy 100 mm magasságú tömb bármilyen irányból be kell, hogy férjen az autó alá.

Az E és F időszaki autók minimális hasmagassága 60 mm kell, hogy legyen, azaz egy 60 mm magasságú tömb bármilyen irányból be kell, hogy férjen az autó alá.

6.17.4. A G időszaki és későbbi autók esetében az adott időszaki specifikációban foglaltakat kell betartani.

6.17.5. A hasmagasságot a pilóta nélkül kell mérni, de a kerekek és az abroncsok, amiket az autó a versenyeken használ, az autón kell, hogy legyenek, ha a kerék sérült, akkor cserélni kell.

6.18. Tömeg

6.18.1. Az autó minimális tömege az, amit az eredeti szabályok meghatároztak az autó kategóriájára, vagy ha nincs szabályozva, akkor az adott időszakban nyilvánosságra hozott tömeg.

A verseny alatt, amikor az autót kiintik mérlegelésre, csak az üzemanyagot lehet az autóból eltávolítani, és nem lehet más folyadék, szilárd vagy gáz halmazállapotú adalékot hozzáadni.

6.18.2. A GR időszaki Forma-3 autók minimum tömege 400 kg.

6.19. Forma Junior

6.19.1. Általános előírások

Két „időszaki specifikáció” létezik a Forma Junior autók vonatkozásában.

6.19.1.1. FIA FJ1 időszak (A, B, C osztály) 1958. január 1-től 1960. december 31-ig

6.19.1.2. FIA FJ2 időszak (D, E osztály) 1961. január 1-től 1963. december 31-ig

6.19.2. Kormányzás

6.19.2.1. Az egy darabból álló kormányoszlopot ki lehet cserélni biztonsági okokból olyan oszlopokra, aminek univerzális kapcsolódási pontjai vannak vagy ami teleszkópos, feltéve, hogy az eredeti funkciói megmaradnak.

6.19.2.2. Annak ellenére, hogy nem az adott időszakból való, gyorskioldó kormánykerékagy biztonsági okból használható.

6.19.2.3. Noha ajánlott az eredeti időszaki kormánykeréknél maradni, más átmérőjű és/vagy stílusú kormánykerék is használható.

6.19.3. Alváz

6.19.3.1. Az alváz javítása során nem lehet megváltoztatni az alváz csöveinek vagy lemezének külső átmérőjét (O.D.), vastagságát (SWG). A csövek vagy lemez átmérője és mérete azonos kell, hogy legyen az eredetiével (pl. ha az alvázat eredetileg angolszász méretezésű csövekből készítették, akkor az új alváz csövei is ilyenek kellene, hogy legyenek (nem metrikus).

6.19.3.2. Az E időszaki autóknál (FJ1) bukócső használata erősen ajánlott, és ha az autónak eredetileg volt bukócsőve, akkor annak meg kell felelni azon specifikációnak, amikor az autó versenyzett, vagy annál erősebbnek kell lennie.

6.19.3.3. Az F időszaki autók (FJ2) esetében kötelező az adott időszaki specifikációnak megfelelő vagy az 1993-as J függelék 277. cikkelyének megfelelő bukócső használata.

6.19.3.4. Az autók alvázának eredete meg kell, hogy feleljen az FIA Lurani Trophy Sportszabályai 2. részében foglaltaknak (Elfogadható autók). Ha cserélni kell vagy újra kell építeni az alvázat, akkor annyi anyagot kell megtartani az eredeti alvázból, amennyit lehet, és be kell építeni az „új” alvázba, aminek az eredeti alváz pontos másának kell lenni, ideértve a felhasznált anyagokat és alkalmazott módszereket is.

6.19.4. Első és hátsó felfüggesztés

6.19.4.1. Gömb (Rose) csukló csak akkor használható, ha az adott időszaki specifikációban szerepel. Gömbcsukló használható az F időszaki autók keresztstabilizátoránál feltéve, hogy a felfüggesztés geometriáját nem változtatja meg.

6.19.4.2. Gömbcsuklók a lengéscsillapítóknál nem használhatók az E időszaki autóknál, kivéve, ha az adott autó időszaki specifikációjában szerepel.

6.19.4.3. Ld. 1. melléklet

Kétsőves fém, szabályozható kettős lengéscsillapító nem használható.

6.19.5. Motor

6.19.5.1. A motor lökettérfogata nem haladhatja meg az 1100 cm³-t a gyűrűút maximumánál nézve.

6.19.5.2. A motorspecifikáció a Forma Junior egész időszakára vonatkozik és nem korlátozható a két külön kategória időszakaira. Például:

6.19.5.2.1. A Ford 109 E és 105E motorblokkok egyaránt használhatók a FJ/1. kategóriában.

6.19.5.2.2. Az 1100 cm³-s Ford, B.M.C. és D.K.W. motorok egyaránt használhatók az FJ/1. kategóriában a hasonló 1000 cm³-es motorok helyett, noha a nevezőknek ajánlott inkább az 1000 cm³-es motort használni, ha eredetileg az volt az autóban.

6.19.5.3. A BMC motorral hajtott autók használhatnak 12G940 öntvényszámú hengerfejet az eredeti helyett.

6.19.5.4. A megengedett motorokat az alábbi táblázat tartalmazza:

| | cm ³ | Löket (mm) | Eredeti furat (mm) |
|-------------------------------|-----------------|------------|--------------------|
| 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. 62 mm-es löketű főtengely nem használható, amit a Cooper 970 „S” 1964-es motorban használtak (F3).

6.19.5.6. A Fiat motoros autók 103-as „D” és „H” motorblokkot használhatnak az eredeti 1100/103-as blokk helyettesítésére, aminek standard 68 mm-es furata van (azonos a 1098 cm³-vel). A későbbi 103P és 103R blokkok használata tilos.

6.19.5.7. A Fiat 1100 G típusú motorblokk (aminek standard 72 mm-es hengerfurata van, feltéve, hogy azt 68 mm-re csökkentik, szintén használható arra, hogy arra cseréljék ki a 1100/103-as 103H szériaszámú blokkot.

6.19.5.8. A Ford motoros autók 105E vagy 109E jelű öntött blokkot kell, hogy használjanak. Az utóbbi használatának esetén az öt helyen csapágyazott blokk tilos.

6.19.5.9. A Geoff Richardson Engineering által az eredeti specifikációnak megfelelően újragyártott Ford 109E blokk használata FJ1 és FJ2 esetében megengedett.

6.19.5.10. Az a B és C osztályú Richardson hengerfejes autó, ami egyébként megfelelne az adott osztálynak, a Richardson fej miatt a D osztályba sorolandó.

6.19.5.11. Motorburkolatot kell használni, amelyet megfelelően kell rögzíteni.

6.19.5.12. Az E időszakban (FJ1) a vezérműtengely lánchajtásos kell, hogy legyen; direkt hajtásos vezérműtengelyű autó nem lehet, kivéve, ha az adott időszakban az adott autó ilyen hajtású volt.

6.19.5.13. Az E időszakban (FJ1) vízpumpa fogazott szíjjal hajtása nem megengedett. Az egyetlen elfogadható vízpumpahajtósíj a „V” típusú síj (éksíj).

6.19.6. Gyújtás

6.19.6.1. Elektromos gyújtás az 1960. december 31. után épített autók (azaz csak FJ2) esetében használható, feltéve, hogy a rendszer megszakító pontokat tartalmaz vagy mágneseesen vezérelt, és gyújtáselosztót, valamint elosztópipát használ a nagyfeszültségű tekercs kapcsolásához. A Lucas AB14 az egyetlen elfogadott elektromos gyújtás rendszer és a tekercs 1 ohm ellenállású kell, hogy legyen.

6.19.6.2. Az FJ1 autók tekercse legalább 3 ohm nagyságú kell, hogy legyen.

6.19.6.3. Elektromos fordulatszámkorlátozó minden Historic Formula Junior autónál használható.

6.19.7. Kenés

6.19.7.1. Az olajszivattyúk típusa és száma, ill. a külső olajvezeték hossza meg kell, hogy egyezzen az adott időszaki specifikációban írtakkal.

6.19.7.2. Az olajszivattyút az eredeti helyére kell beépíteni. Az olajszivattyú meghajtása is az eredeti kell, hogy legyen.

6.19.7.3. A nedves karteres motoroknál (FJ1 időszak) nem lehet olajszivattyút szerelni előre.

6.19.7.4. A motor kenési rendszerét nem lehet nedves olajteknősről száraz olajteknősre változtatni FJ1 kategóriánál (1961. előtt).

6.19.8. Üzemanyag-rendszer

6.19.8.1. A kétütemű motorok kivételével – legfeljebb 2 %-os (v/v) mértékben – pótlólagos kenőanyag adható az üzemanyaghoz.

6.19.8.2. Az üzemanyagtank elhelyezését nem lehet megváltoztatni.

6.19.9. Karburátor és légszűrő

6.19.9.1. Erősen ajánlott, hogy az mind az FJ1-es, mind az FJ2-es autók maradjanak az eredeti karburátor mellett (gyártó, típus és modell), amit az adott időszakban használtak, de a 6.19.9. pont további rendelkezései megengedik az SU vagy AMAL karburátor helyett az adott időszaki Weber karburátor használatát.

6.19.9.2. A karburátor legnagyobb megengedett mérete, ha egy pár vízszintes áramlású kéttorkú karburátort használnak, 40, pl. 40DCOE.

6.19.9.3. A karburátor legnagyobb megengedett mérete, ha egy vízszintes áramlású kéttorkú karburátort használnak, 45.

6.19.9.4. A karburátor legnagyobb megengedett mérete, ha egy pár SU karburátort használnak, 1 ½ inch.

6.19.9.5. A karburátor legnagyobb megengedett mérete, ha egyetlen SU karburátort használnak, 1 ¾ inch.

6.19.9.6. Nem lehet Weber 42DCOE vagy azzal egyenértékű méretű bármilyen gyártótól származó karburátort használni.

6.19.9.7. A szívócsonk lehet ötvözetből, acélból, vagy rozsdamentes acélból, és lehet öntött vagy hegesztett.

6.19.9.8. Nem lehet Cosworth/Richardson esőáramú F3 MAE fejet használni. Kizárólag azoknál az autóknál használható esőáramlású karburátor, amelyeknél az adott időszakban azt használtak (pl. Terrier T4S2 vagy Ausper T4).

6.19.9.9. Külső síktolattyús folyót szelepet tilos használni.

6.19.9.10. Lambda szenzort nem lehet beépíteni.

6.19.10. Hűtőkör

6.19.10.1. Erősen tanácsos hogy semmilyen folyadék ne áramoljon az alváz csöveiben a térhálós vázas autóknál.

6.19.10.2. Elektromos vízszivattyút nem lehet a mechanikusan hajtott helyett használni.

6.19.11. Sebességváltó

6.19.11.1. A 6.19.11.3. és a 6.19.11.4. pont alapján azoknál a farmotoros autókba, amik 1960. december 31. után épültek (FJ2 kategória) és eredetileg nem Hewland vagy VW váltó volt bennük, nem lehet VW vagy Hewland váltót építeni.

6.19.11.2. Az FIA HTP-vel rendelkező autóknál javasolt, hogy az ebben szereplő specifikációjukkal ellentétben térjenek vissza a helyes és eredeti váltóhoz és minden alkalommal használják azt 2015. január 1.-ig.

6.19.11.3. A K függelék 6.9.5. pontja szerinti fő szabály ellenére, kivételesen a Lotus 20 és 22, ill. a B.M.C. Mk2, ha igazolni lehet, hogy az autó VW vagy Hewland váltós volt 2000. december 31. előtt, akkor használhat VW vagy Hewland váltót, feltéve, hogy a fokozatok száma azonos a korábban használttal.

6.19.11.4. A K függelék 6.9.5. pontja szerinti fő szabály ellenére, kivételesen az 1960. december 31. után épített autók (FJ2 kategória), amik eredetileg VW vagy Hewland váltósok voltak, használhatnak Hewland Mk6 vagy Hewland Mk8 váltót, a Volkswagen Bogár házzal, ha az előremeneti fokozatok száma azonos a korábbi időszakival. Az ilyen autóknál ajánlott az eredeti váltót használni.

6.19.11.5. Renault 318-as váltó

Az E időszaki autókba (FJ1) autókba szerelt ilyen váltók módosíthatók, hogy illeszkedjenek a homlokfogaskerékhez, az alábbi feltételek mellett:

1. A standard Renault külső váltóházat meg kell tartani: a J.R. Mitchell vagy más hasonló gyártó által készített zárófedeleket lehet használni (de a váltó ház profilt nem lehet megváltoztatni).
2. A kimenőtengely zárófedelének designja olyan kell legyen, mint az adott időszakban volt (pl. amilyen az eredeti Lotus Renault design).
3. A standard tányérkerék és kúpkerék arányt (Renault) meg kell tartani.
4. A bemenőtengely hüvelyes csatlakozású kell, hogy maradjon.
5. Az előtét tengely és a hajtó kúpkerék közötti tengelytávolság olyan kell, hogy legyen, mint az eredeti volt.
6. A váltó-kapcsolórudazat ugyanolyan kell, hogy maradjon, mint az eredetiben.
7. A kapcsoló mechanizmus ugyanolyan pozícióban kell, hogy kilépjen a váltóházból, mint az eredeti design volt (pl. a váltóház hátuljánál).
8. Csak előremeneti fokozatok lehetnek (kivéve azoknál az autóknál, amiket Jean Redele öt fokozatú váltóval látott el).

9. Az acél burkolat helyettesíthető öntvényből készült fedéllel.

6.19.11.6. Nem kötelező hátramenetnek lennie.

6.19.11.7. Bármely A, B vagy C osztályú, az eredeti váltóval azonos gyártmányú és 1963 előtti gyártótól való alternatív váltójú autó, amik egyébként ezen osztályoknak megfelelnek, D osztályú autónak minősül.

6.19.11.8. Kivételként az orrmotoros, B.M.C. „A” sorozatú váltójú autók használhatnak „Rib Case” váltót a „Smooth Case” váltóra, ha az előmeneteli fokozatok száma azonos az adott időszakival.

6.19.12. Differenciálmű és kuplung

6.19.12.1. Ha az eredeti berendezést használják, nem lehet helyettesíteni a Metalastic gumi féltengelyt, „fánk” féltengelyt (Ratoflex) Hardy-Spicer típusú kardáncsuklóval vagy bordás agyas hajtott tengellyel/villás csuklóval.

6.19.12.2. Nem lehet új típusú homokinetikus csuklót használni a féltengelyen.

6.19.13. Fékek

6.19.13.1. Tárcsaféket csak akkor lehet használni, ha az adott időszaki specifikáció megengedte és – egy kivétellel – csak FJ2 autókban használható. A fék mérete és típusa olyan kell, hogy legyen, mint az eredeti specifikációban, és nem növelhető. Ez mind a tárcsaféknél, mind a dobféknél így van.

6.19.13.2. Belső hűtésű tárcsafék használata tilos. A féktárcsát nem lehet módosítani, pl. furat és/vagy horony a tárcsa felületében, és átmenő furat tilos.

6.19.14. Kerekek

6.19.14.1. A felni legnagyobb megengedett szélessége Formula Junior kategóriánál 5 inch (127 mm vagy 5 J) az E időszaki (FJ1) autók esetében, 6.5 inch (165 mm vagy 6.5 J) az F FIA időszaki autók esetében (FJ2).

A fenti felniszélesség a kategóriára került meghatározásra, az egyes autók ugyanakkora vagy kisebb szélességűt is használhatnak, ha az adott időszakban az volt az autón.

6.19.14.2. A küllős keréktárcsa nem cserélhető fel keréktárcsásra és fordítva.

6.19.14.3. Többrészes (split-rim) kerekek nem használhatók, kivéve, ha az adott időszaki specifikációban szerepelt.

6.19.15. Abroncsok

6.19.15.1. A Formula Junior autók vagy Dunlop Vintage típusú abroncsot használhatnak R5 mintával vagy régebbi vagy „L” típusút, amelyeknek 204 keverék és a futófelületének mintája CR65, vagy régebbi.

6.19.15.2. Azok az autók, amiknél a felni 3.5 inch széles (88.9 mm) vagy annál kisebb, és amelyekre nem elérhető Dunlop Vintage típusú abroncs, használhatnak más, a kereskedelemben kapható diagonál vagy radiál abroncsot, aminek az oldalviszonya 75% vagy annál nagyobb, a sebességosztálya „S” vagy a fölötti, és aminek „E” vagy „DOT” minősítése van. A gyártóval konzultálni kell arról, hogy az abroncs alkalmas-e a versenyzésre.

Fontos! Ez csak egyes Stanguellini, Volpini és más korai olasz autókra vonatkozik.

6.19.16. Tömeg

6.19.16.1. A legkisebb tömeg 880 font (400 kg). Ez a határ azon autók esetében, amelyeknek a hengerűrtartalma 1000 cm³ vagy annál kisebb, 794 font (360 kg). Az említett tömeget úgy

kell mérni, hogy az autó versenyre kész (pl. minden, a szabályok által előírt felszereléssel, de üres tankkal).

6.19.17. Hasmagasság

6.19.17.1. Az autó minden rugózott része legalább 2.36 inch (60 mm) hasmagasságú kell, hogy legyen, hogy egy 60 mm magas tömböt be kell tudni rakni az autó alá minden oldalról, a verseny teljes időtartama alatt. Ezt a mérés úgy kell elvégezni, hogy a pilóta nem ül az autóban, de a kerekek és az abroncsok, amiket a versenyen használnak, fent vannak az autón.

6.19.17.2. Ez a méret valamennyi rugózott komponensre vonatkozik, ideértve a nedves olajteknőt az FJ1 időszaki autókon, a kipufogócsövet, a felfüggesztés bekötési pontjait, a karosszéria minden elemét és a padlólemezen átmenő rögzítőcsavarokat.

7. SZÉRIA UTCAI AUTÓK TECHNIKAI SZABÁLYAI

7.1. Általános szabályok

7.1.1. Jelen szabályok vonatkoznak a 2.2 és 2.3 pont szerinti Túraautókra, a Verseny túraautókra, a Nagy túraautókra, és a Nagy verseny túraautókra, továbbá a Special túra autókra.

7.1.2. Minden autóra alkalmazni kell az 5. cikkelyt (biztonság).

7.1.3. Az eredetileg alumínium kuplungházas orrmotoros és hátsó meghajtásos autóknál acél vagy vasöntvény használható az alumínium helyett, a rögzítés száma, a helyzete és a pozíciója azonos kell, hogy legyen.

7.2. Homologizációs és elismerési lapok

7.2.1. Amikor az FIA megállapította a Túraautók és GT autókra vonatkozó J függelék 1954-ben, az autó specifikációját elismerési vagy homologizációs lapok határozták meg, amiket az ASN-ek állítottak ki. 1958-tól a GT autók esetében, majd 1960-tól a Túraautók esetében az ASN-ek átadták a kiállítás jogát az FIA CSI-nek. Minden FIA által kiadott elismerési és homologizációs lap a továbbiakban homologizációs lapként kerül hivatkozásra.

7.2.2. A nem homologizált széria túraautók és nemzetközi verseny múlttal nem rendelkező, de a HMSC által jóváhagyott utcai sport/nagy túraautók időszaki specifikációja az engedélyezett modellek elismerési lapján található. Az elismerési lapokat az adott modellt jóváhagyó ASN adja ki és a HMSC Technikai Munkacsoportja, ill. a Jármű megfeleléségi al munkacsoport vizsgálja felül, és a HMSC hagyja jóvá.

7.3. A széria utcai autók általános technikai szabályai

7.3.1. Az E, F és G1 időszaki (1947. január 1. és 1969. december 31. közötti) túraautók, verseny túra-, GT és GTS autók meg kell, hogy feleljenek a K függelék VIII. és IX. melléklete előírásainak.

7.3.2. A G2 időszaktól (1970. január 1. és 1971. december 31. között) a túra és verseny túra, GT és GTS autóknak meg kell felelni a J függelék nemzetközi versenyekre vonatkozó, az időszakjuk utolsó évében hatályos szabályainak a 3. cikknek megfelelően. Ez különösen érvényes a J1 és J2 időszakai turbófeltöltős autók lehetséges koefficiensére.

a) A J1 és J2 időszakai autóknak meg kell felelni mind a homologizációs lapnak, mind az adott időszak meghatározott évi J függeléknek.

b) Az a) pontban foglaltak ellenére, a sportcélú rallyban az 1990-es J függelékben meghatározottnál nagyobb hengerűrtartalmú J2 időszakai autók csak az 1989. évi J függelék szerinti specifikáció alapján tekinthetők megfelelőnek.

- 7.3.3.** A túraautóknak meg kell felelniük a homologizációs lapjuknak, de a „csak a 2. csoportra érvényes” bélyegző nem lehet rajta.
- 7.3.4.** A GT autóknak meg kell felelniük a homologizációs lapjuknak, de a „csak a 4. csoportra érvényes” bélyegző nem lehet rajta.
- 7.3.5.** A verseny túraautók és verseny nagy túraautóknak a G2 időszaktól kezdve csak az eredeti FIA homologizációs lapja érvényes, az adott időszaki kiterjesztésekkel és variációkkal, és csak az adott időszaki J függelékben kifejezetten engedélyezett módosítások alkalmazhatók.
- 7.3.6.** A több márka számára részvételével rendezett Nemzeti Túraautó Bajnokságra vonatkozó – a HMSC által jóváhagyott - ASN technikai szabályok szerint épített verseny túraautók (CT) a G időszaktól kezdve csak az adott időszaki J függelék és módosításai, a bajnokságra vonatkozó adott időszaki szabályok, és az eredeti FIA homologizációs lap (kiterjesztésekkel és változatokkal) érvényes. Csak az adott időszaki szabályokban kifejezetten engedélyezett és elvégzett módosítások elfogadhatók. Valamennyi homológ és nem homológ alkatrész, ill. módosítás korabeli igazolása szükséges.
- 7.3.7.** A fentiek felül a verseny túraautók, verseny nagy túraautók és speciális túraautók esetében:

A szervoféket ki lehet iktatni vagy el lehet távolítani.

Az E időszaktól az I időszak végéig a hátsó ablakok, az ajtóablakok és a háromszöglablakok biztonsági üvegből kell, hogy készüljenek vagy legalább 4 mm vastag anyagból (FAA típusú anyagból készült, pl. Lexon 400 az ajánlott). A vertikálisan nyíló oldalablakok helyettesíthetők horizontálisan csúszókkal. Ha az eredeti ablakokat lecserélik, az ablak mechanikáját el kell távolítani.

Az alvázat és/vagy a karosszériát meg lehet erősíteni anyagok hozzáadásával. A hozzáadott anyagoknak követniük kell az eredeti struktúrát és kapcsolódniuk kell ahhoz minden pontban. Más forma, profil, betoldás vagy merevítés tilos, kivéve, ha az adott időszakban igazoltan engedélyezték és használták.

Ha az adott időszaki J függelék engedi a tárcsafék cseréjét, akkor bizonyos feltételekkel az adott féktípust meg kell tartani (tömör, hornyolt, hűtött).

A padló- és a tetőkárpitot el lehet távolítani, az ajtókárpitot ki lehet cserélni.

A visszahúzzható fényszórókat fixre lehet cserélni, és a mechanikájukat el lehet távolítani, de világítaniuk kell továbbra is.

A főtengeley, a váltó bemenő tengely és kimenő tengely, ha eredetileg nem ajakos tömítőgyűrűs volt, akkor ilyenre cserélhető a meglévő alkatrészek cseréjével és/vagy tömítőgyűrű ház felhasználásával.

Az F időszaki autók, amelyek homologizációja elektromos gyújtást tartalmaz, és a G1 és G2 időszaki autók használhatnak elektromos gyújtás-rendszert, ha ez a rendszert megszakító aktiválja, legalább 3 ohm ellenállású gyújtástekercset használ, a szikrát rotor szórja szét és a gyújtás időzítése mechanikus módon kontrollált. Multigyújtás és olyan rendszer, ahol a gyújtás időzítését elektronikusan változtatják, nem megengedett.

G1 és G2 időszaki elektromos gyújtást használó autók mágneses vagy optikai indítást is használhatnak.

A HR időszaki és későbbi autók 3 ohmnál kisebb ellenállású gyújtótekercset, és/vagy multigyújtást használhatnak.

Az elektronikus gyújtás, amely kontrollálja a gyújtás időzítését, akkor használható, ha az adott időszakban engedélyezett módosítás volt.

7.3.8. A H időszakai széria utcai 2011. január 1. után kiadott új HTP-iben nem lehet az 1972. január 1-től alkalmazott homologizációs lapokból kivett üvegszálás karosszéria elemeket szerepeltetni.

Azon autók esetében, amelyek HTP-jét 2011. január 1. előtt adták ki, 2012. január 1-től ez a mondat ki fog kerülni a K függelékéből.

7.3.9. A standard vagy homológ karosszériától való, az adott időszak J függelék által engedélyezett eltérés alkalmazható. Az ilyen karosszéria változtatásnak összhangban kell lennie a modell FIA szabályok szerint rendezett nemzetközi versenyeken használt alakjával. A kiállító ASN bélyegzőjével hitelesített korabeli fényképpel kell alátámasztani.

A nyomtáv megváltoztatása is megenged időnként a CT és GTS autóknál, ha az adott időszakban a modellnél használták és indokolt. Ezen felül az abroncs futófelületét a karosszériának el kell takarnia (ld. az adott időszak J függelékét).

7.3.10. Az eredeti, többféle anyagból készült kerék helyettesíthető az egyféléből készülttel, feltéve, hogy az eredeti méretek és design megmarad.

7.3.11. H2 és I időszak CT és GTS autók esetében merevítőkeret szabadon beépíthető az első felfüggesztőkar felső rögzítési pontja és a másik oldali hátsó felfüggesztés közé.

7.4. B csoportos autók

7.4.1. Azokat a B csoportos autókat, amelyeket biztonsági okból az FIA időlegesen kizárt a rallyeből, csak körpályás versenyeken, hegyi versenyeken, bemutatókon és parádékon lehet használni, és a HTP-jüket a HMSC-nek ellenőriznie kell mielőtt kiadnák.

Ezek az autók a következők:

| | | |
|--------------|---------------------|----------------------------|
| Audi | Sport Quattro S1 | Homologizációs szám: B-264 |
| Austin Rover | MG Metro 6R4 | Homologizációs szám: B-277 |
| Citroën | BX 4TC | Homologizációs szám: B-279 |
| Ford | RS 200 | Homologizációs szám: B-280 |
| Fuji | Subaru XT 4WD Turbo | Homologizációs szám: B-275 |
| Lancia | Delta S4 | Homologizációs szám: B-276 |
| Peugeot | 205 T16 | Homologizációs szám: B-262 |

A többi B csoportos autó korlátozás nélkül vehet részt versenyeken.

7.4.2. Az FIA által az adott időszakban biztonsági okok miatt tiltott technikai jellemzők csak bemutatókon, parádékon alkalmazhatók az autókban.

8. ABRONCSOK

8.1. Általános szabályok

8.1.1. A Nemzetközi Versenynaptárban szereplő versenyeken részt vevő autóknak meg kell felelni az alábbi gumiszabályoknak, kivéve, ha a versenyre vonatkozó vagy az adott sorozatra vonatkozó szabályok másképp rendelkeznek. Az ilyen eltérő rendelkezéseket az FIA-nak jóvá kell hagynia, és vita esetén az FIA dönt.

8.1.2. A versenyző felelőssége, hogy meggyőződjön arról gumi gyártójánál, hogy az adott gumi az adott versenyre megfelel.

- 8.1.3.** Ha a K függelék másként nem rendelkezik – és elérhető – a szélesség, a külső átmérő, az általános megjelenés és a futófelület mintája összhangban kell, hogy álljon azzal, amit a vonatkozó időszakban a hasonló autók használtak. A karosszériát és a felni illetve valamennyi releváns szabályt be kell tartani és a versenyző felel azért, hogy a gumi kompatibilis legyen a felnihez.
- 8.1.4.** Gumimelegítő használata nem megengedett.
- 8.1.5.** Olyan anyag hozzáadása, ami befolyásolja a hiszterézist, a futófelület keménységét, tilos.
- 8.1.6.** A keveréket sárga színnel jelölni kell a gumi oldalán. Az Avon abroncsoknál kódszám van és nem keverék-jelölés.
- 8.2. Körpályás és hegyi versenyeken induló autók (kivéve a 8.3. cikk szerinti formaautókat)**
- 8.2.1.** Az A és B időszaki autóknak az autó időszakának megfelelő méretű abroncsokat kell használniuk.
- 8.2.2.** A C-től E időszaki autóknak Dunlop Vintage sorozatból kell abroncsot választani, 204-es keverékűt, R5 vagy régebbi mintájú futófelülettel. Más, utcai abroncsok, amelyeknek az oldalviszonya legalább 75%, sebességosztálya „S” vagy a fölötti, szintén használható, de csak ha a megfelelő specifikációjú Dunlop abroncs nem elérhető.
- Hegyi versenyeken résztvevő T, CT, GT, GTS és GTP autók „E” vagy „DOT” jelű abroncsot használhatnak, betartva azon ország előírásait, ahol a versenyt rendezik, azzal, hogy a következők közül a nagyobbat kell alkalmazni: az oldalviszonya az abroncsnak legalább 70% vagy az időszaknak megfelelő specifikációjú.
- CT, GTS és GTP autók Dunlop „L” sorozatú versenyabroncsot használhatnak CR65 vagy korábbi mintával, 204-es keverékkel vagy 404-es keverékkel, amennyiben a versenyt esősnek nyilvánítják.
- 8.2.3.** Az F időszaki autóknak Dunlop Vintage, „L” vagy „M” sorozatú CR65-ös vagy korábbi mintázatú és 204-es keverékű – vagy ha a versenyt esősnek nyilvánítják, 404-es keverékű – versenygumit használhatnak. Hegyiversenyeken „E” vagy „DOT” jelű abroncsot használhatnak, betartva azon ország előírásait, ahol a versenyt rendezik, azzal, hogy a külső átmérő legalább a 8.4.2. cikk szerinti méretű lehet.
- 8.2.4.** G1, G2 és GR időszaki autók Dunlop Vintage, „L” vagy „M” sorozatú CR65-ös vagy korábbi mintázatú és 204-es keverékű – vagy ha a versenyt esősnek nyilvánítják, 404-es keverékű – versenygumit használhatnak; vagy Goodyear „Blue Streak” versenygumit, illetve Avon versenygumit slicktől „Historic All-weather” mintázattal. T, CT, GT, GTS és GTP autók szintén „E” vagy „DOT” jelű abroncsot használhatnak, betartva azon ország előírásait, ahol a versenyt rendezik, azzal, hogy a külső átmérő legalább a 8.4.2. cikk szerinti méretű lehet.
- 8.2.5.** H1 és HR időszakától az autók slick és esőgumit használhatnak. T, CT, GT, GTS és GTP autók szintén „E” vagy „DOT” jelű abroncsot használhatnak, betartva azon ország előírásait, ahol a versenyt rendezik, azzal, hogy a külső átmérő legalább a 8.4.2. cikk szerinti méretű lehet.
- 8.2.6.** Azok az autók, amiknél a felni 3.5 inch széles vagy annál kisebb, és amelyekre nem elérhető Dunlop Vintage típusú abroncs, használhatnak más, a kereskedelemben kapható diagonál vagy radiál abroncsot, aminek az oldalviszonya 75% vagy annál nagyobb, a sebességosztálya „S” vagy a fölötti, és aminek „E” vagy „DOT” minősítése van, ha megfelel az adott ország előírásainak, ahol a versenyt rendezik.
- 8.2.7.** A „Can-AM” versenyekre épített autók slick gumikat használhatnak.

8.2.8. 1960. december 31. előtti specifikációjú Widi, Gilby és Rejo autók Dunlop „L” sorozatú CR65-ös mintázatú 204-es keverékű versenygumit használhatnak – ill. 404-est, ha a versenyt esősnek nyilvánítják.

8.2.9. Az E időszaktól a T, CT, GT, GTS és GTP autók a 8.4. cikk az aszfalt rallykra vonatkozó előírásai szerint használhatják megfelelő utcai abroncsokat, ha legalább két óra hosszú megbízhatósági (endurance) körpályás futamon (illetve a kapcsolódó szabadedzésen) vesznek részt.

8.3. Formula autók körpályás és hegyversenyeken

8.3.1. Formula Junior Autók vagy Dunlop Vingate sorozatú R5 vagy régebbi mintázatú vagy „L” sorozatú 204-es keverékű és CR65-ös vagy régebbi mintázatú abroncsot használhatnak.

8.3.2. A Historic Formula 1 autóknak meg kell felelni az X. melléklet 13. cikkének.

8.3.3. Egyliteres GR időszaki Formula 3 autók

Az 1965. december 31. előtt épített, vízszintes áramlású karburátorú és 13 inch átmérőjű, maximum 6.5 inch széles felnível felszerelt autók Avon ACB9 futófelületi mintájú A37 keverékű 7660-as kódú (első), illetve 7661 kódú (hátsó) vagy Dunlop I. sorozat CR65, 204 keverékű abroncsot használhat, vagy 404-est, ha a versenyt esősnek nyilvánítják.

Az 1965. december 31. után épített, esőáramú karburátoros motorú autók, ill. a 6.5 inchnél szélesebb kerekű autók a megfelelő specifikációjú Avon vagy Dunlop gumikat használhatnak.

Száraz körülmények között az Avon A37 keverékű slick gumik „Historic Minden Időre” mintájú, 7342 kódszámú (elől) és 7343 kódszámú (hátsó), vagy esős körülmények között Avon A37 keverékű slick „Classic Formula Wet” mintájú, 7714-es kódszámú (első) és 7715-ös kódszámú (hátsó) abroncsot használhatnak. Dunlop „L” vagy „M” sorozatú CR65 vagy Post Historic, 204 keverékű, esősnek nyilvánított verseny esetén 404 keverékű abroncsot is használhatnak.

8.3.4. 1.6 és 2.0 literes Formula 3 autók (1972-1984)

Avon versenygumit kell, hogy használjanak, a következők szerint: első: 7.5/21.0 x 13 inch, hátsók: 9.2/22.0x13 inch, száraz slick gumik A37 keverékű, 7342 kódszámmal (első) és 7343 kódszámmal (hátsó) vagy esős körülmények között „Klasszikus Esős Formula” esőgumit A27 keverékű, 7277-es kódszámmal (első), ill. 7278-as kódszámmal (hátsó).

8.3.5. 1.6 és 2.0 literes Formula 2 autók

- A 8.2.4 cikk szerinti abroncsot kell, hogy használjanak,
- vagy Avon versenygumit a fentiek szerinti specifikációval.

8.3.6. A 8.3 cikkben meghatározottaktól eltérő nemzeti vagy nemzetközi együlési formula autók FIA versenyeken az adott időszaki specifikáció szerinti 8.2 cikkben meghatározott abroncsot kell, hogy használjanak.

8.4. Rallyautók

8.4.1. Az aszfaltos vagy utcai rally szakaszokon használt gumikat „E” vagy „DOT” jelzéssel kell ellátni, annak az országnak a szabályainak megfelelően, ahol a versenyt tartják. A külső átmérőjük legalább az adott időszaknak megfelelő kell, hogy legyen (ld. 8.4.2. alpont alább), és nem lehet rajtuk „Országúton nem használható”, sem „Csak versenyzésre” felirat, illetve olyan, ami versenyzésre ajánlja, korlátozza a használatát. Semmilyen módosítás, elváltozás (ideértve a pótlólagos hornyokat is) nem megengedett, ami nem a normál használatból fakad. A murvás szakaszokra, ill., ha a versenyigazgató úgy dönt, sem „E”, sem „DOT” jelölés nem szükséges.

8.4.2. Az alábbi táblázat tartalmazza a kerék és az abroncs minimális külső átmérőjét időszakonként, és a felni átmérőjét:

| Felni átmérője | Időszak | A teljes kerék legkisebb átmérője |
|----------------------|---------|-----------------------------------|
| 10 inch | F | 490 mm |
| 11 inch és 12 inch | F | 530 mm |
| 10 inchtől 12 inchig | G | 490 mm |
| 10 inchtől 12 inchig | H és I | 480 mm |
| 13 inch | F | 545 mm |
| 13 inch | G | 530mm |
| 13 inch | H | 490 mm |
| 13 inch | I | 480 mm |
| 14 inch | F | 580 mm |
| 14 inch | G | 560 mm |
| 14 inch | H és I | 530 mm |
| 15 inch | F | 630 mm |
| 15 inch | G | 590 mm |
| 15 inch | H | 570 mm |
| 15 inch | I | 550 mm |
| 16 inch | H | 580 mm |
| 16 inch | I | 570 mm |
| 17 inch | H | 600 mm |
| 17 inch | I | 580 mm |
| 18 inch | H és I | 625 mm |
| 19 inch | I | 630 mm |

8.4.3. Amennyiben kétely merül fel a versenyző által használt abroncsot illetően, a méréseket a versenyző által rendelkezésre bocsátott új, hideg abroncson kell elvégezni, úgy, hogy a guminyomásnak a gyártó által ajánlott standard tartományban kell lenni.

8.4.4. Ha az abroncs oldalviszonya kisebb, mint az adott időszakban alkalmazott, akkor a HMSC engedélyezheti a használatát.

8.4.5. Ha a radiál abroncs sebességosztálya „S”-nél kevesebb (a maximális sebesség 112 mérföld/h vagy 180 km/h), a gyártó véleményét ki kell kérni az abroncs megfelelőségéről. Különösen így van, ha laza talajú szakaszokon kell versenyezni „Sár és Hó” típusú gumikkal, mivel a sebességosztályuk ritkán több, mint Q (100 mérföld/h vagy 160 km/h).

8.4.6. Az E időszaki vagy korábbi autók, amiknek a felni átmérője legalább 17 inch, vagy a felni szélessége 3.5 inch vagy kisebb, radiál vagy diagonál utcai abroncsot is használhatnak, aminek az oldalviszonya 75% vagy nagyobb. A gyártó véleményét ki kell kérni arról, hogy az adott verseny megfelelő-e az abroncs.

8.4.7. Figyelemmel kell lenni arra, hogy a diagonál abroncsok a kerék átmérőjétől függően különböznek. Három sebességosztályba tartoznak. Van jelöletlen abroncs is, ami ennél fogva alacsonyabb sebességosztályú. Az osztályokat az alábbi táblázat tartalmazza:

| Kerékméret (inchben) | 10 | 12 | 13 vagy nagyobb |
|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Versenyssebesség | | | |
| - | 120 km/h – 75 mérföld/h | 135 km/h – 85 mérföld/h | 150 km/h – 95 mérföld/h |
| S | 150 km/h – 95 mérföld/h | 160 km/h – 100 mérföld/h | 175 km/h – 110 mérföld/h |
| H | 175 km/h – 110 mérföld/h | 185 km/h – 115 mérföld/h | 200 km/h – 125 mérföld/h |
| V | Nincs | Nincs | 210 km/h – 130 mérföld/h |

8.4.8. A sárra vagy hóra való téli diagonál abroncs tartozik a legalacsonyabb sebességosztályba, ahogy az a táblázatból is látszik. A szegecselt gumiabroncs akkor használható, ha abban az országban, ahol a versenyt rendezik, megengedett.