

A NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX

„K” FÜGGELÉKE

Utolsó frissítés: 2010.09.01.

A NEMZETKÖZI HISTORIC-VERSENYEKEN RÉSZTVEVŐ JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ MŰSZAKI SZABÁLYOK

1. IRÁNYELVEK és RÖVIDÍTÉSEK

1.1 Az FIA azért alkotta a K Függelék előírásait, hogy a Historic-autók a szabályok betartása mellett – melyek periódus-specifikációjuk megőrzését garantálják - versenyeken indulhassanak, és megakadályozzák, hogy modern technológiák használatával növeljék teljesítményüket, javítsák menettulajdonságaikat. A Historic-verseny nem egyszerűen egy kategória, ahol serlegeket lehet gyűjteni, hanem egy különleges sportág, melynek legfőbb jellemzője az autók, és azok története iránti odaadás. A Historic autóversenyek lehetővé teszik az autózás történetének aktív tiszteletét.

1.2 A K Függelék azon járművekre érvényes, melyek eredeti versenyautók, vagy olyan autók, melyek azonos specifikációkkal épültek, mint a nemzetközi versenyek történetének autói az adott periódus nemzetközi szabályzata szerint.
A periódusra vonatkozó előírásoktól csak a K függelékben felsorolt eltérések megengedettek.
Olyan autók is elfogadhatóak, amelyek nem rendelkeznek nemzetközi verseny-múlttal, de nemzeti bajnokság futamán, vagy ahhoz hasonló státuszú jelentős nemzeti verseny futamán szerzett történeti múlttal rendelkeznek. Ha egy autó a saját periódusa során nem vett részt nemzetközi versenyen, akkor a HTP-jét a HMSC- be kell mutatni olyan megfelelő autósport szövetségtől (ASN)-től származó bizonyítékkal alátámasztva, amely igazolja, hogy a modell a saját periódusában kiemelt nemzeti versenyeken teljesített történeti múlttal rendelkezik.

1.3 Jelen K Függelék használata minden, az FIA-verenynaptárban szereplő Historic-autóknak kiírt versenyen kötelező, és egyéb Historic-versenyeken is ajánlott.

1.4 AZ FIA Motorsport Világszövetség teljes támogatást biztosít ezen irányelvek betartása érdekében, ezért a Historic versenyek minden versenyzőjére és autójára világszerte azonos szabványok és rendelkezések vonatkoznak.

1.5 Bővebb információ a www.fia.com honlapon található.

1.6 Rövidítések

	Teljes megnevezés
HTP	Historic Műszaki Gépkönyv (Historic Technical Passport)
HRCP	Historic Gépkönyv Átlagtartási Versenyekre (Historic Regularity Car Pass)
HMSC	FIA Historic Motorsport Bizottság (FIA Historic Motor Sport Commission)
HCD	Az FIA Historic-Autó Adatbázisa (FIA Historic Cars Database)
HC	FIA Eredetiség Igazolás (FIA Heritage Certificate)
Homologation	Az FIA által kiállított homologizációs lapok és igazolványok

2. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK ÉS A JÁRMŰVEK DEFINÍCIÓJA

2.1 Általános rendelkezések

2.1.1 1906 és 1921 között a nemzetközi versenyeket az ACF által kiadott Commission Sportive szabályozta, majd 1922-től napjainkig az FIA (1947-ig AIACR-ként ismert). A kétülékes versenyautókra vonatkozó C Függelék 1950-ben vezették be és 1966-tól a J Függelék részévé vált. A túraautókra és GT-autókra vonatkozó J Függelék 1954-ben vezették be. A K Függelék alapgondolata szerint minden Historic-autó maradjon meg abban a formában, ahogy ezen rendelkezések szerint versenyzett, hacsak biztonsági okokból nem szükséges a módosításuk.

- 2.1.2** Az autókat típusuk, periódusuk (lásd 3. bekezdés), és a definíció megkönnyítése céljából a nemzetközi csoportjuk - melyben az adott modell versenyzett az 1-es Függelék összefoglalása szerint - alapján kategorizálják.
- 2.1.3** A versenyek rendezői úgy oszthatják be a csoportokat, ahogy azt sportszakmai szempontból jónak látják. Kivételt képez ez alól a karosszériával borított kerekű és a karosszérián kívüli kerekű autók keverésének tilalma, hacsak a periódusspecifikációk miatt máshogy nem lehetséges.
- 2.1.4** Ha egy autó egy homologizált modellen alapszik, akkor az erre a meghatározott autóra vonatkozó homologizációs lap részét képező engedélyezési dátum szerinti periódus alapján sorolják be (alap-homologizáció és kiterjesztések).
- 2.1.5** A periódus és az alkalmazott homologizáció kiterjesztések az e módosított járműre érvényes HTP-re rávezetésre kerülnek.
- 2.1.6** FIA K Függelék szerint rendezett versenyen nem indulhat olyan felszereltségű autó, mely eltér azon periódus felszereltségétől, amelybe az autót besorolták.
- 2.1.7** Valamely autó újra-besorolása csak a HMSC engedélyével lehetséges.
- 2.1.8** A Z periódusba tartozó járművekhez ajánlott FIA papírokat kérelmezni.
- 2.1.9 Reklám a járműveken**
- 2.1.9.1** Reklámot egy 50 cm x 14 cm-es felületen a rajtszám felett, valamint alatta, autónként max. négy rajtszámon lehet elhelyezni. Ha nincs a rajtszám felett és alatt hely a megengedett reklám elhelyezésére, akkor a rajtszám kerete mellé tehetőek, de a kerethez nem érhetnek hozzá. Minden egyes rajtszám körüli két felület egyikét a rendező saját reklámja céljára fenntarthatja. Ennek a reklámnak a használatát a résztvevők nem utasíthatják vissza.
- 2.1.9.2** Reklámok kétüléses és együléses versenyautókon a G periódustól:
Elöl 1db és mindkét oldalon 1db, legfeljebb 700 cm²-es felületet a rendező saját reklámjának tarthat fenn. Ennek a reklámnak a használatát a résztvevők nem utasíthatják vissza.
Ezen kívül további 2100 cm²-es felületet egyéb reklámmal szabad ellátni (max. 700 cm² elöl és mindkét oldalon). Ez a felület állhat több matricából is. A matricák felületének számításánál matricánként a matricát körülíró legkisebb téglalap felületét veszik alapul.
- 2.1.9.3** A rallyetáblákon lévő reklámhely a rendezőnek van fenntartva.
- 2.1.9.4** Rallye versenyeken, valamint amikor csak két rajtszámot használnak, további két 50 cm x 14 cm-es felületen engedélyezett reklámok elhelyezése.
- 2.1.9.5** Minden nem megengedett reklámot el kell távolítani, kivéve az adott periódusból származó reklámokat.
- 2.1.9.6** A versenyző nevét és nemzetiségi zászlaját mindkét oldalon el kell helyezni, legfeljebb 10 cm x 40cm-es felületen. Klub (egyesület) jelvényét mindkét oldalra el lehet helyezni, legfeljebb 10 cm x 10 cm-es méretben.
- 2.1.9.7** Az autón nem lehet egyéb grafika vagy azonosító jelölés (pl. cápa fog-mintázat, régi versenyek matricái, személyes közlemények, stb.).
- 2.1.9.8** Ha az adott versenykiírás úgy kívánja, akkor a rajtszám mellé elhelyezhető a géposztály megjelölése.
- 2.1.9.9** Ezen rendelkezéseket minden bajnoki futamon be kell tartani.
- 2.1.10 Reklámok az adott periódusból**
- Ha egy autóról történetén keresztül bizonyítható, hogy valamilyen különleges reklámmal volt ellátva (pl. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus, stb.), akkor a reklámot, az eredetivel azonos színekkel és az eredeti méretben alkalmazni szabad.

2.1.11 Rajtszámok

Lásd az ISC 205-207 fejezetét.

2.1.12 FIA / FIVA Egyezmény

Az FIA azon a véleményen van, hogy a FIVA-val való együttműködés a nem verseny jellegű Historic rendezvényeken azért lényeges, hogy a Historic-járművek szabad és korlátok nélküli közlekedését és azok nem verseny jellegű felhasználását támogassa. Az 1974.10.10.-én kelt, 1999.10.27.-én aktualizált FIA /FIVA Egyezmény szövege szerint a FIVA az FIA-t a motorsport világában egyedüli nemzetközi sportszövetségként ismeri el. Míg a Historic-autók számára szervezett verseny jellegű rendezvények kizárólag az FIA és annak tagjainak hatáskörébe tartoznak, addig az átlagtartó, nem verseny jellegű rendezvények vagy az FIA vagy a FIVA rendelkezései alapján rendezhetők. „Veterán Jármű Találkozó és -Túra”-rendezvények esetében, melyek az FIA hatáskörébe tartoznak, figyelembe kell venni a FIVA rendezvényekre vonatkozó rendelkezéseket.

Versenyszervezők (FIA- vagy FIVA-illetékességgel) rendezhetnek átlagtartó versenyeket (a nemzeti autósport szövetség esetleges engedélyének birtokában, különösen, ha ezt a nemzeti törvény előírja), melyeknél az alábbi sebességhatárok - közülük mindig az alacsonyabb - az irányadók: 50 km/h, vagy az adott ország közizgatási hatósága által autós rendezvényekre meghatározott legnagyobb sebesség.

2.1.13 Rendezvények meghatározása

2.1.13.1 Historic-rendezvény

Historic-rendezvény lehet bemutató, parádé, Historic közúti rendezvény, Historic-rallye, Historic átlagtartó rallye vagy Historic „Veterán Jármű Találkozó és -Túra”-rendezvény FIA és/vagy FIVA rendelkezések szerint. Minden nemzetközi rendezvényt jelen K Függelék rendelkezései alapján kell lebonyolítani, és a rallye versenyek és hegyiversenyek kivételével (ideértve rallyek keretein belül megrendezett pályán zajló szakaszokat is) olyan versenypályákon, melyeket a FIA O Függelék 6. cikkelye szerint nemzetközi versenyek megrendezésére alkalmasnak nyilvánított.

2.1.13.2 Bemutatófutamok

Lásd az ISC 22.c fejezetét.

Ezen felül az 1967 után épített együléses és kétüléses versenyautók számára rendezett bemutatófutamok megrendezéséhez mindig FIA engedély szükséges.

2.1.13.3 Parádék

Lásd az ISC 22.b fejezetét.

2.1.13.4 Közúti Historic rendezvények

Rendezvény K Függelék vagy FIVA Rendezványszabályzat szerinti járművek számára, mely nyílt közúton halad azonos vagy eltérő, de azonos végcélú útvonallal, és melynél a rendező az útvonalat megadja, és annak betartását ellenőrzi. Tájékoztatás céljából minden nemzetközi rendezvénynek szerepelnie kell az FIA és a FIVA versenynaptárban, kivéve a „Veterán Jármű Találkozó és -Túra”-rendezvényeket. Minden rendezvénynek teljes összhangban kell lennie az adott országban érvényes közúti közlekedési szabályokkal. Három fajta Historic közúti rendezvény létezik, melyek meghatározása az alábbiakban is bemutatásra kerül, ezek a következők: Historic-rallye, Historic-átlagtartó rallye vagy Historic „Veterán Jármű Találkozó és -Túra”-rendezvény.

Historic-rallye:

Közúti rendezvény verseny jelleggel, melynél a táv nagyobb részét nyílt közúton teszik meg a versenyzők. A táv tartalmazhat egy vagy több „gyorsasági szakaszt”, melyek forgalom elől elzárt közutakon, állandó, vagy részben állandó versenypályákon zajlanak, és a legfontosabb a lehető legnagyobb sebesség elérése.

A gyorsasági szakaszok eredményéből alakul ki a rallye végeredménye.

Historic-rallyekre vonatkozó rendelkezések:

- Csak nemzeti autósport szövetséghez (ASN) csatlakozott rendező rendezhet Nemzetközi Historic rallyet.
- Azon útvonalszakaszokat, melyek nem gyorsasági szakaszként teljesítendő, összekötő

szakasznak hívjuk. Az összekötő szakaszokon elért sebesség soha nem számíthat bele a végeredménybe. Ezen kívül az előírt átlagsebesség az összekötő szakaszok időellenőrzői között soha nem haladhatja meg az 50 km/h-t, hacsak a nemzeti autósport szövetség (ASN) a nemzeti törvényekkel összhangban ezt meg nem engedi.

- A rallye gyorsasági szakaszain megengedett átlagsebesség nem haladhatja meg a 120 km/h-t.
- A résztvevő versenyzőknek rendelkezniük kell megfelelő FIA nevezői/versenyzői licenccel.
- Olyan gyorsasági szakaszoknál, ahol több autó egyszerre rajtol el, csak a pilóta tartózkodhat a kocsiban.
- A járműveknek meg kell felelniük a közúti közlekedésben történő részvétellel kapcsolatos előírásoknak, valamint az adott korra érvényes FIA J Függelék rendelkezéseinek.
- Minden nevezőnek rendelkeznie kell az autójához tartozó érvényes FIA HTP-vel (Historic Technical Passport). A nevező felelőssége, hogy a technikai ellenőrök, a közúti forgalomban való részvételi feltételeket ellenőrző delegált, és a sportfelügyelők előtt biztosítsa, hogy autója a verseny teljes időtartama alatt mindenkor megfelel az előírásoknak.
- A rendezőknek a Nemzetközi Sportszabályzat H Függelékének 14. fejezetét kell figyelembe venni a biztonsági intézkedések terén.

Historic-átlagtartó rallye

(ez a cikk nem vonatkozik a FIVA-rendezvényekre)

A Historic-átlagtartó rallye túra-jellegű verseny, amelyen nem a legnagyobb sebesség a meghatározó, viszont átlagsebességet kell tartani, amely legfeljebb 50 km/h lehet.

Kivételes esetben, ha a versenyszakaszon hosszú országúti szakaszok vannak, amelyek autópályát is magukba foglalnak, az átlagtartó rallye szervezői kérelmezhetik az illetékes autósport-szövetségtől (ASN), hogy nagyobb átlagsebességet (legfeljebb 80 km/h-ig terjedően) engedélyezzen ezekre a speciális szakaszokra.

A Historic-átlagtartó rallyekre vonatkozó rendelkezések:

- Szerepelniük kell a FIA versenynaptárában vagy a FIVA versenynaptárában. A rendezőknek FIA- vagy FIVA-tagoknak kell lenniük, és – ha a nemzeti törvények megkövetelik -, a nemzeti autósport-szövetség hatásköre alatt kell működniük, a szabályokat pedig a FIA Nemzetközi Sportszabályzatának vagy a FIVA Nemzetközi versenyszabályzatának megfelelően kell kialakítani.
- A FIA versenynaptárában szereplő rendezvény esetében a Historic-átlagtartó rallye-ra alkalmazott szabályoknak összhangban kell lenniük a FIA „minta versenykiírás szabályai”-val. Ezek a szabályok a hozzáférhetők a www.fia.com weboldalon, vagy beszerezhetők a FIA titkárságán.
- A Historic-átlagtartó rallye útvonala(i) kötelező(ek), kivéve a „külső kényszerítő körülmények” felmerülésének esetét. A rendezőknek bizonyítani kell tudniuk, hogy az útvonalat(akat) az illetékes közlekedés-ellenőrző hatóság(ok), valamint a FIA Nemzeti Autósport Szövetség(ek), illetve a FIVA Nemzeti Rendezvényszervező Szövetség(ek) engedélyezte(ék).
- Ha az útvonalon átlagtartó szakaszok vannak, az időméréses szakaszok végét nem szabad előre közölni a versenyzőkkel.
- A rendezőknek legalább naponta minden egyes versenyző autó esetében legalább egy titkos időellenőrzést kell elvégezniük. A rendezőknek büntetést kell alkalmazniuk a korai beérkezés esetén, ami sebességtúllépés esetén a kizárásig terjedhet.
- A közúti ellenőrző hatóságoktól beérkező bármilyen, a veszélyes vezetésre vonatkozó bejelentés a kizárással járó büntetést von maga után.
- A kizárás a rajtszám, a rallye-tábla levételét, az itiner és az egyéb út-adatok elvételét eredményezi, és ez vonatkozik a kísérő szerviz-járművekre is.
- A Historic-átlagtartó rallye-n résztvevő versenyzőknek a normál közúti közlekedésre feljogosító vezetői engedéllyel kell rendelkezniük, amely a verseny útvonala által érintett minden területen érvényes, és bármilyen típusú H4 fokozatú, legalább a verseny évére érvényes versenyzői vagy átlagtartó verseny-engedély birtokában kell lenniük, vagy a rendezőtől a verseny időtartamára meg kell szerezniük az Átlagtartó Rallye Vezetői Engedélyt.
- A bejelentő űrlapon minden csapat megadhatja a nevét. Ezt a nevet a verseny hivatalos értesítőjében a versenyző nevével együtt teszik közzé.
- A résztvevő járműveknek ki kell elégíteniük annak az országnak a közúti közlekedésben való részvétellel kapcsolatos követelményeit, ahol nyilvántartásba vették azokat, és gyártásuk időpontjának a verseny éve január 1-jét megelőző 15 évnél korábbra kellett esnie. A gépkocsikat a közúti közlekedésre alkalmas gumibronccsal kell felszerelni. A kimondottan verseny-célokra gyártott gumibroncsok használata a verseny semelyik szakaszán sem engedélyezett. A nevezés elfogadása a verseny rendezőinek mérlegelési körébe tartozik.
- A nevezőnek rendelkeznie kell HTP-vel, HRCP-vel vagy az autóra kiadott, érvényes FIVA Igazoló Kártyával.

- A verseny kezdete előtt technikai ellenőrzés során kell ellenőrizni, hogy az autók megfelelnek-e a szabályoknak és a HTP-jükben foglaltaknak.
- A nevező felelőssége, hogy a technikai ellenőrök, a közúti forgalomban való részvételi feltételeket ellenőrző delegált és a sportfelügyelők előtt biztosítsa, hogy autója a verseny teljes időtartama alatt mindenkor megfelel az előírásoknak.
- A „szürke zónák” kiiktatása érdekében, amelyek hátrányosak lehetnek a historic-mozgalom és a versenyek biztonsága szempontjából, kiegészítő intézkedéseket lehet hozni a jelen szabályok megsértése veszélyének csökkentése érdekében, hogy a sebesség – vagy a legrövidebb teljesítési idő – ne válhasson meghatározó tényezővé, még a verseny korlátozott szakaszára nézve sem.

Historic „Veterán Jármű Találkozó és -Túra” rendezvény

(ez a cikk nem vonatkozik a FIVA-rendezvényekre)

ld. az ISC (Nemzetközi Sportkódex) 21.b cikkelyét.

A Historic „Veterán Jármű Találkozó és -Túra” rendezvényekre vonatkozó rendelkezések:

- Nincs a sebesség vagy az idő-teljesítés által meghatározott helyezési sorrend.
- A szabályokat a FIVA Nemzetközi Rendezvény-Szabályzatának megfelelően kell kialakítani.
- Az útvonal által érintett összes területen működő nemzeti autósport szövetségeket (ASN) és a FIVA nemzeti képvisellel rendelkező szövetségeit (ANF) előzetesen értesíteni kell a rendezvényről és annak útvonaláról.
- A résztvevő járműveknek ki kell elégíteniük annak az országnak a közúti közlekedésben való részvétellel kapcsolatos követelményeit, ahol nyilvántartásba vették azokat, és gyártásuk időpontjának a verseny éve január 1-jét megelőző 15 évnél korábbra kellett esnie. A gépkocsikat a közúti közlekedésre alkalmas gumibronccsal kell felszerelni. A kimondottan verseny-célokra gyártott gumibroncsok használata a verseny semelyik szakaszán sem engedélyezett. A nevezés elfogadása és a kategóriába sorolás a verseny rendezőinek mérlegelési körébe tartozik.

2.1.13.5 Pályaversenyek

Lásd az ISC 16.b fejezetét.

Pályaversenyekre vonatkozó rendelkezések:

- Minden nevezőnek rendelkeznie kell az autójához tartozó érvényes FIA HTP-vel.
A résztvevő járműveknek meg kell felelniük az FIA pályaversenyekre vonatkozó rendelkezéseinek. A nevező felelőssége, hogy a technikai ellenőrök, a közúti forgalomban való részvételi feltételeket ellenőrző delegált, és a sportfelügyelők előtt biztosítsa, hogy autója a verseny teljes időtartama alatt megfelel az előírásoknak.
- A rendezvényt a biztonsági intézkedések terén a Nemzetközi Sportkódex H Függelékének figyelembe vételével kell lebonyolítani.

2.1.13.6 Hegyiversenyek

Lásd az ISC 16.b.3 fejezetét.

Hegyiversenyekre vonatkozó rendelkezések:

- A versenynek szerepelnie kell az FIA nemzetközi naptárában. A versenykiírást a Nemzetközi Sportkódex IV. fejezetének megfelelően kell megalkotni.
- Csak nemzeti autósport szövetséghez (ASN) csatlakozott rendező rendezhet hegyiversenyt.
- Minden nevezőnek rendelkeznie kell az autójához tartozó érvényes FIA HTP-vel. A nevező felelőssége, hogy a technikai ellenőrök, a közúti forgalomban való részvételi feltételeket ellenőrző delegált, és a sportfelügyelők előtt biztosítsa, hogy autója a verseny teljes időtartama alatt megfelel az előírásoknak.
- A résztvevő járműveknek meg kell felelniük az FIA hegyiversenyekre vonatkozó rendelkezéseinek.
- A rendezvényt a biztonsági intézkedések terén a Nemzetközi Sportkódex H Függelékének figyelembe vételével kell lebonyolítani.

2.1.14 Versenyzőkre vonatkozó előírások

(Ez a fejezet nem vonatkozik FIVA-rendezvényekre)

A versenyzőknek a bukósisak, tűzálló ruházat és licencek tekintetében a Nemzetközi Sportkódex L Függelékét kell figyelembe venniük. Azon versenyzők, akik Nemzetközi Historic-Licenccel rendelkeznek a H1, H2, vagy H3 fokozatok valamelyikében, vagy mindegyikben, országukon kívül évente max. három nemzeti rendezvényen indulhatnak, feltéve, hogy az adott rendezvény/ek szerepel/nek a versenyt lebonyolító ország nemzeti versenynaptárában, és hogy mindkét nemzeti autósport szövetség (a lebonyolító országé, és a versenyzőért felelős országé) egyetértésének ad hangot. Ilyen rendezvényeken a külföldi versenyzők száma max. 30%-a lehet a rajtengedélyt kapott versenyzőknek, vagy 30%-a a rajthoz állt versenyzőknek. A két szám közül a kisebb a mérvadó. Csak a nemzeti autósport szövetség (ASN) által elismert pályán lehet ilyen versenyt rendezni.

2.2 Versenyautók

2.2.1 Minden versenyautónak, mely a K Függelék szerinti versenyen indul, meg kell felelnie az 5.fejezet (Biztonság), és 6. fejezet (Műszaki Előírások) rendelkezéseinek.

2.2.2 Együléses versenyautó

2.2.2.1 Olyan autó, amelyet kizárólag abból a célból építettek, hogy az ACF Sportbizottságának, az AIACR-nek vagy a FIA-nak nemzetközileg elfogadott szabályai által meghatározott kategóriákban részt vegyen periódusának versenyein. A nemzeti szabályok alapján megépített és versenyeztetett autók is elfogadhatóak.

2.2.2.2 Az együléses versenyautók tovább osztályozhatók: (a) együléses versenyautókra, amelyekben csak egy ülés helyezhető el, és (b) együléses versenyautókra, amelyekben egy második, kisebb ülés számára is van hely, de amelyek periódusukban valódi együléses autókkal versenyeztek.

2.2.3 Kétüléses, nyitott versenyautók

2.2.3.1 Olyan autók, melyekben két ülés számára van hely, és amelyeket kizárólag verseny-célokra építettek. Ezeket az ACF Sportbizottsága, az AIACR és a FIA periódus-meghatározásainak megfelelően a következő al-kategóriákra osztja:

- (a) Kétüléses versenyautók, amelyek az 1950 előtti periódus szabályai szerint épültek.
- (b) Az E periódus során épített autók, amelyek nem felelnek meg a C Függeléknek.
- (c) Az E és F periódus modelljei, amelyek a periódus követelményeinek megfelelően építettek azzal a céllal, hogy megfeleljenek a FIA C Függelékének.
- (d) A G, vagy azt követő periódus modelljei, amelyeket a periódus előírásainak megfelelően építettek úgy, hogy megfeleljenek a FIA J Függeléke szerinti csoportok bármelyikére vonatkozó követelményeknek, beleértve a megfelelő évek 4.,5.,6. és 7. csoportjait is.
- (e) A 4. csoportba tartozó, 1966.01.01 és 1969.12.31 közötti, autók, amelyeket a HMSC kétüléses versenyautóként sorolt be.

2.2.4 Kétüléses, zárt versenyautók

2.2.4.1 Olyan autók, melyekben két ülés számára van hely, és amelyeket kizárólag verseny-célokra építettek. Ezeket az ACF Sportbizottsága, az AIACR és a FIA periódus-meghatározásainak megfelelően a következő al-kategóriákra osztja:

- (a) Kétüléses versenyautók, amelyek az 1950 előtti periódus szabályai szerint épültek.
- (b) Az E periódus (1950-1960 között) periódus előírásai szerint épített modellek, amelyek azonban nem felelnek meg a „C” Függelék előírásainak.
- (c) Az E és F periódus(1950.01.01. – 1965.12.31. között) modelljei, amelyeket a periódusban érvényes előírások szerint építettek meg úgy, feleljenek meg a FIA C Függelék követelményeinek.
- (d) A G, vagy azt követő periódus modelljei, amelyeket a periódus előírásainak megfelelően építettek úgy, hogy megfeleljenek a FIA J Függeléke szerinti csoportok bármelyikére vonatkozó követelményeknek, beleértve a megfelelő évek 4.,5. és 6. csoportjait is.
- (e) A 4. csoportba tartozó, 1966.01.01 és 1969.12.31 közötti, autók, amelyeket a HMSC kétüléses versenyautóként sorolt be.
- (f) C csoport és IMSA GTP

2.2.5 FIA nagy túraautó-prototípusok (FIA GTP1)

2.2.5.1 Az E,F és G (1947.01.01. – 1969.12.31.) periódusokba tartozó, az akkor GT-modelleknek szánt autók prototípusai, amelyek a FIA szabályai alá tartozó nemzetközi versenyeken vettek részt.

2.2.5.2 GT-gépkocsik, amelyeket a 3. csoport (1960-65) határait átlépve módosítottak és a 4. csoportban (1960-65) versenyeztek.

2.2.5.3 Le Mans 1962 versenyre benevezett GT autók és a FIA GTP autók (1963-65)

2.2.5.4 A kiadás előtt a Historic Autósport Bizottságnak ellenőrizni kell a HTP-t.

2.2.6 Nem FIA szerinti nagy túraautó-prototípusok (Non-FIA GTP2)

2.2.6.1 A GT-modelleknek szánt gyári prototípusok (vagy gyári fejlesztések, melyek valamelyik modelljüknek a perióduson belül továbbfejlesztései, s amelyek az akkor meglévő GT-előírások kereteit túllépik, s amelyek nemzetközi versenyeken vettek részt az E,F és G periódusokban 1947-től, az eredeti előírásoknak megfelelően, de a FIA szabályaitól eltérően.

2.2.6.2 Az 5. fejezetben (biztonság) megengedett módosításokon kívül a GT prototípus autókon csak olyan módosítások megengedettek, amelyeket az eredeti periódusban hajtottak végre az illető modellen.

2.2.6.3 A kiadás előtt a Historic Autósport Bizottságnak ellenőrizni kell a HTP-t.

2.2.7 Fejlesztési célú autók

2.2.7.1 Eredeti versenyautók és GT prototípus-autók, amelyeket a periódusukban FIA versenyekre építettek, és amelyek megfeleltek a nemzetközileg elismert AIACR vagy az FIA „C” Függelék, vagy „J” Függelék előírásainak, de valamilyen okból nem vettek részt nemzetközi versenyeken.

2.2.7.2 Létezésük teljes történetét igazolni kell.

2.2.7.3 Az ilyen autók elfogadásával kapcsolatos határozatot csak a Historic Autósport bizottság hozhatja meg.

2.2.7.4 A kiadás előtt a Historic Autósport Bizottságnak ellenőrizni kell a HTP-t.

2.2.8 Historic speciál kategória

2.2.8.1 A FIA osztályozási periódusban versenyekre (pálya- és hegyi versenyekre) készült autó, amelynek nincs nemzetközi szabályok szerinti versenyzési története, de amely részt vett alacsonyabb szintű és periódusában ezen a szinten jelentős versenyzési történettel bír.

2.2.8.2 Az autónak meg kell felelnie az 5. fejezet (biztonság) követelményeinek, és csak az A-tól E-ig tartó periódusok (1960.12.31-ig) szerinti együléses vagy kétüléses versenyautók lehetnek.

2.2.8.3 Kiadás előtt a Historic Autósport Bizottságnak értékelnie kell a FIA Historic Műszaki Gépönyvet (HTP).

2.3 Széria utcai autók

2.3.1 A széria utcai autók (T és GT) olyan autók, melyeket utcai közlekedésre terveztek és építettek, és közülük néhány darabot az adott periódus rendelkezései alapján versenyeken használtak.

2.3.2 Általánosságban az utcai autókat két kategóriába soroljuk: túraautók és Grand Tourisme-autók (nagy-túraautók; GT), valamint az ezekből kifejlesztett modellek. Az 1947 előtt épített kocsikat azonban máshogy osztályozzuk, hogy az ezen korszakból származó autók eltérő általános tulajdonságait figyelembe vegyük.

2.3.3 Az 1947 előtti autók lehetnek: (a) limuzinok és egyéb zárt autók, (b) nyitott négyüléses túraautók, (c) nyitott kétüléses autók; meg kell felelniük az 5. fejezet (Biztonság), és 7. fejezet (Technikai Előírások) rendelkezéseinek.

2.3.4 1946 utáni széria túraautók (T)

2.3.4.1 Nagyszériás gyártásból származó túraautók négy ülésel, zárt karosszériával, vagy kabriók (700 cm³-nél kisebb lökettérfogatú autókban csak két ülés lehet), ezek lehetnek:

- (a) FIA-homológizáció nélküli autók, melyeket 1960. december 31. előtt nemzetközi rallyeken, vagy nemzetközi pályaversenyeken használtak; ebben az esetben a gyártó ország nemzeti autósport szövetségétől (ASN) igazolás szükséges, és az FIA-nak ezt el kell fogadnia.
- (b) FIA-homológizációval rendelkező 1. csoportba vagy N csoportba tartozó autók, 1954 január 1. után kiadott J Függelék szerint.

2.3.5 1946 utáni verseny-túraautók (TC)

2.3.5.1 Az 1946 utáni verseny-túraautók lehetnek:

- (a) Limitált szériás gyártásból származó modellek az E-től a J periódusig (1947.1.1. – 1986.12.31.), melyeket egy széria túraautó modellből fejlesztettek ki a periódus J Függelékének rendelkezései alapján. Ide tartoznak az FIA-homológizációval rendelkező 1966 előtti 2. csoportos autók is.
- (b) 1966.1.1. utáni modellek, melyeket a 2. csoportba vagy az A csoportba homológizáltak és a periódus J Függelékének megfelelnek.

2.3.6 1946 utáni nagy-túraautók (GT)

2.3.6.1 A GT-autók olyan kétüléses, kisszeriás autók nyitott vagy zárt karosszériával, melyek nem tekinthetők túraautóknak.

2.3.6.2 Azon modelleknek, melyeket nem az E periódusban homológizáltak, azonosnak kell lenniük egy katalógusban szereplő modellel és a cég általános értékesítési osztálya által ajánlott kínálatban a vevők

számára elérhetőnek kellett lenniük. Az FIA HMSC az eredeti gyártó ország nemzeti autósport szövetsége (ASN) által rendelkezésre bocsátott adatok alapján utólag homologizációs lapokat állít ki.

2.3.6.3 Minden egyéb autó homologizációjának a 3. csoportba (1966-1981) kellett érvényesnek lennie és a G1 periódus autójának meg kell felelniük a VIII. mellékletben rögzített szabályoknak. A G2 periódustól kezdve az autóknak az adott periódus J Függelékének adott csoportra vonatkozó rendelkezéseinek kell megfelelnie.

2.3.6.4 Az osztályba sorolás pillanatakor legalább annyi autónak kellett készülnie, mint amennyi az adott periódusban a homologizációhoz szükséges lett volna. Az autóknak minden tekintetben - ideértve a karosszériát és a mechanikus alkatrészeket - azonosnak kell lenniük.

2.3.7 1946 utáni nagy-verseny-túraautók (GTS)

2.3.7.1 A verseny-GT-autók olyan kétüléses, küsszériás autók nyitott vagy zárt karosszériával, melyek nem tekinthetők túraautónak és melyeket a szériagyártású modellekhez képest a versenyzési igények kielégítése céljából nagymértékben módosítottak.

2.3.7.2 Olyan autókon, melyek nem egy korábban homologizált modellből származnak, végezhetők olyan módosítások, melyek az adott periódus módosításaival - az akkoriban érvényes nemzetközi Grand-Tourisme-autókra vonatkozó rendelkezések betartásával - megegyeznek.

2.3.7.3 A modelleknek GT-autóként engedélyezett, a 3. csoportba homologizált (1960 – 1965) autóknak kell lenniük.

2.3.7.4 Amennyiben az autó nem rendelkezett homologizációval a 3. csoportban (1960 – 1965) építésének idejében, de az adott periódusban szerepelt versenyeken, akkor a gyártó ország nemzeti autósport szövetségének (ASN) kell bizonyítania, hogy legalább 100 db, a vitatott modellel műszakilag azonos járművet építettek az érintett osztály szabályai szerint, az adott periódusban, a 6. fejezet szerint.

2.3.7.5 A G periódustól kezdve csak olyan járművek engedélyezettek, melyeket a 3. csoportba, a 4. csoportba (1970-1975), vagy a B csoportba homologizáltak, és melyek a 3., 4., vagy B csoportra vonatkozó, a J Függelék adott periódusban érvényes rendelkezéseinek megfelelnek.

2.3.7.6 Továbbá:

- (a) Csak rallye versenyeken indulhatnak olyan Historic-túraautók, melyeket az E és F periódusok alatt (1947.1.1. – 1965.12.31) GT-autókhoz tettek hasonlóvá vagy különleges karosszériaelemek által, vagy szériakarosszériájukkal, de különleges mechanikus alkatrészeik által.
- (b) Ezen autók versenytörténete ismert kell, hogy legyen, és az alkalmazható különleges mechanikus alkatrészek az adott periódus J Függelékének a 3. csoportra vonatkozó rendelkezései szerinti alkatrészekre korlátozódnak.
- (c) Minden módosításnál meg kell hagyni az adott periódusban alkalmazott technikát, melyet az érintett modellnél használtak.
- (d) Hogyha ezeket a járműveket végül a 3. csoportba homologizálta az FIA, akkor csak olyan mechanikus alkatrészeket szabad alkalmazni, melyek a 3. csoportra vonatkozó FIA homologizáció megfelelő kiegészítésére rávezetésre kerülnek.

2.3.8 1946 utáni küsszériás-utcai-sport-/GT-autók homologizáció nélkül (GTP 3)

2.3.8.1 Az E-től a G periódusig gyártott kétüléses nyitott vagy zárt autók, melyek gyártásuk pillanatában megfeleltek a gyártó ország gyártási, konstrukciós és engedélyezési rendelkezéseinek, de belőlük 100 db-nál kevesebb műszakilag azonos típus készült.

2.3.8.2 Ezeknek a járműveket a múltban nem volt szabad a 2.3 cikkben felsorolt kategóriákban, kivéve a GTP-3 kategóriát. A VIII. Függelékben megengedett módosításokon túlmenően semmilyen módosítás nem megengedett.

2.3.8.3 A minden egyes modellre a periódusban vonatkozó mechanikai specifikációkat dokumentálni kell és a FIA-hoz kell benyújtani jóváhagyás céljából.

2.3.9 1946 utáni speciál-túraautók és a nagy túraautók

2.3.9.1 Modellek, melyek az adott periódusra érvényes J Függelék 1., 2., N, vagy A csoportjából származnak, de olyan változtatásokon mentek keresztül, melyek az adott csoportban megengedett változtatásokon túlmutatnak. Ide tartoznak:

2.3.9.2 A speciál-túraautók olyan modellek, melyek az adott periódus 1., 2., N, vagy A csoportos autóiból származnak, de olyan változtatásokon mentek keresztül, melyek az adott csoportban megengedett változtatásokon túlmutatnak.

2.3.9.3 Ide tartoznak:

- (a) 3. csoport (1957 – 1959): túraautók különleges karosszériával, vagy szériakarosszériával, de műszaki módosításokkal, melyek az 1959-es J Függelék 264. fejezetének 2. csoportra vonatkozó rendelkezései szerinti módosításokon túlmutatnak.
- (b) 3. csoport (1960 – 1965): a GT-autók 3. csoportjának része Túraautók különleges karosszériával, vagy szériakarosszériával, de műszaki módosításokkal, melyek az 1965-es J Függelék 274. fejezetének 2. csoportra vonatkozó rendelkezései szerinti módosításokon túlmutatnak.
- (c) 5. csoport (1966 – 1969): a megengedett módosítások az adott periódus J Függelékének 267. fejezetében találhatók; az 1969-es kiadást kell irányadónak tekinteni. Az ezen járműveknél megengedett módosítások nagyon hasonlítanak a 2. csoportos (1970 – 1975) speciál-túraautóknál megengedett módosításokhoz, hogyha ezekből több mint 100 db-ot láttak el a homologizált opciókkal.
- (d) 5. csoport (1976 – 1981): a megengedett módosítások az adott periódus J Függelékében találhatók; az 1981-es kiadást (251. fejezet) kell irányadónak tekinteni.

2.3.9.4 Az FIA-gépkönyvet (HTP) a Historic Motorsport Bizottságnak ellenőriznie kell, mielőtt kiállítanak.

2.3.10 Nemzeti szinten versenyeztetett túraautók

2.3.10.1 Az E-J periódusban szériában gyártott túraautók, amelyek nem rendelkeznek nemzetközi versenytörténettel, de jelentős versenytörténettel rendelkeznek nemzeti szinten olyan komoly versenyeken, amelyeket az adott versenyekre vonatkozó nemzeti előírásoknak megfelelő széria-túraautók részvételével tartottak meg.

2.3.10.2 Az összes megfelelő modellt annak az országnak az ASN-je általi ajánlással kell előterjeszteni a HMSC-hez engedélyezésre, amely országban az illető modell versenytörténetét igazolni tudják.

2.3.10.3 Minden egyes modellre vonatkozóan a periódus mechanikai előírásainak való megfelelést dokumentálni kell és be kell nyújtani a HMSC számára jóváhagyás céljából (ld. 7.2.5 pont), és minden modellnek meg kell felelnie az 5. pont ide vonatkozó biztonsági előírásainak.

2.3.11 Nemzeti szinten versenyeztetett sport- / nagy túraautók

2.3.11.1 Az E-J periódusban szériában gyártott utcai sport- / nagy túraautók, amelyek nem rendelkeznek nemzetközi versenytörténettel, de jelentős versenytörténettel rendelkeznek nemzeti szinten olyan komoly versenyeken, amelyeket az adott versenyekre vonatkozó nemzeti előírásoknak megfelelő széria sport- / nagy túraautók részvételével tartottak meg.

2.3.11.2 Az összes megfelelő modellt annak az országnak az ASN-je általi ajánlással kell előterjeszteni a HMSC-hez engedélyezésre, amely országban az illető modell versenytörténetét igazolni tudják.

2.3.11.3 Minden egyes modellre vonatkozóan a periódus mechanikai előírásainak való megfelelést dokumentálni kell és be kell nyújtani a HMSC számára jóváhagyás céljából (ld. 7.2.5 pont), és minden modellnek meg kell felelnie az 5. pont ide vonatkozó biztonsági előírásainak.

3. IDŐSZAKONKÉNTI BEOSZTÁS ÉS DEFINÍCIÓ

3.1 Az autó idő szerinti besorolása az autó specifikációk alapján történik, és nem szükségszerűen a gyártás időpontja szerint.

3.2 Periódusbeosztás:

- A) 1905.1.1. előtt
- B) 1905.1.1. – 1918.12.31.
- C) 1919.1.1. – 1930.12.31.
- D) 1931.1.1. – 1946.12.31.
- E) 1947.1.1. – 1961.12.31. (együlékes és kétülékes versenyautóknak 1960.12.31.-től)
- F) 1962.1.1. – 1965.12.31. (együlékes és kétülékes versenyautóknak 1961.1.1.-től és 1966.12.31.-ig Forma 2-nek), kivéve a Forma 3-at és az olyan Formulákat, ahol egységes motormárkát használtak.
- GR) 1966.1.1. (1964.1.1.-től a Forma 3-nak) – 1971.12.31. együlékes és kétülékes versenyautóknak.
- G1) 1966.1.1. – 1969.12.31. homologizált túra- és GT-autóknak.
- G2) 1970.1.1. – 1971.12.31. homologizált túra- és GT-autóknak.
- HR) 1972.1.1. – 1976.12.31. együlékes és kétülékes versenyautóknak.
- H1) 1972.1.1. – 1975.12.31. homologizált túra- és GT-autóknak.

- H2) 1976.1.1. – 1976.12.31. homologizált túra- és GT-autóknak.
- IR) 1977.1.1. – 1982.12.31. együléses és kétüléses versenyautóknak (kivéve C csoport) és 1977.1.1. – 1985.12.31. a 3-literes Forma 1-es autók.
- I) 1977.1.1. – 1981.12.31. homologizált túra- és GT-autóknak.
- IC) 1982.1.1. – 1990.12.31. C csoportos és IMSA-autóknak.
- JR) 1983.1.1. – 1990.12.31. együléses és kétüléses versenyautóknak (kivéve a 3-literes Forma 1-es autókat 1983.1.1. – 1985.12.31.).
- J1) 1982.1.1. – 1985.12.31. homologizált túra- és GT-autók.
- J2) 1986.1.1. – 1990.12.31. homologizált túra- és GT-autók.
- KC) 1991.1.1. – 1993.12.31. C csoportos és IMSA-autóknak.
- Z) 1991.1.1.-től a folyó év január 1.-ét megelőző 2. évig bezárólag minden egyéb autónak.

3.3 Periódus-specifikáció

3.3.1 Periódus-specifikációnak nevezzük azt a modell-konfigurációt, amelyről az FIA-nak vagy a sportfelügyelőknak kielégítő módon bebizonyítható, hogy abban az időszakban létezett, amelybe a modellt beosztották.

3.3.2 Az autó periódus-specifikációjának minden fajta kiegészítése tilos, kivéve, ha jelen rendelkezések ezt az adott gépcsoporthoz egyértelműen megengedik, vagy hogyha egy hivatalos FIA Bulletinben az adott modellről vagy alkatrészről ezt nyilvánosságra hozták, vagy ha az 5. fejezet (Biztonság) előírja.

3.3.3 Az eredeti gyártási-specifikációtól eltérő alkatrészeket csak abban az esetben szabad alkalmazni, ha bizonyítható, hogy ezeket az alkatrészeket az adott periódusban a J Függelék/vagy a homologizáció engedélyezte és adott periódus nemzetközi FIA-versenynaptárában szereplő versenyen az adott modellben használták.

A J Függelék által a periódusban biztosított mentességek nem adnak teljes szabadságot, de a perióduson belüli szabadság eredményeként engedélyezik egy bizonyos márka és modell esetében a periódusban aktuálisan használt módosítások és/vagy részegységek használatát.

3.3.4 A periódus, az eltérő darabok és alkatrészek, valamint a homologizációs lap megfelelő kiegészítései az érintett autó számára kiállított HTP-re (Historic Gépkönyv) rávezetésre kerülnek.

3.3.5 Amennyiben jelen előírások nyomtatékosan nem rendelik el máshogy, akkor az autó minden alkatrészének az eredeti alkatrész méretével megegyezőnek kell lennie, és erről igazolást kell bemutatni.

3.3.6 Az alkalmazott műszaki eljárásoknak, a homologizációs kiegészítésekben szereplő kiegészítőket is beleértve, az adott periódusnak meg kell felelniük.

3.3.7 Homologizált autókra csak eredeti FIA-homologizációs lap érvényes a megfelelő kiegészítésekkel és változtatásokkal, ahogy az az adott periódusban homolog volt.

Ezen túlmenően, a periódusban érvényes J Függelék szabályai érvényesek, ha lefedik az illető periódusban használt specifikációt, amint az leírásra került a 3.3.8 pontban a nem homologizált járművekre vonatkozóan.

A J1 periódusba sorolt gépkocsiknak meg kell felelniük a „K” Függelék XI. Függelékében leírtaknak.

3.3.8 Homologizáció nélküli autókra a periódus specifikációhoz a következő igazolások elfogadottak (elsőbbiségük sorrendjében felsorolva):

(a) Gyártó-specifikációk a következő dokumentumok egyike alapján: reklámprospektusok, gyártó kézikönyve, gyártó műhely-segédkönyve, gyártó alkatrészlistája, tesztkiadványok. Az összes megnevezett kiadványnak az adott periódusban kellett megjelenennie.

(b) Bizonyítékok arról, hogy egy gyártó-specifikáció egy nemzetközi verseny résztvevőjénél megváltoztatásra került. Ide tartozik minden az adott periódusban nyilvánosságra hozott gyártói dokumentáció, -rajz, -skicc, vagy -specifikáció, valamint az adott periódusban megjelent újságcikk (a periódusban megjelent újságcikkekből, vagy magazinokból származó specifikációknak legalább két forrásból kell származniuk).

(c) Az autót vizsgáló elismert szakértők jelentése.

(d) Kevésbé elfogadható igazolásnak számítanak olyan könyv-, vagy újságcikkek, melyeket tekintélyes szerzők nem az adott periódusban írtak. Újabb dátummal kelt értekezéseket, melyek az adott periódusbeli gyártóktól, szerelőktől, technikusoktól, tervezőktől, pilótáktól, vagy csapattagoktól származnak, bizonyos autókra figyelembe lehet venni.

(e) Fenti felsorolás minden pontjának az adott modellre kell vonatkoznia.

3.4 Általános definíciók

3.4.1 A körvonal egy adott autó formája valamilyen irányból szemlélve, felszerelt karosszériaelemekkel.

3.4.2 Az alváz az autó teherviselő szerkezete, melyre a mechanikus alkatrészeket és a karosszériát szerelik, beleértve az egész struktúra minden szerkezeti elemét.

3.4.3 „Anyagjelleg” alatt azonos anyagot, de nem szükségszerűen azonos specifikációt értünk.

3.4.4 Ezért például az „alumínium” kohászati szempontból alumínium, mely azonban különböző minőségű lehet, és különböző elemeket tartalmazhat, melyek az eredeti összetételben nem voltak jelen, kivéve alumínium-berilliumot. A magnézium alumíniummal helyettesíthető.

3.5 Tűrések

3.5.1 Ha az érintett autóra vonatkozó homológizációs lapon és az adott periódus J Függelékében máshogy nincs részletezve, akkor a szerkezeti elemek méretére az alábbi tűrések érvényesek:

3.5.2 Minden gépi megmunkálásra, kivéve a hengerfuratot és a dugattyúlöketet: $\pm 0,2 \%$.

3.5.3 Megmunkálatlan öntvényekre: $\pm 0,5 \%$.

3.5.4 Az autó szélességére az első- és hátsótengelynél: $+ 1 \%$, $- 0,3 \%$.

3.5.5 Tengelytávra: $\pm 1 \%$.

3.5.6 Nyomtávra: $\pm 1 \%$.

3.6 Üzemanyag

3.6.1 Széria utcai autókban az aktuális J Függelék 252. fejezetének 9.1, 9.2, és 9.3 bekezdéseinek előírásai szerinti üzemanyagot kell használni.

3.6.2 Homológizáció nélküli autókban használt üzemanyagnak meg kell felelnie az aktuális J Függelék 275.16 fejezetében található előírásoknak.

3.6.3 A C és D periódusok (1919.1.1. – 1946.12.31.) összes versenyautója, Forma 1-es autók az 1946–az időszakra vonatkoztatva 1957 közötti időszakból, Forma 2-es autók az 1947 – 1953 közötti időszakból, Forma 3-as autók az 1946 – 1960 közötti időszakból, valamint az 1940 – 1960 közötti Indianapolis-autók használhatók alkoholbázisú üzemanyaggal.

3.6.4 Az 1946 – 1960 közötti időszakból Forma 1-es és Forma 2-es autók üzemeltethetők magasabb oktánszámú üzemanyaggal.

3.6.5 Az üzemanyagba szabad kenőanyagokat keverni, de ezek részaránya nem haladhatja meg a 2%-ot.

3.6.6 Az ólom helyettesítésére szolgáló vegyületek akkor keverhetők az üzemanyagba, hogyha ezek kereskedelmi forgalomban beszerezhetők. Ezen anyagok hozzáadása nem járhat az oktánszám 90 MON vagy 102 ROZ fölé növelésével.

3.6.7 Kétütemű motoroknál az üzemanyagba szabad egyéb kenőanyagokat keverni.

4. AZ AUTÓ DOKUMENTUMAI NEMZETKÖZI FIA-SZABVÁNY SZERINT

4.1 DOKUMENTUMOK

4.1.1 Minden autónak, mely nemzetközi FIA-rendezvényen vesz részt, rendelkeznie kell HTP-vel, vagy átlagtartó verseny esetében HRCP-vel. Ezen dokumentumok tisztán műszaki jellegű iratok, és semmilyen garanciát nem nyújtanak, vagy véleményt nem képeznek az autó eredetiségéről.

4.1.2 Tulajdonosok, kik autójuk eredetiségének tényéről az FIA-tól igazolást szeretnének kapni, az FIA-tól HC-t kérelmezhetnek.

4.1.3 A HTP a kiállító nemzeti autósport szövetség (ASN) tulajdonát képezi, és bármikor bevonásra kerülhet az FIA HMSC erre vonatkozó döntése alapján. HTP-t a nemzeti autósport szövetségnél (ASN) az adott ország lakosa, vagy állampolgára kérelmezhet. A kérelmező felelős azért, hogy mielőtt a nyomtatványokat a nemzeti autósport szövetséghez (ASN) visszaküldi, kitöltésre kerüljenek. A nyomtatvány és a kérelmezéshez szükséges részletezések eredeti példánya a nemzeti autósport szövetségnél (ASN) marad. A nemzeti autósport szövetség

(ASN) átad a kérelmezőnek egy perforációval hitelesített másolatot, és minden egyes átadott azonosító papírt továbbít az FIA Adatbanknak.

4.1.4 A HTP egy 11 oldalas FIA-dokumentum, melyet a nemzeti autósport szövetség (ASN) a kérelmezővel együtt tölt ki.

4.1.5 Minden homologizált autó esetében ezen HTP-t az adott modellre vonatkozó eredeti homologizációs lap FIA által elismert másolatával, vagy a kiegészítő homologizációs lap FIA által elismert másolatával együtt kell használni. Ezen dokumentumok az FIA-tól beszerezhetők.

4.1.6 A HRCP - melynek egy FIA-nyomtatvány szolgált alapjául - egy egyszerű azonosító igazolvány, mely kizárólag Historic-átlagtartó versenyeken használható.

4.1.7 A tulajdonos megváltozása: a HTP egy nemzetközi dokumentum, melyet minden nemzeti autósport szövetségnek (ASN) el kell ismernie. Országátárokon átnyúló tulajdonosváltás esetén az új ország nemzeti autósport szövetségének (ASN) el kell ismernie az autóra kiállított igazolványt, az azt kiállító ország nemzeti autósport szövetségét (ASN) tájékoztatnia kell a tulajdonosváltásról, és az eredeti valamint a kísérő dokumentumokat az érintett szövetségtől kérvényeznie kell. Az új ország nemzeti autósport szövetsége (ASN) az eredeti igazolványhoz saját nemzeti számot rendelhet hozzá.

4.1.8 HTP elvesztése: ebben az esetben az eredeti igazolványról az illetékes nemzeti autósport szövetségnél (ASN) egy második hitelesített színes másolatot kell kérvényezni. A kiállító nemzeti autósport szövetség (ASN) az igazolvány címlapján jelöli, hogy ez a második kiadása egy hitelesített másolatnak, és a 10. oldalra beírják a másolat kiadásának tényét, valamint a kiadás dátumát.

4.2 A HTP használata

4.2.1 A HTP-nek kettős célja van: először is rendezvényeken a technikai ellenőrök és delegáltak általi használatra való, másodsor pedig a rendező segítségét szolgálja az autó osztályba-sorolásánál, és a verseny eredményének megállapításánál.

4.2.2 A rendező segítése érdekében minden nemzetközi versenynaptárban szereplő rendezvényre történő nevezéshez csatolni kell a HTP 1. oldalának fénymásolatát, hogy az osztály, a periódus és a csoport - melybe az autó a K Függelék 1. Függeléke alapján tartozik - egyértelműen látható legyen.

4.2.3 Az autó HTP-jét a rendezvény technikai átvételén be kell mutatni. A HTP-nek az egész verseny időtartama alatt az FIA-tisztségviselők számára rendelkezésre kell állnia. Kizárólag az FIA technikai delegáltja (vagy, távolléte esetében egy FIA által kinevezett tisztviselő) készíthet bejegyzéseket a HTP-be angol, vagy francia nyelven.

4.2.4 A nevező felelőssége, hogy autója HTP-ben rögzített felszereltségének megfelelőségét bizonyítsa.

4.2.5 A rendezvény technikai ellenőreinek minden olyan HTP-t el kell fogadniuk, melyet egy nemzeti autósport szövetség (ASN) szabályszerűen állított ki, valamint az érintett autók indulását engedélyezniük kell, amennyiben az igazolválynak megfelelnek, a 4.3 fejezet rendelkezéseinek fenntartásaival.

4.2.6 Szabályos HTP nélküli autók indulását engedélyező rendezőkre fennáll az a veszély, hogy rendezvényüket törlik a nemzetközi versenynaptárból, valamint az FIA további büntetéseket is megállapíthat.

4.3 Eljárás a jármű nem-megfelelősége esetén

4.3.1 Ha egy ellenőrzésnél kiderül, hogy egy autó nem felel meg a HTP-ben, vagy a homologizációs lapján található adatoknak, és a szabálytalanság nem tartozik a „piros pont” eljárás (4.4. pont) hatáskörébe, akkor a nevezőnek kell bizonyítania, hogy autóján a rendelkezéseknek megfelelő módosítás történt.

4.3.2 Hogyha az adott autó szükséges módosítása a rendezvényen nem megoldható, akkor a sport felügyelők az autót az értékelésből kizárhatják, és a HTP-t az FIA-hoz küldhetik véleményezésre. Ilyenkor egy másolatot a kiállító nemzeti autósport szövetséghez (ASN) is küldeni kell.

4.3.3 Hogyha a sportfelügyelők észreveszik, hogy egy autó a HTP-jének megfelel, de a K Függelék műszaki előírásainak nem, akkor az autó nevezőjét az értékelésből kizárhatják, a megfelelő indoklást az autó igazolványába írhatják, és ezt az FIA-hoz küldhetik véleményezésre. Ilyenkor egy másolatot a kiállító nemzeti autósport szövetséghez (ASN) is küldeni kell.

4.3.4 HTP-t az alábbi indokokkal lehet érvénytelennek nyilvánítani:

- (a) Azon nemzeti autósport szövetség (ASN) javaslatára az FIA felé, melynél az autót regisztrálták. A javaslatához indoklást kell csatolni.
- (b) FIA-tisztségviselőtől (vagy FIA-tisztségviselő által megbízott személytől) az FIA-hoz érkezett jelentés alapján, mely olyan rendezvényen készült, amelyre az autót nevezték, és amely rendezvényen a fent leírt ellentét a K Függlék rendelkezéseivel megállapítást nyert.
- (c) Az FIA bármely HTP-t érvénytelennek nyilváníthat, de erről a kiállító nemzeti autósport szövetséget (ASN) értesítenie kell, és döntését egy FIA-Bulletinben nyilvánosságra kell hoznia.

4.3.5 A 4.3.4 (a) és 4.3.4 (b) pontok szerinti esetekben a nevező kap a sportfelügyelők vagy technikai delegáltak megfelelő megjegyzéseivel ellátott HTP-ről egy másolatot. Ezzel a másolt példánnyal a nevező 30 napig leadhatja nevezését egyéb versenyekre. Az FIA kötelessége a HTP kézhezvételétől számított 30 napon belül döntést hozni az autó engedélyezéséről. Ezen idő alatt az érintett autóval elért eddigi eredmények vagy pontok felfüggesztésre kerülnek.

4.3.6 Ha az FIA a HTP-t érvénytelennek nyilvánítja, akkor az bevonásra kerül, és ezután az autóhoz kérvényezett minden HTP kiállítása előtt az FIA-nak ellenőriznie kell azt.

4.3.7 A sportfelügyelők bizonyos esetekben engedélyt adhatnak a technikai ellenőröknek, hogy a rendezvény időtartama alatt a HTP-eket további betekintésre maguknál tartsák.

4.4 „Piros pont” eljárás

4.4.1 Hogyha egy autó gépátvételen olyan kisebb szabálytalansággal jelenik meg, mely semmilyen teljesítmény növekedéssel nem jár, akkor az FIA technikai delegáltja (vagy távolléte esetében egy FIA tisztségviselő) a HTP első oldalán egy „piros pont” jelzést helyezhet el, és a gépkönyv megfelelő oldalán írásban meg kell adni ennek okait. A nevezőnek a következő verseny előtt meg kell szüntetnie a szabálytalanságot. Nemzeti eseményen is lehet piros pontot adni, erre az FIA által felhatalmazott személynek.

4.4.2 Minden piros pont egy központi adatbankban rögzítésre kerül.

4.4.3 Amennyiben a szabálytalanság a következő rendezvényen is még fennáll, akkor a sportfelügyelők az autót a rendezvényről kizárhatják.

4.5 Fekete pont eljárás

4.5.1 Ha valamely autóról a verseny során bármikor kiderül, hogy nem felel meg a biztonsági előírásoknak, a FIA technikai delegáltja (vagy távolléte esetében egy FIA tisztségviselő) köteles fekete ponttal megjelölni a HTP 1. oldalát, és a gépkönyv megfelelő oldalán írásban meg kell adnia ennek okait, és azonnal értesítenie kell a szabálytalanságról a verseny felügyelőit. Nemzeti eseményen is lehet fekete pontot adni, amennyiben a felügyelők, vagy az FIA által erre felhatalmazott személy indítványozza.

4.5.2 Amennyiben a szabálytalanságot nem javítják ki azonnal a helyszínen, a verseny felügyelői haladéktalanul kizárják az autót a versenyből és jelentést küldenek a döntésükről a FIA-nak. A „fekete pont” bejelölése a HTP-be az autó abszolút alkalmatlanságával egyenlő, amelynek eredményeként a nevezőnek nincs joga részt venni az adott versenyen és/vagy az adott autóval más versenyeken. A szabálytalanság csak akkor tekinthető kijavítottnak, ha a FIA technikai delegáltja minősítette a javítást és írásban igazolja ezt a HTP ugyanazon oldalán, a 4.7.1 pont értelmében.

4.5.3 Minden fekete pontot rögzítenek egy központi adatbázisban, amely tartalmazza a fekete pont hatályba lépésének és megszüntetésének pontos dátumát.

4.6 Fellebbezési eljárás a nemzeti autósport szövetség (ASN) döntése ellen

4.6.1 Ha valamely nemzeti autósport szövetség (ASN) megtagadja a kért HTP kiállítását, akkor a kérelmezőnek joga van az FIA-nál fellebbezési eljárást kezdeményezni.

4.6.2 A kérelmezőnek az elutasítás kézhezvételétől számított 30 napon belül írásos kérelmet kell benyújtania, mely értelmében a nemzeti autósport szövetségnek (ASN) a kérdéses okmánnyal kapcsolatos összes iratot az FIA-hoz kell küldenie.

4.6.3 A nemzeti autósport szövetség (ASN) köteles a fellebbezési értesítés kézhezvételétől számított 14 napon belül a kérésnek eleget tenni.

4.6.4 Az FIA értesíti döntéséről a kérelmezőt és az érintett nemzeti autósport szövetséget (ASN).

4.6.5 A fellebbezés benyújtásakor a kérelmező az FIA-nak fellebbezési díjat köteles fizetni. Amennyiben a fellebbezésnek helyt adnak, akkor a fellebbezési díjat az érintett nemzeti autósport szövetség (ASN) a kérelmezőnek visszafizeti.

4.7 Az FIA Historic-autó Adatbázisa

4.7.1 A nemzeti autósport szövetségek (ASN) egy adatbázisban rögzítik az általuk kiadott HTP-k adatait.

5. BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

5.1 A lentebb leírt rendelkezések kötelező érvényűek, kivéve az átlagtartó versenyeket, melyekre alkalmazásuk ajánlott.

5.2 A nevező autójának gépátvételen való megjelenésével kijelenti, hogy járműve a rendezvényen való részvételhez biztonsági szempontból megfelelő állapotban van. Gépátvételen csak tiszta gépkocsival lehet megjeleni.

5.3 Akkumulátor, áramtalanító kapcsoló

5.3.1 Az akkumulátor pólusainak esetleges rövidzár elleni védelme kötelező.

5.3.2 Az autóban kell lennie egy főáramkör-áramtalanító kapcsolónak, mely minden elektromos áramkört (akkumulátor, generátor vagy dinamó, világító berendezések, kürtök, gyújtás, elektromos vezérlések...stb. kivéve azokat, amelyek a tűzoltó készüléket működtetik) az akkumulátortól TELJESEN leválaszt, és a motort is leállítja.

Szakraálló kivitelűnek, és az autó belsejéből és külsejéről is elérhetőnek kell lennie. A megszakító egység külső működtetőjét a szélvédő-rögzítés alsó részén, vagy ettől a ponttól legfeljebb 50 cm-re kell elhelyezni, zárt autónál, esetleg elhelyezhető az oldalsó hátsó plexiüvegre abban esetben, ha ez a vezetőülés mögött található. A működtetőt fehér szegélyű, 120mm oldalhosszúságú kék háromszögben, piros színű villámmal kell jelölni.

A külső működtető rendszert csak zárt autók esetében szabad alkalmazni. Az árammegszakítónak belülről könnyen működtethetőnek, és a biztonsági övvel rögzített vezető és navigátor által is könnyen működtethetőnek kell lennie.

5.3.3 Mágneses gyújtással üzemelő autók esetén a gyújtás-mágnes alacsonyfeszültségű oldalára egy földelő kapcsolót kell beépíteni. Ennek kívülről és belülről is könnyen működtethetőnek kell lennie.

5.4 Kábelek, csövek és elektromos berendezések

5.4.1 Az üzemanyag-, olaj-, és fékcsöveket, fék-bowdeneket kívülről minden lehetséges sérüléstől (kőfelverődés, korrózió, mechanikai törés, stb.), belülről pedig mindennemű tüztől védeni kell.

5.4.2 Ez a védelem az autó szerkezeti szilárdságát nem növelheti.

5.4.3 Amennyiben megmarad a gyári rögzítés, abban az esetben nem szükséges további védelem alkalmazása.

5.5 Üzemanyagrendszer

5.5.1 Az A periódustól az E periódusig terjedő időszak autóiban az üzemanyagtartály csak gyári, vagy homologizált, vagy az FIA által ellenőrzött biztonsági tartály lehet. Ajánlott az üzemanyagtartályt az amerikai MIL-B-83054 katonai specifikációjú biztonsági habbal, vagy „D-Stop” robbanásgátló fóliával ellátni.

5.5.2 Az F periódustól az I periódusig terjedő időszak autóiban bármilyen üzemanyagtartály használható, de azt az amerikai MIL-B-83054 katonai specifikációjú biztonsági habbal, vagy „D-Stop” robbanásgátló fóliával kell ellátni.

5.5.3 Minden biztonsági tartálynak meg kell felelnie a jelenleg érvényben lévő J Függelék 253.14. fejezetében (FIA által elfogadott biztonsági tartályok) található rendelkezéseknek.

5.5.4 Olyan üzemanyagrendszerek esetében, melyeknél nem található elektromos vagy mechanikus üzemanyag-szivattyú, kell lennie egy egyértelműen megjelölt elzáró szerkezetnek.

5.5.5 Azon autók esetében, melyek a benzintől eltérő üzemanyaggal, pl. metanollal működnek, el kell helyezni az összes rajtszám alaplapján egy 75 mm átmérőjű fluoreszkáló narancssárga színű kört. Javasolt, hogy a kör színe a Pantone 15-1354 TC Orange Crash specifikációnak feleljen meg.

5.6 Válaszfalak

5.6.1 Az F periódustól kezdődően az autókban található válaszfalaknak tűzbiztosnak kell lenniük. A többi periódus autóira ez ajánlott.

5.7 Tűzoltó készülékek

5.7.1 Pályaversenyen, hegyiversenyen, vagy verseny jellegű rallyen - melyen gyorsasági szakaszokat kell teljesíteni - induló összes autónak legalább egy kézi tűzoltó készülékkel kell rendelkeznie, mely megfelel az aktuális J Függelék 253.7.3 fejezetében foglaltaknak (lásd az aktuális J Függelékét).

5.7.2 Javasolt egy, az aktuális J Függelék 253.7.2. fejezetének megfelelő (lásd az aktuális J Függelékét, FIA 16. technikai lista) FIA által homologizált tűzoltórendszer beépítése azzal a kivétellel, hogy együlétes és kétülétes versenyautók számára nem kötelező a 253.7.3.2 fejezetben előírt külső működtető rendszer.

5.8 Olajgyűjtő tartály (Rallye versenyeken nem kötelező)

5.8.1 Minden autónak, melynek lökettérfogata 2 literig terjed, rendelkeznie kell egy olajgyűjtő tartállyal, melynek legalább 2 liter a térfogata. Egyéb autóknál a kötelező minimális befogadó térfogat 3 liter.

5.8.2 Azon gépkocsiknál, melyek eredetileg zárt kartergáz-visszavezető rendszerrel vannak felszerelve, és ezt a rendszert használják is, nem szükséges olajgyűjtő tartály alkalmazása.

5.9 Fojtószelep

5.9.1 Minden karburátor-fojtószelepet el kell látni külső visszahúzó rugóval, kivéve a belső rugóval ellátott dupla-karburátorokat.

5.10 Visszapillantó tükrök

5.10.1 Versenyeken való induláshoz kötelező két darab, kerettel ellátott visszapillantó tükör, legalább 90 cm² összfelülettel.

5.10.2 Rallye versenyek esetében a visszapillantó tükröknek meg kell felelniük azon ország közlekedési szabályainak, melyben az autót forgalomba helyezték.

5.11 Fényszórók

5.11.1 Zárt versenypályán rendezett versenyek esetében az első fényszórókat le kell ragasztani, vagy azokat el kell takarni.

5.12 Szélvédők

5.12.1 Minden túra- és GT-autó esetében a szélvédőnek laminált biztonsági üvegnek kell lennie. Kivételes esetekben az FIA technikai delegáltja adhat eltérési engedélyt merev, átlátszó műanyag alkalmazására a futó szezonban, hogyha a laminált biztonsági üveg már nem szerezhető be az adott típushoz. Egyéb gépkocsiknál merev, átlátszó műanyag is alkalmazható.

5.13 Bukókeret/bukóketrec

5.13.1 Még ha jelen fejezet ezt nem is írja elő, akkor is erősen ajánlott minden Historic-autóba bukókeretet építeni, amennyiben ez célszerűnek tűnik.

5.13.2 Követelmények:

- (a) Az A és E periódusok közötti időszakra: A későbbiekben leírt specifikációkkal rendelkező bukókeret/-ketrec használata ajánlott. Azon gépjármű, melyet eredetileg bukókerettel/-ketreccel szereltek fel, köteles olyan bukókerettel rendelkezni, amely legalább azon eredeti specifikációknak megfelel, ahogy az autó az adott periódusban versenyeken részt vett.
- (b) Minden egyéb periódusra: Kötelező olyan bukókeret/-ketrec beépítése, amely megfelelő védelmet nyújt, kivéve a széria-gyártású túraautókat és a széria GT-autókat, melyekre erősen ajánlott. Ezen bukókeretek/-ketrecek az adott periódus igényeinek megfelelőhetnek (kivéve a könnyűfém szerkezeteket, lásd lejjebb), vagy ellenkező esetben ezen fejezet specifikációi szerint kell építeni őket.

5.13.3 Amennyiben bukóketrec kerül beépítésre, úgy a hátsó ülés eltávolítható.

5.13.4 Alumíniumból készült bukóketrecek minden periódusban tiltottak, kivéve, ha egy nem cserélhető eredeti darabról van szó, melyet az autó szerkezetébe integráltak (pl.: Porsche 908, 917).

Amennyiben egy bizonyos autóra érvényes homologizációs kiterjesztés könnyűfém-ötvözetből készült bukóketrec alkalmazását írja elő, a ketrec szerkezete megtartható, de a jelenleg érvényben lévő J Függeléknek megfelelően, acélból kell készülnie, és ugyanez érvényes a csövek méretére is.

5.13.5 Specifikációk:

- (a) Az F periódus (1961.1.1. – 1965.12.31.) Forma 1-es autóra: Egy olyan bukásvédő szerkezet, mely az autó szerkezetének elválaszthatatlan része, helyettesítheti a jelen 5.13 fejezetben leírt bukószerkezetet.
- (b) Az F periódustól a G periódusig egyéb együlékes, kétülékes versenyautókat és a nyitott GT-, GTS- és GTP-autókat: a periódus-specifikáció (ha ez megkövetelte a bukókeretet/bukóketrecet), vagy az 1993-as J Függelék 277. fejezete szerinti bukókerettel/bukóketrecel kell felszerelni (lásd jelen rendelkezések VI. Függelékét). Azon versenyeken, ahol navigátor is tartózkodik az autóban, olyan kivitelt kell alkalmazni, mely legalább a 253-3 számú ábra követelményeinek megfelel (lásd jelen rendelkezések V. Függelékét), és a pilótafülke teljes szélességét lefedi.
- (c) Hátsó csöveket szabad előre menő csövekkel helyettesíteni (vagy kiegészíteni). Ezeket a fő bukócsőhöz kell rögzíteni oly módon, hogy legmagasabb pontjuk távolsága max. 1/3-a legyen a legmagasabb és legalacsonyabb pontok közötti távolságnak; ezek a csövek nem akadályozhatják a versenyzőket a kiszállásban.
- (d) Zárt verseny-GT-autókra és túraautókra, valamint zárt GTP-autókra a G periódusig terjedő periódusokból kötelező a periódusspecifikáció, vagy az 1993-as J Függelék 253.8. fejezete szerinti bukócső/bukóketrec (lásd jelen rendelkezések VI. Függelékét). Megengedett a fő bukócsőbe, vagy a hátsó bukócsőbe egy átlós tartóelemet egy metszéspont és egy rögzítési pont közé, valamint mindkét oldalra legfeljebb két kiegészítő csövet a következő 5.13.6 fejezetben ismertetett rendelkezések szerint beépíteni.
Az aktuális J Függelék 253-6-tól 253-21-ig terjedő, 253-23, 253-29-től 253-33-ig terjedő, 253-35B, 253-36B ábrái szerinti megerősítő elemek szintén megengedettek.
- (e) Az alkalmazott kivitelnek meg kell felelnie jelen rendelkezések VI. Függelékének 253-4-től a 253-6-ig terjedő ábrái szerinti követelményeknek. Megengedett a fő bukócsőbe, vagy a hátsó bukócsőbe egy átlós tartóelemet egy metszéspont és egy rögzítési pont közé, valamint mindkét oldalra legfeljebb két kiegészítő csövet a következő 5.13.6 fejezetben ismertetett rendelkezések szerint beépíteni.
- (f) Erősítések, melyek a 253-7-től a 253-9-ig terjedő ábrákon ismertetett megerősítő elemekkel megegyeznek, szintén megengedettek.
- (g) A H periódustól kezdve minden autót fel kell szerelni bukócsővel/bukóketrecel, amelyek megfelelnek a periódus specifikációjának (ha az megkövetelte a bukócső/bukóketrec beépítését), a periódus homologizációs előírásainak és a jelenlegi J Függelék előírásainak. Nem engedélyezett a csövek átvezetése a motorteret a pilótafülkétől elválasztó tűzfalon keresztül, valamint azok rögzítése a karosszériához a futómű-bekötések 10 cm-es körzetében, hacsak ez nem a periódus- vagy homologizációs specifikációból következik.

5.13.6 Általános szerkezeti követelmények bukókeretekre és bukóketrecekre vonatkozóan:

- (a) Az E és F periódusok autójának bukásvédő szerkezete maximum nyolc rögzítési ponttal rendelkezhet (lásd a VI. Függelék 8.2.2.2 fejezetét), melyek lehetnek hegesztett, csavarozott, vagy szegecselt rögzítések a bukókeret/ketrec és a karosszéria között. Minden bukókeret/ketrec hozzáérhet a karosszériához, és ahol nincs állandó kötés a bukásvédő szerkezet és a karosszéria között, az nem számít rögzítési pontnak.
- (b) Semmilyen tartóelem nem futhat oldalt, kivéve a tető magasságában, vagy az első ajtók két szélén. Elhelyezkedő függőleges csövek között. Legfeljebb 2 oldalsó védő cső engedélyezett ajtónként. Ezek a tartóelemek nem akadályozhatják a versenyzőket a be-, és kiszállásban, és rögzíthetők csavarral, melyek rögzítő-szerkezete nem teszi lehetővé a bukókeret/ketrec előfeszítését (tartóelem alatt egy összekötő elemet értünk, mely a bukókeret/ketrec két metszéspontja, vagy egy metszéspont és egy rögzítési pont között helyezkedik el).
- (c) Sem metszéspont, sem rögzítési pont nem rendelkezhet olyan állító szerkezettel, mely lehetővé teszi a bukókeret/ketrec előfeszítését.
- (d) Azon gépkocsik, melyek csővázas alvással rendelkeznek, vagy melyek teljes szerkezete üvegszálból vagy alumíniumból áll, olyan bukókerettel/ketrecel kell rendelkezzenek, melyek megfelelnek az FIA által elismert specifikációknak és konstrukcióknak (pl.: Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine Renault A 110). Ezen gépkocsik bukókeret/ketrec-kivitelét a nemzeti autósport szövetség köteles az FIA-nak jóváhagyásra bemutatni.
- (e) Az 1993-as J Függelék 253.8.5 fejezetének előírásait (lásd jelen rendelkezések VI. Függelékét) be kell tartani.
- (f) Amennyiben csavarokat és anyákat használunk a bukásvédő szerkezetben, akkor a csavarok átmérőjének el kell érniük a mennyiségtől függő szükséges minimális-átmérőt. A lehető legjobb minőségű csavarokat kell használni (lehetőleg légi-közlekedésnél alkalmazott csavarokat). Négylapfejú csavarok és anyák használata nem megengedett.
- (g) A fő szerkezet bukócsőveinek egy darabból kell állniuk, folyamatos hajlítással, és semmilyen horpadás, vagy az anyag gyengülésére utaló jel nem lehet rajtuk.
- (h) Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lenni, teljes átolvadás mellett (lehetőleg védőgázos ívhegesztés).
- (i) A G periódustól kezdődően a gépkocsikra a rájuk vonatkozó J Függelék biztonsági előírásai vonatkoznak.

5.14 Piros hátsólámpák

5.14.1 Minden autónak rendelkeznie kell a verseny rajtjánál két működőképes piros féklámpával, amennyiben eredetileg rendelkezett ilyennel.

5.14.2 A G periódustól kezdődően minden együlékes autónak, valamint minden többülékes autónak, mely nem rendelkezett eredetileg hátsó lámpával, a verseny rajtjánál rendelkeznie kell működőképes piros hátsólámpával. A lámpának hátrafelé kell mutatnia, hátulról jól láthatónak kell lennie, az autó középtengelyétől nem rögzíthető 10 cm-nél távolabb, 20 cm² és 40 cm² közötti világító felülettel kell rendelkeznie, állandó rögzítését biztosítani kell, és a vezetőnek be kell tudni kapcsolnia. Ezen lámpákba helyezhető egy 21 Wattos izzó, illetve „Tharsis”-, vagy „Dm Electronics”-típusú LEDek (fénykibocsátó diódák)

5.15 Biztonsági övek

5.15.1 Az F-periódustól kezdve minden, bukócsővel felszerelt gépkocsiba négyponthoz biztonsági övet (hámrendszerű övet) kell beszerezni, amely megfelel a jelenlegi J Függelék 253.6 pontjának.

A két vállhevederből és két medence-hevederből álló övrendszert legalább 2 ponton kell rögzíteni a karosszériához a hasi hevedereken keresztül, és két, vagy legalább egy ponton a váll hevedereken keresztül, a vállhevederek rögzítési pontjainak szimmetrikusan kell elhelyezkedniük az üléshez képest. A biztonsági öveket nem szabad átalakítani.

5.15.3 Rallye-versenyeken mindenkor két övvágót kell a járműben tartani

5.16 Fejtámlák

5.16.1 Használatuk minden gépkocsiban ajánlott (lásd az aktuális J Függelék 259.14.4 fejezetét).

5.17 Motorháztető (T,CT,GT,GTS,GTP)

5.17.1 A motorháztetőt megfelelően kell rögzíteni. A gyári zárat el kell távolítani és kívülről felszerelt biztonsági zárat kell alkalmazni.

5.17.2 A G periódustól kezdve minden gépkocsi motorháztetőjén és csomagter-ajtáján legalább két-két kiegészítő biztonsági zárat kell alkalmazni.

5.17.3 A belső zárószervezetnek vagy működőképesnek kell lennie, vagy azt el kell távolítani.

5.18 Vonószemek

5.18.1 Minden gépkocsit el kell látni elől és hátul vonószemmel, kivéve az együlékes autókat.

A vonószemeknek a következő rendelkezéseknek kell megfelelniük:

- belső átmérőjü 80 mm és 100 mm között legyen,
- szilárdan csatlakoztathatónak kell lenniük a gépkocsi karosszériájának első és hátsó szerkezeti elemeihez,
- a vonószemeket úgy kell elhelyezni, hogy alkalmasak legyenek a kavicságyba rekedt autó kiszabadítására.
- a vonószemeknek jól láthatónak kell lenniük, sárga, piros, vagy narancssárga színűre kell festeni azokat.

5.19 Kormányzás, levehető kormánykerekek

5.19.1 Egyrészes kormányoszlop olyan kormányoszlopra cserélhető, mely biztonsági okokból kardán-, vagy teleszkópos-csukló(ka)t tartalmaz, feltéve, hogy minden eredeti funkció megmarad; ezen kormányoszlopoknak az FIA által homologizált gépkocsiból, vagy az érintett autónál nagyobb hengerűrtartalmú gépkocsiból kell származniuk. A G periódustól kezdve a gépkocsi csoportjára vonatkozó megfelelő rendelkezéseket figyelembe kell venni.

5.19.2 Eredeti kormánykerék helyettesíthető levehető kormánykerékkel.

5.20 Állapotfelmérés

5.20.1 Bizonyos kategóriákban kötelező; lásd a III. Függelékben ismertetett eljárásokat.

5.21 Javítások

5.21.1 Kompozit anyagok javításánál a IV. Függelék specifikációi szerint kell eljárni.

5.22 Ülések

5.22.1 Amennyiben az F periódustól (1962.1.1.) kezdve a GTS-, és CT-csoportok autóiban, ha az eredeti elsőülések módosításon mennek keresztül, akkor az üléseknek meg kell felelniük a periódus specifikációnak, vagy a komplett ülés rendszerre vonatkozó érvényes FIA-homologizációval kell rendelkezniük.

Ezen ülések használata minden egyéb periódus autóiban is ajánlott.

Az F periódustól (1962.1.1.) kezdve a GT, és T-csoportba sorolt autókban, ha az eredeti első ülések módosításon mennek keresztül, akkor az üléseknek a teljes ülés rendszerre vonatkozó érvényes FIA homologizációval kell rendelkezniük. Ezen ülések használata minden egyéb periódus autóiban is ajánlott.

5.23 Kormánykerék

5.23.1 A kormánykerék helyettesíthető az eredetitől eltérő méretével és az eredetitől eltérő kialakításával. Levehető kivitelű kormánykerék alkalmazható.

6. NEM HOMOLOGIZÁLT AUTÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI RENDELKEZÉSEK

6.1 Általános rendelkezések

6.1.1 A nem homologizált autóknak az eredeti periódus-specifikációnak kell megfelelniük az 5. cikkely (biztonság) tekintetében

6.1.2 A jelen 6. fejezeten túlmenően a Historic Formula-1 Grand Prix gépkocsikra a K Függelék X. Függeléke is vonatkozik.

6.2 Monocoque alváz vagy önhordó szerkezet

6.2.1 Az alváz a formáját, méreteit és szerkezetét illetően meg kell, hogy feleljen az eredeti alváznak. A kompozit szerkezetű alváz javításához járulékos anyag használható, de professzionális vizsgálati technikákat kell igénybe venni bármely ilyen alváz esetében és az ilyen ellenőrző vizsgálatok eredményit csatolni kell a FIA gépkönyvhöz.

6.2.2 Minden ilyen jellegű javítási munkát a K Függelék IV. Függelékében foglaltak szerint kell elvégezni. Az alvázon nem szabad tovább változtatásokat eszközölni, hacsak az adott periódus specifikációja azt nem engedi meg, és az összes biztonsági követelménynek meg kell felelnie, amely az autónak a nemzetközi versenyeken való részvétele (a továbbiakban: „nemzetközi versenytörténet”) periódusa során érvényben voltak.

6.3 Első és hátsó kerékfelfüggesztés

6.3.1 Azok a pontok, amelyeken a kerékfelfüggesztés elemei az alvázkerethez csatlakoznak, méreteikben és helyzetükben nem térhetnek el a periódus specifikációjától.

6.3.2 A felfüggesztés rendszerét (a rugók típusát és a kerekek vagy a tengelyek helyzetét) nem szabad megváltoztatni, és nem szabad újabb helyzetet vagy rugózó közeget alkalmazni, hacsak a periódus specifikációja erre nem adott módot.

6.3.3 A stabilizátor-rudak és a teleszkópos lengéscsillapítók csak akkor engedélyezettek, ha ezt a periódus specifikációja lehető teszi. Az E és F periódusból származó autók stabilizátor-rúdjának tömörek kell lennie; a G periódus autói csőből készült stabilizátor-rudat használhatnak, ha bizonyítható, hogy az illető modell esetében ez a periódus specifikációjának megfelel.

6.3.4 Az alumínium testű és/vagy gáztöltésű teleszkóp-rendszerű lengéscsillapítók csak a G, vagy azt követő periódus autóiban alkalmazhatók, vagy olyan autókban, ahol ezt a specifikáció megengedi. A súrlódásos lengéscsillapító csillapítási szintje beállítható lehet.

6.3.5 Az állítható rugó tányérok minden autón használhatók, ha a periódus specifikációja ezt lehetővé teszi.

6.3.6 A felfüggesztés perselyei megváltoztathatók, feltéve, hogy ez nem okozza a méretek megváltozását.

6.3.7 „Unibal” csuklók csak akkor használhatók, ha a periódus specifikációja megengedi. Az F és az azt követő periódusok autóiban a stabilizátor rudakban alkalmazhatók „Unibal” csuklók, feltéve, hogy ez nem befolyásolja a felfüggesztés geometriai viszonyait.

6.3.8 A rugóknak állandó merevségűeknek kell lenniük, hacsak nem igazolható, hogy a periódusban változó merevségű rugókat alkalmaztak.

6.3.9 Az eredetileg aktív felfüggesztési rendszerű autók visszaalakíthatók az adott periódusban ennél a modellnél alkalmazott nem aktív felfüggesztési rendszerűre.

6.3.10 Egyes autók esetében a kerékfelfüggesztés részeit a K Függelék III. függelékében leírt állapotvizsgálatnak kell alávetni.

6.4 Motor

- 6.4.1** A motor alkatrészeinek és segédberendezéseinek meg kell felelniük a periódus specifikációjának, az eredetileg felszerelttel azonos gyártmányúnak, modellűnek és típusúnak kell lenniük, és meg kell felelniük a gyártó specifikációjának, amelyre vonatkozóan a periódusból származó bizonyíték van.
- 6.4.2** A motor furatát nem szabad annál nagyobb mértékben megnövelni, mint azt a periódus specifikáció megengedi, kivéve az A-tól D-ig periódusú autóknál, ahol ez a növekedés max. 5% lehet. Ezt a műveletet azonban csak úgy szabad végrehajtani, hogy közben figyelembe kell venni azokat a hengerűrtartalom-korlátokat, amelyek abból a formula-szabályzatból következnek, amely alá az autó tartozik (ld I. sz. Függelék).
- 6.4.3** Az olyan motorok hengerűrtartalmát, amelyek a periódusban nem érték el a felső hengerűrtartalom-határt, nem szabad az autó nemzetközi története során alkalmazott lökettérfogata fölé növelni.
- 6.4.4** Csak azokban az autókban lehet a DFY-motorból származtatott motorokat használni, amelyeket eredetileg DFY-motorral szereltek fel. A Cosworth DFV-motorral felszerelt autók bármely DFV-motorból származtatott motor-alkatrészt használhatják.
- 6.4.5** A löketet nem szabad megváltoztatni a periódus specifikációjában megadott mérethez képest.
- 6.4.6** A főtengelyek, a hajtókarok, a dugattyúk és a csapágyak nagyobb méretűek lehetnek, mint a periódus specifikációja szerinti méretek, de a standard forgattyúház korlátain belül kell maradniuk. Ugyanabból a típusú anyagból kell készülniük. A szerkezeti megoldás módszere tetszőleges.
- 6.4.7** Sem a szelepek száma, sem a szelep lökethossza nem haladhatja meg a periódus specifikációjában megadottat, hacsak nincs a periódusból származó bizonyíték ilyenek használatára.
- 6.4.8** A felöltött motorral, a turbófeltöltött motorral, a bolygódugattyús motorral, a turbinával és a gőzgéppel hajtott autók motorjának hengerűrtartalmát (vagy képzett hengerűrtartalmát) a periódusban használatos tényezővel kell megszorozni.
- 6.4.9** Meg kell tartani az eredeti gyújtási sorrendet.
- 6.4.10** Az olyan főtengelyek, amelyeket eredetileg nem karmantyús tömítőgyűrűvel láttak el, a meglévő alkatrészek módosításával és/vagy olajtömítés-ház beépítésével karmantyús tömítésűre alakíthatók át.

6.5 Gyújtás

- 6.5.1** Elektronikus gyújtásrendszer csak akkor használható, ha az a periódus specifikációja szerinti. Az F periódusú autókban – ha bizonyított, hogy a periódusukban elektronikus gyújtással használták azokat – alkalmazhatók, olyan elektronikus gyújtóberendezések is, amelyek nem a periódusból származnak, feltéve, hogy a rendszert érintkezés-megszakítók működtetik, legalább 3 Ohm ellenállású gyújtótekercs kerül benne alkalmazásra, a szikrát forgó elosztópipa osztja szét, és a szikraképződés időpontját kizárólag mechanikus eszközökkel vezérlik.
- Nem megengedett a többszikrás rendszerek, valamint olyan rendszerek alkalmazása, ahol a szikra képződésének időpontját elektronikusan módosítják. Kivételes esetben, ha bizonyíték van arra, hogy a működtetését az autó periódusában szabályszerű módon, eltérő módszerrel végezték, ez a módszer alkalmazható, feltéve, ha minden tekintetben azonos a periódusban alkalmazottal.
- A GR periódus autóiban alkalmazhatóak mágneses vagy optikai szikraképző rendszerek is, ha a periódusukban ilyeneket alkalmaztak. A kapacitív töltéskisütő rendszerek is alkalmazhatóak, ha bizonyíték van a periódusban történő alkalmazásukra.
- A HR periódustól kezdve alkalmazható az autókban 3 Ohm-nál kisebb ellenállású gyújtótekercs és/vagy többszikrás rendszer is.
- A szikraképződés idejét vezérlő elektronikus gyújtórendszerek alkalmazása csak akkor megengedett, ha ez a periódusban végzett módosítás volt.
- 6.5.2** Elektronikus fordulatszám-határoló használható az F-periódustól kezdve.
- 6.5.3** A DVF/DFY motoroknál tilos elektronikus motorirányító rendszer használata, más autók esetében csak akkor használható, ha az a periódus specifikációja szerinti.

6.5.4 A gyújtótekerccs, a kondenzátor, a gyújtás-elosztó vagy a mágnes gyártmánya szabadon megválasztható, feltéve, hogy megfelel a gyártó adott modellre vonatkozó specifikációjának.

6.6 Kenés

6.6.1 A kenési rendszer megváltoztatása, pl. a nedves olajteknőről a száraz olajteknőre való átállás megengedett, ha a periódus specifikációja ezt lehetővé teszi. (a száraz olajteknő nem engedélyezett az 1961 előtti Formula Junior kategóriában).

6.6.2 Az olajszivattyúk számának és típusának, valamint az olajvezetékek hosszának meg kell felelnie a periódus-beli specifikációnak.

6.6.3 Az olajhűtők elhelyezése módosítható, de nem változtathatja a jármű körvonalát.

6.7 Üzemanyag-ellátó rendszer

6.7.1 Az azonos vagy korábbi periódusból származó karburátorok alkalmazhatók, ha azonos számú alkatrészből állnak és általános típusuk és működési elvük az eredetileg felszerelttel megegyezik, és ha a szóban forgó modellel azonos periódusban használták azokat.

6.7.2 Az üzemanyag befecskendezővel felszerelt autók átalakíthatók az azonos periódusból származó karburátorossá.

6.7.3 Üzemanyag befecskendező és/vagy feltöltő rendszer csak akkor használható, ha a periódusban is használták, és csak az eredeti rendszer alkalmazható.

6.7.4 A mechanikus üzemanyag szivattyúk elektromos szivattyúra cserélhetők és fordítva.

6.7.5 Bármelyik üzemanyagtartálynak meg kell felelnie az 5.5 pont követelményeinek, űrtartalma nem lépheti túl az eredetileg specifikált értéket, és az eredeti helyére vagy az autó hátuljába kell beépíteni.

6.8 Műszerezés

6.8.1 Az elektronikus műszerezésnek a periódus specifikációjában előírtnak kell lennie, használható azonban olyan adatgyűjtő rendszer, amely a következő funkciók adatait tárolja: motor-fordulatszám, motor olajnyomás, motor olajhőmérséklet, motor hűtőfolyadék-hőmérséklet, és üzemanyagnyomás.

6.9 Sebességváltó

6.9.1 Minden autót a periódusának specifikációja szerinti sebességváltóval kell felszerelni. Az automata sebességváltó, kímélő fokozat, és kiegészítő előremeneti fokozatok használata nem engedélyezett, hacsak nem szerepeltek a periódus specifikációjában.

6.9.2 A Cotal elektromos és a Wilson epiciklikus és négyfokozatú váltóknak a C periódusú 1919.01.01-1930.12.30) autókba történő beépítése – ha azok nem eredeti beépítésűek voltak – az autó D periódusba sorolását (1931.01.0-1946.12.31) eredményezi.

6.9.3 Az E periódus (1947.01.01 – 1960.12.31) számára gyártott sebességváltókat nem szabad a korábbi periódusban gyártott autókba beszerezni.

6.9.4 Ha eltérő sebességváltó beépítésére kerül sor, csak az azonos vagy a korábbi periódusból származó csere-sebességváltó beépítése megengedett.

6.9.5 Az F periódus farmotoros autókban használni lehet a Hewland Mk8 sebességváltót, feltéve, hogy a csere-sebességváltó ugyanannyi előremeneti fokozattal rendelkezik.

6.9.6 Az olyan autók, amelyeket eredetileg félautomata sebességváltóval szereltek fel, átalakíthatók olyan típusú kézi sebességváltójúra, amelyet az azonos autó-modellbe is beszereltek.

6.9.7 Az olyan sebességváltó bemenő- és kimenő tengelyek, amelyeket eredetileg nem karmantyús tömítőgyűrűvel láttak el, a meglévő alkatrészek módosításával, és/vagy olaj tömítés-ház beépítésével karmantyús tömítésűre alakíthatóak át.

6.10 Differenciálmű

6.10.1 A részleges önzárású differenciálmű csak akkor építhető be, ha ezt a periódus specifikációja tartalmazza.

6.10.2 Az A-C (-1930.10.31) periódusok autóiban nem megengedett a részleges önzárású differenciálmű használata, és csak a D periódus (1931.01.01 – 1946.12.31) autóba építhető be, ha az a szóbanforgó modell adott periódusra érvényes specifikációjában így szerepelt.

6.10.3 A Formula Junior és a Formula 3 (1964-70) autókban nem használhatók a korlátozott önzárású differenciálművek.

6.11 Fék

6.11.1 A fék alkatrészeinek teljes mértékben meg kell felelniük a modell periódusbeli specifikációjának, az alábbiakban felsorolt kivételekkel

6.11.2 Az A-C periódus (- 1930.12.31) autói, amelyek eredetileg két kerékre ható fékekkel voltak felszerelve, négykerék-fékessé alakíthatók át, ha a gyártó ugyanazon periódus későbbi modelljeiben négykerék-féket alkalmazott, és ha a négykerék-fék a gyártó periódus-specifikációjának része.

6.11.3 Az eltérő mechanikus fékrendszerre vagy a hidraulikus fék-működtetésre való átállás megengedett, ha azt a modell periódus specifikációja tartalmazza.

6.11.4 Tárcsafék, szellőztetett és többszörös működtetésű féknyergek használata csak akkor megengedett, ha azt az illető modell periódus-specifikációja tartalmazza.

6.11.5 A hidraulikus fékrendszerek átalakíthatók kétkörös működtetésűre, amely két különválasztott hidraulikus körön keresztül biztosítja az összesen négy kerékfék egyidejű működtetését.

6.11.6 Hűtés céljából a tárcsafékek körbevehetők levegőterelő burkolattal.

6.11.7 A hidraulikus fékcsövek „Aeroquip” típusú csövekkel helyettesíthetők.

6.11.8 Az eredetileg carbon-carbon fékekkel felszerelt autók átalakíthatók acél féktárcsás fékre, a kornak megfelelő féknyergekkel és hagyományos fékbetétekkel.

6.12 Kerekek

6.12.1 Minden keréknek a periódus specifikációjának kell megfelelnie, és az autó nemzetközi története során használt eredeti átmérőjének kell lenniük.

6.12.2 A kerékpánt szélességét nem szabad növelni, de csökkenthető annak érdekében hogy a rendelkezésre álló abroncsot használni lehessen.

6.12.3 A-D periódus

(a) A 19 coll méretű kerekek használata megengedett a versenygumik felszereléséhez.

(b) A gumiperemes (BE) és a huzalperemes (SS) gumiabroncsokhoz való keréktárcsa helyettesíthető a vele azonos méretű mélyágyú tárcsával, a következő táblázat szerint.

Eredeti méret	Legkisebb keréktárcsa-átmérő	Legnagyobb keresztmetszeti méret
BE/SS	Mélyágyú	Mélyágyú
26 x 3	19"	3.5"
710 x 90, 28 x 4	19"	4.5"
760 x 90, 810 x 90	21"	4.75"
30 x 3, 30 x 3.5	21"	4.75"
815 x 105, 820 x 120	21"	5.25"
880 x 120, 32 x 4.5	21"	6.00"
730 x 130	17"	5.25"

(c) A legkisebb megengedett átmérő 16 coll, hacsak nem igazolható, hogy az adott periódusban az illető gépkocsin kisebb méretet használtak.

(d) A kerékpánt-szélességnek nem szabad 1 collnál nagyobb mértékben meghaladnia a periódusban érvényes specifikációt.

6.12.4 E-F periódusok:

(a) A megengedett legkisebb átmérő használható, ha az megfelel annak a méretnek, amely amelyre vonatkozóan a periódusból származó igazolás rendelkezésre áll.

- (b) A maximális pántszélességnek meg kell felelnie a periódus-specifikációnak, de nem lehet nagyobb mint 51/2" (F periódusú autók esetében: 61/2"), hacsak nincs a periódusból származó egyéb bizonyíték a szélesebb méret használatára.
- (c) Ha nem áll rendelkezésre a periódus-specifikáció, vagy az 51/2" illetve 61/2"-nál nagyobb méretet javasol, akkor FIA Historic Műszaki munkacsoport határozza meg a méretet.
- (d) A Formula Junior kategóriában megengedett méret 5" (127 mm) az E periódusú (1947.01.01-1960.12.31) autókra, illetve 61/2" (165 mm) az F periódusú (1961.01.01-1965.12.31.) autókra.
- (e) Kizárólag a periódus-specifikációnak megfelelő osztott keréktárcsájú kerekeket szabad használni.

6.12.5 A G-periódustól kezdve

- (a) A periódus-specifikációnál keskenyebb abroncsméretű kerekek használhatók.
- (b) Egyes kategóriákban, a kerekeknek meg kell felelniük a K. Függelék III. sz. függeléke szerinti állapotvizsgálatok során, még abban az esetben is, ha újak.
- (c) A különféle anyagokból készült eredeti kerekek helyettesíthetők ezen anyagok egyikéből készített kerekkel, feltéve, ha az eredeti méret és a szerkezeti felépítés változatlan marad.

6.12.6 Gumiabroncsok

Meg kell felelniük a 8. fejezet rendelkezéseinek.

6.13 Karosszéria

6.13.1 Az autónak meg kell őriznie eredeti körvonalát abból a periódusból, amikor eredetileg versenyzett, és nem lehetnek rajta további levegőbelépő nyílások, bemélyedések és kiugrások. A bukócső utólagos beépítése nem tekintendő a körvonal megváltoztatásának.

6.13.2 A csere-karosszériaelemeknek hűen kell követniük az eredeti design-t, amelyet a periódusában az eredeti alvázhhoz alakítottak ki, és az eredeti típusú anyagból kell készülniük.

6.13.3 Az A-D periódusokban megengedett a csere-karosszéria eltérő alakja, ha az eredeti anyagból készült és a tömege is megegyezik az eredetivel, feltéve, ha megfelel egy olyan elfogadott/engedélyezett karosszériának, amelyet az adott modellhez az adott periódusban alkalmaztak. Ebben az esetben a tulajdonosnak mindkét oldali oldalnézeti, elölnézeti és hátulnézeti, valamint belső képeket kell benyújtani a nemzeti autósport szövetségnek.

6.13.4 A csomagtér-fedeleknél rugalmasnak kell lenniük, hacsak az autó eredeti karosszéria-része nem ilyen (amit a periódusból származó eredeti fényképekkel kell igazolni), ilyen esetben a sarkokat védeni kell. Az utas-ülések kivehetők lehetnek.

6.13.5 A TGP kategória esetében a karosszériának egyeznie kell azzal, amelyet a modell aktív nemzetközi története során használtak, annak az országnak a jogszabályaitól függően, ahol a versenyre sor kerül.

6.14 Aerodinamikai segéd szerkezetek

6.14.1 Az autóra csak olyan aerodinamikai segéd szerkezetek szerelhetők fel, amelyek a periódusbeli specifikációnak megfelelnek.

6.14.2 Az alkalmazott aerodinamikai eszközök alakjának, elhelyezésének és méreteinek meg kell felelniük az autó periódusa során használtakénak.

6.14.3 Együléses autók esetében nem szabad olyan aerodinamikai eszközöket alkalmazni, amelyek az autó rugózatlan részeihez voltak rögzítve és/vagy a vezetőtérből állíthatók voltak.

6.14.4 Az olyan autók, amelyek eredetileg fel voltak szerelve aerodinamikai eszközökkel, ezek nélkül is használhatók.

6.14.5 Az olyan autók, amelyek periódusukban (1981-82-ben) állandó helyzetű aerodinamikai köténylemezekkel versenyeztek, megtarthatják az eredeti köténylemez rögzítését és alakját. A köténylemezt azonban olyan mértékben meg kell változtatni, hogy megmaradjon az útfelülettel mért kötelező 40 mm-es statikus szabad magasság. Gumiszalagok használata nem engedélyezett.

6.15 Elektromos rendszer

6.15.1 Váltóáramú generátor csak akkor használható, ha az a periódus specifikációjának része.

6.15.2 Az akkumulátor és az összes elektromos berendezés névleges feszültsége átalakítható 6-ról 12 V-ra. Az akkumulátor típusa, gyártmánya és kapacitása (amperóra) szabadon megválasztható. Abban az esetben, ha az

akkumulátor a vezetőtérben kerül elhelyezésre, biztonságosan kell rögzíteni és szigetelt, szivárgásmentes fedéllel kell ellátni.

6.16 Világítás

6.16.1 Az autóra eredetileg felszerelt világító rendszernek működőképesnek kell lennie.

6.17 Tengelytáv, nyomtáv, szabad magasság

6.17.1 Tengelytáv

A tengelytáv nem térhet el a periódus-specifikációtól

6.17.2 Nyomtáv

A nyomtáv nem térhet el a periódus-specifikációtól

6.17.3 Talaj feletti szabad magasság

A D periódussal bezárólag az összes autó esetében a rugózott tömeg összes eleme alatt legalább 100 mm-es szabad magasságnak kell maradnia a talaj felett, úgy, hogy egy 100 mm magasságú hasáb bármely oldalról behelyezhető legyen az autó alá.

Az E és F periódus autóinak esetében legalább 60 mm-es szabad magasságnak kell maradnia a talaj felett, úgy, hogy egy 60 mm magasságú hasáb bármely oldalról behelyezhető legyen az autó alá.

6.17.4 A G és azt követő periódusok autói esetében a periódus-specifikációt kell szem előtt tartani.

6.17.5 A talaj feletti szabad magasságot a vezető nélküli autóval kell mérni, és azoknak a kerekeknek és gumiabroncsoknak kell felszerelve lenniük az autóra, amelyeket a verseny során használnak, és ha szükséges, a sérült kereket vagy gumiabroncsot ki kell cserélni.

6.18 Tömeg

6.18.1 Valamely autó minimális tömege az, amelyet az autó eredeti kategóriájának vonatkozó specifikáció meghatároz, vagy a periódusban közzétett, ha ez a tömeg nem került meghatározásra az eredeti szabályokban.

Ha egy autót valamely verseny során mérlegelésre kiválasztottak, az üzemanyagon kívül semmit nem szabad eltávolítani az autóból és nem szabad folyékony, szilárd vagy gáz halmazállapotú anyagokat elhelyezni benne.

7 SZÉRIA UTCAI AUTÓKRA VONATKOZÓ MŰSZAKI RENDELKEZÉSEK

7.1 Általános tudnivalók

7.1.1 Jelen rendelkezések a túraautókra, verseny-túraautókra, GT-autókra, és verseny-GT-autókra, és speciális túraautókra vonatkoznak lásd a 2.2 és 2.3 fejezetet.

7.1.2 Minden gépkocsinak meg kell felelnie az 5. fejezet (Biztonság) előírásainak.

7.2 Homologizációs lapok és tanúsítványok

7.2.1 Az FIA 1954-ben bevezette a J Függelékét túra- és GT-autókra, melyek specifikációját olyan tanúsítványok és homologizációs lapok határozták meg, amelyeket a nemzeti autósport szövetségek (ASN) állítottak ki. 1958-tól (GT-autók) és 1960-tól (túraautók) a nemzeti autósport szövetségek (ASN) által rendelkezésre bocsátott adatok alapján ezen dokumentumokat az FIA CSI-je bocsátotta ki. Minden, az FIA által jóváhagyott tanúsítványt, vagy homologizációs lapot a továbbiakban összefoglaló néven homologizációs lapként említünk.

7.2.2 Ismeretes, hogy az E periódus (1947.01.01. – 1961.12.31.) néhány túra- és GT-autóját nem a periódusban homologizálták, és a papírokon nincs a periódus minden opciója felsorolva.

7.2.3 Azon gépkocsikra, melyekre az adott periódusban nem állítottak ki papírokat, utólagos homologizációs lapok kiállíthatók a HMSC Műszaki Munkacsoporthoz intézett kérelemre, olyan adatok alapján, melyeket az eredeti gyártó ország nemzeti autósport szövetsége (ASN) bocsát rendelkezésre.

7.2.4 Utólagos homologizációs lapokat a HMSC-nek jóvá kell hagyni, majd ezek felkerülnek az FIA homologizációs lapok listájára.

7.2.5 Az olyan, homologizációval nem rendelkező széria túra- és utcai sport/nagy túraautók adatai, amelyek nem rendelkeznek nemzetközi szintű versenytörténettel, de a HMSC jóváhagyta azokat, a minden egyes jóváhagyott modellhez hozzárendelt elismerő lapon kerülnek részletezésre. Az elismerő lapot az az ASN állítja össze, amely a modell elfogadását javasolta, a HMSC Műszaki Munkacsoportja, valamint a Járművek Megfelelőségét Ellenőrző Albizottság ellenőrzi, majd a HMSC hagyja jóvá.

7.3 Széria utcai autókra vonatkozó általános műszaki rendelkezések

7.3.1 Az E és F periódus (1947.1.1 – 1965.12.31.) túraautóinak, verseny-túraautóinak, GT-, és GTSautóinak meg kell felelniük a K Függelék VIII. és IX. Függeléke szerinti rendelkezéseknek.

7.3.2 A G2 periódustól (1970.01.01. – 1969.12.31) kezdődően a túraautóknak, a verseny-túraautóknak, és a GT-autóknak meg kell felelniük a periódusuk utolsó évében érvényes J Függelék nemzetközi versenyekre vonatkozó rendelkezéseinek, ahogyan az a 3. fejezetben szerepel.

7.3.3 A túraautóknak meg kell felelniük a homologizációs lapnak, de nem megengedett a homologizáció „csak 2. csoportban érvényes” felirattal felülpecsételt változata. A fékrendszer szervó-rásegítése azonban kiiktatható, vagy eltávolítható.

7.3.4 A GT-autóknak meg kell felelniük a homologizációs lapnak, de nem megengedett a homologizáció „csak a 4. csoportban érvényes” felirattal felülpecsételt változata.

7.3.5 A G2 periódustól kezdődően verseny-túraautók, és verseny-GT-autók esetében csak eredeti-FIA homologizációs papírok érvényesek, az érintett periódusban homologizált kiegészítésekkel és változatokban, továbbá megengedettek olyan módosítások, melyeket a periódusban érvényes J Függelék rendelkezései kifejezetten engedélyeztek.

7.3.6 Verseny túraautókra, verseny-GT-autókra, valamint speciál-túraautókra vonatkozó további szabályok:

A fékrendszer szervó-rásegítése kiiktatható, vagy eltávolítható.

A hátsó üvegek, oldaltető-üvegek, és a hátsó oldalsó üvegek anyaga lehet biztonsági üveg, vagy egy merev, átlátszó, legalább 5 mm vastag anyag (FAA-típusú anyag, pl.: Lexan 400 ajánlott). Függőlegesen nyíló oldalüveg helyettesíthető vízszintesen mozgó üveggel, de az eredeti nyitószervezet megtartása kötelező.

Az alváznak meg kell egyeznie az eredeti kivitelével és méreteivel, de helyi megerősítése engedélyezett. 2010.január elsejétől minden új http-s autóra, illetve 2011.január 1.-jétől az utolsó mondatot lecserélik a következő 3 mondatra:

Anyaghozzáadással engedélyezett az alváz és a karosszéria megerősítése. A hozzáadott anyagnak követnie kell az eredeti formát, és minden ponton érintkezniük kell. Más alak, profil vagy betoldás nem engedélyezett, hacsak nem bizonyítható, hogy az adott periódusban használták.

Ha az érintett periódusban érvényben lévő J Függelék rendelkezései szerint a tárcsafékek cseréje bizonyos körülmények között megengedett volt, akkor is meg kell tartani az eredeti tárcsa típusát (hűtetlen, hornyolt, belső hűtésű).

Padló-, és tetőborítások eltávolíthatók, valamint ajtókarpitok cserélhetők.

Megengedett állítható fényszórók rögzítése és az állító berendezés eltávolítása, de a világításnak működőképesnek kell lennie.

Az olyan sebességváltó bemenő- és kimenő tengelyek, amelyeket eredetileg nem karmantyús tömítőgyűrűvel láttak el, a meglévő alkatrészek módosításával és/vagy olajtömítés-ház beépítésével karmantyús tömítésűre alakíthatóak át.

Az elektronikus gyújtórendszerrel homologizált F periódusú autókban, valamint a G1 és a G2 periódusú autókban alkalmazhatóak a nem periódusra jellemző elektronikus gyújtórendszerek, feltéve, hogy a rendszert érintkezés-megszakítók működtetik, legalább 3 Ohm ellenállású gyújtótekercs kerül benne alkalmazásra, a szikrát forgó elosztópipa osztja szét, és a szikraképződés időpontját kizárólag mechanikus eszközökkel vezérlik. Nem megengedett a többszikrás rendszerek alkalmazása, ahol a szikra képződésének időpontját elektronikusan módosítják.

Az elektronikus rendszert használó G1 és G2 periódusú autókban alkalmazhatóak mágneses vagy optikai szikrakeltő eszközök is.

A H1 periódustól kezdve alkalmazható az autókban 3 Ohm-nál kisebb ellenállású gyújtótekercs és/vagy többszikrás rendszer is.

A szikraképződés idejét vezérlő elektronikus gyújtórendszerek alkalmazása csak akkor megengedett, ha ez a periódusban végzett módosítás volt.

7.3.7 A H periódus 1972-es dátummal szereplő verseny-túraautói rendelkezhetnek olyan üvegszálból készült karosszéria-elemekkel, melyeket 1973.1.1.-én töröltek homologizációs lapjukról.

7.3.8 Megengedettek a széria-karosszériától, vagy az érintett periódus J Függeléke által engedélyezett homologizált karosszériától különböző változatú karosszériák. Az ilyen karosszéria változtatásnak meg kell felelnie azon teljes konfigurációnak, ahogy az érintett modellt az adott periódusban, az FIA rendelkezései szerinti nemzetközi versenyen használták.

Ezt az adott periódusban készült, a gépkocsi HTP-jében szereplő, a kiállító nemzeti autósport szövetség által lepecsételt fotónak kell igazolnia.

Különösen a nyomtávon történt változtatásoknál - melyek bizonyos esetekben CT-, és GTS-autóknál engedélyezettek voltak - szükséges bizonyítani, hogy az érintett változtatásokat az adott periódusban használták. Ezen kívül a gumik futófelületét a karosszériának el kell takarnia (lásd a periódus J Függelékét).

7.3.9 Eredeti keréktárcsák, melyek több anyagból állnak, helyettesíthetők olyan keréktárcsákkal, melyek ezen anyagok valamelyikéből állnak feltéve, hogy az eredeti méret és a kivitele megmarad.

7.3.10 A H2 és I periódusú CT és GTS autókba megkötés nélkül beépíthetők merevítő csövek a felfüggesztés gólyalábának felső végei közé, másrészt a hátsó felfüggesztés felső bekötési pontjai közé.

7.4 B csoportos autók

7.4.1 Azon B csoportos autók, melyek használatát az adott periódusban rallyeken betiltották, csak pályaversenyeken, hegyi versenyeken, és bemutatókon / parádékon vehetnek részt, valamint HTP-jüket kiállításuk előtt a HMSC-nek felül kell vizsgálnia.

Ezek a következő gépkocsik:

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 gépkocsi versenyeken való használata nincs korlátozva.

7.4.2 Azon különleges műszaki megoldások, melyeket az FIA ebben az időszakban tiltottak nyilvánított, csak olyan autókön használhatók, melyek bemutatókon, vagy parádékon vesznek részt.

8. GUMIABRONCSOK

8.1 Általános tudnivalók

8.1.1 Nemzetközi versenynaptárban szereplő versenyeken induló gépkocsik kötelesek megfelelni az alább részletezett gumi-szabályoknak kivéve, ha az aktuális, elfogadott verseny-, vagy kupaszabályzat eltér ezektől. Vítás esetben az FIA hozza a végső döntést.

8.1.2 A nevező felelőssége, hogy a gumik speciális felhasználásra való alkalmasságát a gyártóval együtt ellenőrizze.

8.1.3 A gumik mérete szabadon választható, de az egyéb lényeges rendelkezések (keréktárcsák, sárvédők) betartása kötelező. A nevező felelőssége arról meggyőződni, hogy az adott gumi a keréktárcsa kivitelével, melyre felszerelésre kerül, összeegyeztethető.

8.1.4 Gumimelegítő használata tilos.

8.1.5 Nem engedélyezett olyan gumikeverék használata, amely befolyásolja a gumiabroncs futófelületének hiszterézisét.

8.1.6 A gumikeveréket gumiabroncs oldalfalán sárga színnel kiemelve kell feltüntetni.

8.2 Gumik a Historic-FIA-formaautók kivételével minden gépkocsira pálya-, és hegyi versenyeken

8.2.1 Az A periódustól a B periódusig (1918.12.31. előtt) olyan gumik használata kötelező, melyek mérete megegyezik a gépkocsi periódusában előírttal.

8.2.2 A C periódustól az E periódusig (1919.1.1. – 1960.12.31.) Dunlop Vintage gumik használata kötelező 204-es keverékkel és R5-ös, vagy korábbi mintával. 1947 előtti nyitott négyülékes túraautók, 1947 előtti nyitott kétülékes túraautók, 1947 előtti limuzinok, valamint együlékes és kétülékes versenyautók, melyek 17 colos, vagy nagyobb keréktárcsa-átmérővel rendelkeznek, vagy melyek 3,5 colos, vagy ennél kisebb keréktárcsa-szélességgel rendelkeznek, használhatnak kereskedelmi forgalomban kapható utcai gumikat, melyek

magasság-szélesség aránya legalább 75%, S vagy annál magasabb sebességosztályba tartoznak, és E- vagy DOT-jóváhagyással rendelkeznek, és megfelelnek a rendező ország közlekedési szabályainak. A gumik alkalmasságát illetően az adott rendezvényre a gyártóval konzultálni kell.

T-, CT-, GT-, GTS-, és GTP-autókon használhatók „E”-, vagy „DOT”-jelzésű gumik, melyek megfelelnek a rendező ország közlekedési szabályainak, és melyek magasság-szélesség aránya legalább 70%, vagy a periódusspecifikáció szerinti gumik; a kettő közül mindig a magasabb értékűt kell használni. CT-, GTS-, és GTP-autókon használhatók Dunlop típusú „L”-keresztmetszetű gumik.

8.2.3 F periódus (1961.1.1 – 1965.12.31.) Dunlop Vintage, vagy „L”-, vagy „M”-keresztmetszetű versenygumik használata kötelező 204-es keverékkel és CR65-ös, vagy korábbi mintával. T-, és GT autókon a 8.4.1 fejezet szerinti gumik használhatók.

8.2.4 G periódus (G1 és G2 – 1966.1.1 és 1971.12.31. közötti évjárat) Dunlop Vintage, vagy „L”-, vagy „M”-keresztmetszetű versenygumik, vagy poszthisztórikus gumitípusok, vagy Goodyear „Blue Streak” versenygumik, vagy a Dunlop CR65 mintájával megegyező mintával, kézi vágással ellátott Avon slickek használata kötelező. T-, CT-, GT-, GTS-, és GTP-autókon a 8.4.1 fejezet szerinti gumik is használhatók.

8.2.5 H periódustól kezdődően (1971.12.31. utáni gyártás) Slickek és esőgumik használata megengedett. T-, CT-, GT-, GTS-, és GTP-autókon a 8.4.1 fejezet szerinti gumik is használhatók.

8.3. Formula-autók és egyéb különleges kivételek

8.3.1 A Formula Junior autóknak vagy R5-ös mintázatú, illetve ennél régebbi Dunlop Vintage sorozatú, vagy „L” keresztmetszetű gumiabroncsokat kell használniuk, mely utóbbiak csak 204-es keverékűek és CR65-ös vagy korábbi mintázatúak lehetnek.

8.3.2 Az olyan gépkocsik, melyeknek keréktárcsa-szélessége 3,5" vagy ennél kisebb, használhatnak kereskedelmi forgalomban kapható diagonál vagy radiál utcai gumiabroncsokat, melyek magasság-szélesség aránya legalább 75%, S vagy annál magasabb sebességosztályba tartoznak, és E- vagy DOT-jóváhagyással rendelkeznek, és megfelelnek a rendező ország közlekedési szabályainak. A gumik alkalmasságát illetően az adott rendezvényre a gyártóval konzultálni kell.

8.3.3 A „Thoroughbred” Grand Prix autóknak (kivéve az 1971.12.31. előtt építetteket) A11 vagy A26 gumikeverékű diagonál Avon Slick gumiabroncsokat kell használniuk. Az 1971.12.31-ig épített autók a Dunlop Post Historic sorozat abroncsait használhatják. A nedves pályára alkalmas gumiabroncsok csak Avon diagonálok lehetnek.

8.3.4 A „Can-AM” versenyekre készült autók csak mintázat nélküli gumiabroncsokat szabad használni.

8.3.5 A FIA speciális kategóriákhoz/sorozatokhoz más gumiabroncsok használatát is engedélyezheti.

8.3.6 Az 1960.12.31 előtt használt Widi, Gilby és Rejo autók a Dunlop „L” keresztmetszetű sorozat CR65 mintázatú és 204-es gumikeverékű gumiabroncsait használhatják.

8.3.7 Bármely nemzeti szabályzat szerinti, bármely FIA-versenyen résztvevő együlékes versenyautóknak a periódus-specifikációban meghatározott gumiabroncsokat kell használniuk.

8.3.8 A G periódustól kezdve a Túra-, CT, GT és GTS autók az alábbi 8.4 pontnak megfelelő utcai abroncsokat használhatják, ha zárt pályán lebonyolított időtartam-versenyen (és a hozzá tartozó edzéseken) vesznek részt, melynek időtartama meghaladja a 2 órát.

8.4 Rallye gumik

8.4.1 Rallye versenyek aszfalt gyorsasági szakaszain (és rallyek körpályán, vagy hegyi pályán megrendezett gyorsasági szakaszain) csak „E”- vagy „DOT”-jelzésű gumikat (melyek megfelelnek a rendező ország közlekedési szabályainak és kivéve az ily módon jelölt gumikat, melyek még „Not for highway use”, vagy „For racing only” jelzéssel is el vannak látva) szabad használni, és ezeknek meg kell felelniük a periódus-specifikáció szerinti minimális magasság/szélesség viszonyoknak. Murván megrendezett gyorsasági szakaszok esetében, ha a rallye szervezője máshogy nem rendelkezik, nem szükséges a gumikon különleges jelöléseknek lenni. A normál használatból eredő kopáson túlmenően semmilyen változtatás, módosítás (amibe a kétségek kizárása miatt a kiegészítő mintaárkok bevágása is beleértendő) nem megengedett.

8.4.2 Figyelembe kell venni a következő táblázatot - melyben a teljes kerék átmérője van megadva a periódus és a keréktárcsa átmérő függvényében:

Keréktárcsa átmérője	Periódus	A teljes keréktárcsa minimális átmérője
10"	F	490 mm
11" és 12"	F	530 mm
10"-tól 12"-ig	G	490 mm
10"-tól 12"-ig	H+I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H+I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H+I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 Egy résztvevő által használt gumit érintő vitás esetben egy új gumin kell méréseket végezni, melyet a résztvevő bocsát rendelkezésre, és mely gumi hideg állapotban, valamint a gyártó által javasolt nyomáson található.

8.4.4 Ha bizonyítható, hogy az adott periódusban használtak kisebb magasság-szélesség viszonyú gumikat, akkor a Historic Motorsport Bizottság (Historic Motor Sport Commission) ezek használatát engedélyezheti.

8.4.5 Ha olyan gumik használatára kerül sor, melyek sebességsztálya „S” alatti (végsebesség 112 mérföld/h, vagy 180 km/h), akkor a gyártót meg kell kérdezni a gumik alkalmazhatóságáról. Ez különösen akkor fontos, ha murvás pályán kerülnek „M & S”-jelzésű gumik használatba, mert ezek a gumik ritkán tartoznak „Q”-nál nagyobb sebességsztályba (végsebesség 100 mérföld/h, vagy 160 km/h).

8.4.6 Gépkocsik, melyek 17", vagy annál nagyobb keréktárcsa-átmérővel rendelkeznek, vagy melyek 3,5", vagy ennél kisebb keréktárcsa-szélességgel rendelkeznek, és/vagy melyek 16 colos, vagy annálnagyobb keréktárcsa-átmérővel rendelkeznek, használhatnak kereskedelmi forgalomban kapható utcai diagonál- vagy radiál-gumiabroncsokat, melyek magasság-szélesség aránya legalább 75%. Ezen gumik rendelkezhetnek EU- vagy DOT-jóváhagyással, meg kell felelniük a rendező ország közlekedési előírásainak. A gumik alkalmasságát illetően az adott rendezvényre a gyártóval konzultálni kell.

8.4.7 Fontos tudni, hogy a diagonál gumik sebesség-jelölése változik a keréktárcsa-átmérő függvényében. Ezen gumikra három sebesség-jelölést alkalmaznak. Léteznek olyan gumik is, melyeken nincsen sebesség-jelölés, ezért ezekről a legalacsonyabb sebesség-jelölést tételezzük fel. A jelölések a következők szerint alakulnak:

Kerék méret sebességindex	10"	12"	13" és nagyobb
-	120 km/h / 75 mph	135 km/h / 85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150 km/h / 95 mph	160 km/h / 100 mph	175 km/h / 110 mph
H	175 km/h / 110 mph	185 km/h / 115 mph	200 km/h / 125 mph
V	-	-	210+ km/h / 130+ mph

8.4.8 Diagonál típusú „M & S”-gumik a fenti táblázat legalacsonyabb sebesség-jelölésével rendelkeznek. Szöges (spike) gumik használata esetén ezeknek meg kell felelniük azon ország előírásainak, melyben a rendezvény zajlik.

8.4.9 A gumik alkalmasságát illetően az adott rendezvényre a gyártóval konzultálni kell.

I. FÜGGELÉK NEMZETKÖZI RENDEZVÉNYEKEN ENGEDÉLYEZETT KATEGÓRIÁK ÉS FORMULÁK LISTÁJA

A szervezőknek nem kötelességük a lentebb ismertetett beosztásokhoz, vagy osztályokhoz ragaszkodniuk. Gépkocsik, melyek megfelelnek az AIACR, vagy az FIA - a gyártási évükben érvényes, vagy abban az évben, melyben versenyeken vettek részt - érvényes nemzetközi rendelkezéseinek, ha egyéb megkötés nincs, valamint megfelelnek a K Függeléknek. A következő rövidítések használatosak: S: feltöltött motor, U/S: feltöltő nélküli motor. A motorsport világában kezdetektől fogva különböző értelemben használták a sportautó/prototípus/sport-prototípus fogalmakat. Félreértések elkerülése végett ezen fogalmak nem szerepelnek a listában. Ezen autók összefoglaló néven kétüléses versenyautóként (TSRC) szerepelnek.

„A” periódus

Az 1905.01.01 előtti periódusba tartozó modellek

PA/H az 1898-a Párizs-Amszterdam-Párizs versenyre épített nehéz motoros autók, 400 kg-ot meghaladó súllyal
PA/L az 1898-a Párizs-Amszterdam-Párizs versenyre épített könnyű motoros autók, 200-400 kg közötti tömeggel
GB/H a Gordon Bennett Kupára épített nehéz, legfeljebb 1000 kg tömegű autók
GB/V a Gordon Bennett Kupára épített „Voiturette” gépkocsik, 250-400 kg közötti tömeggel

„B” periódus

Az 1905.01.01.-1918.12.31. közötti periódusba tartozó modellek, ideértve az alábbiakat:

GP1 1906-ban épített Grand Prix autók, mint GB/H
GP2 1907-ben épített Grand Prix autók, korlátozás nélkül, üzemanyagfogyasztás legfeljebb 30 l / 100km
GP3 1908-1910-ben épített Grand Prix autók, legnagyobb dugattyúfelület 750 cm², minimális száraz tömeg 1100 kg,
GP4 1911-ben épített Grand Prix autók
GP5 1912-ben épített Grand Prix autók, legnagyobb teljes szélesség 1750 mm,
GP6 1913-ban épített Grand Prix autók, tömeg 800-1100 között, üzemanyagfogyasztás legfeljebb 20l / 100km
GP7 1914-ben épített Grand Prix autók, hengerűrtartalom legfeljebb 4500 cm³, legkisebb tömeg 1100 kg
V1 1906-ban épített Voiturette-autók, legkisebb tömeg: 700 kg, legnagyobb furat: egyhengeres kivitelnél 100 mm, két hengeres kivitelnél 90 mm
V2 1908-ban épített Voiturette-autók, legkisebb tömeg: 700 kg, legnagyobb furat: egyhengeres kivitelnél 100 mm, két hengeres kivitelnél 80 mm, négyhengeres kivitelnél 65 mm
V3 1909-ben épített Voiturette autók, legkisebb tömeg: 700 kg, egyhengeres motoroknál: legnagyobb furat 120 mm, legnagyobb löket: 124 mm, vagy legfeljebb 120 mm x 250 mm,
2 hengeres motoroknál: legfeljebb 95 x 95 mm, vagy 80 x 192 mm,
4 hengeres motoroknál: legfeljebb 75 x 75 mm, vagy 65 X45 mm
V4 1911-ben épített Voiturette autók, hengerűrtartalom legfeljebb 3000 cm³, tömeg legalább 800 kg
V5 1913-ben épített Voiturette autók, hengerűrtartalom legfeljebb 3000 cm³
IN1 1911-1918 évek specifikációjqa szerinti Indianapolis-autók
HS1 A periódusban épített Speciális Historic-autók

„C” periódus

Az 1919.01.01 és 1930.12 31 között épített modellek, ideértve az alábbiakat:

GP8 1921-ben épített Grand Prix autók, tömeg: legalább 800 kg, hengerűrtartalom legfeljebb 3000 cm³,
GP9 1922-25 között épített Grand Prix autók, tömeg: legalább 650 kg, hengerűrtartalom legfeljebb 2000 cm³,
GP10 1926-27 között épített Grand Prix autók, tömeg: legalább 600 kg (1926) ill. 700 kg (1927), ,
hengerűrtartalom legfeljebb 1500 cm³, a karosszéria teljes szélessége legalább 850 mm,
GP11 1928-ban épített Grand Prix autók, tömeg: 550-750 kg
GP12 1929-30 között épített Grand Prix autók, tömeg: legalább 900 kg, karosszéria teljes szélessége legalább 1000 mm,
V6 1920-ban épített Voiturette autók, hengerűrtartalom legfeljebb 1400 cm³
V7 1921-25- között épített Voiturette autók, hengerűrtartalom legfeljebb 1500 cm³
IN2 Indianapolis autók, amelyek gyártási vagy versenyzési évük előírásainak felelnek meg
HS2 A periódusban épített Speciális Historic-autók
SAL1 Limuzinok 3000 cm³ hengerűrtartalomig

- SAL2 Limuzinok 3000 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalommal
 OT1 Nyitott, négyülékes túraautók 3000 cm hengerűrtartalomig
 OT2 Nyitott, négyülékes túraautók 3000 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalommal
 OS1 Nyitott kétülékes autók 1100 cm hengerűrtartalomig,
 OS2 Nyitott kétülékes autók 1100-1500 cm³ közötti hengerűrtartalommal,
 OS3 Nyitott kétülékes autók 1500-3000 cm³ közötti hengerűrtartalommal
 OS4 Nyitott, kétülékes autók 3000 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalommal

„D” periódus

Az 1931.01.01 és 1946.12.31 között épített modellek, ideértve az alábbiakat:

Együlékes autók

- GP13 1931-33-ban épített Grand Prix autók
 GP14 1934-37-ben épített Grand Prix autók, tömeg: legalább 750 kg, karosszéria szélessége: legalább 850 mm,
 GP15 1938-39-ben épített Grand Prix autók, legfeljebb 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S. tömeg: legalább 800 kg
 V8 1934-39-ben épített Voiturette autók, legfeljebb 1500 cm³ S
 V9 1946-os építésű Voiturette autók, legfeljebb 1100 cm³ S, 2000 cm³ U/S (1947-48-ban egyes országokban Formula B)
 IN3 Indianapolis autók, melyek megfelelnek a periódus-specifikációnak
 HS3 A periódusban épített Speciális Historic-autó
 SAL3 Limuzinok 3000 cm³ hengerűrtartalomig
 SAL4 Limuzinok 3000 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalommal
 OT3 Nyitott, négyülékes túraautók 3000 cm³ hengerűrtartalomig
 OT4 Nyitott, négyülékes túraautók 3000 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalommal
 OS5 Nyitott kétülékes autók 1100 cm³ hengerűrtartalomig
 OS6 Nyitott kétülékes autók 1100-1500 cm³ közötti hengerűrtartalommal
 OS7 Nyitott kétülékes autók 1500-3000 cm³ közötti hengerűrtartalommal
 OS8 Nyitott, kétülékes autók 3000 cm³-nél nagyobb hengerűrtartalommal

„E”-„J” periódusok

Az E1 periódus (1947-1954) GT, GTS autói 2 literesig GT1 vagy GTS1-ként, 2 liter felett GT2 vagy GTS 2-ként kerülnek besorolásra.

A nagy túraautók (GT) és a nagy verseny-túraautók (GTS) az E2-J közötti összes periódus esetében az alábbi táblázat szerint oszthatók be:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
1500 cm ³ -ig	3	8	13	18	23	28	33	38
1150-1300 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39
1300-1600 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40
1600-2500 cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41
2500 cm ³ -től	7	12	17	22	27	32	37	42

A kategória-számok elé kell írni a megfelelő GT vagy GTS előtéteket, pl. GTS15

A túraautók (T) és a verseny-túraautók (CT) az összes 1947 utáni periódusban az alábbi táblázat szerint oszthatók be:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
1500 cm ³ -ig	1	6	11	16	21	26	31	36
1150-1300 cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37
1300-1600 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38
1600-2500 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39
2500 cm ³ -től	5	10	15	20	25	30	35	40

A kategória-számok elé kell írni a megfelelő T vagy CT előtéteket, pl. T15

Az E-J periódusok Formula 1-es autói a következő táblázat szerint kategorizálhatók:

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

Az E-J periódusok Formula 2-es autói a következő táblázat szerint kategorizálhatók:

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

Az E-J periódus Indianapolis autói az alábbi táblázat szerint:

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

Az E-J periódusok Formula 3-as autói a következő táblázat szerint kategorizálhatók:

Formula 3 autók	1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-1986
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4

Az E-J periódus Formula Junior autói az alábbi táblázat szerint:

Formula Junior	1958-1960	1961-1963
	FJ/1A A motor a vezető előtt, Fiat vagy Lancia motorral szerelve.	FJ/2D A motor a vezető előtt vagy mögött, mind a 4 keréken dobók, hasonlóan az eredeti specifikációhoz
	FJ/1B A motor a vezető előtt, Fiat vagy Lancia márkától eltérő motorral	FJ/2E A motor a vezető előtt vagy mögött, tárcsafékkal szerelve
	FJ/1C motor a vezető mögött	

Az E-J periódus Tasman autói az alábbi táblázat szerint:

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

Az E-J periódusban kétüléses versenyautóként meghatározott autók a következő táblázat szerint oszthatók be:

	E	F	G	H	I	J
750 cm ³ -ig	1	7	13	25	37	43
750-1100 cm ³	2	8	14	26	38	44
1100-1500 cm ³	3	9	15	27	39	45
1500-2000 cm ³	4	10	16	28	40	46
2000-3000 cm ³	5	11	17	29	41	47
3000-5000 cm ³	6	12	18	30	42	48
5000 cm ³ felett	49	50	51	52	53	54

A kategória-számok elé kell írni a TSRC előtétet, pl. TSRC14

Az E- és F periódusba tartozó, a 2.2.5 és 2.2.6 pontban meghatározott nagy prototípus-túraautók (GTP): GTP1, GTP2 és GTP3

Az E periódus Historic sportautói a következő táblázatnak megfelelően sorolhatóak be.

E periódus
HS4

Az E-J periódusból származó együléses Nemzeti Formula versenyautók a következő táblázatnak megfelelően sorolhatóak be.

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

5. csoportú speciális túraautók:

1150 cm ³ -ig	HST1
1150-1300 cm ³	HST2
1300-1600 cm ³	HST3
1600-2500 cm ³	HST4
2500 cm ³ felett	HST5

Az F periódusból származó egyéb együléses versenyautók:

IC1 Nemzetközi Formula 1961-65, 2000 cm³-3000 cm³

Egyéb, a G periódusokból származó egyéb együléses versenyautók:

FV/1 Formula Vee autók, 1964-1971 (1285 cm³)
FF/1 Formula Ford autók, 1967-1971 (1600 cm³)
F5/1 Formula 5000 autók, 1969-1971 (5000 cm³)
FG/1 Formula France (Franciaország) autók, 1966-1971 (1300 cm³),
FA/1 Formula „A” autók (USA), 1968-1971 (5000 cm³)
FB/1 Formula „B” autók (USA), 1967-1971 (1101 cm³-1600 cm³) & Formula Atlantic autók (Európa) 1967-1971 (1101 cm³ – 1600 cm³, de engedélyezett a BDA motor)
FC/1 Formula „C” autók (USA), 1967-1971 (1100 cm³)
FS/1 Formula Skoda autók (1970-1971 (1107 cm³)

Az E-J periódus **Formula Libre** autói az FL jelzést kapták.

„H” periódus

6. csoport Kétüléses versenyautók

S2/1 1972-1975-ben épített Aports 2000 autók (2000 cm³)

A H periódusból származó egyéb, 1972-1976 között épített versenyautók

F5/2a Formula 5000 (5000 cm³)
FB/2a Formula „B” autók (USA) 1972-1976 közötti időszakból, (1100 cm³ – 1600 cm³) Formula Atlantic autók (Európa) 1972-1976 közötti időszakból (1100 cm³-1600 cm³), de engedélyezett a BDA-motor & Formula Mondiale
FV/2a Formula Vee autók (1285 cm³)
FE/1a Formula Easter (1600 cm³)
FF/3a Formula Ford 2000 autók (2000 cm³ - period HR 1975- 1976 közötti időszakból)
FW/1a Formula Super Vee 1971-1976 (1584 cm³)
FS/1a Formula Easter 1972-1976 (1300 cm³)
FS/2a Formula Skoda 1972 -1976 (1107 cm³)
FR/1a Formula Renault (1600 cm³)
IN/4a Indianapolis autók 1972-1976

„I” periódus

5.csoport az 1-4. csoportból származtatott speciális sorozatgyártású autók

6.csoport kétüléses versenyautók

S2/2 Sports 2000 autók az 1976-1981 közötti periódusból (2000 cm³)

Az I periódusból származó egyéb együléses versenyautók:

F5/2b Formula 5000 az 1977-1981 közötti időszakból, (5000 cm³)
FB/2b Formula „B” autók (USA) az 1977-1981 közötti időszakból (1100-11600 cm³) Formula Atlantic autók (Európa) 1977-1981 (1100 cm³. 1600 cm³), de a BDA motork is engedélyezettek & Formula Mondiale
FV/2b Formula Vee 1977-1981 (1285 cm³)
FF/2b Formula Ford 1977-1981 (1600 cm³)
FF/3b Formula Ford 2000 autók (2000 cm³ - period IR1 1977- 1980)
FF/3c Formula Ford 2000 autók (2000 cm³ - period IR2 1981- 1982)
FF/3a Formula Ford 2000 autók 1977 -1981 (1600 cm³)
FW/1b Formula Super Vee 1977-1981 (1300 cm³)
FS/1b Formula Easter 1977-1981 (1300 cm³)
FS/2b Formula Skoda 1977-1981 (1048-1107 cm³)
FR/1b Formula Renault 1977-1981 (1600 cm³)
FA/2a Formula Fiat Abarth autók (2000 cm³)

Bármely autó ami megfelel a periódus „J” függelékének, és a periódusban homologizálták, vagy a periódus formuláinak megfelel.

Egy üléses vagy két üléses versenyautók, az 1982.01.01-1990.12.31 közötti időszakból, valamint túra- és GT autók melyeket ebben az időszakban homologizáltak. A teljes lista FIA buletinben lesz közzétéve.

„J” periódus

B csoport – az 1982-1986 közötti periódusba tartozó G csoportú autók

Egyéb kétüléses versenyautók

C csoport

S2/3	Sports 2000 autók 1982-1990
GC/1a	1982-1988 közötti C csoportú autók
GC/1b	1989-1990 közötti C csoportú autók (3500 cm ³)
GC/2a	1982-1988 közötti C Junior és C2 autók
GC/2b	1989-1990 közötti C2 csoportú autók

Egyéb együléses versenyautók

F1/5	Formula 1 autók az 1986-1988 közötti évekből
F1/6	Formula 1 autók az 1989-1990 közötti évekből
F3000/1a	Formula 3000 autók az 1985-1990 évekből (3000 cm ³)
F3/5	Formula 3 autók az 1987-1990 közötti évekből (2000 cm ³)
FV/2c	Formula Vee autók 1982-től (1300 cm ³)
FF/2c	Formula Ford autók az 1982-1990 közötti évekből (1600 cm ³)
FF/3d	Formula Ford 2000 autók az 1983-1990 közötti évekből, period JR (2000 cm ³)
FW/1c	Formula Super Vee autók 1982-től (1584 cm ³)
FS/1c	Formula Easter autók az 1982-1990 közötti évekből (1300 cm ³)
FR/1c	Formula Renault autók az 1982-1990 közötti évekből
FO/1a	Formula Opel Lotus/Vauxhall Lotus/ GM/ Chevrolet autók az 1988-1990 közötti évekből (2000 cm ³)
FM	Formula Mondial autók (1600 cm ³)
IN/7	Indianapolis autók az 1982-1990 közötti évekből

„Z” periódus

Olyan autók, amelyek a folyó év január 1-je előtt legalább 2 évesek voltak, és az alábbi kategóriák egyikébe tartoznak:

Formula 1, Formula 3000, C csoport, Formula Indy/CART, GT1, IRL, „Le Mans”-típusú autók (olyan autó esetében, amelyek nem tartoznak az előbb felsorolt kategóriákba), B-csoportos autók és World Rally (WRC) autók

A „Z” periódusba tartozó autók tulajdonosait bátorítani kell arra, hogy váltsanak ki FIA-igazolványt

II. FÜGGELÉK

PÓTALKATRÉSZEK ÉS JAVÍTÁSOK SZÁMÁRA JAVASOLT ANYAGOK

1. Bevezetés

Jelen összeállítás útmutatóként szolgál azon anyagok tulajdonságaival, kiválasztásukkal és használatukkal kapcsolatban, melyek alkatrészek cseréjekor vagy javításakor használatosak „„„„„Thoroughbred”””” Grand Prix autók” esetében. Célja, hogy garantálja az autók biztonságos állapotban való megőrzését. A dokumentum három részre tagozódik:

1. Bevezetés

2. Az anyagok felsorolása

3. Adatlapok

Lehetőség szerint törekedni kell a listában szereplő specifikációjú anyag használatára. Ez a lista gyakorlatilag minden olyan munkát számára tartalmaz anyagokat, melyeket egy autón el kell végezni. A harmadik rész olyan adatlapokkal foglalkozik, melyek az autókön, vagy autóalkatrészekön szükséges minden alkalmazást részleteznek. Az összes anyag úgy szerepel a listában, ahogy többnyire beszerezhető. A fémötvözetek a hőkezelésnek azon állapotában szerepelnek, ahogy legtöbbször használatba kerülnek.

Az anyagok specifikációja nem egyszerű feladat, mert rengeteg jelölési rendszer, és több különböző szabvány létezik az anyagok jellemzésére. Ezért minden anyaghoz megad a lista egy „kiindulási vázlatot”, valamint megadja a „beszerzési állapotot”. Ez áll egy, az anyagra vonatkozó szabványosított kódból, valamint, amennyiben szükséges az állapot leírásából. Így elérhető egy gyors, egyértelmű és pontos leírás a szükséges anyagról. Minden mechanikai tulajdonság SI (Nemzetközi Szabványrendszer) mértékegységben van feltüntetve, valamint a keménységek Vickers keménységben vannak megadva. Az összes szereplő fém ütközési tulajdonságait a „Charpy”-teszt értékeli, hogy könnyű legyen az összehasonlítás. Ajánlott a hőkezeléseket végső állapotuk szerint, és nem a teljes folyamat szerint - mely irányelvként mellékelve van - említeni. Ezáltal nagyobb hangsúlyt kap a hőkezelés minősége, mint a tervező, valamint ez az ellenőrzést is megkönnyíti. A műszaki fejlődés ellenére a fémek hőkezelése sokszor még mindig „fekete művészetnek” számít. Ezért szükséges minden hőkezelésnek alávetett alkatrészcsoporthoz egy próbadarabot is mellékelni, melyet a folyamat végeztével ellenőrizni lehet.

2. Anyaglista

2.1 Vasötvözetek

2.1.1 Acélgyártmányok

2.1.1a AISI/SAE 4130 terhelte acélanyagok (futómű, híd, stb.)

2.1.1b EN3-acél általános felhasználásra

2.1.1c 15 CDV6

2.1.1d T45

2.1.2 Edzett acélok

2.1.2a VAR 300M - megmunkált alkatrészek, melyek nagy szilárdságot igényelnek (agyak, féltengelyek, stb.)

2.1.3 Betétben edzett acélok

Alkatrészekhez, melyek betétben edzést igényelnek (váltó-fokozatok, stb.)

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Könnyen vágható acélok

2.1.4a EN1 A Terheletlen alkatrészek gyors gyártásához (minták, rögzítők, stb.)

2.1.4b EN 16T Közepes terhelésű alkatrészekhez (tengelyek, féltengelyek, hajtókarok, stb.)

2.1.4c EN 24T Nagy terhelésű monolit-alkatrészekhez, csapokhoz, stb.

2.2 Alumíniumötvözetek

2.2.1 2014 A T6 - Általános alumíniumötvözetek nagy terhelésű megmunkált alkatrészekhez.

2.2.2 5251-H3 Lemezek készítéséhez szükséges keményötvözetek.

2.2.3 6082 T6-Ötvözet, mely hegeszthető és hőkezelhető.

2.3 Titánötvözetek

2.3.1 Tisztán használt titán (2 fokozatú) könnyű alkatrészek készítéséhez.

2.3.2 Ti 6Al 4V-Olyan megmunkált anyagokhoz, melyeknél nagy fajlagos ellenállás szükséges.

2.4 Magnéziumöntvények

2.4.1 ZE 41 A T5-Könnyű öntvényekhez.

2.5 Rézöntvények

2.5.1 Foszfor-bronz, PB1-Csapágákhoz és perselyekhez.

3. Műszaki adatlapok

A részletes műszaki adatlapok kérésre az FIA-tól beszerezhetők:

FIA Sport
Historic Cars Department
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Schweiz.

III. FÜGGELÉK

ÁLLAPOTVIZSGÁLAT

1. VIZSGÁLANDÓ ALKATRÉSZEK

1.1 A következő alkatrészeket szilárdsági tesztnek kell alávetni szerkezeti épségük ellenőrzése, és korróziós vizsgálat céljából:

- Cső-lengőkarok
- Könnyűfémből készült futóműalkatrészek
- Kormányoszlopok
- Könnyűfém felnik
- Könnyűfémből készült cső-karosszériák

1.2 Erősen ajánlott azon alkatrészekben is elvégezni ugyanezeket a vizsgálatokat, melyek terhelés alatt állnak, és a gépkocsi épsége szempontjából fontosak, de a fenti listában nem szerepelnek.

2. Minden fent említett alkatrészt anyaga és szerkezeti típusa szerint megfelelő módszerű tesztnek kell alávetni repedések felfedezése céljából, és ezt igazolni kell. Minden alkatrészt egyértelmű jellel, vagy bemarkással kell ellátni.

3. A tanúsítvány az ellenőrzéstől számított 5 évig érvényes (ide értve a 2003. december 31. előtt kiállított tanúsítványokat is).

4. Ezen teszt-tanúsítványokat / gyártói leírásokat a Historic Gépkönyvhez, vagy a Historic Műszaki Gépkönyvhöz (HTP) kell csatolni.

5. A vizsgálatokat az alábbi normák szerint kell végezni:

5.1 Szemrevételezés:

BSEN 970:1997 (vagy az aktuális verzió)

5.2 Gyűrődéses hibák feltárása:

BSEN 571-1:1997 (vagy az aktuális verzió)

5.3 Hibák feltárása mágneses fluxus-vizsgálat segítségével:

BS 6072:1981 (vagy az aktuális verzió)

5.4 Hibák feltárása röntgensugár-vizsgálat segítségével:

BSEN 1435:1997 (vagy az aktuális verzió)

6. Minden új Historic Műszaki Gépkönyv (HTP) kérvényezése esetén (lásd a 7. fejezet megfelelő kategóriáit) mellékelni kell egy érvényes tanúsítványt arról, hogy az 1. pontban felsorolt alkatrészek állapotvizsgálaton mentek keresztül, melynek eredménye pozitív lett.

7. Ezen szabványok által érintett kategóriák:

- kétüléses, 2000cm³-nél nagyobb autók a G periódustól kezdődően,
- együléses, 2000cm³-nél nagyobb autók a G periódustól kezdődően,

IV. FÜGGELÉK

KOMPOZIT SZERKEZETEK VIZSGÁLATA ÉS JAVÍTÁSA

A túlélőcellán és az első ütközésselnyelő zónán végzett minden javításnak a gyártó adatai alapján, a gyártó által elismert berendezésben kell történnie. Ha ez nem lehetséges, akkor minden javítást az alábbi rendelkezések szerint, egy az FIA által elismert berendezésben kell végezni.

1. Négyféle sérülés létezik, melyek hatásos javítása megoldható:

- 1.1 Bevágások, melyek mindkét falon alakváltozást hoznak létre. Bármilyen felületen, max. 250 cm²-es felület javítása jöhet szóba általában.
- 1.2 A külső falon történő behatolások, melyek az anyag belső szerkezetén alakváltozást hoznak létre. Általában a váz (monocoque) felületének max. 20 %-án lehet ilyen sérüléseket javítani.
- 1.3 „Fellapozódott” felületek. Általában a váz (monocoque) felületének max. 20 %-án lehet ilyen sérüléseket javítani.
- 1.4 A teljes réteges szerkezeten történő behatolások. Kielégítő javítások minden egyes sérült felületen max. 125 cm²-es egyenkénti területen hajthatók végre.

2. Kompozit szerkezetek vizsgálata

- 2.1 Hogyha nem áll rendelkezésre ultrahangos vizsgálóberendezés, akkor elegendő egy egyszerű „érmeteszt” végrehajtása.
- 2.2 A sérült felület környékének fellapozódás-vizsgálatát egy fémtárggyal lehet elvégezni, pl.: egy pénzérmével. Ezzel a sérült felület környékét kopogtatni kell. Fellapozódott felület üresen szól, míg sértetlen felület kopogtatása esetén telt hang hallható.

3. Javítások eljárási módja

- 3.1 Vizsgálja meg a sérült felületet.
- 3.2 Távolítsa el a sérült fal-részt úgy, hogy egy lehetőleg kör alakú darabot kivág, de túl nagy felületű sértetlen részt nem szabad kivágni. A sérült fal-részt teljesen vágja ki, egészen a másik falig. Ha mindkét oldalon található sérülés, akkor a nagyobb felületű sérülés oldalát válassza.
- 3.3 Karcoljon a felületre egy kört, vagy egy oválist, mely az eltávolított felülettel megegyező formájú, és melynek szélessége kb. 10 cm-rel nagyobb az eltávolított felületénél.
- 3.4 Tisztítsa meg az alkatrészeket minden szennyeződéstől és portól acetonnal, vagy hasonló oldószerrel.
- 3.5 Kezdje el a sejtszerkezet szabását, és készítsen egy betétet a kivágott részbe. Rakjon ragasztófóliát, vagy valamilyen gyantakeveréket a kivágott rész sértetlen fal felőli oldala alá, valamint habosító pasztát a kivágott rész peremére. Az elkészített betétet helyezze a kivágott részbe. Nyomja olyan erősen, hogy a gyanta bekerüljön a sejtszerkezetbe.
- 3.6 Vágjon ki a felület formájával megegyező alakú kiegészítő lapokat úgy, hogy minden réteg nagyobb legyen az alatta levőnél egészen addig, amíg a felület széleitől nagyjából 10 cm távolságig nem terjed a falt.
- 3.7 Takarja be az új részt a fölösleges gyantának való oldó-szövettel, valamint felfogó-szövettel. Ezután ragassza körül a javított felületet ragasztószalaggal, majd helyezzen rá egy vákuum-membránt és légtelenítse. A keményítés ideje alatt legalább 500 higanyoszlop mm-nek megfelelő vákuumot kell biztosítani.

4. Keményítés

- 4.1 A keményítés módja a felhasznált anyagoktól függ.
- 4.2 Hidegen akkor lehet sikeres javításokat végezni, ha a javítandó felület nem haladja meg az 50 cm²-t. Meleg keményítés történhet kazánban, vagy „hőmanzsetta” segítségével.
- 4.3 Az ismertetett eljárási mód alkalmazható felfüggesztés esetében is.
- 4.4 Hogyha a sérülés fellapozódás, akkor a fellapozódott felület körül 3 mm-es lyukakat kell fúrni. Ezután egyszerűen az egyik lyukba kétkomponensű, epoxy-gyanta alapú hidegragasztót kell juttatni mindaddig, amíg ez a többi lyukban is megjelenik. Ezután a lyukakat a keményítés ideje alatt oldószövettel kell borítani.

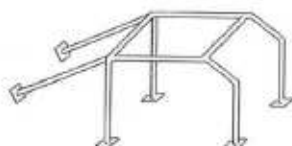
V. FÜGGELÉK



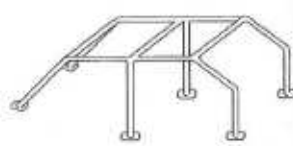
Ábra 253-3



Ábra 253-4



Ábra 253-5



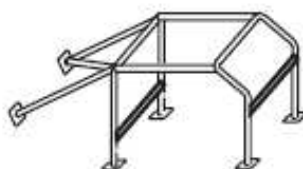
Ábra 253-6



Ábra 253-7



Ábra 253-8



Ábra 253-9

Az 5.13 ponthoz (BUKÓCSÖVEK) tartozó rajzok

VI. FÜGGELÉK

BUKÁSVÉDŐ SZERKEZETEKRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK 1993

Az 1993-as J Függelék 253.8 fejezete

8. Bukásvédő szerkezetek

8.1 Meghatározások

8.1.1 Biztonsági ketrec

Olyan szerkezeti vázrendszer, amelyet a karosszéria komoly sérülésének megakadályozása céljából készítettek, összeütközés vagy az autó felborulása esetére.

8.1.2 Bukócső

Szerkezeti vázrendszer szerelési pontokkal.

8.1.3 Bukóketrec

Szerkezeti vázrendszer, amely egy fő bukócsőből és egy mellső bukócsőből vagy két oldalsó bukócsőből, vagy egy fő bukócsőből és két oldalsó fél-bukócsőből, ezek összekötő tagjaiból, egy átlós tagból, hátsó merevítőkből és szerelési pontokból áll.

8.1.4 Fő bukócső

Olyan szerkezeti elem, amely egy csaknem függőleges keretből áll, melyet a járműben keresztben, közvetlenül az első ülések mögött helyeznek el.

8.1.5 Mellső bukócső

Hasonló a fő bukócsőhöz, de a keret formájának szorosan követnie kell a szélvédő oldaltartó keretét és a tető elülső részét.

8.1.6 Oldalsó bukócső

Csaknem függőleges keretből álló szerkezeti elem, amelyet a jármű jobb és bal oldala mentén helyeznek el. Az oldalsó bukócső hátsó lábainak közvetlenül az első ülések mögött kell lenniük. A mellső rögzítő lábnak a szélvédő tartókerete és az ajtóoszlop hosszában kell elhelyezkednie, oly módon, hogy az ne akadályozza a vezető és a navigátor ki- és beszállását.

8.1.7 Hosszirányú tartóelem

Olyan hosszirányú csövek, amelyek nem tartoznak a fő, mellső, vagy az oldalsó bukócsőhöz, hanem ezeket összekötik a hátsó merevítővel.

8.1.8 Átlós tartóelem

Keresztirányú cső, amely a fő bukócső egyik felső sarkát vagy egy hátsó merevítő felső végét, valamint a bukócső vagy a hátsó merevítő másik oldalán lévő alacsonyabb szerelési pontot köti össze.

8.1.9 A keret megerősítése

A bukóketrechez rögzített erősítő tag, mely a ketrec szerkezeti hatásosságát javítja.

8.1.10 Megerősítő lemez

A karosszéria, vagy az alváz szerkezetéhez rögzített fémlemez, amelyet a bukócső alsó szerelőtalpánál a szerkezetre ható terhelés megosztása érdekében helyeznek el.

8.1.11 Szerelő talp

A bukócsőhöz hegesztett lemez, amely lehetővé teszi a csőnek a karosszéria, vagy az alváz szerkezetéhez, egy megerősítő lemezre való csavarozását vagy hegesztését.

8.1.12 Bontható tartóelemek

A biztonsági ketrec olyan szerkezeti elemei, amelyeknek eltávolíthatónak kell lenniük.

8.2 Jellemzők

8.2.1 Általános megjegyzések:

8.2.1.1 Biztonsági ketrec

A biztonsági ketrecek úgy kell megtervezni és elkészíteni, hogy – ha azokat megfelelően beszerelték – azok lényegesen csökkentsék a karosszéria deformálódását, s ez által az autóban ülők sérülésének veszélyét is. A biztonsági ketrec lényeges jellemzői: az adott járműhöz illő, szilárd konstrukció, megfelelő beszerelés és a karosszériához való szoros illesztés. A csövek nem szállíthatnak folyadékot. A biztonsági ketrec nem akadályozhatja a vezető vagy a navigátor ki- és beszállását. A ketrec részei az utastérben átmehetnek a műszerfalon, a belső és a hátsó kárpitborításon valamint a hátsó üléseken. A hátsó üléseket le lehet hajtani. A homologizált bukásvédő szerkezetek (lásd a 253.8.6 fejezetet), valamint ezek rögzítéseinek és hegesztéseinek mindennemű módosítása tilos.

8.2.1.2 Alap biztonsági ketrec (K Függelék 253-3 és 253-4 ábrái) csak rallyeken.

- Bukócső: 2000 cm³ alatti A csoportos túraautók (Gr. A), B csoportos GT-autók (Gr. B), és N csoportos szériaautók (Gr. N).
- Bukóketrec: A csoportos túraautók (Gr. A), B csoportos GT-autók (Gr. B) 2000 cm³ felett, valamint szabadon alkalmazható 2000 cm³ alatti A csoportos túraautók (Gr. A), B csoportos GT-autók (Gr. B), és N csoportos szériaautók (Gr. N) esetében, (K Függelék 253-5 és 253-6 ábrái).

8.2.1.3 Kötelező átlós tartóelem beépítési lehetőségei (kivéve rallyeken):

Ezen beépítési lehetőségek minden alapmodellnél használhatók (K Függelék 253-3 és 253-6 ábrái). Különböző tartóelemek kombinációja megengedett (az aktuális J Függelék 253-3 és 253-5 ábrái).

8.2.1.4 Szabadon alkalmazható erősítések – különböző lehetőségek a szabadon alkalmazható erősítések beépítésére vonatkozóan:

A különböző erősítés-variációk (az aktuális J Függelék 253-7-től a 253-10-ig terjedő, valamint 253-12-től a 253-17B-ig terjedő ábrái) alkalmazhatók önmagukban is, de egy, vagy több különböző erősítés kombinációja is megengedett.

Ezen erősítések az összes alapmodellnél (K Függelék 253-3-tól a 253-6-ig terjedő ábrái) is alkalmazhatók.

8.2.2 Műszaki jellemzők

8.2.2.1 Fő, mellső és oldalsó bukócsövek

A csöveknek egy darabból kell állniuk, folyamatos hajlítással, és semmilyen horpadás, vagy az anyag gyengülésére utaló jel nem lehet rajtuk. A csöveket úgy kell beépíteni, hogy a lehetőségekhez képest minél szorosabban kövessék a karosszéria belső vonalát, vagy egyenesen fussanak, ha a közvetlen beépítésre nincs mód. Hogyha a csövek az alsó részen meghajlanak, akkor ezt a részt meg kell erősíteni, és ennek a karosszéria belső vonalát pontosan követnie kell.

A legkisebb alkalmazható hajlítási sugár: $r = 3 \times \text{csőátmérő}$.

Annak érdekében, hogy a karosszériához való hatékony rögzítés elérhető legyen, az eredeti belső kárpitozás – a bukásvédő szerkezetek és azok szerelési pontjai körül – módosítható (pl.: kivágható, vagy benyomható).

Csak azon részeken távolítható el a kárpit, melyeken ez a bukásvédő szerkezet áthaladását zavarja.

Ez csak a fő bukócsövet érinti az A-, és B-oszlopnál, valamint az ajtó mellett haladó csöveket. Ez a módosítás azonban nem teszi lehetővé a kárpitozás, vagy díszítés teljes részeinek eltávolítását.

8.2.2.2 A bukóketrecek rögzítése a karosszériához

A bukásvédő szerkezet rögzítési pontjainak minimális száma:

- 1 db a fő, vagy oldalsó bukócső mindegyik lábánál
- 1 db a mellső bukócső mindegyik lábánál
- 1 db a hátsó merevítő mindegyik lábánál
- 1 db a fő bukócsőnél, és az oldalsó bukócső minden hátsó merevítőjénél az első biztonsági öv csatlakozási pontjában, vagy annak közelében.

A bukásvédő szerkezetek nem rendelkezhetnek 6-nál több rögzítési ponttal, kivéve, hogyha az aktuális J Függelék 253-5 (max. 8 pont), 253-6 (max. 7 pont), 253-12 (max. 8 pont) ábráin található megerősítések alkalmazása miatt kiegészítő rögzítési pontok válnak szükségessé.

Az első bukócső és a fő bukócső csöveinek rögzítéséhez egyenként legalább 3 csapot és anyát kell használni. Kiegészítő hegesztés megengedett. A bukószerkezet fent említett rögzítési pontjait egy 3 mm vastag, legalább 120 cm² felületű acéllemezzel kell megerősíteni. Ezt a megerősítő lemezt a karosszériához kell hegeszteni.

A különböző lehetőségeket az aktuális J Függelék 253-18-tól 254-24-ig terjedő ábrái szemléltetik.

Bukószerkezetek szereléséhez hatlapfejű, vagy ehhez hasonló anyákat kell használni, melyek minimális átmérője 8 mm (az ISO-szabványrendszer szerint legalább 8.8-as szilárdsággal). Az anyákat biztosítani kell, vagy önzárónak kell lenniük, vagy alátéteket kell alkalmazni.

Ezek a minimális rögzítési követelmények. A csavarok számának növelése, acél bukásvédő szerkezetek karosszériához való hegesztése, vagy akár a kettő együtt is megengedett.

8.2.2.3 Hosszirányú tartóelemek

Alkalmazásuk kötelező. A fő bukócső felső sarkainak közeléből kell egyenesen hátrafelé futniuk, vagy a lehető legszorosabban a belső oldalfalhoz kell rögzíteni ezeket, a bal és jobb oldalon egyaránt. Hajlítva (nagy átmérővel) is beépíthetők, ha a bukószerkezet a lehető legszorosabban illeszkedik a tetőhöz. A hosszirányú tartóelemek átmérőjének, falvastagságának és anyagának meg kell felelni a bukószerkezetekre vonatkozó előírásoknak. Az erők jó eloszlásáról és felfogásáról gondoskodni kell. A rögzítési pontokat lemezekkel meg kell erősíteni, ha helyzetükből adódóan a rájuk ható erők felfogására nem képesek.

8.2.2.4 Átlós tartóelemek

A rallye versenyeken való igénybevételt kivéve legalább egy átlós tartóelem beépítése kötelező. Az aktuális J Fűggelék 253-3-tól 253-6-ig terjedő ábrái szerint, hajlítás nélkül kell beépíteni ezeket. Az átlós tartóelemek rögzítési pontjait úgy kell megválasztani, hogy azok ne okozhassanak sérüléseket. Az átlós tartóelemek csöveinek ugyanolyan átmérővel kell rendelkezniük, mint a fő bukócső csövének.

8.2.2.5 A bukószerkezet szabadon alkalmazható megerősítései

A megerősítések átmérőjének, falvastagságának és anyagának meg kell felelni a bukószerkezetekre vonatkozó szabványoknak.

A megerősítések rögzíthetők hegesztéssel, vagy bontható kötéssel (utóbbi alkalmazása kötelező az első keresztirányú erősítő elem esetében).

Az erősítőcsövek semmi esetre sem rögzíthetők a karosszériához.

8.2.2.5.1 Keresztirányú megerősítő elemek

Keresztirányú megerősítő elemek beépítése megengedett az aktuális J Fűggelék 253-7 ábrája szerint. A mellső bukócső keresztirányú megerősítő eleme nem korlátozhatja az autóban ülők lábának elhelyezésére szolgáló teret. A műszerfal alatt kell futnia, a lehető legmagasabban, és mindenképp eltávolíthatónak kell lennie.

8.2.2.5.2 Hosszirányú megerősítő elemek (oldalsó védelem)

Hosszirányú megerősítő elem beépítése megengedett az autó egy, vagy mindkét oldalán, az ajtó magasságában. Ezen hosszirányú megerősítő elemnek a bukószerkezet részét kell képeznie, és lejtése a vízszinteshez képesti 15°-ot nem haladhatja meg (el őre lejtés).

Ezen hosszirányú megerősítő elemek küszöbtől mért legmagasabb pontja nem helyezkedhet el magasabban, mint a függőlegesen mért ajtónyílás magasságának 1/3-a.

8.2.2.5.3 A tető megerősítése

A bukószerkezet felső részének megerősítése egy, vagy több átlós elemmel megengedett az aktuális J Fűggelék 253-9 ábrája szerint.

8.2.2.5.4 A sarkok megerősítése

A fő bukócső és a mellső hosszirányú bukócső felső sarkainak, valamint az oldalsó bukócső felső hátsó sarkainak hosszanti tagokkal való megerősítése a 253-10 és a 253-16 számú ábrákon látható módon megengedett.

Ezen megerősítések felső csatlakozási pontja nem helyezkedhet el a hosszirányú elem felénél előrébb, valamint a függőleges elem közepénél lejjebb.

8.2.2.6 Védőburkolat

Sérülések megelőzése céljából a bukószerkezet balesetveszélyes pontjainak védőburkolattal való ellátása ajánlott.

A bukószerkezeten eltávolítható védőburkolat alkalmazása megengedett.

8.2.2.7 Eltávolítható csatlakozások

Abban az esetben, ha eltávolítható csatlakozások találhatók a bukószerkezetben, ezeknek meg kell felelniük valamely, az FIA által elismert, vagy ehhez hasonló típusnak (lásd az aktuális J Fűggelék 253-27, 253-29-től 253-34-ig terjedő, valamint 253-36 ábráit).

A lehető legjobb minőségű csavarokat és anyákat kell használni (lehetőleg légi-közlekedésnél alkalmazott csavarokat és anyákat), melyeknek el kell érni egy meghatározott minimális átmérőt.

8.2.2.8 Hegesztési irányelvek

Valamennyi varratot a lehető legjobb minőségben, és az anyag teljes vastagságában kell kialakítani, és lehetőleg védőgázos ívhegesztést kell alkalmazni. Bár egy hegesztés jó külső megjelenése nem garantálja szükségszerűen annak jó minőségét, a rossz külsejű hegesztések sohasem jó szaktudás jelei. Ha hőkezelt acélt alkalmaznak, a gyártó különleges utasításait be kell tartani (különleges elektródák, védőgázos hegesztés). Hangsúlyozni kell, hogy a hőkezelt és az ötvöztelen, magas szénttartalmú acélok használata problémákat

okozhat, s ezek szakszerűtlen hegesztése a szilárdság csökkenésében (a hőkezelt zónák ridegsége miatt), vagy nem megfelelő rugalmasságban mutatkozik meg.

8.3 Az anyagokra vonatkozó előírások

A felhasznált csövek jellemzői:

Anyag	Minimum szakítószilárdság	Minimális méretek [mm]
Hidegen húzott varratmentes szénacél	350 N/mm ²	38 x 2.5 vagy 40 x 2

Az itt megadott méretek (mm-ben) a legkisebb megengedett méretet jelentik. Csak acél használata megengedett. Az acél kiválasztásakor figyelmet kell fordítani a jó nyúlási tulajdonságokra és a megfelelő hegeszthetőségre.

8.4 Gépkocsikra vonatkozó előírások

8.4.1 Szériaautók (N csoport)

Bukócső vagy bukóketrec beépítése kötelező. A biztosítékokat tartalmazó dobozt át lehet helyezni bukóketrec beépítése céljából.

8.4.2 Túraautók (A csoport) és GT-autók (B csoport)

Bukóketrec használata minden eseményen kötelező. Átlós elemek használata rallye versenyeken nem kötelező, de ajánlott.

Az alábbi használati utasítást kell szem előtt tartani:

- 2000 cm³-ig: bukócső kötelező, bukóketrec szabadon alkalmazható.
- 2000 cm³ felett: bukóketrec kötelező.

8.5 Kivételek

Bukószerkezetek gyártói kérelmezhetik a csőméretek és az elemek beépítése tekintetében eltérő kialakítású bukószerkezet jóváhagyását a nemzeti autósport szövetségnél (ASN) azzal a feltétellel, hogy be tudják bizonyítani, hogy a szerkezet az alább felsorolt erőknek ellenáll:

- 7,5 w függőleges irányban,
- 5,5 w mindkét hosszirányban,
- 1,5 w oldalirányban,

w = az autó tömege + 75 kg.

Versenyeken be kell tudni mutatni a technikai felügyelőnek egy a nemzeti autósport szövetség (ASN) által jóváhagyott, képzett technikus által aláírt bizonylatot. Ennek az adott bukószerkezetről rajzot, vagy fényképet kell tartalmaznia, és igazolnia kell, hogy a szerkezet ellenáll a fent említett erőknek.

A bukószerkezeten mindennemű módosítás tilos.

8.6 Homologizáció

Az FIA a bukószerkezetek miatt lecsökkent belső tér ismeretében ajánlja minden autógyártónak, hogy azok javasoljanak egy, az FIA-rendelkezéseknek megfelelő bukószerkezet-típust.

Ezen acélból készült bukószerkezetnek egy homologizáció-kiegészítő lapon kell részletesen szerepelnie, és homologizációját az FIA-nál kérvényezni kell. A homologizált konstrukciót megváltoztatni nem szabad (lásd a 8.2.1.1 fejezetet).

Az 1993-as J FÜGGELÉK 277. BEKEZDÉSE – BUKÓCSÖVEK

A bukócsövek méreteit illetően az alábbi követelményeket kell betartani:

A vezető gerincére fektetett egyenes mentén az ülésbagylótól a bukócső legfelső pontjáig mért magasság legalább 36 coll (92 cm legyen). A normál vezetési helyzetben ülő vezető bukósisakjának teteje és a bukócső legmagasabb pontja közötti távolságnak legalább 5 cm-nek kell lennie. A bukócső belső oldalain a két függőleges főtartó között mért szélességnek legalább 38 cm-nek kell lennie. Ezt a szélességi méretet az ülésbagyló felett 60 cm-re, a vezető gerincére fektetett egyenesre merőlegesen kell mérni.

Szilárdság

A gyártó kétféle módon biztosíthatja a bukócső megfelelő szilárdságát:

- a) A megkötöttségek nélküli szerkezetű bukócsőnek el kell viselnie a 275.15.2.3 pontban megadott terhelést, ahol w= 740 kg.
- b) A csövek és a merevítő rudak átmérőjének legalább 1 3/8 coll (3,5 cm) –nak, falvastagságuknak legalább 0,090 collnak (2 mm) kell lennie. Az előírt szerkezeti anyag az SAE 4130 vagy SAE 4125 (vagy ezekkel egyenértékű DIN, NF stb) szabványoknak megfelelő króm-molibdén acél.

A bukócső legfelső pontjától legalább egy merevítő rúdnak kell hátrafelé vezetnie, melynek a vízszintessel bezárt szöge nem haladhatja meg a 60° -ot.

A merevítő rudak átmérőjének és anyagminőségének meg kell egyeznie magának a bukócsőnek az anyagminőségével és átmérőjével.

Abban az esetben, ha két merevítő rúd van, ezek átmérője egyenként 20/26 mm-re csökkenthető.

A fő bukócső és a merevítő csövek közötti oldható kapcsolatot a jelenlegi J Függelékben megadott 253-29 – 253-31, 253-33 és 253-34 számú rajzok szerint kell kialakítani.

Az előre irányuló megtámasztások alkalmazása megengedett.

VII. FÜGGELÉK

Egyes autók egyedi jellemzői

Abarth

Az Autobianchi A-112 Abarth első sorozatának, az A 112 A1 (FIA homologizációs lap száma: No. 5518) motorblokkja és hengerfeje pótalkatrészként elfogadható az összes olyan Abarth gépkocsi esetében, amelyben Fiat Abarth 982,2 cm³-es motort használnak.

A szívócsonk rögzítése csak a hengerfej-oldali végen változtatható meg, a kipufogó- leömlőnek változatlanul kell maradnia.

A.C.

Cobra

Ezeknek az autóknak a kerékfelfüggesztésében megengedhető az „Uniball” csuklók alkalmazása.

ACE Bristol és ACE 2.6

ACE Bristol: E periódus

ACE 2.6: F periódus

Alfa Romeo

GTA

Tilos a két gyújtógyertyás GTAM-hengerfejek szívócsatornáinak fémfelrakással történő módosítása annak érdekében, hogy elérhető legyenek a GTA méretei.

1900 SS

Abban az esetben, ha az eredeti 400 mm-es keréktárcsák helyett az engedélyezett 15 coll méretű keréktárcsákat használják, a nyomtávra nézve 3 coll méret-eltérés elfogadható, feltéve, hogy a kerekek a változatlan karosszéria takarásában maradnak.

Giulietta Ti

Ezekre az autókra a következő kerekek szerelhetők fel (homologizáció szám: No. 1138):

- az 1963-as Alfa Romeo Giulia 1600 eredeti sorozatgyártású kerekei (4.4x15 – tömeg: 8 kg)
- a „Giulietta Italian Cup”-ra készült könnyűfém-kerekek (4.5x15- tömeg: 6 kg – gyártmány: Techno-Meccanica-Bedin)

Alpine

A 110 1300 (1296 cm³)

- Az F periódus GTS kategóriában történő részvétel érdekében az autónak az 1966-os No. 222 sz. homologizációs lapnak kell megfelelnie.
- A nyomtávnak és a tárcsa méreteinek meg kell egyeznie a No. 222 sz. homologizációs lapon Megadottal
- első nyomtáv: 1250 mm, hátsó nyomtáv: 1222 mm
- tárcsa-szélesség legfeljebb: 4 ¼ coll

Aston Martin

DB4 GT Zagato

- a maximális hátsó nyomtáv: 144 cm
- minimális tömeg: 1206 kg

DB4

Az összes DB4 használhatja a GT-motort

Austin-Haley

100 és 3000

Az E és F periódus összes modelljére nézve a nyomtáv legnagyobb értéke:

Elöl: 1270 mm – hátul: 1285 mm

3000 Mark II és III

- Alumínium hengerfejek utángyártásának eredményeképpen, lehetséges ezen hengerfejeknek ezekben az autókban történő használata, de csak abban az esetben, ha megfelelnek a No. 57 és No. 163 sz. homologizációnak. Ezeket a hengerfejeket az öntvényen jól láthatóan meg kell jelölni a „Denis Welch Racing” felirattal.
- Az F periódusba tartozó Austin-Healey 3000 típusú autók (homologizációs szám: No. 57) a GT kategóriában csak Weber vagy SU karburátorral használhatók

Az E periódusba tartozó Austin-Healey 3000 típusú autók (homologizációs szám: No. 25) csak SU karburátorral használhatók.

Ha bizonyítható, hogy egy bizonyos E periódusú autó Weber karburátorral volt felszerelve és 1961 december 31-ét megelőzően versenyen használták, ez az adott autó az E periódusba tartozó GTP1 vagy 2 kategóriába osztható be. Ha nincs erre bizonyíték, az autót az F periódusba sorolják be.

A periódus és/vagy kategória módosítását a nemzeti autósport-szövetségnek (ASN) jóvá kell hagynia, és ezeket be kell vezetni a HTP-be

Sprite Mark I

- Az E vagy F periódusba tartozó Mark I típusú gépkocsik nyomtávja tekintetében 1 coll méreteltérés fogadható el
- A meglévő első tárcsafékek esetében helyettesítő alkatrészként csak GM/ATE típusú féknyergek (a késő 80-as évek 38 mm-es fékhengerrel felszerelt Vauxhall/Opel Carlton 2.0 I-es Estate alapfelszerelése) fogadhatók el.

Sprite Mk2 és Turner Climax

A meglévő első tárcsafékek esetében helyettesítő alkatrészként csak GM/ATE típusú féknyergek (a késő 80-as évek 38mm-es fékhengerrel felszerelt Vauxhall/Opel Carlton 2.0 I-es Estate – kombi - alapfelszerelése) fogadhatók el.

BMC

A 12G940 öntvény-számú hengerfej helyettesítő alkatrészként kizárólag a 970, 1070 és 1275 cm³-es Coopers S motorok esetében fogadható el.

A **BMC Mini Cooper S** hengerblokkja

Az alábbi hengerblokk (öntvényszám: No. 12G1279, amint az Austin 1300-ban alkalmazták – homologizációs szám: No.5335), engedéllyel használható a BMC Mini Cooper S eredeti motorblokkjának helyettesítésére.

BMW

2002

A H periódus esetében elfogadhatóak a 15 és 14 coll átmérőjű kerekek.

328

Helyettesítésként nem szabad Volvo M40 típusú sebességváltót alkalmazni. A BMW 238-hoz csak az eredeti sebességváltót szabad alkalmazni.

Chevrolet

Monza

A H periódushoz elfogadható a 15 coll kerék-átmérő.

Chevron

B19 és B21

Ford Cosworth FVC motorral: a G periódusban;

Ford Cosworth BDG motorral: a H periódusban.

B23

Ford Cosworth FVC motorral vagy Ford Cosworth BDG motorral: a H periódusban

Cooper

Mini

Az 1966 előtti autókban nem megengedett a sárvédő-szélesítés.

DKW

F12

A FIA No. 1162 homologizációs lapján homologizált karburátorok: Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DCOE8.

Diva

1650 cm³

Ez az autó nem fogadható el a GTS kategóriában

Era

Grand Prix (E-típus)

Az eredeti Zoller turbófeltöltő helyett alkalmazható a Roots típusú turbófeltöltő

Ferrari

250 GT

A maximális nyomtávok cm-ben:

E periódus: elől 143,5, hátul 141,4

F periódus: elől 144,4, hátul 145,0

275LM, 330P2 Spyder, 330P4Spyder

Az F periódusban ezek az autók megőrizhetik a az eredeti biztonsági bukócsövüket/bukóketrecüket a K Függelék 5.13 pontjában megkövetelt szerkezetek helyett.

Fiat

Az 1100/103 (a 213H sorozatszámot viselő) motorblokk helyettesítésére elfogadhatók a FIAT 1100 – D és R sorozatú – motorblokkjai.

8V

A GTS kategóriában, amennyiben az engedélyezett 15 coll méretű keréktárcsákat használják, a nyomtávra nézve 3 coll méret-eltérés elfogadható, feltéve, hogy a kerekek a változatlan karosszéria takarásában maradnak.

Ford

- A Formula Junior FJ/2 kategóriában a Richardson cég által a Cosworth 105E/109/E specifikáció alapján utángyártott hengerfej elfogadható az azonos specifikációjú eredeti Cosworth hengerfej helyettesítésére.
- Ford/Lotus Twin Cam motorok: az F periódusban kizárólag az eredeti periódus-specifikációnak megfelelő félkör alakú főcsapágy-fedél alkalmazása elfogadott. A Classic Motorsport Ltd által az 1558 cm³-es Ford/Lotus Twin Cam motorokhoz gyártott öntöttvas főcsapágy-fedeleket elfogadhatók csere/helyettesítő alkatrészként. Az összes helyettesítő alkatrész a 95.1 számot viseli.
- A H periódusból származó autók esetében a Ford BDG öntöttvas hengerblokkok helyettesíthetők a periódus-specifikációnak megfelelő alumínium blokkal.
- Ford Cosworth FVA/FVC motorok: a Geoff Richardson Engineering Ltd által gyártott motorblokk elfogadható a G periódusba tartozó Formula 2 és Sport autók helyettesítő alkatrészeként. Minden helyettesítő alkatrész a 95.3 számot viseli.
- A G periódusba tartozó Formula 2 autó esetében engedélyezett a Ford BDA motorok használata .

289 V8 motor

- az F és G periódus autói esetében csak a FoMoCo motorokhoz gyártott,eredeti, öntöttvasból készült, félgömbön elforduló szelepemelő himba alkalmazható
- a szelepvvezérlést lánccal kell működtetni, változtatási lehetőség nélkül meg kell tartani a következő gyújtási sorrendet: 1 – 5 – 4 – 2 – 6 – 3 – 7 – 8 (az 1.sz. henger a jobb oldalon, a hűtőhöz a legközelebb található henger).

Cortina GT

Az F periódusban a No.5024 számú homologizációs lapon megadottakkal (Ford Cortina GT) megegyező hátsó fékek helyettesíthetők a Ford Cortina GT No.1225 sz. homologizációs lapján leírt fékeket.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

A H periódusra nézve elfogadott legnagyobb kerék-átmérők:

- RS 2000 (homologizáció: No. 5566): 13"
- RS 1600 / 1800 (Homologizáció: No. 1605): 15"

Escort Twin Cam és Escort 1300 GT

Az alábbiakban megjelöltek helyett elfogadott az Alfa Romeo Alfetta féknyergek alkalmazása:

- No. 1524 sz. lap (kiterjesztés 29/28 V)
- No. 5211 lapon (kiterjesztés 32/31V).

E helyettesítő féknyergek alkatrész-cikkszám: ATE 132384 – 0003.2 Li(0004.2 Re)

Falcon

- Az F periódushoz megengedett a "Cragar" típusú, ötküllős kerekek használata
- az F periódusú autókban kizárólag a Ford Borg-Warner sebességváltók használhatók (mint a No. 1250 sz. homologizációs lap rögzíti)

GT40

- az F periódusban az engedélyezett legnagyobb keréktárcsa átmérők:
Elöl: 6.5 x 15" Hátul: 8 x 15"
- ez az autó az F periódusában a GTP, a G periódusában pedig a TRSC kategóriába került beosztásra

Lotus Cortina

A sorozatgyártású túraautók esetében bármely, az eredeti féknyereggel kompatibilis fékbetét használható, ha a súrlódó felület nagysága a homologizációban megadott mértékű marad.

Mustang

- az F periódusban megengedett a „Cragar” típusú, ötküllős kerekek használata.
- az F periódusban kizárólag a Ford T&C.

Mustang 289

az F periódusban kizárólag a 72,8 mm-es löketet adó vezértengely használható.

Az F periódus autói esetében kizárólag a Ford T&C sebességváltó használható.

Mustang „Fastback”

Ez a modell az F periódusban nem sorolható be a GT, GTS, túraautó és verseny-túraautó kategóriába.

Shelby GT 350

No. 191. sz. „Mustang Shelby GT 350”, elől-hátul 144,8 cm-es nyomtávval.

No. 504. sz. (Ford Shelby GT 350), első nyomtáv: 148,8 cm, hátsó nyomtáv: 147.3 cm. Ezen homologizációs lap 11. oldala nem érvényes

ISO

Grifo A3C/Bizzarini

Ezekben az autókban az eredeti bukóketrec/ bukócső használható a K Függelék 5.13 pontjában megkövetelt biztonsági szerkezet helyett.

Jaguar

E-típus

- könnyűfém- sebességváltók használata nem megengedett
- az E-típusú sebességváltók használhatók az eredetileg D-típusú sebességváltóval felszerelt autókban
- az E periódus autóinak meg kell felelniük az 0961-es No. 34 sz. FIA-lapnak, (6A), az F periódus autóinak pedig az 1963-as No. 100 sz. FIA-lapnak (6B)
- Jaguar E-Type 4.2 I: az F periódusban az alap-specifikáció szerint fogadható el (FIA homologizációs lap száma: No. 506) (a 3.3 I-es motorral szerelt változat nem fogadható el)
- Szelepek: a homologizációs lapon feltüntetett összes szelep használható a homologizált hengerfejek bármelyikében
- A kipufogó gyújtócsőnek az első segédkereten belül kell húzódnia, hacsak nincs bizonyíték arra, hogy az illető periódusban ettől eltérő megoldás volt érvényes.
- A hátsó segédkeret elhelyezését nem szabad megváltoztatni. A felfüggesztésben alkalmazhatók nylon-perselyekkel, „Uniball” csuklók alkalmazása azonban nem megengedett.

- A No.100 sz. FIA homologizációs lap maximális homologizált méretei:
 - keréktárcsa szélessége: 203,2 mm
 - első nyomtáv: 1356 mm
 - hátsó nyomtáv: 141 cm
- A Jaguar E-type-hoz az ATS által gyártott 3780 cm³-es alumínium motorblokk csak az F periódus GTS kategóriájában fogadható el utángyártott helyettesítő alkatrészként. Az összes utángyártott Alkatrész a következő típus sorozatszámot viseli: ATS 95/02/**.
- Az F periódus GTS autóihoz kizárólag elfogadott 5 fokozatú váltó a periódus-specifikációnak megfelelő, öntöttvas-házas ZF váltó.
- A széles szögű hengerfej használata engedélyezett (GTS, homologizációs lap száma: No.100).
- Ha üzemanyag-befecskendező rendszert használnak, annak a periódus-specifikációnak megfelelő, pillangószelepes Lucas-rendszernek kell lennie (GTS, homologizációs lap száma: No. 100).
- A pályaversenyek vagy hegyiversenyek során nem kötelező a lökhárítók eltávolítása (VIII. függelék, 12.1 pont)

Lancia

Aurelia

Nyomtáv: 1 coll méret-eltérés megengedett

Stratos

A gumiabroncs magasság/szélesség arány legkisebb értéke az összes periódusban legalább 40%.

Lola

Mark I

- Dobfékkel és 15"-os kerekekkel E-periódusú autónak tekintendő. 13"-os kerékkal vagy tárcsafékkal, vagy mindkettővel F periódusú autónak tekintendő.
- Kizárólag Coventry Climax FWA (1100 cm³) vagy FWE (1220 cm³) motorokkal fogadható el.

T70 Mark II

Az F periódusban elfogadott.

Lotus

Ford/Lotus Twin CAM motorok

Az F periódusban kizárólag az eredeti periódus-specifikációnak megfelelő félkör alakú főcsapágy-fedél alkalmazása elfogadott. A Classic Motorsport Ltd által az 1558 cm³-es Ford/Lotus Twin Cam motorokhoz gyártott öntöttvas főcsapágy-fedelek elfogadhatók csere/helyettesítő alkatrészként. Az összes helyettesítő alkatrész a 95.1 számot viseli.

Lotus 11

- a Lotus 11 – 1 .sorozathoz használható motorok: Coventry Climax FWA (1098 cm³) – FWB (1460 cm³) – FWE (1216 cm³)
- a Lotus 11 - 2.sorozathoz használható motorok: Coventry Climax FWA (1098cm³) – FWB (1460 cm³) – FWE (1206 cm³) – FPF (1475 cm³)

Lotus 23

A Ford Twin Cam motorok legnagyobb megengedett hengerűrtartalma 1600 cm³

Lotus 23B

A „Hardy Spicer” és a „Juboflex” csuklók elfogadhatók a meghajtó tengelyek eredeti csuklóinak helyettesítésére.

Lotus Cortina

A hátsó felfüggesztés rögzítési helye csak az eredeti specifikációban szereplő lehet (erősítő csövek alkalmazása nem megengedett).

Lotus Elite

- Felfüggesztés: az „Unibal” csuklók alkalmazása csak a hátsó alsó keresztlengőkarok belső csatlakozási pontján megengedett
- A keréktárcsa-átmérő engedélyezett átmérője legalább 15"
- A külső díszlécek (pl. az ablakok és a szélvédő körül) nem távolíthatók el.

Lotus Elan (26 és 26 R)

- Az F periódus GT- és GTS-kategóriában a Lotus Elan-okban nem megengedett rosejoint-ot tartalmazó kerékfelfüggesztés alkalmazása
- Kizárólag az alábbi kerekek használhatók:
 - a No. 127 sz. homologizációs lapon megjelenő eredeti acél keréktárcsák
 - a 4 1/2 vagy 5 1/2 coll méretű „Minilite” stílusú könnyűfém keréktárcsák
 - a No. 127 sz. homologizációs lap kiterjesztésén megjelenő 6 coll méretű könnyűfém keréktárcsák
- Az első fényszóróknak működőképesnek kell lenniük, és átlátszó acryl-gyantából készülttakarólemezzel szabad rögzíteni és lefedni azokat.

Lotus 26R

- Az F periódusú GTS autókban nem megengedett száraz olajteknős kenés
- Az F periódusba tartozó Lotus Elan (homologizációs lap száma: No. 127) első fékjeiben lehet használni a Girling AR Mk2 és Mk3 típusú féknyerget.

McLaren

M1

Az F periódusban a következő autók engedélyezettek:

- M1 A, 5000 cm³-es Oldsmobile motorral,
- M1 A, 4700 cm³-es Ford-motorral,
- M1 A, 5500 cm³-es Chevrolet-motorral,
- M1 B, 4500 cm³-es Oldsmobile-motorral.

Az F periódusban nem fogadhatók el a hűtött féktárcsás M1 A autók, valamint a Ford- és Chevrolet-motoros M1 B autók.

Marcos

Marcos GT (Volvo)

Az F periódusban elfogadható nagy verseny-túraautóként (GTS), a Historic Autósport Bitzottság által jóváhagyott specifikációval.

Mercedes-Benz

300 SL M198 / Roadster

Még annál a változatnál is a No.86. sz. homologizációs lapon megállapított tömeget kell figyelembe venni, amelynek a karosszériája nem tartalmaz acélt.

Morgan

Az F periódusban, a FIA 1964-es, No. 64. sz. homologizációs lapjával egyező módon, csak a Plus Four Super Sportsmodellt szabad a 2,2 l-es motorral felszerelni.

Nissan

Cherry X-1 (Datsun 100A)

A 6/5 V kiterjesztésű, 5472 sz. homologizációjú Nissan Cherry X-1 féknyerge helyettesíthető a Nissan Sunny Datsun 1200 (homologizációs szám: No. 5356) sorozatgyártású féknyergével.

Datsun Sport 240Z – H(L)S 30 – Homologizációs szám: : No. 3023

A No. 3023 sz. homologizációs lapnak megfelelő (3. csoport és B) autók 15 coll átmérőjű kerekeket használhatnak.

Norton

Az E periódusban elfogadott az eredeti motor helyettesítése a vele azonos specifikációjú az R. Utley és C.Banyard-Smith által utángyártott, 500 cm³-es, hosszú löketű (79.5 mm x 100 mm) motorral.

NSU

1000 L (67-es típus)

Az F periódus CT kategóriában, abban az esetben, ha a No. 1313 sz. homologizáció tartalmazza a 4.5 x 12" méretű könnyűfém kereket, a nyomtávoknak a következőknek kell lenniük:
elől: 1259 mm - hátul: 1248 mm.

Opel

Ascona A 1900

A H1 periódusba tartozó és a No. 5398 sz. homologizációval egyező autók 15" átmérőjű kerekeket lehet használni.

Kadett B Coupé F

A No. 5209 homologizációs lap 12/9V sz. kiterjesztésében feltüntetett féknyergek helyettesíthetők az Opel Commodore/Omega féknyergekkel (alkatrész cikkszámok: 93 173 152 és 93 173 150, dugattyú-átmérő : 35 mm).

Osca

A Formula Junior versenyeken ezek az autók elöl és hátul legfeljebb 4,5" J x 15" méretű kerekeket használhatnak.

Porsche

356

A homologizált nyomtáv-értékek a következők:

- Elöl: 1306 mm – hátul: 1315 mm
- Az opcióként homologizált, 60 mm széles fékdobbal rendelkező gépkocsik esetében:
- Elöl 1346 mm – hátul: 1315 mm

Azon autókra vonatkozóan, amelyekhez nem állnak rendelkezésre a periódusra érvényes FIA-homologizációs lapok, a GTS kategóriában az alábbi legkisebb tömegek érvényesek:

Coupé, Cabriolet, hardtop:

1100, 1300, 1300S, 1500, 1500 S Super	750 kg
A/ 1300, 1300A	805 kg
A/1500 GS Carrera/Carrera GT	780 kg
A/ 1600 S, 1600 GS, Carrera GT/deLuxe	780 kg
A /1600	810 kg
B (T5)/ 1600, 1600S, 1600 S 90	830 kg
B (T5) GT modellek / 1600, 1600S, 1600 S 90	750 kg
B (T5) Kabrió/1600, 1600S, 1600 S90	780 kg
B (T6) 1600, 1600S, 1600 S90	750 kg
B (T6) 1600 GS/GT/GT Abarth	780 kg
B (T6)/ 2000 GS/GT/GT Carrera2	770 kg
B (T6) 2000 GS Abarth Carrea	770 kg
C/ 1600 C, 1600 SC	900 kg

Speedster, roadster

1500 S	700 kg
A/ 1600 S	700 kg
B (T5)/ 1600S	800 kg
B (T6) 1600 S, 1600 S 90	740 kg

A GTP kategóriában, a következő tömegek érvényesek:

356 B (T5) 1600 S 90, coupé, cabriolet, hardtop	788 kg
356 B (T6) 1600 S 90, coupé, cabriolet, hardtop	712 kg
345 B (T6) 1600 S 90, speedster, roadster	703 kg

901/911

- Az 1963-ban bemutatott, rövid tengelytávú 901/911 modell az F periódusban csak akkor Engedélyezett GTS kategóriában, ha megfelel az 1965-ös No. 183. sz. homologizációnak (az ezt követő kiterjesztések nem érvényesek). A No. 503 sz. lap (Weber karburátorok) csak a G periódusban érvényes.
- Az F periódusba tartozó autók alkalmazható a 302695 alvázsámtól kezdve bevezetett, az első felfüggesztés felső bekötési pontjához csatlakozó dőlésbeállító szerkezet.
- Az alább felsorolt alkatrészek használata megengedett (GTS kategória, F periódus, homologizációs lap száma: No. 183):
 - 5 ½" méretű könnyűfém kerék
 - Löbro féltengelyek
 - A 901/20 típusú motor és a hozzá tartozó szelepelemelő himba csak az 1966-ot követően gyártott

911R-ben használható

- az 1974-es és azt követő évekből származó 911 Carrera G modelleken elől 7", hátul 8" méretű kerekek használhatók, amikkel a kereskedő eredetileg átadta az autót
- A 915-ös sebességváltójának használata nem engedélyezett az 1972 előtti 911-es autókban
- 911 2.7 / 3.0 RS vagy RSR 1974-től kezdve: a forgattyúház helyettesíthető a 930 Turbo 3.0 alkatrészével (öntvényszámok: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R vagy 930 101 103 4R & 930 101 104R), feltéve, hogy a hengertérfogat az eredeti marad.

911 Carrera 3,0 RS/RSR (homologizációs szám: No. 3053)

Cserealkatrészként alkalmazhatók a 911 Turbo 3,3 (homologizációs szám: 3076, kiterjesztés: 6/3E) féknyergei

RSR 1975/76 és 934

„16” átmérőjű keréktárcsák használata megengedett.

Skoda

Az alábbi modellek elfogadhatók a GT kategóriában:

- Skoda Felicia 994-es típus (1959-61), 1150 cm³
- Skoda Felicia Super 996-os típus (1961-64), 1150-1300 cm³
- Skoda 450 (1958-59), 1150 cm³.

Stanguellini

1100 Corsa

A Formula Junior kategóriában, annak érdekében, hogy elől 11"-al szélesebb tárcsákat lehessen használni, az első nyomtáv 1220 mm-ről 1240 mm-re szélesíthető.

Toyota

Celica 1900 RA20L-KA

Ezen Toyota Celica modell (homologizációs szám: No. 5437) féknyergei helyett a Ford Escort RS 1600 (homologizációs szám: No. 1605)

TVR

Grantura - Griffith

Az eredeti homologizációs lapon található téves adatok helyett a helyes tengelytáv-adatok a következők:

- TVR Grantura Mk. I, Mk. II és Mk. IIa: 213,36 cm.
- TVR Grantura Mk. III és Griffith: 217,17 cm.

Grantura

- Az E periódusban az engedélyezett keréktárcsa-átmérő: 15 „
- Az E periódusban kizárólag csigás kormánymű használata megengedett.

Volvo

544, 122, P100, 123 GT, 1800

A 39, 544, 1086, 1089, 1092 1129, 1408, 5012, 5313 homologizációjú autók esetében ajánlott az eredeti helyett a „NorDrive” (NL) által gyártott féltengelyek pótalkatrészként történő használata

122

- Abban az esetben, ha az opcióként a a No. 1408. sz. homologizációs lapon engedélyezett 5.5" méretű kerekeket használják, a nyomtáv legfeljebb 1345 mm-re növelhető.
- a 01/01ET kiterjesztést a G periódus előtti gépkocsik esetében nem szabad figyelembe venni.

PV 544 Sport

A No. 1086 sz. FIA homologizációs lap C kiterjesztése szerinti első tárcsafékek csak az F periódusú autókra fogadhatók el.

Volkswagen

VW Bogár

Ez az autó GT-ként sorolandó be, ha az Oettinger cég alakította át a No. 138 sz. homologizációs lapon megfelelően.