

PŘÍLOHA K 2007

Mezinárodních sportovních řádů

**Technické předpisy pro vozy účastníci se mezinárodních podniků
historických vozů**

1 - PRINCIPY A ZKRATKY

1.1 FIA koncipovala předpisy v Příloze „K“ tak, aby bylo možno zavodit s historickými automobily podle souboru pravidel, která umožňují zachovat specifikaci z období jejich výroby a která zabraňují změnit jejich výkon a vlastnosti použitím moderní technologie.

Historické závody nejsou jednoduše jen jiná formule, v které lze získávat trofeje. Jsou zvláštní disciplínou, spojující sport s hlubokou úctou k těmto automobilům a k jejich historii. Sport historických automobilů umožňuje aktivně oslavovat automobilovou historii.

1.2 Tato příloha K platí pro všechny vozy, ať jsou původní soutěžní vozy, vozy vyrobené přesně podle téže specifikace jako modely, jejichž soutěžní historie na mezinárodních soutěžích je v souladu s mezinárodními pravidly příslušného období.

Pokud se vůz ve svém období nezúčastnil mezinárodních závodů, musí být HMSC předložen jeho HTP.

1.3 Tato Příloha K musí být dodržována na všech soutěžích historických vozů zapsaných do kalendáře FIA a pro všechny ostatní soutěže historických vozů je doporučena.

1.4 Světová rada automobilového sportu FIA plně schválila aplikaci principu umožňujícího všem soutěžícím a vozům ve sportu historických automobilů soutěžit po celém světě při dodržení společných norem a předpisů.

1.5 Podrobnější informace jsou k dispozici na internetových stránkách FIA: www.fia.com.

1.6 Zkratky

Zkratka	Úplný název
HTP	Technický průkaz historického vozu
HRCP (LPVRH)	Propustka pro vůz historické pravidelnosti
HMSC	Komise FIA pro historický automobilový sport
HCD	Databáze historických vozů FIA
HC	Certifikát autenticity FIA
Homologace	Homologační listy a listy uznání schválené FIA

2 – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ A DEFINICE VOZŮ**2.1 Všeobecná ustanovení**

2.1.1 Od roku 1906 do roku 1921 byly předpisy pro mezinárodní závody automobilů vytvářeny Sportovní komisí ACF a FIA (až do roku 1947 nazývané AIACR) od r. 1922 dodnes. Příloha C pro dvousedadlové závodní vozy byla zavedena v r. 1950, v r. 1966 se stala nedílnou součástí Přílohy J. Příloha J, určená pro vozy GT a cestovní vozy, byla zavedena v r. 1954. Cílem Přílohy K je zachovat původní tvar všech historických závodních vozů, s výjimkou případů, kdy jsou změny nezbytné z bezpečnostních důvodů.

2.1.2 Všechny vozy jsou klasifikovány podle svého typu, období (článek 3) a, pro usnadnění definice, podle mezinárodní skupiny, ve které model původně závodil, jak jsou shrnuty v příloze I.

2.1.3 Pořadatelé soutěže mohou tyto skupiny spojovat, jak to potřebují pro účely závodu, ale nesmějí smíchat vozy se zakrytými koly a vozy s nekrytými koly, s výjimkou případů, kdy to umožňuje specifikace období.

2.1.4 Pokud je určitý vůz založen na homologovaném modelu, jeho klasifikace podle období musí být slučitelná s daty platnosti té části homologačního listu, který se vztahuje na tento vůz (základní list a rozšíření).

Klasifikace podle období musí především brát v úvahu eventualitu, že k určitému datu byl model těchto vozů převeden z jedné homologační skupiny do druhé.

2.1.5 Období a rozšíření homologačního listu, které budou brány v úvahu, jsou specifikovány na HTP použitelném pro daný vůz.

2.1.6 Vůz se nemůže zúčastnit soutěže FIA podléhající Příloze K se specifikací období, která se liší od období, do kterého je zařazen.

2.1.7 Jakmile je klasifikace určena, může ji vůz změnit jen na příkaz HMSC.

2.1.8 Vlastníci vozů období Z si požádají o listy FIA.

2.1.9 Reklama na vozech

2.1.9.1 Reklama zaujímá maximálně dvě plochy 50x14 cm, umístěné maximálně nad a pod čtyřmi startovními čísly. Není-li dost místa pro umístění povolené reklamy nad a pod startovním číslem, může být reklama umístěna vedle startovního čísla, aniž by se ovšem dotýkala podkladu čísla. Jednu z obou ploch u každého startovního čísla si může vyhradit pořadatel sportovního podniku pro svou reklamu. Její umístění nemůže soutěžící odmítnout.

2.1.9.2 Reklama na dvousedadlových závodních vozech a jednomístných závodních vozech od období G dále:

Plochy, každá maximálně o velikosti 700 cm², jedna vpředu a po jedné ploše na obou bocích vozu, si může vyhradit pořadatel pro svou reklamu a soutěžící ji nesmí odmítnout.

Kromě toho je povolena celková plocha 2100 cm² (po max. 700 cm² vpředu a na obou bocích) pro dodatečnou reklamu i ve formě jednotlivých nálepek. U jednotlivých nálepek může být celková povolená plocha nejvýše rovna součtu ploch pravouhelníků, opsaných jednotlivým nálepkám.

2.1.9.3 Tabulky pro rally jsou vyhrazeny pro reklamu pořadatele.

2.1.9.4 Pokud jsou při rally použita pouze dvě startovní čísla, jsou pro reklamu povolena dvě další místa o rozměrech 50 cm x 14 cm.

2.1.9.5 Veškerá reklama, která není aktuální, s výjimkou původních reklam na voze, musí být odstraněna.

2.1.9.6 Jména jezdců a příslušná státní vlajka mohou být umístěny pouze jednou na každém boku vozu na ploše nejvýše 10x40 cm. Znak klubu, odpovídající zvyklostem, může být na každém boku vozu, jeho rozměry nesmějí přesáhnout 10x10 cm.

2.1.9.7 Na vozech nesmí být žádné jiné kresby nebo nápisy (např. žraločí zuby, nálepky z dřívějších závodů, osobní poselství a pod.).

2.1.9.8 Vedle startovního čísla mohou být umístěny nálepky označující třídu vozu, pokud to vyžadují propozice soutěže.

2.1.9.9 Tato pravidla musí být dodržena při všech soutěžích mistrovství.

2.1.10 Dobový vzhled

U vozů, které mohou historicky prokázat, že závodily ve zvláštním provedení (např. Gulf Porsche, L& M Lola, JPS Lotus atd.), je povoleno nadále používat tento vzhled pod podmínkou, že bude mít stejné barvy a velikost log jako tomu bylo původně.

2.1.11 Startovní čísla

Viz články 205 až 207 MSŘ.

2.1.12 Dohoda FIA/FIVA

FIA se domnívá, že spolupráce s FIVA je základní pro její aktivity v mimosportovní oblasti historických vozidel, aby bylo možné chránit volný pohyb historických vozidel bez omezení a podporovat jejich nespportovní využití.

Podle znění dohody mezi FIA a FIVA, podepsané 10. října 1974 a aktualizované 27. října 1999, FIVA uznává FIA jako jedinou mezinárodní autoritu v oblasti motoristického sportu. Konkrétněji, zatímco historické automobilové soutěže sportovního rázu budou i nadále spadat do vylučné kompetence FIA a jejích členů, nespportovní soutěže pravidelnosti

budou i nadále moci používat předpisy FIA nebo FIVA. Turistické srazy organizované z pravomoci FIA musí dodržovat Řád pro mezinárodní soutěže FIVA.

Pořadatelé (členové FIA nebo FIVA) mohou uspořádat (s výhradou případného schválení ze strany příslušných ASN, především tehdy, pokud je to stanoveno zákony dané země) závody pravidelnosti, jejichž průměrná rychlost nepřesahuje nižší ze dvou následujících rychlostí: 50 km/h nebo maximum normálně povolené pro automobilové soutěže vládními orgány příslušné země.

2.1.13 Definice soutěží

2.1.13.1 Historická soutěž

Historickou soutěží může být předvádění, přehlídka, historická soutěž na silnici, historická rally, trať historické pravidelnosti nebo historický turistický sraz pořádaný pod dohledem FIA a/nebo FIVA. Všechny mezinárodní soutěže musí respektovat předpisy této přílohy a, s výjimkou rally a závodů do vrchu (včetně závodů na okruhu během rally), musí být pořádaný na okruzích, které byly předtím schváleny FIA pro mezinárodní závody podle Přílohy O, článek 6.

2.1.13.2 Předvádění

Viz článek 22.c MSR.

Navíc, předvádění jedno- a dvoumístných soutěžních vozů vyrobených po roce 1967 mohou být pořádána pouze se souhlasem FIA.

2.1.13.3 Přehlídky

Viz článek 22.b MSR.

2.1.13.4 Historické soutěže na silnici

Historická soutěž na silnici je sportovní podnik pro vozy odpovídající předpisu Přílohy K nebo předpisu pro podniky FIVA, při kterém se používají pro jízdu na společné nebo hvězdicově uspořádané trase silnice pro veřejný provoz a pro který vydá pořadatel popis tratě (itinerář) jedním z běžných způsobů. S výjimkou srazů historických vozidel musí být všechny mezinárodní podniky uvedeny pro informaci v kalendářích FIA a FIVA. Tyto podniky musí být pořádaný v přísném souladu s předpisy o pravidlech silničního provozu dotýčných území. Existují tři typy historických soutěží na silnicích, definovaných dále: historické rally, historické rally pravidelnosti, historické srazy.

Historická rally: Podnik sportovního charakteru pořádaný na silnicích, v němž je většina trasy vedena po silnicích pro veřejný provoz. Itinerář může zahrnovat jednu nebo více rychlostních zkoušek, uspořádaných na silnicích uzavřených pro normální provoz nebo na trvalých či občasných závodních okruzích. Pro tyto zkoušky je rozhodujícím faktorem dosažená maximální rychlost. Výsledky ze všech rychlostních zkoušek slouží ke stanovení celkové klasifikace v rally.

Pro historické rally musí být dodrženy následující podmínky:

- Pořadatelé mezinárodních historických rally musí být členy ASN.
- Trať nepoužitá pro rychlostní zkoušky jsou nazývány „jízdní úseky“. Na těchto jízdních úsecích nesmí maximální rychlost nikdy ovlivnit celkovou klasifikaci a průměrná rychlost, požadovaná mezi kontrolami, nesmí přesáhnout 50 km/h, pokud ASN nepovolí v souladu s národní legislativou rychlost vyšší.
- Posádky účastníků se vozů musí mít odpovídající soutěžní licenci FIA pro jezdce.
- Při rychlostních zkouškách na okruhu, kde startují současně dva nebo více vozů, smí být ve voze pouze jeden jezdec.
- Vozy musí odpovídat předpisům pro silniční provoz a splňovaly předpisy FIA pro účast v mezinárodních rally v době, kdy byly vyrobeny.
- Každý soutěžící musí pro soutěžící vůz vlastnit platný Technický průkaz historického vozu FIA (FIA Historic Technical Passport - HTP). Každý soutěžící musí prokázat

technickým komisařům, kvalifikačním delegátům a sportovním komisařům, že jeho vůz je po celou dobu soutěže plně v souladu s předpisy.

- Pořadatelé musí respektovat bezpečnostní doporučení, uvedená v čl. 14 Přílohy H MSŘ.

Historické rally pravidelnosti

(Tento článek se nepoužije pro soutěže FIVA.)

Historická rally pravidelnosti je podnik cestovního charakteru, v němž nerozhoduje maximální rychlost, ale v němž musí být stanoveny průměrné rychlosti (nepřesahující 50 km/h).

Výjimečně, pokud se soutěž koná v zemi, kde jsou městské zóny od sebe hodně vzdáleny, nebo pokud itinerář předpokládá použití dálnic, pořadatelé rally pravidelnosti mohou požádat dotyčnou ASN o povolení vyšší průměrné rychlosti (max. 80 km/h) pro tyto specifické úseky.

Pro historické rally pravidelnosti musí být dodrženy následující podmínky:

- Musí být zapsány do kalendáře FIA nebo do kalendáře FIVA. Pořadatelé musí být členem FIA nebo FIVA pod jurisdikcí ASN, pokud to vyžadují národní zákony, propozice musí vypracovány v souladu s Mezinárodním sportovním řádem nebo Řádem pro mezinárodní soutěže FIVA.
- V případě soutěže zapsané do kalendáře FIA musí být propozice historické rally pravidelnosti v souladu se „Standardními propozicemi“ vypracovanými FIA. Tyto předpisy jsou k dispozici na www.fia.com nebo v sekretariátu FIA.
- Popsaná trať rally pravidelnosti musí být dodržena s výjimkou případů „vyšší moci“. Pořadatelé musí být schopni prokázat, že tato trať /tyto trati byla schválena/y dozorčím orgánem příslušného okruhu a že příslušná ASN FIA nebo ANF FIVA o tom byla s dostatečným předstihem informována.
- Pokud itinerář soutěže zahrnuje zkoušky pravidelnosti, místo, kde končí tyto úseky s časomírou, nesmí být soutěžícím předem sděleno.
- Pořadatelé musí zařadit nejméně jednu tajnou časovou kontrolu denně pro všechny vozy. Při předčasném příjezdu musí být posádky penalizovány nebo při neúměrné rychlosti i vyloučeny.
- Jakákoli zpráva o nebezpečné jízdě od dopravní policie může vést k vyloučení.
- Při vyloučení musí posádky odevzdat startovní čísla, štítky rally, itinerář a další materiály. Totéž platí pro doprovodná vozidla.
- Řidiči vozů, zúčastněných na rally pravidelnosti, musí mít platný řidičský průkaz pro všechny země, kterými vede trasa rally a být držiteli jakéhokoli typu licence pro jezdce pravidelnosti nebo soutěžního jezdce, minimálně stupně H4, platné pro příslušný rok, nebo získat oprávnění k řízení pro trať pravidelnosti na dobu soutěže.
- Každá posádka může uvést na formuláři přihlášky název posádky. Tento název posádky se objeví po stranách jména jezdce ve všech oficiálních publikacích soutěže.
- Zúčastnit se mohou vozy, které mají povolení k provozu na veřejných silnicích, vyrobené nejméně 15 let před 1. lednem příslušného roku. Vozy musí použít pneumatiky schválené pro silniční provoz. Nepřípustné pro jakoukoli část tratě jsou závodní pneumatiky. O přijetí přihlášky rozhoduje pořadatel.
- Soutěžící musí mít pro svůj vůz platný PTH/HTP, LPRH/HRCP nebo identifikační průkaz FIVA.
- Před startem musí vozy projít technickou přejímkou, která zkontroluje jejich soulad s předpisy a s jejich HTP.

PŘÍLOHA K

- Každý soutěžící musí prokázat technickým komisařům, kvalifikačním delegátům a sportovním komisařům, že jeho vůz je po celou dobu soutěže plně v souladu s předpisy.
- Aby se zabránilo „nejasným zónám“, které mohou být škodlivé pro historické hnutí a pro bezpečnost soutěží, mohou být zavedena dodatečná pravidla, která jsou zaměřena na to, aby zabránila jakémukoli riziku zneužití platných ustanovení a aby bylo dbáno na to, že rychlost – nebo nejlepší dosažený čas – nejsou rozhodujícím faktorem, a to ani ve vymezených částech soutěže.

Historický sraz

(Tento článek se nevztahuje na soutěže FIVA.)

Viz článek 21.b MSŘ.

Pro historické srazy musí být dodrženy následující podmínky:

- Pro jeho klasifikaci nesmí být rozhodující ani dosažená rychlost ani dosažený čas. Propozice musí odpovídat předpisu pro mezinárodní podniky FIVA.
- ASN nebo ANF FIVA příslušného území podle itineráře musí být předem informovány o soutěži a její trase.
- Zúčastnit se mohou všechny vozy s oprávněním k silničnímu provozu, vyrobené nejméně 15 let před 1. lednem příslušného roku. Pořadatel rozhoduje o přijetí přihlášek i o klasifikaci.

2.1.13.5 Závod na okruhu

Viz článek 16.b.1 MSŘ.

Pro závody na okruhu musí být dodrženy následující podmínky:

- Každý soutěžící musí být držitelem platného listu FIA pro přihlášený vůz. Přijaté vozy musí odpovídat požadavkům FIA na přihlášky do závodů na okruhu. Každý soutěžící musí prokázat technickým komisařům, kvalifikačním delegátům a sportovním komisařům, že jeho vůz je po celou dobu soutěže plně v souladu s předpisy.
- Pořadatelé se musí podrobit bezpečnostním doporučením přílohy H Mezinárodního sportovního řádu.

2.1.13.6 Závod do vrchu

Viz článek 16.b.3 MSŘ.

Pro závody do vrchu musí být dodrženy následující podmínky:

- Musí být zapsány do Mezinárodního kalendáře FIA. Propozice musí být vypracovány v souladu s kapitolou IV Mezinárodního sportovního řádu.
- Pořadatelé historických rychlostních závodů do vrchu musí být členy ASN FIA.
- Každý soutěžící musí být držitelem platného listu FIA pro přihlášený vůz.
- Každý soutěžící musí prokázat technickým komisařům, kvalifikačním delegátům a sportovním komisařům, že jeho vůz je po celou dobu soutěže plně v souladu s předpisy.
- Přijaté vozy musí odpovídat požadavkům FIA pro přihlášení se do historických rychlostních závodů do vrchu.
- Pořadatelé musí dodržet bezpečnostní doporučení přílohy H Mezinárodního sportovního řádu.

2.1.14 Předpisy pro jezdce

(Tento článek se nevztahuje na soutěže FIVA.)

Jezdci se musí podřídit požadavkům přílohy L Mezinárodního sportovního řádu ohledně přileb, nehořlavého oblečení a licencí.

Jezdci, kteří jsou držiteli mezinárodní historické licence platné pro některý nebo všechny stupně H1, H2 a H3 (článek 8 přílohy L), se mohou zúčastnit každý rok maximálně tří národních soutěží konaných mimo jejich vlast pod podmínkou, že tato soutěž/soutěže

bude zapsána v národním kalendáři pořádající ASN a že mateřská ASN jezdců a pořádající ASN k tomu dají souhlas.

Počet jezdců z jiných zemí účastnících se některé z takových soutěží nesmí přesáhnout ani 30 % počtu vozů přijatých na start, ani 30 % počtu skutečných účastníků. Okruhy, na kterých se tyto soutěže konají, musí být příslušným způsobem schváleny národní ASN.

2.2 Závodní vozy

2.2.1 Všechny závodní vozy účastníci se soutěží podle přílohy K musí odpovídat článku 5 (Bezpečnost) a článku 6 (Technické předpisy).

2.2.2 Jednosedadlové závodní vozy

2.2.2.1 Jsou to vozy vyrobené výhradně pro závody a odpovídající tehdejšími mezinárodně uznávaným předpisům AIACR nebo FIA, které určovaly kategorii, formuli a soutěže, ve kterých tyto vozy závodily v tom provedení, které je dodnes zachováno. Vozy vyrobené pro závody v národní formuli mohou být přijaty.

2.2.2.2 Jednosedadlové závodní vozy, dále rozdělené na: a) jednosedadlové vozy s prostorem pouze pro jedno sedadlo, b) jednosedadlové vozy mají i druhé sedadlo, menší, ale které vždy závodily ve svém období jako skutečné jednosedadlové vozy.

2.2.3 Dvoulístné otevřené závodní vozy

2.2.3.1 Vozy, které mají místo pro dvě sedadla a byly vyrobeny pouze pro závodění na soutěžích. Tyto vozy se podle definice období FIA a AIACR dále dělí na:

- a) Dvoulístné závodní vozy vyrobené v souladu se specifikací období před rokem 1947,
- b) Modely období E a F vyrobené v souladu se specifikací období, aby vyhověly ustanovením Přílohy C FIA,
- c) Modely od období G vyrobené v souladu se specifikací období, aby vyhověly ustanovením pro všechny skupiny uvedené v Příloze J FIA pro tyto vozy, včetně skupin 4, 5, 6 nebo 7 pro příslušný rok.
- d) Otevřené vozy skupiny 4 vyrobené mezi 1/1/1966 a 31/12/1969, pokládáné HMSC za dvoulístné závodní vozy.

2.2.4 Dvoulístné uzavřené závodní vozy

2.2.4.1 Vozy, které mají místo pro dvě sedadla a byly vyrobeny pouze pro závodění na soutěžích. Tyto vozy se podle definice období FIA dále dělí na:

- a) Dvoulístné závodní vozy vyrobené v souladu se specifikací období před rokem 1947,
- b) Modely období E a F (1/1/1947 – 31/12/1965) vyrobené v souladu se specifikací období, aby vyhověly ustanovením přílohy C FIA,
- c) Modely od období G vyrobené v souladu se specifikací období, aby vyhověly ustanovením pro všechny skupiny uvedené v Příloze J FIA pro tyto vozy, včetně skupin 4, 5 nebo 6 pro příslušný rok.
- d) Uzavřené vozy skupiny 4 vyrobené mezi 1/1/1966 a 31/12/1969, pokládáné HMSC za dvoulístné závodní vozy.
- e) Skupina C a IMSA GTP.

2.2.5 Prototypy Grand Touring FIA (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototypy budoucích modelů vozů GT, patřících do období E, F a G (1/1/1947 – 31/12/1965), které se zúčastnily mezinárodních soutěží v daném období, v souladu s předpisy FIA.

2.2.5.2 Vozy GT změnéné nad limity uvedené pro skupinu 3 (1960-65) a které závodily ve skupině 4 (1960-65).

2.2.5.3 Vozy přihlášené v GTP, soutěž Le Mans 1962 a vozy GTP FIA (1963-65).

2.2.5.4 HTP musí před vydáním zkontrolovat Komise historického automobilového sportu.

2.2.6 Prototypy Grand Touring non FIA (Non FIA GTP 2)

2.2.6.1 Prototypy vyrobené výrobcem s úmyslem udělat z nich budoucí modely vozů GT (nebo vývoj jednoho z modelů výrobcem nad existující specifikaci GT v daném období), které se zúčastnily mezinárodních závodů, ale s jinými předpisy než předpisy FIA, v obdobích E, F a G od roku 1947 a odpovídající svým původním specifikacím.

2.2.6.2 Kromě změn povolených v článku 5 (Bezpečnost), nemají vozy GT prototypy právo na změny, které byly provedeny v původním období na konkrétním dotčeném modelu.

2.2.6.3 HTP musí před vydáním zkontrolovat Komise historického automobilového sportu.

2.2.7 Experimentální vozy

2.2.7.1 Původní závodní vozy a GT prototypy, vyrobené pro závody v období FIA a odpovídající předpisům Přílohy J příslušného období, ale které se z jakéhokoli důvodu nezúčastnily mezinárodních závodů.

2.2.7.2 Musí být předloženy důkazy jejich nepřerušené historie.

2.2.7.3 Pouze Komisi pro historický automobilový sport přísluší rozhodnutí o tom, zda bude vůz tohoto typu přijat či nikoli.

2.2.7.4 HTP musí před vydáním zkontrolovat Komise historického automobilového sportu.

2.2.8 Historické speciály

2.2.8.1 Vůz vyrobený pro závody (na okruhu a závody do vrchu) během klasifikačního období FIA, který nemá soutěžní historii v mezinárodní formuli, ale závodil na nižší úrovni a má významnou historii v období na této soutěžní úrovni.

2.2.8.2 Vůz musí respektovat článek 5 (Bezpečnost) a může být pouze monopost nebo dvousedadlový závodní vůz období A až E (až do 31/12/1960)..

2.2.8.3 Technický průkaz historického vozu FIA musí před vydáním zkontrolovat Komise historického automobilového sportu.

2.3 Silniční vozy sériové výroby

2.3.1 Silniční vozy sériové výroby, T a GT, jsou vozy navržené a vyrobené pro použití na silnici, které byly používány pro soutěže v souladu s předpisy období, které se na tyto vozy vztahují.

2.3.2 Obecně jsou silniční vozy sériové výroby rozděleny na cestovní vozy a vozy GT a jejich deriváty. Ovšem sériové vozy před rokem 1947 jsou klasifikovány odděleně, aby bylo možné reflektovat různé obecné specifikace těchto vozů tohoto období.

2.3.3 Vozy z období před r. 1947 zahrnují: a) sedany nebo všechny uzavřené vozy, b) otevřené čtyřmístné cestovní vozy a c) otevřené dvourmístné vozy a musí odpovídat článku 5 (Bezpečnost) a článku 7 (Technické předpisy).

2.3.4 Sériově vyráběné cestovní vozy (T) po r. 1946

2.3.4.1 Cestovní vozy zahrnují uzavřené čtyřmístné sériové vozy, vyráběné ve velkém počtu nebo přeměnitelné vozy (vozy se zdvihovým objemem menším než 700 cm³ mohou mít dvě sedadla) a jsou to:

a) Modely nehomologované FIA, ale které závodily v mezinárodních rally nebo ve větších národních okruhových závodech před 31.12.1960. Tato skutečnost musí být potvrzena ASN země výrobce a schválena FIA.

b) Modely homologované FIA ve skupině 1 nebo skupině N Přílohy J po 1. lednu 1954.

2.3.5 Upravené cestovní vozy (CT) po r. 1946

2.3.5.1 Upravené cestovní vozy po r. 1946 jsou:

a) Modely omezené série z období E až J (1/1/1947 – 31/12/1986) odvozené od modelu sériového cestovního vozu a vylepšené v mezích období, jak je uvedeno

v Příloze J a jsou sem zahrnuty vozy homologované FIA ve skupině 2 před rokem 1966.

- b) Modely od 1/1/1966 homologované ve skupině 2 nebo ve skupině A a odpovídající příslušným ustanovením Přílohy J.

2.3.6 Standardní Grand Touring vozy po r. 1946 (GT)

2.3.6.1 Vozy GT jsou vyráběny v malých sériích, obvykle jsou to otevřené nebo zavřené dvoumístné sériové vozy, které nemohou být klasifikovány jako cestovní vozy.

2.3.6.2 Modely nehomologované v období E musí odpovídat modelu definovanému v katalogu a nabízenému zákazníkům obchodním oddělením výrobce. HMSC vystaví retrospektivní homologační listy sestavené na základě údajů dodaných ASN původního výrobce.

2.3.6.3 Všechny ostatní modely musí mít homologaci ve skupině 3 (1966-81) a musí dodržovat pravidla Přílohy J platná pro vozy těchto skupin v jejich období.

2.3.6.4 Kusy, které jsou identické ve všech bodech se týče karosérie a mechanických dílů a byly vyrobeny v období své klasifikace, musí být vyrobeny v minimálním množství požadovaném pro homologaci.

2.3.7 Upravené Grand Touring vozy po r. 1946 (GTS)

2.3.7.1 Obecně jsou upravené GT vozy vyráběny v malých sériích, obvykle z dvoumístných sériových vozů, otevřených nebo zavřených, které nemohou být klasifikovány jako cestovní vozy a jsou pro účely soutěže upraveny nad běžnou specifikaci sériové výroby.

2.3.7.2 Vozy, které nejsou odvozeny od vozu předcházejícího homologaci, mohou zahrnovat změny provedené v období, v rámci omezení mezinárodních pravidel pro vozy GT, platné v daném období. Základní a celková konstrukce šasi a karosérie modelu a motoru musí zůstat stejná jako u příslušného sériového modelu.

2.3.7.3 Modely musejí odpovídat vozům přijatým jako vozy GT a musí být homologované ve skupině 3 (1960-1965).

2.3.7.4 Pokud model nebyl homologován FIA ve skupině 3 (1960-1965) v okamžiku své výroby a svého používání k soutěžím ve svém období, ASN země výrobce musí dodat důkaz, že v období třídy, tak jak je definovaná v článku 6, bylo vyrobeno minimálně 100 mechanicky identických kusů dotčeného modelu.

2.3.7.5 Od období G, pouze pro modely homologované ve skupině 3, ve skupině 4 (1970-1975) nebo ve skupině B respektující ustanovení Přílohy J pro vozy skupin 3, 4 nebo B příslušného období.

2.3.7.6 Mimo jiné:

- a) Cestovní vozy asimilované s vozy GT během období E a F (1/1/1947 – 31/12/1965), buď se speciální karosérií, nebo se standardní karosérií a zvláštními mechanickými díly, odpovídající období, jsou přijaty pouze pro rally.
- b) Tyto modely musí mít soutěžní historii a jejich zvláštní mechanické díly jsou omezeny na díly povolené pravidly Přílohy J pro období platné pro vozy skupiny 3 a článkem 5 (Bezpečnost).
- c) Všechny změny musí respektovat technologii daného období, jak byla aplikována na daný model.
- d) Pokud tyto modely byly následně homologovány FIA ve skupině 3, mohou používat jen mechanické díly uvedené v rozšíření homologačního listu odpovídajícího skupině 3 FIA.

2.3.8 Nehomologované vozy po r. 1946 vyrobené v malém počtu – Silniční sportovní vozy / vozy Grand Touring (GTP 3)

2.3.8.1 Dvoumístné vozy, otevřené nebo zavřené, patří do období E-G, v souladu s pravidly pro výrobu a použití, platnými v zemi výroby v době výroby, ale které byly vyrobeny v méně než 100 kusech identických z mechanického hlediska.

2.3.8.2 Tyto vozy nesmějí být použity pro mezinárodní soutěže v jedné z kategorií nebo skupin uvedených v tomto článku 2.3, s výjimkou GTP-3. Není povolena žádná jiná změna kromě těch, které jsou uvedeny v příloze VIII.

2.3.8.3 Mechanická specifikace období každého modelu musí být zdokumentována a předložena ke schválení FIA.

2.3.9 Speciální cestovní vozy po r. 1946

2.3.9.1 Modely odvozené od skupin 1 a 2, N nebo A Přílohy J, které prodělaly změny přesahující změny povolené pro tyto skupiny. Patří sem:

2.3.9.2 Speciální cestovní vozy, které jsou modely odvozené od skupin 1 a 2, N nebo A Přílohy J, které prošly změnami přesahujícími změny povolené pro tyto skupiny.

2.3.9.3 Patří sem:

- a) Skupina 3 (1957-59): cestovní vozy se speciální nebo standardní karoserií, ale se změnami přesahujícími změny povolené pro skupinu 2 tak, jak jsou definovány v článku 264 přílohy J z roku 1959.
- b) Skupina 3 (1960-65): Uvedené pod skupinou 3 pro vozy GT. Cestovní vozy se speciální nebo standardní karoserií, ale se změnami přesahujícími změny povolené pro skupinu 2 tak, jak jsou definovány v článku 274 Přílohy J z roku 1965.
- c) Skupina 5 (1960-65): Změny povolené v článku 267 Přílohy J; verze z r. 1969 je brána jako definitivní. Změny povolené pro tento typ vozu jsou velmi blízké změnám pro speciální cestovní vozy (skupina 2 1970-1975), pokud tyto vozy mají varianty na přání homologované s více než 100 kusy.
- d) Skupina 5 (1976-81): Povolené změny jsou uvedeny v Příloze J daného období: verze z r. 1981 (článek 251) je brána jako definitivní.

2.3.9.4 HTP musí před vydáním zkontrolovat Komise historického automobilového sportu.

3 - KLASIFIKACE VOZŮ PODLE DATA A DEFINICE

3.1 Vůz je datován podle své specifikace, nikoli nutně podle svého data výroby:

3.2 Klasifikační období jsou následující:

- A) před 1/1/1905
- B) od 1/1/1905 do 31/12/1918
- C) od 1/1/1919 do 31/12/1930
- D) od 1/1/1931 do 31/12/1946
- E) od 1/1/1947 do 31/12/1961 (do 31/12/1960 pro jedno- a dvousedadlové závodní vozy)
- F) od 1/1/1962 do 31/12/1965 (od 1/1/1961 pro jedno- a dvousedadlové závodní vozy a až do 31/12/1966 pro formuli 2), s vyloučením formule 3 a formulí s motorem jediné značky
- GR) od 1/1/1966 (1/1/1964 pro formuli 3) do 31/12/1971 pro jedno- a dvousedadlové závodní vozy
- G1) od 1/1/1966 do 31/12/1969 pro homologované cestovní GT vozy
- G2) od 1/1/1970 do 31/12/1971 pro homologované cestovní vozy a GT vozy
- HR) od 1/1/1972 do 31/12/1976 pro jedno- a dvousedadlové závodní vozy
- H1) od 1/1/1972 do 31/12/1975 pro homologované cestovní vozy a GT vozy
- H2) od 1/1/1976 do 31/12/1976 pro homologované cestovní vozy a GT vozy

- IR) od 1/1/1977 do 31/12/1982 pro jedno- a dvousedadlové závodní vozy (s vyloučením skupiny C) a od 1/1/1977 do 31/12/1985 pro vozy F1, 3 litry
- I) od 1/1/1977 do 31/12/1981 pro homologované cestovní vozy a GT vozy
- IC) od 1/1/1982 do 31/12/1990 pro vozy skupiny C a vozy IMSA
- JR) od 1/1/1983 do 31/12/1990 pro jedno- a dvousedadlové závodní vozy (s vyloučením vozů F1 3 litry od 1.1.1983 do 31.12.1985)
- J) od 1/1/1982 do 31/12/1990 pro homologované cestovní vozy a GT vozy
- KC) od 1/1/1991 do 31/12/1993 pro všechny vozy skupiny C a vozy IMSA
- Z) od 1/1/1991 až dva roky před 1. lednem aktuálního roku pro ostatní vozy.

3.3 Specifikace období

3.3.1 Specifikací období se rozumí konfigurace modelu, u kterého bylo ke spokojenosti FIA nebo sportovních komisařů prokázáno, že v existoval v období, do které byl klasifikací zařazen.

3.3.2 Jakákoli změna specifikace období vozu je zakázána, pokud není výslovně povolena ustanoveními těchto předpisů pro danou skupinu vozu nebo prohlášením zveřejněným v Oficiálním bulletinu FIA týkajícím se specifického modelu vozu nebo specifických dílů nebo pokud je stanovena článkem 5 (Bezpečnost).

3.3.3 Díly nahrazující díly původně dodané výrobcem vozu mohou být použity pouze tehdy, pokud bylo prokázáno, že byly v daném období povoleny přílohou J a/nebo homologačním listem použitelným pro příslušný vůz a že byly použity pro tento speciální vůz při soutěži zapsané do mezinárodního kalendáře FIA v daném období.

3.3.4 Období, díly a náhradní díly, stejně jako příslušná rozšíření homologačního listu budou specifikovány na PTH/HTP tohoto zvláštního vozu.

3.3.5 Kromě povolení uvedeného v těchto předpisech musí mít jakákoli část vozu rozměry identické s rozměry původní části a musí o tom být podán důkaz.

3.3.6 Použitá technologie, a pro vozy s homologačním listem použitá rozšíření, musí být kompatibilní s příslušným obdobím.

3.3.7 **Pro homologované vozy** jsou platné pouze původní homologační dokumenty FIA, včetně rozšíření a variací, jak byly homologovány během příslušného období.

3.3.8 **Pro nehomologované vozy** mohou být přijaty následující důkazy (uvedené v pořadí priority) pro určení klasifikace období:

a) Specifikace výrobce obsažené v některém z následujících dokumentů: reklamní prospekty, příručka výrobce, příručka výrobní dílny, seznam náhradních dílů výrobce, magazíny o automobilových zkouškách, zveřejnění všech dokumentů musí pocházet z příslušného období.

b) Důkaz, že specifikace výrobce byla změněna pro soutěžícího během mezinárodní soutěže: jakýkoli doklad, obrázek, náčrtek nebo specifikace výrobce z daného období (specifikace zveřejněné v dobových časopisech a periodikách musí pocházet nejméně ze dvou zdrojů).

c) Zprávy uznávaných odborníků, kteří vozy prohlédli.

d) Nejmenší hodnotu mají, ale určitá pozornost je jim věnována při každé žádosti, knihy a novinové články napsané mimo dané období renomovanými autory. Dopisy napsané výrobci, mechaniky, inženýry, návrháři, jezdci a členy tehdejších týmů jsou brány v úvahu pro specifický vůz.

(e) Všechny výše uvedené důkazy se musí vztahovat k příslušnému modelu.

3.4 Obecné definice

3.4.1 Silueta je obrys vozu se všemi panely karoserie na správném místě při pohledu z kterékoli strany.

3.4.2 Šasi a celková struktura vozu, kolem které jsou umístěny mechanické části a karoserie zahrnující jakoukoli strukturální část uvedené struktury.

3.4.3 Termín „druh materiálu (material type)“ znamená tentýž materiál, nikoli však nutně stejnou specifikaci.

3.4.4 Takže „hliník“ musí být hliník z metalurgického hlediska, ale může být jiné kvality a může obsahovat prvky, které v původním složení nejsou, s výjimkou aluminium berylia. Hořčík (magnesium) lze nahradit hliníkem.

3.5 Tolerance

3.5.1 Kromě odlišného údaje na homologačním listu a v příloze J daného období, se použijí následující tolerance:

3.5.2 Jakékoli obrábění, s výjimkou vrtání a zdvihu: $\pm 0,2 \%$;

3.5.3 Hrubý odlitek: $\pm 0,5 \%$;

3.5.4 Šířka vozu u přední a zadní nápravy: $+ 1 \%$, $- 0,3 \%$;

3.5.5 Rozvor: $\pm 1 \%$;

3.5.6 Rozchod: $\pm 1 \%$.

3.6 Palivo

3.6.1 Pro sériové silniční vozy musí být palivem benzín, jak je definován v článku 252 odstavce 9.1, 9.2 a 9.3 platné Přílohy „J“.

3.6.2 U nehomologovaných vozů musí palivo odpovídat článku 275.16 Přílohy „J“.

3.6.3 Všechny závodní vozy období C a D (1/1/1919 – 31/12/1946), formule 1 1946-57, formule 2 1947-53, formule 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, mohou používat palivo na bázi alkoholu.

3.6.4 Vozy postavené podle předpisů formule 1 a 2 v letech 1946-60 mohou použít benzín s vyšším oktanovým číslem.

3.6.5 Do paliva mohou být přidány mazací přísady, které nepřesahují 2 % objemu.

3.6.6 Náhražky olovnatých aditiv mohou být přidány do paliva, pokud jsou tyto náhražky volně prodejné v maloobchodní síti. Přidání těchto aditiv nesmí zvýšit oktanové číslo benzínu nad stanovenou hranici 90 MON nebo 102 RON.

3.6.7 U dvoudobých motorů mohou být do paliva přidány mazací přísady.

4. IDENTIFIKAČNÍ DOKUMENTY VOZU ODPOVÍDAJÍCÍ MEZINÁRODNÍ NORMĚ FIA

4.1 Potvrzení

4.1.1 Každý vůz, který se zúčastní mezinárodního sportovního podniku FIA, musí mít HTP nebo, v případě závodů pravidelnosti, Propustku vozu historické pravidelnosti. Tyto dokumenty mají čistě technický charakter a nepředstavují žádnou záruku nebo hodnocení, ať jakéhokoli typu, autentičnosti vozu.

4.1.2 Ovšem vlastník vozu, který chce získat od FIA potvrzení týkající se autentičnosti jeho vozu, může požádat FIA o Certifikát autenticity (HC).

4.1.3 HTP je vlastnictvím ASN, která ho vydala a může být kdykoli odebrán na základě rozhodnutí HMSC FIA. HTP FIA může od ASN získat každý rezident nebo občan země ASN. Ti musí HTP vyplnit a vrátit je ASN. ASN si ponechá originál Průkazu a podrobnosti žádosti a vydá žadateli platnou perforovanou kopii průkazu. ASN poskytne FIA pro její databázi podrobnosti o všech vystavených dokumentech.

4.1.4 HTP je vzoru FIA o 11 stranách, který vyplňuje ASN společně s žadatelem.

4.1.5 Pro homologované vozy musí být tento HTP doprovázen kopií původního homologačního listu, ověřenou FIA nebo ověřenou kopií retrospektivního homologačního listu vozu od FIA.

4.1.6 LPVRH je založen na vzoru FIA a je to pouhý identifikační dokument vozidla, který se používá pro historické rally pravidelnosti.

4.1.7 Změna vlastníka: HTP je mezinárodní dokument a musí být akceptován všemi ASN. Je-li vůz převeden na soutěžícího jiné státní příslušnosti, nová ASN musí uznat list vydaný vozidlu, informovat příslušnou ASN o změně vlastníka a požádat o převod

originálu a dokumentace. Nová ASN může na původní průkaz vyznačit své vlastní číslo.

4.1.8 Ztracené HTP: dojde-li ke ztrátě průkazu, je třeba podat ASN žádost a ta vydá ověřenou barevnou kopii průkazu podle svého originálu. ASN, která kopii vydá, zapíše na stranu 1, že byla vydána další kopie a na stranu 10 datum vydání této kopie.

4.2 Použití HTP

4.2.1 HTP mají pouze dva cíle: použití technickými a schvalovacími činovníky během soutěží a pomoc pořadatelům při organizaci soutěže a klasifikaci.

4.2.2 Pro usnadnění práce pořadatelů MUSÍ být veškeré přihlášky do soutěží zapsaných do Mezinárodního kalendáře doprovázeny fotokopii první strany HTP pro vůz, který vydala ASN, s jasným uvedením jeho třídy, období a jeho kategorie, které byly přiděleny vozu na základě přílohy 1 přílohy K.

4.2.3 HTP musí být spolu s vozem předložen při technické přejímce soutěže. HTP vozu musí být k dispozici všem činovníkům FIA po celou dobu soutěže. Pouze jeden ze schvalovacích delegátů FIA (nebo v jejich nepřítomnosti činovník jmenovaný FIA) může zapisovat do HTP komentáře v angličtině nebo francouzštině.

4.2.4 Soutěžící musí prokázat přijatelnost specifikací vozu, jak jsou uvedeny v HTP.

4.2.5 Techničtí komisaři musí přijmout všechny HTP řádně ověřené ASN a umožnit vozům účast na příslušné soutěže od okamžiku, kdy budou v souladu se svým průkazem, s výhradou čl. 4.3.

4.2.6 Pořadatelům, kteří přijmou na své soutěže vozy bez platného HTP, hrozí, že jejich soutěže budou vyřazeny z Mezinárodního kalendáře a případně jim budou uděleny další sankce ze strany FIA.

4.3 Postup v případě nesouladu

4.3.1 Je-li během prohlídky zjištěno, že vůz neodpovídá svému HTP a tento nesoulad přesahuje to, co je uvedeno v postupu „červených bodů“ (čl. 4.4), soutěžící musí zajistit, aby na voze byly provedeny příslušné úpravy.

4.3.2 Není-li možné odstranit odchylku během soutěže, sportovní komisaři mohou vůz vyloučit a zaslat HTP FIA s jednou kopií pro ASN, která ho vydala, k přezkoumání.

4.3.3 Pokud je vůz v souladu se svým HTP, ale není v souladu s technickými předpisy Přílohy K, mohou sportovní komisaři soutěžícího s tímto vozem vyloučit, písemně uvést důvody tohoto vyloučení na průkazu vozu a tento zaslat FIA s jednou kopií pro ASN, která ho vydala, k přezkoumání.

4.3.4 HTP FIA mohou být anulovány za následujících okolností:

- a) Na základě žádosti ASN, u které je vůz registrován, zaslané FIA. Tato žádost musí být doprovázena důvody pro anulování.
- b) Na základě žádosti činovníků (nebo osob oprávněných činovníky FIA) FIA soutěže, do které byl vůz přihlášen a shledán neodpovídajícím výše uvedeným ustanovením Přílohy K. Své důvody musí uvést do HTP, zaslat ho FIA s jednou kopií pro ASN, která ho vydala, a pozastavit klasifikaci soutěže.
- c) Ze strany FIA, která může zrušit platnost jakéhokoli HTP. O svém rozhodnutí musí informovat ASN, která průkaz vydala a musí ho zveřejnit v Bulletinu FIA.

4.3.5 V případech 4.3.4. (a) a 4.3.4. (b) si soutěžící ponechá fotokopii HTP, označenou sportovními komisaři nebo technickými delegáty, která může být použita k soutěžím po dobu 30 dní. FIA musí rozhodnout o platnosti vozu do 30 dní od přijetí HTP. V této době jsou všechny výsledky nebo body, které vůz získá, uděleny podmíněčně.

4.3.6 Pokud FIA rozhodne, že je HTP neplatný, zruší jej. Nový HTP musí být před vydáním schválen nejdříve FIA.

4.3.7 Schvalovací delegáti mohou za určitých okolností být sportovními komisaři pověřeni, aby si ponechali HTP a později je během soutěže posoudili.

4.4 Postup červených bodů

4.4.1 Pokud je vůz přistaven k technické přejímce s mírnou odchylkou vzhledem k technickým předpisům, která nezhoršuje jeho výkony, schvalovací delegát FIA (pokud je, nebo při jeho absenci některý z činovníků FIA) může vyznačit jeden „červený bod“ na stranu 1 HTP a písemně uvést důvody odchylky na příslušnou stranu. Soutěžící musí odchylku odstranit před následující soutěží.

4.4.2 Všechny tyto červené body musí být zadány do centrální databáze.

4.4.3 Není-li tato odchylka před následující soutěží odstraněna, sportovní komisaři mohou vůz ze soutěže vyloučit.

4.5 Postup odvolání proti rozhodnutí ASN

4.5.1 Pokud ASN odmítne schválit HTP, má žadatel právo požádat FIA o zahájení odvolací procedury.

4.5.2 Žadatel musí ve lhůtě 30 dní od oznámení zamítnutí písemně požádat ASN, aby zaslala FIA kompletní dokumentaci týkající se průkazu.

4.5.3 ASN musí této žádosti vyhovět do 14 dnů od oznámení odvolání.

4.5.4 FIA sdělí žadateli a ASN své rozhodnutí.

4.5.5 Náklady na odvolací proceduru musí být uhrazeny FIA v okamžiku zamítnutí odvolání. Je-li odvolání vyhověno, ASN uhradí žadateli náklady.

4.6 Databáze historických vozů FIA

4.6.1 ASN uchovávají v databázi údaje o HTP, které vydaly.

5 - BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

5.1 Tyto předpisy jsou povinné, kromě rally pravidelnosti, pro které jsou doporučeny.

5.2 Přistavením vozu k technické přejímce soutěžící potvrzuje, že vůz vyhovuje z hlediska bezpečnosti a že se může zúčastnit závodu. Vůz musí být přistaven čistý.

5.3 Baterie, vypínač elektrických obvodů

5.3.1 Je povinná ochrana svorek baterie proti riziku zkratu.

5.3.2 Do vozu musí být zamontován vypínač elektrických obvodů tak, aby ÚPLNĚ odpojil od baterie všechny elektrické obvody (s výjimkou těch, které ovládají hasicí systém). Doporučuje se, aby venkovní ovladač vypínače byl před čelním oknem na straně řidiče nebo do vzdálenosti 50 cm od tohoto místa. U vozů s uzavřenou karoserií může být ovladač namontován na zadním bočním okně z umělé hmoty za předpokladu, že toto okno je za sedadlem řidiče. Ovladač musí být označen červeným bleskem v bíle lemovaném modrém trojúhelníku, jehož základna měří minimálně 120 mm.

5.3.3 U vozů se zapalováním magnetkou musí být zapojen v nízkonapětovém obvodu zapalování uzemňovací spínač. Vypínač musí být snadno ovladatelný jak zevnitř tak zvenku vozu.

5.4 Kabely, potrubí a elektrická výbava

5.4.1 Palivové, olejové a brzdové potrubí musí být chráněno zvenku proti riziku poškození (kamery, koroze, mechanické vlivy a pod.) a zevnitř proti riziku požáru.

5.4.2 Tato ochrana nesmí zvyšovat pevnost struktury vozu.

5.4.3 Pokud je zachováno sériově vyráběné potrubí, není dodatečná ochrana nutná.

5.5 Palivový systém

5.5.1 Ve všech vozech období A až E musí být palivovou nádrží nádrž standardní, nádrž homologovaná nebo bezpečnostní palivová nádrž. Doporučuje se naplnit homologované nebo standardní nádrže bezpečnostní pěnou odpovídající normám Amerických vojenských specifikací MIL-B-83054 nebo antiexplozní fólií „D-Stop“.

5.5.2 Pro všechny vozy období F-I je nádrž volná, ale musí být vyplněna bezpečnostní pěnou odpovídající normám Amerických vojenských specifikací MIL-B-83054 nebo antiexplozní fólií „D-Stop“.

5.5.3 Všechny bezpečnostní palivové nádrže musí odpovídat požadavkům článku 253.14 současné Přílohy „J“ (bezpečnostní palivové nádrže schválené FIA).

5.5.4 Palivové systémy, které nemají elektrické nebo mechanické čerpadlo, musí mít izolaci zařízení, které musí být jasně označeno.

5.5.5 Vozy, které používají jiné palivo než benzín, např. metanol, musí mít na podkladu každého startovního čísla oranžový fluoreskující kotouč o průměru 75 mm. Doporučuje se, aby barva kotouče odpovídala specifikaci Pantone 15-1354 TC „Orange Crush“.

5.6 Mezistěny

5.6.1 Od období F musí být instalovány protipožární mezistěny. Pro ostatní období jsou doporučeny.

5.7 Hasicí přístroje

5.7.1 Všechny vozy účastníci se závodů na okruhu, rychlostních závodů do vrchu a sportovních rally zahrnujících rychlostní zkoušky, musí být vybaveny minimálně jedním manuálním hasicím přístrojem v souladu s článkem 253.7.3 Přílohy „J“ (viz aktuální Příloha „J“).

5.7.2 Hasicí systém homologovaný FIA, v souladu s článkem 253.7.2 Přílohy „J“ (viz aktuální Příloha „J“, Technický list 16) je doporučený. Ovšem pro monoposty a dvoumístné závodní vozy není povinné zařízení pro vnější ovládání, které je požadováno v článku 253.7.2.3.

5.8 Nádoby na zachycení oleje (nejsou povinné pro rally)

5.8.1 U všech vozů se zdvihovým objemem do 2 litrů musí mít zachycovací nádoba obsah minimálně 2 litry, u všech ostatních vozů minimálně 3 litry.

5.8.2 Pokud je vůz původně vybaven uzavřeným systémem odvodu vzduchu bloku motoru, nejsou tyto nádoby nutné.

5.9 Škrtkové klapky

5.9.1 Každá škrtková klapka karburátoru musí být opatřena vnější vratnou pružinou, s výjimkou zdvojených karburátorů, které musí být vybaveny pružinou vnitřní.

5.10 Zpětná zrcátka

5.10.1 Pro závody musí mít každý vůz 2 zpětná zrcátka. Celková plocha skla zrcátek musí být nejméně 90 cm².

5.10.2 Pro rally musí zpětná zrcátka vyhovovat předpisům o provozu na veřejných silnicích.

5.11 Světlomety

5.11.1 Při závodech na okruhu musí být skla všech předních světlometů přelepena páskou nebo zakryta.

5.12 Čelní sklo

5.12.1 Čelní sklo u cestovních vozů, vozů CT, GT a GTS vozů musí být z bezpečnostního lepeného skla. Ve výjimečných případech může schvalovací delegát FIA udělit výjimku pro použití pevného průhledného plastu pro aktuální sezónu, pokud čelní sklo z lepeného skla není pro daný model dostupné. U ostatních vozů může být použita průhledná pevná plastická hmota.

5.13 Ochranné oblouky / klece

5.13.1 I když z tento článek nepožaduje, jsou ochranné oblouky doporučeny u všech historických automobilů, u kterých je jejich použití vhodné.

5.13.2 Požadavky:

(a) Období A až E: dále uvedené ochranné oblouky/klece jsou doporučeny kromě vozů, které byly původně vybaveny ochranným obloukem nebo konstrukcí. Ty musí mít oblouky odpovídající specifikaci z období, kdy závodily nebo je přesahující.

(b) Všechna ostatní období: oblouky/klece podle dále uvedené specifikace jsou povinné, s výjimkou sériově vyráběných cestovních vozů a sériových GT vozů, pro

kteří jsou však velmi doporučeni. Tyto bezpečnostní oblouky/klece mohou odpovídat specifikacím období (s výjimkou provedení z lehké slitiny, viz dále), nebo musí být provedeny podle specifikací, upřesněných v tomto článku.

5.13.3 V případě instalace bezpečnostní klece může být z vozu odstraněno zadní sedadlo.

5.13.4 Hliníkové oblouky jsou pro všechna období zakázány, s výjimkou vozů, u kterých je nelze nahradit a kde jsou součástí struktury vozu (např. Porsche Carrera 6, 908, 917).

5.13.5 Specifikace:

(a) Pro vozy formule 1 z období F (1/1/1961 – 31/12/1965), pokud je bezpečnostní oblouk nedílnou součástí struktury vozu, může být tento použit namísto oblouku, uvedeného v čl. 5.13.

(b) Od období F, pro ostatní jedno- a dvousedadlové závodní vozy a otevřené vozy GT, GTS a GTP: ochranný oblouk odpovídající specifikaci období nebo čl. 277 Přílohy J 1993 (viz Příloha VI těchto předpisů). Při sportovních podnicích, kdy je ve voze i spolujezdec, musí mít oblouk tvar nejméně podle obr. č.253-3 (viz Příloha V těchto předpisů) a oblouk musí kryt celou šířku kokpitu.

(c) Vzpěry dozadu mohou být nahrazeny (nebo doplněny) vzpěrami směřujícími dopředu. Vzpěry musí být upevněny k hlavnímu oblouku ve vzdálenosti od jeho vrcholu, která se nejvýše rovná 1/3 vzdálenosti, která odděluje jeho vrchol od dolního bodu upevnění. Tyto vzpěry nesmí bránit posádce při výstupu z vozu.

(d) Uzavřené sériové a upravené cestovní a GT vozy a uzavřené vozy GTP: bezpečnostní klec v souladu s čl. 253.8 Přílohy „J“ 1993 (viz příloha VI těchto předpisů), k níž je možné z obou stran přidat jednu diagonální vzpěru mezi průsečík a montážní bod, na hlavní oblouk nebo mezi zadní vzpěry, a maximálně dvě boční ochranné konstrukce, jak je to specifikováno v čl. 13.11.3. Výztuhy provedené podle obr. 253-3 až 253-10 a 253-12 až 253-17B aktuální Přílohy „J“ jsou rovněž povoleny.

(e) Koncepce musí odpovídat jednomu z obrázků 253-4 až 253-6, k nimž lze přidat jednu diagonální vzpěru buď mezi průsečík a montážní bod, na hlavní oblouk nebo mezi zadní vzpěry a/nebo nejvýše dvě pomocné vzpěry do boční konstrukce, jak je specifikováno v bodě 5.13.6.

(f) Výztuhy provedené podle obrázků 253-7 až 253-9 jsou rovněž povoleny.

5.13.6 Obecné požadavky na provedení ochranných oblouků a klecí:

(a) Ochranné konstrukce pro vozy období E a F mohou mít maximálně osm montážních bodů (viz čl. 8.2.2.2 přílohy VI), montážním bodem se rozumí pevný spoj mezi obloukem/kleci a šasi/podvozkem pomocí svarů, šroubů nebo nýtů.

Oblouk/klec se může dotýkat karoserie kdekoli. Dotyk není považován za spoj, pokud se nejedná o trvalý spoj mezi obloukem/kleci a karoserií.

(b) Není povoleno použít žádnou boční výztuhu s výjimkou trubek pod střechem a trubek na obou stranách mezi dvěma svislými trubkami klece po obou stranách otvoru dveří jezdce nebo cestujícího vpředu. Podélné trubky podél otvoru pro přední dveře mohou být nejvýše dvě, nesmějí zabraňovat vstupu nebo výstupu posádky z vozu a mohou být připevněny jen šroubovými spoji. Tyto spoje musí být provedeny tak, aby nemohlo vzniknout předpětí v oblouku/kleci („výztuha“ je část trubky tvořící oblouk/klec mezi průsečíky s jinými trubkami nebo mezi průsečíkem a montážním bodem).

(c) Žádný spoj nebo montážní bod nesmí mít jakékoliv seřizovací zařízení, umožňující vznik předpětí v oblouku/kleci.

(d) U vozů, které mají centrální trubkový rám, karoserii z laminátu nebo příhradovou konstrukci z hliníkových trubek (specifikace existují pro Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine

- Renault A 110), musí oblouk/klec odpovídat specifikaci a tvaru, které byly schváleny FIA. Výkres těchto oblouků/klecí musí zaslat ASN ke schválení na FIA.
- (e) Přitom je nutno dodržet podmínky, dané čl. 253.8.5 Přílohy „J“ 1993 (viz Příloha VI těchto předpisů).
- (f) Když jsou použity šrouby a matice, musí mít šrouby dostatečný minimální průměr s ohledem na použitý počet šroubů. Musí být co nejkvalitnější (nejlépe letecké). Šrouby a matice se čtvercovou hlavou jsou zakázány.
- (g) Pro hlavní oblouk klece je nutno použít trubku vcelku, s plynulými ohyby o dostatečném poloměru bez známek zvlnění nebo zeslabení stěn trubky.
- (h) Svary mají být co nejkvalitnější s plným postupem materiálem (přednostně obloukové svary v ochranné atmosféře).
- (i) Od období G musí být dodrženy bezpečnostní předpisy Přílohy „J“ vztahující se na příslušné období.

5.14 Červená zadní světla

- 5.14.1 Vozy, vybavené původně zadními světly, musí mít vzadu v době startu k závodu dvě fungující červená brzdová světla.
- 5.14.2 Monoposty od období G a všechny vozy-nemonoposty, které nebyly původně koncovými světly vybaveny, musí mít fungující varovné světlo v době startu k závodu, které svítí dozadu, je zezadu zřetelně vidět, je umístěno méně než 10 cm od středové osy vozu, má svítící plochu min. 20 a max. 40 cm², je řádně připevněno a může být zapnuto jezdcem, sedícím za volantem. Toto světlo musí být buď žhavicí s minimálním výkonem 21 W, nebo LED typu „Tharsis“ nebo „Dm Electronics“. Toto zadní červené světlo je pro všechny ostatní vozy doporučeno.

5.15 Bezpečnostní pásy

- 5.15.1 Pro všechny uzavřené vozy vyrobené v letech 1962 až 1965 a všechny vozy před r. 1966 vybavené ochrannou konstrukcí jsou povinné nejméně 4-bodové bezpečnostní pásy o šířce pásu minimálně 3".
- 5.15.2 Vozy od roku 1966 musí být vybaveny pásy odpovídajícími článku 253.6 současné Přílohy „J“.
- 5.15.3 Při uspořádání 2 ramenní a 2 břišní pásy musí být 2 upevňovací body ke karoserii pro břišní pásy a dva nebo jeden bod (souměrně k sedadlu) pro ramenní pásy. Pásy nelze měnit.

5.16 Opěrky hlavy

- 5.16.1 Doporučeny pro všechny vozy (podle čl. 259.14.4 Přílohy J).

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

- 5.17.1 Musí být přiměřeně upevněna. Původní uzávěr musí být odstraněn a nahrazen bezpečnostními úchyty vně kapoty.
- 5.17.2 Od specifikací období G musí být namontovány minimálně dva bezpečnostní úchyty, aby bylo možné zamknout přední a zadní kapotu.
- 5.17.3 Vnitřní zamykací mechanismy jsou vyřazeny z provozu nebo odstraněny.

5.18 Tažná oka

- 5.18.1 Všechny vozy, s výjimkou monopostů, musí mít tažné oko vpředu a vzadu. Tato tažná oka musí následující charakteristiky:
- vnitřní průměr mezi 80 mm a 100 mm,
 - řádně připevněné k přední a zadní struktuře vozu.
 - musí být umístěna tak, aby ho bylo možné použít, když vůz stojí v jámě se šterkem.
 - musí být jasně viditelná a natřená žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.

5.19 Řízení, snímatelný volant

- 5.19.1 Z bezpečnostních důvodů je možno jednoduchý sloupek volantu nahradit jiným sloupkem s univerzálními klouby nebo teleskopickým zařízením pod podmínkou, že

všechny původní funkce zůstanou zachovány. Takový sloupek musí být z vozu homologovaného FIA se stejným nebo větším zdvihovým objemem motoru než má dotyčný vůz. Od období G musí být dodrženy předpisy pro příslušnou skupinu.

5.19.2 Snímatelné volanty mohou být instalovány místo volantů původních.

5.20 Testy únavy

5.20.1 Povinné pro některé kategorie, viz Přílohu III.

5.21 Opravy

5.21.1 Opravy dílů z kompozitních materiálů musí být provedeny podle předpisů Přílohy IV.

5.22 Sedadla

5.22.1 V případě vozů GTS a CT z období F (1/1/1962) nebo mladších, pokud jsou vyměněna původní přední sedadla, musí být nahrazena sedadly se specifikací daného období nebo s platnou homologací FIA. Pro ostatní období jsou tato sedadla doporučena.

5.23 Volant

5.23.1 Je možné instalovat volant jiného průměru a stylu. Může být snímatelný.

6- TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO NEHOMOLOGOVANÉ VOZY

6.1 Obecně

6.1.1 Nehomologované vozy musí odpovídat specifikaci původního období a musí být dodrženy články 5 (Bezpečnost).

6.2 Samonosné šasi nebo konstrukce

6.2.1 Šasi musí odpovídat původní koncepci a výrobě. K opravě kompozitního šasi je možné přidat materiál, ale pro tento typ šasi musí být použity profesionální techniky kontroly a k listu FIA musí být připojeno osvědčení o této kontrole.

6.2.2 Veškeré opravy musí být v souladu s přílohou IV Přílohy „K“. Na šasi není možné provést žádnou další změnu a musí být dodrženy všechny bezpečnostní požadavky pro období účasti vozu v mezinárodních soutěžích (dále: „mezinárodní život“).

6.3 Přední a zadní zavěšení

6.3.1 Body, k nimž jsou připojeny díly zavěšení na šasi, musí svými rozměry a umístěním odpovídat specifikaci období. Pevné a hnané nápravy a vodící systém musejí odpovídat specifikaci období.

6.3.2 Systém zavěšení (typ pružin, tlumiče a vedení kol a náprav) nesmí být měněn, nesmějí být přidány díly vedení a zavěšení, pokud se nejedná o specifikaci období.

6.3.3 Stabilizátory a teleskopické tlumiče pérování lze použít jen tehdy, když byly uvedeny v původní specifikaci. Stabilizátory u vozů z období E a F musí být z plného materiálu. Vozy z období G mohou použít trubkové stabilizátory, když se prokáže, že byly použity v období.

6.3.4 Teleskopické tlumiče s hliníkovým pláštěm a/nebo teleskopické tlumiče plněné plynem je možno použít jen u vozů od období G nebo u těch vozů, jejichž specifikace z období to dovoluje. Třecí tlumiče mohou mít nastavitelné třecí roviny.

6.3.5 Seřiditelné upevnění pružin je možné namontovat do všech vozů, pokud bylo uvedeno ve specifikaci období.

6.3.6 Spoje v zavěšení lze nahradit díly, které nejsou původní pod podmínkou, že se nezmění rozměry.

6.3.7 Kulové klouby lze použít jen tam, kde jsou uvedeny ve specifikaci období. Kulové klouby lze použít u stabilizátoru vozů z období F pod podmínkou, že to neovlivní geometrii náprav.

6.3.8 Pružiny musí mít konstantní charakteristiku, pokud evidence z období neprokáže použití pružin s proměnnou charakteristikou.

6.3.9 Vozy původně vybavené systémem aktivního zavěšení mohou být rekonstruovány zpět na neaktivní systém, použitý na stejném modelu v období.

6.3.10 U některých vozů musí prvky zavěšení projít testem únavy podle přílohy III Přílohy K.

6.4 Motor

6.4.1 Motor a jeho díly musí být dobové specifikace, stejné značky, stejný model a typ, a musí odpovídat specifikaci výrobce pro který existuje důkaz z období.

6.4.2 Vrtání motoru nemůže být zvětšeno o procentní podíl vyšší než je specifikace období, s výjimkou vozů období A až D, u kterých může být vrtání zvýšeno až o 5 %. Tuto operaci lze provést jen tehdy, pokud jsou dodrženy limity zdvihového objemu ve formuli, do které vůz patří (viz přílohu I).

6.4.3 Motory, u kterých byl v období zdvihový objem menší než shora uvedený limit, nelze převrtat na větší zdvihový objem, než který byl používán v době mezinárodního života vozu.

6.4.4 Vozy, vybavené původně motory DFY, mohou použít odvozené motory DFY. Pro vozy vybavené původně motorem Cosworth DFV mohou být použity všechny součásti motorů odvozených od Cosworth DFV.

6.4.5 Zdvih se nesmí odchýlit od hodnoty uvedené ve specifikaci období.

6.4.6 Klikové hřídele, ojnice, písty a ložiska mohou mít rozměry větší než je specifikace období, v mezích povolených velikostí klikové skříně motoru. Musí být vyrobeny ze stejného typu materiálu. Metoda výroby je libovolná.

6.4.7 Ani počet sedel ventilů ani délka ventilů nesmějí přesáhnout specifikaci výrobce, pokud nejsou potvrzeny důkazem z období. Otočení hlavy válců může být použito jen tehdy, je-li je prokázáno z období.

6.4.8 Zdvihový objem (nebo odhadovaný zdvihový objem) vozů s přeplňovaným motorem, turbokompresorem, rotačním motorem, motorem s turbínou nebo parním motorem se násobí koeficientem používaným v období.

6.4.9 Původní pořadí zapalování musí zůstat zachováno.

6.5 Zapalování

6.5.1 Elektronické zapalování může být namontováno jen tehdy, pokud odpovídá specifikaci období a pouze pro vozy od období F.

6.5.2 Elektronické zařízení pro omezení otáček motoru může být použito na vozech od období F.

6.5.3 Použití elektronického systému řízení motoru je u motorů DFV/DFY zakázáno, u ostatních vozů musí odpovídat specifikaci období.

6.5.4 Cívka zapalování, kondenzátor, rozdělovač nebo značka magnet jsou libovolné pod podmínkou, že odpovídají specifikacím výrobce pro příslušný model.

6.6 Mazání

6.6.1 Je povoleno změnit systém mazání motoru, např. karter s olejem za suchý karter, podle specifikace období (Suchý karter není dovolen u F-Junior před rokem 1961).

6.6.2 Počet a typ použitých olejových čerpadel a délka olejového potrubí musí odpovídat původní specifikaci.

6.6.3 Je dovoleno použít chladič pro motorový olej s podmínkou, že se nezmění silueta vozu.

6.7 Palivový systém

6.7.1 Jiné karburátory z téhož nebo staršího období je možno použít s podmínkou, že jejich počet, obecně typ a funkční princip zůstane shodný s původní specifikací.

6.7.2 U vozů se vstřikováním paliva je dovoleno použít místo vstřikování karburátory z období.

6.7.3 Původní systém vstřikování paliva a/nebo přeplňování je možno použít jen u toho vozu, který tak byl vybaven ve svém období. Navíc může být použit pouze původní systém.

6.7.4 Mechanická palivová čerpadla mohou být nahrazena čerpadly elektrickými nebo naopak.

6.7.5 Palivová nádrž musí odpovídat požadavkům článku 5.5, nesmí přesáhnout původně homologovanou nebo stanovenou kapacitu a musí být na původním místě nebo v zavazadlovém prostoru.

6.8 Přístroje

6.8.1 Elektronické palubní přístroje musí odpovídat specifikaci období, ovšem mohou být použity systémy pro získávání dat, které zajišťují následující funkce: rychlost otáčení motoru, tlak a teplota motorového oleje, teplota vody v motoru a plnicí tlak v karburátoru.

6.9 Převodovka

6.9.1 Všechny vozy musí být vybaveny převodovkou podle specifikace období. Automatickou převodovku, rychloběh nebo další rychlostní stupně vpřed lze dovolit jen tehdy, pokud jsou uvedeny ve specifikaci období.

6.9.2 Použití elektrické skříně Cotal, epicyklické skříně Wilson a čtyřstupňových převodovek u vozů z období C (1/1/1919 – 31/12/1930), které tak nebyly vybaveny původně, je dostatečným důvodem pro reklasifikaci vozu do období D (1/1/1931 – 31/12/1946).

6.9.3 Převodovky vyrobené podle specifikací období E (1/1/1947 – 31/12/1960) se nesmějí montovat do vozů vyrobených ve starších obdobích.

6.9.4 Je-li namontována odlišná převodovka, smí patřit pouze do stejného období nebo období staršího.

6.9.5 Vozy z období F s motorem vzadu mohou použít převodovku Hewland MK8 za předpokladu, že se tím nezmění počet rychlostních stupňů vpřed.

6.9.6 Vozy původně vybavené poloautomatickými převodovkami mohou být změněny na manuální převodku typu, který byl namontován na voze stejného modelu.

6.10 Stálý převod

6.10.1 Diferenciál s omezenou svorností lze použít jen tehdy, když byl v původní specifikaci. U vozů s takovým diferenciálem, vyrobených až do období F včetně, lze použít pouze diferenciály s omezenou svorností mechanického typu odpovídající dobovým specifikacím.

6.10.2 Diferenciály s omezenou svorností nejsou povoleny pro vozy období A až C (- 31/12/1930). Mohou být namontovány pouze na vozech období D (1/1/1931 – 31/12/1946), pokud pro příslušný model existuje dobová specifikace.

6.10.3 Diferenciály s omezenou svorností nemohou být použity u vozů formule Junior nebo formule 3 (1964-70).

6.11 Brzdy

6.11.1 Součásti brzd musí přesně odpovídat původní specifikaci s dále uvedenými výjimkami.

6.11.2 Vozy období A až C (- 21/12/1930), vybavené původně brzdami na dvou kolech, mohou být vybaveny brzdami na čtyřech kolech, pokud výrobce montoval brzdy na čtyři kola na následující modely během stejného období, pod podmínkou, že odpovídají dobové specifikaci výrobce.

6.11.3 Je povolena změna na jiný mechanický systém nebo hydraulické ovládání, pokud odpovídá specifikaci období.

6.11.4 Kotoučové brzdy, děrované kotouče a třmeny s více brzdíči jsou povoleny jen tehdy, pokud odpovídají původní specifikaci.

6.11.5 Hydraulický brzdový systém lze změnit na dvouokruhový, v němž jsou současně bržděna všechna čtyři kola prostřednictvím dvou různých hydraulických okruhů.

6.11.6 Montáž vzduchového krytu kolem kotoučové brzdy pro zlepšení chlazení je povolena.

6.11.7 Hydraulické potrubí je možno nahradit trubkami typu "Aeroquip".

6.11.8 Vozy, které původně byly vybaveny brzdami karbon-karbon, lze rekonstruovat na kotoučové brzdy z oceli se současnými brzdiči a běžnými brzdovými deskami.

6.12 Kola

6.12.1 Všechna kola musí odpovídat specifikaci období a musí mít původní průměr používaný během mezinárodního života vozu.

6.12.2 Šířka ráfků nesmí být zvětšena, ale může být zmenšena pro montáž použitých pneumatik.

6.12.3 Období A-D

(a) Ráfky 19 palců jsou povoleny pro montáž závodních pneumatik.

(b) Ráfky pro pneumatiky se zpevněnými okraji (BE) nebo pneumatiky s rovnými okraji (SS) mohou být nahrazeny prohloubenými ráfky stejné velikosti podle následující tabulky:

Původní velikost BE/SS	Minimální průměr ráfku Prohloubení ráfku	Max. průřez Prohloubení ráfku
26 x 3	19 palců	3,5 palce
710 x 90, 28 x 4	19 palců	4,5 palce
760 x 90, 810 x 90	21 palců	4,75 palce
30 x 3, 30 x 3.5	21 palců	4,75 palce
815 x 105, 820 x 120	21 palců	5,25 palce
880 x 120, 32 x 4.5	21 palců	6,00 palce
730 x 130	17 palců	5,25 palce

(c) Minimální povolený průměr je 16 palců, pokud není možné prokázat, že pro příslušný vůz byl v daném období použit menší rozměr.

(d) Maximální šířka ráfku nesmí přesáhnout dobovou specifikaci o více než jeden palec.

6.12.4 Období E až F včetně

(a) Minimální povolený průměr je ten, který může být ověřen důkazem z daného období.

(b) Maximální šířka ráfku musí odpovídat původní specifikaci a nesmí přesáhnout 5½" (6½" pro vozy období F), s výjimkou případů, kdy lze dobovými důkazy prokázat širší rozměr.

(c) Pokud původní specifikace neexistuje, nebo pokud je navržena větší šířka než 5½" (6½"), stanoví rozměry Technická pracovní skupina pro historické vozy FIA.

(d) Pro vozy F Junior je maximálně povolená šířka ráfku 5" (127 mm) pro vozy z období E (1/1/1947 – 21/12/1960) a 6½" (165 mm) pro vozy z období F (1/1/1961 – 31/12/1965).

(e) Kola s děleným ráfkem jsou povolena pouze u dobové specifikace.

6.12.5 Od období G

(a) Je dovoleno použít užší ráfky než uvádí specifikace z období.

(b) Pro některé kategorie musejí kola odpovídat předpisům pro zkoušky únavy v příloze III přílohy K, i když jsou nová.

(c) Původní kola tvořená více materiály mohou být nahrazena koly, která mají jen jeden z těchto materiálů pod podmínkou, že jejich rozměry a původní vzhled budou dodrženy.

6.12.6 Pneumatiky

Musí být v souladu s článkem 8.

6.13 Karoserie

6.13.1 Vůz musí mít stejnou siluetu, s kterou závodil původně, bez jakýchkoli přidaných vzduchovodů, křidel nebo jiných úprav. Montáž ochranného oblouku se nepovažuje za změnu siluety.

6.13.2 Nahrazované části karoserie mají věrně kopírovat původní tvar vyrobený v období pro původní podvozek a musí být ze stejného typu materiálu jako původní.

6.13.3 Pro období A-D je povolena karoserie ve stylu období, vyrobená z původního materiálu a o stejné hmotnosti, pod podmínkou, že bude odpovídat akreditované karoserii namontované na modelu z příslušného období. V takovém případě musí vlastník informovat ASN a předložit fotografie ukazující obě strany, přední část, zadní část a interiér.

6.13.4 Kryt kokpitu musí být pružný, kromě případů, kdy se jedná o součást původní karoserie vozu (doloženo dobovou fotografií). V takovém případě musí mít hrany chráněné obložení. Sedadla pro cestující je možno vyjmout.

6.13.5 Pro TGP musí mít karoserie vzhled používaný během mezinárodního života vozu, pokud je povolen zákony země, kde se soutěž koná.

6.14 Aerodynamické prvky

6.14.1 Aerodynamické prvky mohou být na voze namontovány pouze tehdy, pokud odpovídají specifikaci období.

6.14.2 Tyto prvky musí být shodné co do vzhledu, umístění i rozměrů s původními prvky z období vozu.

6.14.3 Pro monoposty nejsou povoleny žádné aerodynamické prvky, které jsou upevněny k neodpíraným částem vozu a/nebo jejichž nastavení je seřiditelné z místa jezdce.

6.14.4 Případné původní aerodynamické prvky používané na soutěžích nejsou povinné.

6.14.5 Vozy, které v daném období závodily s pevnými aerodynamickými zástěrami (během r. 1981 a 1982), si mohou ponechat původní upevnění a filozofii koncepce. Zástěra ovšem musí být změněna tak, aby byla zachována minimální statická světlost 40 mm. Pásy třecího obložení nejsou povoleny.

6.15 Elektrický systém

6.15.1 Alternátory je možné namontovat jen tehdy, pokud odpovídají specifikaci období.

6.15.2 Jmenovité napětí baterie a veškerého elektrického příslušenství může být změněno ze 6 na 12 V. Typ, značka a kapacita (Ah) baterie jsou libovolné. Původní umístění baterie může být změněno. Když je baterie uložena v kokpitu, musí být bezpečně upevněna a mít izolovaný nepropustný kryt.

6.16 Osvětlení

6.16.1 Veškeré vybavení pro osvětlení musí být funkční.

6.17 Rozvor, rozchod, světlost

6.17.1 Rozvor

Rozvor se nemůže odchýlit od specifikace období.

6.17.2 Rozchod

Rozchod se nesmí odchýlit od dobové specifikace.

6.17.3 Světlost

U všech vozů až do období D včetně musí být zachována světlost odpíraných částí vozu minimálně 100 mm tak, aby bylo možno protáhnout pod vozem z kterékoli strany blok o výšce 100 mm.

Vozy období E a F musí mít minimální světlost 60 mm tak, aby bylo možné protáhnout pod vozem z kterékoli strany blok o výšce 60 mm.

- 6.17.4 U všech vozů z období G a mladších je nutno respektovat původní specifikaci.
 6.17.5 Světlost vozu se měří bez jezdce, avšak s koly a pneumatikami, použitými pro závod, případně vyměněnými, pokud jsou kola nebo pneumatiky poškozené.

6.18 Hmotnost

- 6.18.1 Minimální hmotnost vozu nesmí být nižší než dobová specifikace daného modelu nebo, pokud hmotnost nebyla v původních předpisech specifikována, než zveřejněná hmotnost daného období.

Pokud je během soutěže vůz vybrán k vážení, může být z vozu odebráno pouze palivo, a nesmí být přidána žádná kapalná, pevná nebo plynná látka.

7 – TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO SÉRIOVÉ CESTOVNÍ VOZY

7.1 Obecně

- 7.1.1 Tyto předpisy platí pro cestovní vozy, závodní cestovní vozy, GT vozy a závodní GT vozy, jak jsou definovány v článku 2.

- 7.1.2 Všechny vozy podléhají článku 5 (Bezpečnost).

7.2 Homologační a uznávací listy

- 7.2.1 Když FIA v r. 1954 vytvořila Přílohu J pro cestovní a GT vozy, uznávací nebo homologační listy vystavené ASN obsahovaly specifikace vozů. Od roku 1958 (GT vozy) a 1960 (cestovní vozy) poskytly ASN CSI FIA nezbytné informace pro vyplnění těchto listů a jejich vystavení. Všechny uznávací nebo homologační listy schválené FIA jsou označeny jako homologační listy.

- 7.2.2 Je známo, že některé cestovní a GT vozy období E (od 1/1/1947 – 31/12/1961) nebyly ve svém období homologovány nebo jejich listy nemusí obsahovat všechny varianty na přání daného období.

- 7.2.3 Pro vozy, jejichž listy nebyly v daném období vytvořeny, sestaví Technická pracovní skupina HMSC retrospektivní homologační listy podle údajů poskytnutých ASN původního výrobce.

- 7.2.4 Tyto retrospektivní homologační listy musí být poté schváleny Komisí historického automobilového sportu, než budou přidány na seznam homologačních listů FIA.

- 7.2.5 Vozy období E a F (1/1/1947 – 31/12/1965) se zúčastní soutěží v souladu s pravidly uvedenými v přílohách VIII a IX Přílohy K.

7.3 Obecné technické předpisy pro sériové cestovní vozy

- 7.3.1 Cestovní vozy, závodní cestovní vozy, vozy GT a GTS období E a F (1/1/1947 – 31/12/1965) podléhají příloze VIII a IX Přílohy K.

- 7.3.2 Cestovní vozy, závodní cestovní vozy, vozy GT a GTS od období G musí odpovídat předpisům pro mezinárodní soutěže přílohy J odpovídající poslednímu roku jejich období, jak je definováno v článku 3.

- 7.3.3 Cestovní vůz musí odpovídat svému homologačnímu listu, ale není povolena žádná homologační varianta označená „Platí pouze ve skupině 2“.

Ovšem systém posilovače brzd může být odpojen nebo odstraněn.

- 7.3.4 Vůz GT musí odpovídat svému homologačnímu listu, ale není dovolena žádná homologační varianta označená „Platí pouze ve skupině 4“.

- 7.3.5 Pro závodní cestovní vozy a závodní GT vozy od období G jsou platné pouze původní homologační dokumenty FIA, s rozšířeními a variacemi homologovanými v příslušném období, jakož i změny výslovně povolené v předpisech přílohy J platné pro dané období.

- 7.3.6 Mimo jiné pro GT vozy, závodní cestovní vozy a speciální cestovní vozy:

Systém posilovače brzd může být odpojen nebo odstraněn.

Zadní, dveřní a výklopná okna musí být nejméně z bezpečnostního skla nebo z pevné průhledné hmoty o tloušťce min. 5 mm (doporučuje se materiál typu FAA, např. Lexan 400). Svisle otevíratelná boční okna lze nahradit horizontálně posuvnými.

Šasi musí kopírovat originální design, ale může mít místní zesílení.

Pokud Příloha J platná pro dané období povoluje za určitých okolností nahrazení kotoučových brzd, musí být nové kotouče stejného typu (plné, s drážkami, větrané).

Obložení podlahy a stropu může být odstraněno, obložení dveří může být nahrazeno.

Sklopné světlometry mohou být změněny na pevné a jejich mechanismus může být demontován, ale jejich osvětlení musí zůstat funkční.

7.3.7 Závodní cestovní vozy období H z r. 1972 mohou používat díly karoserie ze skelného vlákna, vymazané z jejich homologačního listu 1/1/1973.

7.3.8 Je možné přijmout změny vzhledem ke standardní nebo homologované karoserii povolené v Příloze J příslušného období. Tyto změny karoserie musí být v souladu s kompletní konfigurací použitou na příslušném modelu při mezinárodní soutěži, která se konala podle pravidel FIA pro dané období. To musí být potvrzeno dobovou fotografií v HTP vozu, označenou razítkem ASN, která ho vydala.

Především změny rozchodu povolené v některých případech pro vozy CT a GTS musí odpovídat realitě daného období pro tento model a musí být doloženy, a během pneumatik musí být zakryt karoserií (viz Přílohu J daného období).

7.3.9 Původní kola tvořená více materiály mohou být nahrazena koly, která jsou pouze z jednoho z těchto materiálů, pod podmínkou, že jejich rozměry a původní vzhled zůstanou zachovány.

7.3.10 Pro vozy CT a GTS z období H2 a I mohou být mezi horními úchyty zavěšení použity příčné výtzuhy (vzpěry) a to jak vpředu, tak i vzadu.

7.4 Vozy skupiny B

7.4.1 Vozy skupiny B, které byly z bezpečnostních důvodů vyřazeny FIA z rally v daném období, mohou být použity jen pro závody na okruhu, závody do vrchu a přehlídky / demonstrace a jejich HTP musí být před vydáním zkontrolován Komisí pro historický automobilový sport.

Jsou to následující vozy:

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

Ostatní vozy skupiny B se mohou zúčastnit soutěží bez omezení.

7.4.2 Technické charakteristiky zakázané FIA v daném období jsou povoleny jen tehdy, pokud se vůz účastní přehlídky / demonstrace.

8. PNEUMATIKY

8.1 Obecně

8.1.1 Všechny vozy účastníci se soutěží zapsaných do mezinárodního kalendáře musí odpovídat následujícím předpisům pro pneumatiky, s výjimkou změn předpisů platných pro schválený seriál nebo soutěž. V případě sporu rozhodne definitivně FIA.

8.1.2 Soutěžící je vždy odpovědný za to, že si u výrobce zjistí, zda příslušná pneumatika je vhodná pro jeho specifické použití.

8.1.3 Rozměry pneumatik jsou libovolné za předpokladu, že budou respektovány další příslušné předpisy (o ráfcích, blatnících a pod.). Soutěžící je odpovědný za to, aby zvolené pneumatiky byly kompatibilní s použitými ráfky.

8.1.4 Použití zařízení pro zahřátí pneumatik není povoleno.

8.1.5 Použití jakékoli směsi ovlivňující hysterezi během jízdy není povoleno.

8.1.6 Složení směsi musí být na boku pneumatiky zřetelně žlutě.

8.2 Pneumatiky pro všechny vozy, s výjimkou historických formulí FIA při závodech na okruhu a do vrchu

8.2.1 **Období A až B** (před 31/12/1918): vozy musí používat vzorované pneumatiky stejných rozměrů jako v období vozu.

8.2.2 **Období C až E** (1/1/1919 – 31/12/1960): vozy musí používat závodní pneu Dunlop ze sérií „Vintage“ pouze ze směsi 204 a se vzorkem R5 nebo starším typem vzorku. Čtyřmístné otevřené cestovní vozy před r. 1947, otevřené dvoustupňové cestovní vozy před r. 1947, sedany před r. 1947 a závodní jedno- a dvoustupňové vozy s ráfky o průměru 17“ nebo více nebo o minimální šířce 3,5“, mohou použít běžně prodávané pneumatiky, jako jsou pneumatiky s průřezem 75 % nebo více, s rychlostní klasifikací „S“ nebo vyšší a mající schválení „E“ nebo „DOT“. Ohledně vhodného výběru pneumatiky pro soutěž se doporučuje konzultovat výrobce.

Vozy T, CT, GT, GTS a GTP mohou použít pneumatiky označené „E“ nebo „DOT“ s minimálním průřezem 70 % nebo dobové specifikace, pokud je vyšší. Vozy CT, GTS a GTP mohou použít pneumatiky Dunlop „L section“.

8.2.3 **Období F** (vozy postavené od 1/1/1961 do 31/12/1965): musí používat výhradně závodní pneu Dunlop ze série „Vintage“ nebo „L či M section“ ze směsi 204 a se vzorkem CR 65 nebo starším. Vozy T a GT mohou používat pneumatiky odpovídající předpisům uvedeným dále v bodě 8.4.1.

8.2.4 **Období G** (G1 a G2 - vozy postavené od 1.1.1966 do 31.12.1971): mohou použít závodní pneumatiky Dunlop ze sérií „Vintage“, „section L“, „section M“ nebo „Post Historic“ nebo závodní pneumatiky Goodyear „Blue Streak“ nebo Avon slick. Do Avon slick nutno profezát ručně vzorek Dunlop CR 65. Vozy T, CT, GT, GTS a GTP mohou rovněž použít pneumatiky odpovídající předpisům uvedeným dále v bodě 8.4.1.

8.2.5 **Od období H** (postavené po 31.12.1971): vozy mohou používat slicky a pneumatiky do deště. Vozy T, CT, GT, GTS a GTP mohou rovněž použít pneumatiky odpovídající předpisům uvedeným dále v bodě 8.4.1.

8.3 Formule a zvláštní výjimky

8.3.1 Vozy **formule Junior** musejí používat buď pneumatiky řady Dunlop Vintage se vzorkem typu R5 nebo staršího typu nebo pneumatiky „L section“ ze směsi 204 a se vzorkem CR 65 nebo starším.

8.3.2 Vozy s koly o minimální šířce ráfku 3,5“, pro které neodpovídá žádná pneumatika z řady Dunlop Vintage vhodné specifikace, mohou použít běžně prodávané pneumatiky, jako jsou pneumatiky s diagonální nebo radiální kostrou s průřezem 75 % nebo více, s rychlostní klasifikací „S“ nebo vyšší a mající schválení „E“ nebo „DOT“. Ohledně vhodného výběru pneumatiky pro soutěž se doporučuje konzultovat výrobce.

8.3.3 Vozy **Grand Prix Thoroughbred** (kromě vozů vyrobených před 31.12.1971) musí používat Avon Slick ze směsi A11 nebo A26 s diagonální kostrou. Monoposty postavené před 31.12.1971 mohou použít také pneu Dunlop ze série Post Historic. Mokré pneu jsou omezeny na řadu Avon s diagonální kostrou.

8.3.4 Vozy postavené pro závody „Can-Am“ mohou použít neřezané slicky.

8.3.5 Další pneumatiky může FIA povolit pro specifické kategorie nebo série.

8.3.6 Vozy Widi, Gilby a Rejo se specifikacemi používanými před 31.12.60 mohou použít pneumatiky řady Dunlop „L Section“ ze směsi 204 a se vzorkem CR 65.

8.3.7 Monoposty národních formulí účastníci se historických závodů FIA, musí použít pneumatiky podle specifikace období.

8.3.8 Pokud se účastní vytrvalostních závodů na okruzích o stanovené délce více než 2 hodiny (a příslušných tréninků), mohou všechny cestovní vozy, vozy CT, GT a GTS od období G použít silniční pneumatiky odpovídající pravidlu uvedenému dále v bodě 8.4.

8.4 Pneumatiky pro rally

8.4.1 Pneumatiky, které lze použít pro rychlostní zkoušky rally na asfaltu (a pro rychlostní zkoušky na okruzích nebo do vrchu a na smíšených podnicích), jsou omezeny na pneumatiky s označením „E“ nebo „DOT“ (s vyloučením pneumatik označených „Not for highway use“ nebo „For racing only“) s příslušným poměrem podle období. Pro rychlostní zkoušky na šotolině, které jsou takto označeny ředitelem závodu, není pro pneumatiky třeba žádného zvláštního označení.

8.4.2 Musí být dodržena následující tabulka průměrů kompletních kol podle období a průměrů ráfků:

Průměr ráfku	Období	Minimální průměr kompletního kola
10"	F	490 mm
11" a 12"	F	530 mm
Od 10" do 12"	G	490 mm
Od 10" do 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 V případě pochybností o pneumatice použité soutěžícím se měření provádí na nové pneumatice typu dodaného soutěžícím, za studena, pneumatika je nahuštěna na standardní tlak doporučený výrobcem.

8.4.4 Pokud je možné prokázat, že v daném období byly použity pneumatiky s menším poměrem, Komise pro historický automobilový sport může povolit jejich použití.

8.4.5 Použití radiálních pneumatik nižších tříd než S (max. rychlost 112 mph resp. 180 km/h) by měl jezdec konzultovat s výrobcem pneu. Stejně je nutno posuzovat přejezdy po veřejné silnici mezi rychlostními zkouškami s kluzkým povrchem, na kterém jezdec použije pneu typu M+S (Mud+Snow), které patří většinou jen do třídy Q (max. rychlost 100 mph resp. 160 km/h).

8.4.6 Vozy vybavené ráfky se šířkou ráfku 3,5" nebo méně nebo průměrem 17" nebo více mohou používat silniční pneumatiky diagonální nebo radiální s průřezem 75 % nebo více. Tyto pneumatiky mohou mít značku „E“ nebo „DOT“. Co se týče vhodného typu pneumatik pro soutěž, měl by být konzultován výrobce.

8.4.7 Připomínáme, že značení rychlostní třídy u diagonálních pneumatik závisí na průměru kola. Existují tři značení rychlostních stupňů, které se používají pro tyto pneumatiky. Některé pneumatiky nejsou značeny vůbec, a proto jsou zařazeny do nejnižší rychlostní třídy. Zařazení je uvedeno v následující tabulce:

velikost kola	10"	12"	13"+
rychl. třída	km/h / mph	km/h / mph	km/h / mph
-	120/75	135/85	150/95
S	150/95	160/100	175/110
H	175/110	185/115	200/125
V	nevyrábí se	nevyrábí se	210+/130+

8.4.8 Zimní diagonální pneumatiky M+S jsou zařazeny do nejnižší třídy (viz tabulka).

Pneumatiky s hroty musí být povoleny i dopravními předpisy pořadatelského státu.

8.4.9 Doporučujeme vybírat pneumatiky pro sport po poradě s výrobcem.

PŘÍLOHA I: SEZNAM KATEGORIÍ A FORMULÍ POVOLENÝCH PRO MEZINÁRODNÍ RYCHLOSTNÍ ZÁVODY

Pořadatelé závodů nejsou povinni podřídít se dále uvedeným kategoriím nebo třídám. Vozy, které odpovídají mezinárodním předpisům, platným podle AIACR nebo FIA v době jejich vzniku nebo v době, kdy závodily, pokud to neodporuje jiným předpisům a předpisu Přílohy „K“.

Jsou použity následující zkratky:

S - přeplňované motory

U/S - nepřeplňované (atmosférické) motory

Automobilový sport používal termíny sportovní vozy / prototypy / sportovní prototypy od svého počátku. Aby se zabránilo jakékoli záměně, nejsou v seznamu kategorií tyto termíny použity. Je uvedena reference na tyto vozy jako na dvoumístné závodní vozy.

Období A

Modely patřící do období před 1.1.1905

PA/H těžké vozy vyrobené pro závod Paříž-Amsterdam-Paříž 1898, hmotnost vyšší než 400 kg.

PA/L lehké vozy vyrobené pro závod Paříž-Amsterdam-Paříž 1898, hmotnost mezi 200 a 400 kg.

GB/H těžké vozy vyrobené pro Pohár Gordona Bennetta, hmotnost nižší než 1000 kg.

GB/L lehké vozy vyrobené pro Pohár Gordona Bennetta, hmotnost mezi 400 a 650 kg.

GB/V malé automobily vyrobené pro Pohár Gordona Bennetta, hmotnost mezi 250 a 400 kg.

Období B

Modely patří do období mezi 1.1.1905 a 31.12.1918 včetně

GP1 vozy Grand Prix vyrobené v roce 1906, jako GB/H.

GP2 vozy Grand Prix vyrobené v roce 1907, hmotnost neomezena, spotřeba nižší než 30 l/100 km.

GP3 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1908-1910, max. plocha pístu 755 cm², min. suchá hmotnost 1100 kg.

GP4 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1911.

GP5 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1912, celková šířka 1750 mm.

GP6 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1913, hmotnost 800 až 1100 kg, max. spotřeba 20 l/100 km.

GP7 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1914, max. 4500 cm³, min. hmotnost 1100 kg.

V1 „voiturety“ vyrobené v r. 1906, min. hmotnost 700 kg, max. vrtání 120 mm jednoválec, 90 mm, dvouválec.

V2 „voiturety“ vyrobené v r. 1908, min. hmotnost 700 kg, max. vrtání 100 mm jednoválec, 80 mm, dvouválec, 65 mm pro 4 válce.

V3 „voiturety“ vyrobené v r. 1909, min. hmotnost 700 kg, jednoválcové motory: vrtání max. 120 mm a zdvih max. 124 mm, nebo max. 100 mm x 250 mm, dvouválce: max. 95 mm x 95 mm, nebo max. 80 mm x 192 mm, 4 válce: max. 75 mm x 75 mm, nebo max. 65 mm x 145 mm.

V4 „voiturety“ vyrobené v r. 1911, max. 3000 cm³, min. hmotnost 800 kg.

V5 „voiturety“ vyrobené v r. 1913, max. 3000 cm³.

IN1 vozy Indianapolis odpovídající specifikacím z let 1911-18.

HS1 historické speciály vyrobené v tomto období.

Období C**Modely patřící do období od 1.1.1919 do 31.12.1930 včetně**

- GP8 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1921, min. hmotnost 800 kg, max. 3000 cm³.
 GP9 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1922 - 25, min. hmotnost 650 kg, max. 2000 cm³.
 GP10 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1926-27, min. hmotnost 600 kg (1926) a 700 kg (1927), max. 1500 cm³, min. šířka karoserie 850 mm.
 GP11 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1928, hmotnost od 550 do 750 kg.
 GP12 vozy Grand Prix vyrobené v r. 1929 - 30, min. hmotnost 900 kg, min. šířka karoserie 1000 mm.
 V6 „voiturety“ vyrobené v r. 1920, max. 1400 cm³.
 V7 „voiturety“ vyrobené v r. 1921 - 25, max. 1500 cm³.
 IN2 vozy Indianapolis odpovídající předpisům svého roku výroby nebo závodu.

Období D**Modely patřící do období od 1.1.1931 do 31.12.1946 včetně****Monoposty**

- GP13 vozy Grand Prix 1931 - 33.
 GP14 vozy Grand Prix 1934 - 37, min. hmotnost 750 kg, min. šířka karoserie 850 mm.
 GP15 vozy Grand Prix 1938 - 39, max. 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S, min. hmotnost 850 kg.
 V8 „voiturety“ vyrobené v r. 1934 - 39, max. 1500 cm³ S.
 V9 „voiturety“ vyrobené v r. 1946, max. 1100 cm³ S, 2000 cm³ U/S (formule B v r. 1947-48 v některých zemích).
 IN3 vozy Indianapolis odpovídající předpisům svého roku výroby nebo závodu.
 HS3 historické speciály vyrobené v tomto období.
 SAL3 Sedany až do 3000 cm³
 SAL4 Sedany nad 3000 cm³
 OT3 Otevřené čtyřmístné cestovní vozy do 3000 cm³
 OT4 Otevřené čtyřmístné cestovní vozy nad 3000 cm³
 OS5 Otevřené dvómístné vozy do 1100 cm³
 OS6 Otevřené dvómístné vozy od 1100 cm³ do 1500 cm³
 OS7 Otevřené dvómístné vozy od 1500 cm³ do 3000 cm³
 OS8 Otevřené dvómístné vozy nad 3000 cm³

Období E – J

Vozy GT, GTS období E1 (1947-1954) jsou zařazeny do GT1 nebo GTS1 pod dva litry nebo do GT2 nebo GTS2 nad dva litry.

Vozy GT a vozy GTS pro období E2 – J je možné zařadit podle následující tabulky:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
do 1150 cm ³	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
nad 2500 cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42

Před číslem třídy musí být uvedeno GT nebo GTS, např. GTS15.

PŘÍLOHA K

Cestovní vozy (T) a závodní cestovní vozy (CT) pro všechna období po r. 1947 je možné zařadit podle následující tabulky:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
do 1150 cm ³	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
nad 2500 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40

Před číslem třídy musí být uvedeno T nebo CT, např. T15.

Vozy formule 1 období E – J mohou být zařazeny podle následující tabulky:

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

Vozy formule 2 období E – J mohou být zařazeny podle následující tabulky:

formule 2	1947-1953	1956-1960	1964-1966	1967-1971	1972-1984
	F2/1	G2/2	F2/3	F2/4	F2/5

Vozy Indianapolis období E – J mohou být zařazeny podle následující tabulky:

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

Vozy formule 3 období E – J mohou být zařazeny podle následující tabulky:

formule 3	1946-1960	1964-1970	1971-1973	1974-86
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4

Vozy formule Junior období E – J mohou být zařazeny podle následující tabulky:

formule Junior	1958-1960	1961-1963
	FJ/1	FJ/2

Vozy Tasman období E – J mohou být zařazeny podle následující tabulky:

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

Vozy definované jsou **závodní dvoustupňové vozy** pro období E – J mohou být zařazeny podle následující tabulky:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
do 750 cm ³	1	7	13	19	25	31	37	43
750 - 1000 cm ³	2	8	14	20	26	32	38	44
1100 – 1500 cm ³	3	9	15	21	27	33	39	45
1500 – 2000 cm ³	4	10	16	22	28	34	40	46
2000 – 3000 cm ³	5	11	17	23	29	35	41	47
3000 – 5000 cm ³	6	12	18	24	30	36	42	48

Před číslem třídy musí být uvedeno TSRC, např. TSRC14.

Vozy GT prototypy období E a F (GTP)

Vozy definované v čl. 2.2.5 a 2.2.6: **GTP E, GTP F a GTP G**

Speciální cestovní vozy skupina 5:

do 1150 cm ³	HST1
1150 – 1300 cm ³	HST2
1300 – 1600 cm ³	HST3
1600 – 2500 cm ³	HST4
nad 2500 cm ³	HST5

Ostatní závodní monoposty období F:

IC1 Formule Intercontinental 1961 - 1965 2000 cm³ -3000 cm³

NF2 Monoposty národní formule 1961 – 1965

Ostatní závodní monoposty období G:

FV/1 Vozy formule Vee 1964 – 1971 (1285 cm³)FF/1 Vozy formule Ford 1967 – 1971(1600 cm³)F5/1 Vozy formule 5000 1969 – 1971 (5000 cm³)FG/1 Vozy formule France 1966 – 1971 (1300 cm³)FA/1 Vozy formule "A" (USA) 1968 – 1971 (5000 cm³)FB/1 Vozy formule "B" (USA) 1967 – 1971 (1101 cm³ – 1600 cm³) & vozy formule Atlantic (Evropa) 1970 – 1971 (1101 cm³ – 1600 cm³, ale povolující motor BDA)FC/1 Vozy formule "C" (USA) 1967 – 1971 (1100 cm³)FS/1 Vozy formule Škoda 1970 – 1971 (1107 cm³)

NF3 Monoposty národní formule 1961 – 1971

Vozy volné formule období E-J jsou označeny písmeny FL.

Období H

Skupina 6 – Dvousedadlové závodní vozy

S2/1 Vozy Sport 2000 patřící do období 1972 – 1975 (2000 cm³)

Ostatní závodní monoposty období H 1972 - 1976

F5/2a Vozy formule 5000 (5000 cm³)FV/2a Vozy formule Vee (1285 cm³)FE/1a Vozy formule Easter (1600 cm³)FF/2a Vozy formule Ford (1600 cm³)FW/1a Vozy formule Super Vee 1971 – 1976 (1584 cm³)FS/1a Vozy formule Easter 1972 – 1976 (1300 cm³)FS/2a Vozy formule Škoda 1972 – 1976 (1107 cm³)FR/1a Vozy formule Renault (1600 cm³)

IN/4a Vozy Indianapolis 1972 – 1976

Období I

Skupina 5 – Speciální produkční vozy odvozené od skupin 1-4

Skupina 6 – Závodní dvousedadlové vozy

S2/2 Vozy Sport 2000 patřící do období 1976 – 1981 (2000 cm³)

Ostatní závodní monoposty z období I 1977 – 1981

F5/2b Vozy formule 5000 1977 – 1981 (5000 cm³)FV/2b Vozy formule Vee 1977 – 1981 (1285 cm³)FF/2b Vozy formule Ford 1977 – 1981 (1600 cm³)

PŘÍLOHA K

- FF/3a Vozy formule Ford 2000 1977 – 1981 (2000 cm³)
- FW/1b Vozy formule Super Vee 1977 – 1981 (1584 cm³)
- FS/1b Vozy formule Easter 1977 – 1981 (1300 cm³)
- FS/2b Vozy formule Škoda 1977 – 1981 (1048 - 1107 cm³)
- FR/1b Vozy formule Renault 1977 – 1981 (1600 cm³)

Všechny vozy odpovídající předpisům přílohy J z daného období, všechny formule z daného období nebo v tomto období homologované

Pro závodní jedno- a dvoumístné vozy patřící do období mezi 1/1/82 a 31/12/90 plus cestovní vozy a GT vozy patřící do tohoto období nebo homologované v období mezi 1/1/82 a 31/12/90. Kompletní seznam bude zveřejněn v Bulletinu FIA.

Období Z

Vztahuje se na vozy starší než dva roky, počítáno od 1. ledna daného roku a patřící do jedné z následujících kategorií:

formule 1, formule 3000, skupina C, formule Indy/CART, IRL, vozy typu "Le Mans" (pro vozy nedefinované v předchozích kategoriích), vozy skupiny B a World Rally Cars.

Majitelé vozů tohoto období požádají o vydání listů FIA.

PŘÍLOHA II: MATERIÁLY DOPORUČENÉ PRO POUŽITÍ JAKO NÁHRADA A PRO REKONSTRUKCI

1. ÚVOD

Tato příručka je průvodcem vlastnostmi, výběrem a použitím materiálů, použitých pro náhradu a opravu částí vozů Grand Prix Thoroughbred. Cílem je zajistit, aby údržba vozů byla prováděna bezpečným způsobem. Tento dokument je tvořen 3 částmi:

1. Úvod
2. Seznam materiálů
3. Technické listy koncepce

Podle možností se doporučuje použít jednu ze specifikací ze seznamu. Ta uvádí škálu materiálů určených téměř pro všechny aplikace na vozech. Třetí část obsahuje technické listy, určené k pokrytí velké většiny použití na vozech nebo pomocných prvcích. Každý z materiálů je prezentován v situaci, která je nejčastější, s podmínkami nákupu. Kovové slitiny jsou definovány podle podmínek tepelné úpravy, ve které jsou nejčastěji používány.

Specifikace materiálů způsobuje velké problémy kvůli obrovskému množství používaných nomenklaturních systémů a různých jednotek používaných pro prezentaci údajů. Proto je ke každému materiálu přiřazena „reference tažení“ a „podmínka nákupu“. To zahrnuje standardizovaný kód materiálu, a pokud je to třeba, popis podmínek. Cílem je poskytnout rychlou a jasnou prezentaci materiálových požadavků. Všechny mechanické vlastnosti jsou uvedeny v jednotkách SI a tvrdost v systému Vickers. Vlastnosti vztahující se k nárazu různých kovů byly všechny vyhodnoceny za použití testů „Charpy“, aby se usnadnilo srovnání.

Doporučuje se požadovat tepelnou úpravu podle podmínek konečné kvality, než specifikovat celou úpravu, která je uvedena pro informaci. Takto je kladen důraz na kvalitu tepelného zpracování, spíše než na koncepci a usnadňuje to kontrolu. I přes technický pokrok zůstává velká část tepelných úprav kovů „černou magií“. Ujistěte se, že ke každé skupině dílů k tepelné úpravě je připojen zkušební díl, aby bylo možné ho posléze zkontrolovat.

2. SEZNAM MATERIÁLŮ

2.1 Kovové slitiny

2.1.1 Výrobní oceli

- 2.1.1.a AISI/SAE 4130 – výroba z oceli pod napětím (zavěšení, náboj kola atd.)
- 2.1.1.b EN3 – výrobní ocel pro různé použití
- 2.1.1.c 15 CVD 6
- 2.1.1.d T45

2.1.2 Cementační oceli

2.1.2a VAR 300 M – obrobené díly vyžadující vysokou odolnost (nápravy, převodové hřídele atd.)

2.1.3 Karburační oceli

Pro díly vyžadující cementaci (ozubení, atd.).

2.1.3.a EN 36C

2.1.4 Snadno řezatelné oceli

- 2.1.4a EN1 A pro rychlou výrobu dílů mimo napětí (šablony a přístroje, atd.)
- 2.1.4b EN 16T obrobené díly střední odolnosti (osy, klikové hřídele, ojnice atd.)
- 2.1.4c EN 24T monolitické díly a čepy se zvýšenou odolností atd.

PŘÍLOHA K

2.2 Slitiny hliníku

- 2.2.1 2014 A T6 - obecná hliníková slitina se zvýšenou odolností pro obráběné díly
- 2.2.2 5251-H3 - Tvrzená slitina pro výrobu plechů
- 2.2.3 6082 T6 - slitina, kterou lze tepelně upravovat a svařovat.

2.3 Slitiny titanu

- 2.3.1 Titan pro komerční použití (stupeň 2) - pro lehké výrobky
- 2.3.2 Ti6Al 4V - obráběné díly vyžadující specifickou zvýšenou odolnost

2.4 Slitiny magnézia

- 2.4.1 ZE 41 A T5 - pro lité odlehčené díly

2.5 Slitiny mědi

- 2.5.1 fosforový bronz, PB1 - pro ložiska a pouzdra.

3. TECHNICKÉ LISTY

Podrobné technické listy lze získat na požádání u FIA:

FIA Sport
Département des Voitures Historiques
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Geneve 15 Aéroport, Suisse

PŘÍLOHA III: TESTY ÚNAVY**1. KONTROLOVANÉ DÍLY**

1.1 Strukturální celistvost a koroze následujících prvků musí být prověřena pomocí nedestruktivních zkoušek:

- trubkové trojúhelníkové zavěšení
- části zavěšení z lehkých slitin
- sloupek řízení
- kola z lehkých slitin
- trubkové šasi z hliníkové slitiny

1.2 Doporučuje se provést podobné kontroly na dílech vystavených namáhání a zásadních pro celistvost vozu, které ovšem nemusí být ve výše uvedeném seznamu.

2. Všechny výše uvedené prvky musí být testovány a certifikovány pomocí metod vhodných pro jejich materiál a konstrukční typ. Každý prvek musí být jasně identifikován nesmazatelným leptáním nebo značením

3. Potvrzení je platné po dobu 5 let od data zkoušky (včetně certifikátů doručených před 31.12.2003).

4. Osvědčení o testu a prohlášení výrobce musí být přiloženo k HTP.

5. Prověrky musí být prováděny podle následujících norem.

5.1 Vizuální kontrola

BSEN 970: 1997 (nebo platné vydání)

5.2 Zjišťování trhlin penetrací

BSEN 571-1:1997 (nebo platné vydání)

5.3 Zjišťování chyb magnetickým tokem

BS 6072: 1981 (nebo platné vydání)

5.4 Zjišťování chyb rentgenovými paprsky

BSEN 1435:1997 (nebo platné vydání)

6. Všechny žádosti o historický technický průkaz (viz dotčené kategorie v čl. 7) musí být doprovázeny platným osvědčením dokazujícím, že díly uvedené v čl. 1 prošly testy celistvosti.

7. Kategorie, kterých se tato norma týká:

- vozy Grand Prix od období G
- vozy skupin 6 až 8 od r. 1966 do r. 1971
- vozy skupin 5 až 9 od r. 1975
- vozy skupin 6 až 8 od r. 1976 do r. 1981
- vozy skupin C až E od r. 1982

Pro vozy F3 je tato norma pouze doporučena.

PŘÍLOHA IV: ZJIŠŤOVÁNÍ ŠKOD A OPRAVY KOMPOZITNÍCH STRUKTUR

Jakákoli oprava kabiny pro přežití nebo čelní části musí být provedena v souladu se specifikacemi výrobce, v dílně schválené výrobcem. V případě, že to není možné, musí být jakákoli oprava provedena v souladu s následujícími pokyny v zařízení schváleném FIA.

1. Lze opravit čtyři typy poškození:

1.1 Rýhy způsobující deformace dvou vrstev. Lze provádět až opravy zasahující až 250 cm² dané plochy.

1.2 Průsek vnějších ploch, způsobující deformaci jádra. Je ekonomicky výhodné provádět opravy postihující až 20 % celkové plochy skořepiny.

1.3 Delaminované plochy: Je ekonomicky výhodné provádět opravy postihující až 20 % celkové plochy skořepiny.

1.4 Průsek celé sendvičové struktury. Uspokojivým způsobem lze opravit až 125 cm² poškozené plochy.

2. Testy kompozitních struktur

2.1 Pokud není k dispozici zařízení pro ultrazvukovou diagnostiku, je dostačující test s mincí.

2.2 Provéřit okraj delaminované plochy poklepem malým kovovým předmětem, např. mincí. Delaminovaná plocha vydává dutý zvuk na rozdíl od plného zvuku nepoškozené plochy.

3. Postup opravy

3.1 Provéřit poškozenou oblast.

3.2 Odstranit poškozenou vrstvu tak, že se udělá pokud možno kruhový výřez, aniž by bylo odříznuto příliš velké množství nepoškozené vrstvy. Vyříznout část jádra s voštinovou strukturou až ke druhé vrstvě. Pokud jsou poškozeny obě vrstvy, zvolit tu, kde je největší poškozená plocha.

3.3 Vybrousit plochu do tvaru kruhu nebo oválu kolem poškozené nebo odstraněné plochy v šířce cca 10 cm od okraje zóny.

3.4 Vyčistit veškeré nečistoty nebo prach z broušení pomocí acetonu nebo podobného přípravku.

3.5 Vyříznout voštinovou strukturu a vytvořit prostor pro připravenou dutinu. Na dobrou vrstvu pod dutinou dát přílnavý film nebo pryskyřičnou směs a na okraj připravené dutiny pěnu. Vzít připravenou zátku a zasunout do dutiny a silně stisknout, aby se vytlačil přebytek pryskyřice ve voštinové struktuře.

3.6 Odříznout vrstvy náhradní tkaniny podle tvaru plochy, každá musí být větší než ta předcházející a okraj koncové vrstvy je cca 10 cm od okraje opravované zóny.

3.7 Zakrýt novou vrstvu absorpční látkou pro přebytečnou pryskyřici a neadhezivním filmem, poté umístit lepicí pásku kolem opravené plochy a zakrýt aspirační membránou, vytvořit vakuum. Během stratifikace udržovat podtlak minimálně 500 mm Hg.

4. Stratifikace

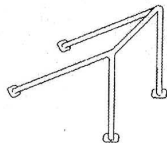
4.1 Metoda stratifikace je založena na použitých materiálech.

4.2 Opravu lze s úspěchem provádět za studena, pokud opravovaná plocha není větší než 50 cm². Stratifikaci za tepla lze provádět v peci nebo pomocí elektrické podušky.

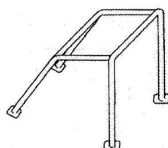
4.3 Popsané postupy lze také použít v oblasti držáků zavěšení.

4.4 Pokud se jedná pouze o delaminování, lze povrtat otvory o průměru 3 mm kolem delaminované plochy, potom pouze vstříknout dvousložkové pojivo za studena na bázi epoxidové pryskyřice do jednoho otvoru, až do naplnění všech dalších otvorů pojivem. Poté zakrýt otvory antiadhezivním filmem po dobu tuhnutí pryskyřice.

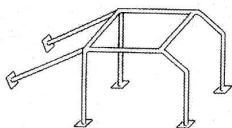
PŘÍLOHA V: OBRÁZKY S ODKAZEM NA ČL. 5.13 - OBLOUKY



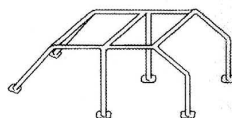
Drawing n° 253-3



Drawing n° 253-4



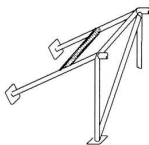
Drawing n° 253-5



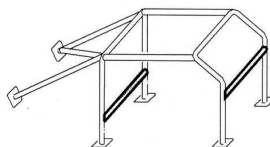
Drawing n° 253-6



Drawing n° 253-7



Drawing n° 253-8



Drawing n° 253-9

PŘÍLOHA VI: PŘEDPISY PRO BEZPEČNOSTNÍ OBLOUKY/KLECE 1993

Čl. 253.8 přílohy „J“ 1993:

8. BEZPEČNOSTNÍ KLEC

8.1 Definice

8.1.1 Ochranná konstrukce

Strukturální konstrukce, tvořená trubkami, spojkami a upevňovacími body. Slouží k zabránění velké deformace v případě nehody nebo převrácení vozu.

8.1.2 Ochranný oblouk

Rámová konstrukce nebo spojení a upevňovací desky.

8.1.3 Ochranná klec

Rámová konstrukce, skládající se z hlavního oblouku a předního oblouku (nebo dvou bočních oblouků) vzpěr, diagonály, zadních vzpěr a kotevních desek.

8.1.4 Hlavní oblouk

Struktura tvořená svislým rámem umístěným v příčné rovině vzhledem k ose vozu, hned za opěradly předních sedadel.

8.1.5 Přední oblouk

Identický s hlavním obloukem, ale jeho tvar kopíruje sloupky čelního skla a přední část střechy.

8.1.6 Boční oblouk

Struktura tvořená svislým rámem nebo spojením, umístěným v podélné rovině vzhledem k ose vozu, napravo nebo nalevo. Zadní sloupek bočního oblouku musí být umístěn bezprostředně za předními sedadly. Přední sloupek se musí nacházet vedle čelního skla a sloupků dveří tak, aby řidič a jeho spolujezdec mohli nasednout a vystoupit bez obtíží.

8.1.7 Podélná vzpěra

Podélná trubka, která nepatří ani k hlavnímu ani k přednímu oblouku a která je spojuje, stejně jako zadní vzpěry.

8.1.8 Úhlopříčná vzpěra

Je to příčná trubka, vedoucí z jednoho rohu hlavního oblouku do upevňovacího bodu hlavního oblouku na druhé straně, nebo do zadního upevňovacího bodu podélné vzpěry na opačné straně.

8.1.9 Vyztužení rámu

Trubka, připevněná k ochranné konstrukci, zlepšující její účinnost.

8.1.10 Výztužná deska

Kovová deska, upevněná k šasi vozidla pod kotevní deskou oblouku pro lepší rozdělení zatížení struktury.

8.1.11 Upevňovací deska

Deska přivařená k trubce oblouku a umožňující její přišroubování nebo přivaření ke karoserii nebo k šasi.

8.1.12 Demontovatelné spojení

Spojení bočních vzpěr nebo diagonál a zesílení s trubkami bezpečnostní struktury, které musí být odmontovatelné.

8.2 Specifikace

8.2.1 Všeobecné zásady

8.2.1.1 Ochranné konstrukce

Ochranné konstrukce musí být navrženy a zhotoveny tak, aby při správné montáži ve voze zabránily deformaci karosérie a snížily tím riziko zranění osob ve voze.

Potřebné vlastnosti se docilují pečlivou konstrukcí, přizpůsobenou vozidlu, odpovídajícím upevněním a správnou montáží ke karosérii. Ochranná konstrukce nesmí být nikdy použita jako potrubí pro rozvod kapaliny. Ochranná konstrukce musí

být koncipována tak, aby nebránila přístupu k předním sedadlům a nezasahovala do prostoru jezdce a spolujezdce. Části ochranné konstrukce však mohou každopádně narušovat prostor pro cestující tím, že procházejí vpředu přístrojovou deskou, bočním či zadním čalouněním a zadními sedadly. Zadní sedadla mohou být sklopena dolů.

Jakákoli úprava homologovaných oblouků (viz čl. 8.6) je zakázána, i když se týká upevnění a svarů.

8.2.1.2 Základní ochranné konstrukce

Základní ochranné konstrukce (obr. 253-3 a 253-4 Přílohy „K“) (použitelné pouze pro rally).

- Bezpečnostní oblouk: produkční vozy (skupina N) a cestovní vozy (skupina A), sportovní vozy (skupina B) až do 2000 cm³.
- Bezpečnostní klec: cestovní vozy (skupina A), sportovní vozy (skupina B) nad 2000 cm³ (volitelné pro produkční vozy - skupina N a cestovní vozy - skupina A, sportovní vozy - skupina B až do 2000 cm³ (obr. 253-5 a 253-6 Přílohy „K“).

8.2.1.3 Možnosti instalace povinné příčné vzpěry (s výjimkou rally):

Tyto možnosti montáže lze použít pro všechny základní struktury (obr. 253-3 až 253-6 Přílohy „K“).

Povolena je kombinace několika vzpěr (obr. 253-3 až 253-5 aktuální Přílohy „J“).

8.2.1.4 Možnosti instalace doplňkových zesilovacích výztuhí

Všechny typy výztuh (obr. 253-7 až 253-10 a 253-12 až 253-17B aktuální Přílohy „J“) lze použít zvlášť nebo v kombinaci s ostatními.

Tyto možnosti montáže lze použít pro všechny základní struktury (obr. 253-3 až 253-6 Přílohy „K“).

8.2.2 Technické specifikace

8.2.2.1 Ochranný oblouk hlavní, přední a boční

Každý z ochranných oblouků musí být z jednoho kusu a bez spojek. Oblouky musí být vyrobeny bez boulí a trhlin.

Montáž musí být provedena tak, aby konstrukce byla co možná nejbližší vnitřnímu obrysu karosérie. Pokud je nezbytné sloupky ve spodní části zaoblit, musí být tyto části zesíleny a musí přesně kopírovat vnitřní obrys.

Minimální poloměr zaoblení $r = 3 \times$ průměr trubky.

Aby bylo dosaženo co nejlepšího upevnění na karoserii, je dovoleno provést na potřebných místech zásahy do sériového čalounění, zejména kolem bezpečnostní klece a jejího upevnění vystřížením nebo deformací.

Mohou být odstraněny pouze ty části vnitřního čalounění, které brání průchodu oblouku.

Tato změna neumožňuje odstranit celé části čalounění.

8.2.2.2 Upevnění ochranné konstrukce ke karoserii

Minimální upevnění pro bezpečnostní konstrukci:

- 1 pro každý sloupek hlavního nebo bočního oblouku;
- 1 pro každý sloupek předního oblouku;
- 1 pro každý sloupek podélné zadní vzpěry;
- 1 upevnění pro každý sloupek hlavního oblouku nebo zadního sloupku bočního oblouku pro upevnění předního bezpečnostního pásu nebo v blízkosti tohoto místa je doporučené.

Bezpečnostní klece nemohou mít více než šest kotevnicích bodů, s výjimkou případů, kdy jsou třeba dodatečné upevňovací body kvůli použití výztuh podle obrázků aktuální přílohy J: 253-5 (maximálně 8 bodů), 253-6 (maximálně 7 bodů), 253-12 (maximálně 8 bodů). Upevnění sloupků oblouku musí být provedeno nejméně 3 šrouby. Upevňovací body ke karoserii musí být vyztuženy ocelovou deskou o tloušťce nejméně 3 mm a

plochou minimálně 120 cm², přivařenou ke karosérii. Různé možnosti jsou uvedeny na obr. 253-18 až 253-24 aktuální přílohy „J“.

Šrouby, s šestihrannou hlavou nebo podobné, musí mít minimálně průměr 8 mm (minimální kvalita 8-8 podle norem ISO). Upevnění musí být samojisticí nebo s podložkami.

Tyto požadavky jsou minimální. Je možné zvýšit počet šroubů a přivařit ocelový oblouk na skofepinu.

8.2.2.3 Podélné vzpěry

Musí být připevněny vlevo a vpravo, v blízkosti střechy a v blízkosti vnějších horních úhlů hlavního oblouku po obou stranách vozu. Musí směřovat přímo dozadu a co nejbližší vnitřních bočních ploch karosérie. Konstrukce se zaoblením (velkým poloměrem) je povolena, pokud je umístěna co nejbližší střechy.

Průměr, tloušťka a materiál podélných vzpěr musí odpovídat normám stanoveným pro bezpečnostní konstrukce.

Síly musí být účinně rozděleny a tlumeny. Upevňovací body musí být zesíleny deskami, pokud nejsou schopny tyto síly absorbovat.

8.2.2.4 Úhlopříčné vzpěry

S výjimkou rally musí být namontována alespoň jedna úhlopříčná vzpěra. Jejich umístění musí odpovídat obrázkům 253-3 až 253-6 aktuální Přílohy „J“, bez ohybů. Upevňovací body úhlopříčných vzpěr musí být umístěny tak, aby nezpůsobily zranění.

Přednostně musí mít stejný průměr jako trubky hlavní struktury.

8.2.2.5 Volitelné výztuhy bezpečnostní konstrukce

Průměr, tloušťka a materiál výztuh musí odpovídat normám stanoveným pro bezpečnostní konstrukce. Musí být buď přivařeny nebo namontovány pomocí demontovatelného spojení. Trubky tvořící výztuhy nesmí být v žádném případě připevněny ke karosérii.

8.2.2.5.1 Příčné výztuhy

Je povoleno montovat příčné výztuhy tak, jak je uvedeno na obr. 253-7 aktuální Přílohy „J“. Příčná výztuha předního oblouku nesmí zasahovat do prostoru pro cestující. Musí být umístěna co nejvýše pod přístrojovou deskou.

8.2.2.5.2 Výztuhy dveří (boční ochrana)

Je povoleno namontovat boční vyztužení podélně na boku vozidla na úrovni dveří. Boční ochrana musí být součástí bezpečnostní struktury a její úhel s horizontálou nesmí přesáhnout 15° (sklon vzadu směrem vpřed).

Žádný bod této podélné výztuhy nesmí být výše nad prahem dveří, než je třetina celkové svislé výšky otvoru dveří.

8.2.2.5.3 Výztuha střechy

Je povolena výztuha horní části ochranné konstrukce jednou nebo více příčnými vzpěrami, tak jak je to uvedeno na obr. 253-9 aktuální Přílohy „J“.

8.2.2.5.4 Vyztužení úhlů

Je povoleno vyztužení spojení hlavního nebo předního oblouku s podélnými výztuhami (obr. 253-10 a 253-16 aktuální přílohy „J“), stejně jako výztuha horních zadních úhlů bočních oblouku a spojení mezi hlavním obloukem a sloupky zadní vzpěry.

Horní upevnění těchto výztuh nesmí být v žádném případě více vpředu než střed podélné spojovací trubky a jejich spodní upevnění nesmí být v žádném případě níž než střed svislého sloupku oblouku.

8.2.2.6 Ochranné obložení

V místech, kde by tělo nebo přilba posádky mohly přijít do styku s bezpečnostní strukturou, je třeba jako ochranu použít obložení.

8.2.2.7 Rozpojitelné spojky

Pokud se v konstrukci bezpečnostní konstrukce použijí snímatelné spoje, musí vyhovovat typu, schválenému FIA (viz obr. 253-27, 253-29 až 253-34, 253-36 aktuální Přílohy „J“). Šrouby a svorníky musí mít dostatečný minimální průměr a musí být co nejlepší kvality (8-8).

8.2.2.8 Pokyny pro svařování

Všechny svary musí být v nejlepší možné kvalitě a úplně provařené. Pro svařování volit raději svařování obloukem (nebo obloukem v ochranné atmosféře). Svar musí být proveden po celém obvodu trubky. Ačkoliv dobrý vnější vzhled svaru nemusí zaručovat jeho dobrou jakost, nejsou špatně vyhlížející svary nikdy známkou dobré práce. V případě použití tepelně zušlechtěné oceli je nutno bezpodmínečně dodržet speciální předpisy výrobce pro svařování (speciální elektrody, svařování v ochranné atmosféře). I tak je třeba vzít na vědomí, že při zpracování tepelně zušlechtěných ocelí a ocelí s vysokým obsahem uhlíku dochází vždy k problémům a špatná technologie může způsobit snížení pevnosti (způsobené oblastmi zasaženými teplem), neadekvátní pružností a vnitřním pnutím.

8.3 Materiálové předpisy

Specifikace použitých trubek:

min. materiál:	min. pevnost v tahu:	min. rozměry (v mm):
uhlíková ocel tažená za studena bez svaru	350 N/mm ²	38 x 2,5 nebo 40 x 2

Tyto údaje jsou přijatelným minimem. Při výběru kvality oceli je třeba věnovat pozornost zvláště tažnosti materiálu a vhodnosti pro svařování.

8.4 Předpisy pro vozy

8.4.1 Produkční vozy (skupina N)

Montáž bezpečnostního oblouku nebo klece je povinná pro všechny soutěže.

Je povoleno přemístit krabici s pojistkami, aby byla umožněna montáž bezpečnostní klece.

8.4.2 Cestovní vozy (skupina A) a sportovní vozy (skupina B)

Montáž bezpečnostní struktury je povinná pro všechny soutěže. Pro rally není povinná příčná vzpěra, ale je žádoucí.

Použitelná zařízení jsou následující:

- do 2000 cm³: povinný bezpečnostní oblouk, bezpečnostní klec volitelná.
- nad 2000 cm³: povinná bezpečnostní klec.

8.5 Výjimky

Výrobci bezpečnostních konstrukcí mohou navrhnout ASN ke schválení ochrannou konstrukci jiného řešení co se týče rozměrů trubek a doplňkových vzpěr a jejich montáže ve vozidle, ovšem pod podmínkou, že jsou schopni doložit, že konstrukce odolá minimálně dále uvedenému namáhání aplikovanému v jakékoli kombinaci na vrchol bezpečnostní struktury (a aplikovanému současně):

- 7.5 P svisle;
- 5.5 P podélně ve dvou směrech;
- 1.5 P* bočně.

(P* = hmotnost vozu + 75 kg).

Potvrzení o homologaci, schválené ASN a podepsané kvalifikovanými techniky, zastupujícími výrobce, musí být předloženo technickým komisařům soutěže osvědčení.

PŘÍLOHA K

Musí být doprovázeno nákresem nebo fotografií konstrukce, včetně upevnění a zvláštností a prohlášením, že konstrukce má výše uvedenou pevnost.

Oblouky nesmí být měněny.

8.6 Homologace

FIA, vědoma si problémů při použití bezpečnostních struktur, navrhuje, aby každý výrobce vozů doporučil jeden typ bezpečnostní struktury odpovídající normám FIA.

Tento oblouk z oceli musí být popsán na rozšiřujícím homologačním listu, předloženém FIA ke schválení a nesmí být měněn (viz čl. 8.2.1.1).

Čl. 277 Přílohy „J“ 1993 – oblouky:

Rozměry bezpečnostních oblouků musí být následující:

Minimální výška musí být 92 cm (36 palců) měřeno podle přímky, kopírující tvar páteře jezdce, od kovové kostry sedadla až k horní části oblouku. Vrchol oblouku také musí procházet minimálně 5 cm nad přilbou jezdce sedícího normálně u volantu. Šířka musí být nejméně 38 cm, měřeno uvnitř oblouku mezi dvěma svislými sloupky na stranách. Musí se měřit ve vzdálenosti 60 cm nad kovovou kostrou sedadla na kolmici k přímce, kopírující páteř jezdce.

Pevnost:

Aby byla zajištěna dostatečná pevnost oblouku, mají výrobci dvě možnosti:

a - oblouk zcela libovolné konstrukce musí odolat minimální síle podle čl. 275.15.2.3, s p = 740 kg.

b - trubky a vzpěry musí mít průměr nejméně 3.5 cm a tloušťku nejméně 2 mm. Materiál musí být chrommolybden SAE 4130 nebo SAE 4125 (nebo ekvivalent v NF, DIN atd.). Musí zde být nejméně jedna vzpěra od horní části tyče směrem dozadu v úhlu, který nepřesahuje 60° k vodorovné rovině.

Průměr a materiál vzpěry musí být stejný jako u vlastního oblouku.

V případě dvou vzpěr může být průměr každé redukován na 20/26 mm.

Odstranitelné spoje mezi hlavní výtuhou a vzpěrou musí odpovídat obrázkům 253-29 až 253-31, 253-33 a 253-34 aktuální Přílohy „J“.

Přední opěry jsou povoleny.

PŘÍLOHA VII: SPECIFIČNOSTI NĚKTERÝCH VOZŮ**ABARTH**

Blok motoru a hlava válců z Autobianchi Abarth A-112, první série, typ A112 A1, homologační list FIA č. 5518, jsou přijaty jako náhradní díly pro všechny vozy Abarth používající motor Fiat Abarth 982,2 cm³.

A.C.**Cobra**

Je povoleno namontovat klouby „Unibal“ na zavěšení těchto vozů.

ACE Bristol a ACE 2.6

ACE Bristol: období E

ACE 2.6: období F

ALFA ROMEO**GTA**

Změna přívodního potrubí hlavy válců s dvojitými svíčkami z GTAM přidáním kovu pro změnu na rozměry GTA není přijata.

1900 SS

V případě, že jsou použity přijaté ráfky 15 palců na místo původních 400 mm, je pro rozchod povolena tolerance 3 palce, pod podmínkou, že kola zůstanou zakrytá nezměněnou karosérií.

ALPINE**A 110 1300 (1296 cm³)**

- Tento vůz musí odpovídat homologačnímu listu č. 222 z r. 1966 pro použití pro GTS z období F.

- Rozměry rozchodu a ráfků musí odpovídat homologačnímu listu č. 222:

- přední rozchod: 1250 mm – zadní rozchod: 1222 mm.

- Maximální šířka ráfku: 4½ palců.

ASTON MARTIN**DB4 GT Zagato**

- Maximální zadní rozchod je 144 cm.

- Minimální hmotnost 1206 kg.

DB4

Každý model DB4 může být vybaven motorem z GT.

AUSTIN-HEALEY**100 a 3000**

Pro všechny modely období E a F jsou maximální rozchody:

vpředu: 1270 mm – vzadu: 1285 mm.

3000 Mark II a III

- Hliníkové hlavy „Denis Welch Racing“ lze po přestavbě použít na těchto vozech pouze tehdy, pokud odpovídají homologačním listům FIA č. 57 nebo 163. Tyto hlavy musí být na odlišku viditelně označeny „Denis Welch Racing“.

- Austin Healey 3000 období F kategorie GT (homologace č. 57) mohou použít karburátory Weber nebo SU.

Austin Healey 3000 období E (homologace č. 25) kategorie GT mohou použít jen karburátory SU.

PŘÍLOHA K

Je-li prokázáno, že specifický vůz období E byl vybaven karburátory Weber a byl použit při soutěži před 31. prosincem 1961, může být tento specifický vůz zařazen do období E GTP A nebo B. Pokud to není možné prokázat, vůz bude zařazen do období F.

Jakoukoli změnu období a/nebo kategorie musí ASN prokázat a musí být zapsána na HTP.

Sprite Mark I

- Pro rozchod je povolena tolerance 1 palec, a to pro modely Mark I z období E a F.
- Brzdové třmeny typu GM/ATE (standardní vybavení zadních brzd u vozů Vauxhall/Opel Carlton 2,0 litry Estate z konce 80. let, používající písky 38 mm) jsou jedinou přijatelnou náhradou pro existující přední kotoučové brzdy.

Sprite Mk2 a Turner Climax

Brzdové třmeny typu GM/ATE (standardní vybavení zadních brzd u vozů Vauxhall/Opel Carlton 2,0 litry Estate z konce 80. let, používající písky 38 mm) jsou jedinou přijatelnou náhradou pro existující přední kotoučové brzdy.

BMC

Hlavy válců s číslem odlitku 12G940 jsou přijaty jako alternativa pouze pro motory Cooper S 970 cm³, 1070 a 1275 cm³.

Blok válců pro BMC Mini Cooper S

Následující blok (odlitek č. 12G1279, jak je používán v Austin 1300 – homologace č. 5335) je povolen jako náhrada původního bloku BMC Mini Cooper S.

BMW

2002

Pro kola období H jsou přijaty průměry 15" a 14".

328

Převodovka z Volvo M 40 nesmí být použita jako náhradní. BMW 328 musí být vybaveny původními převodovkami.

CHEVROLET

Monza

Pro kola období H je přijatý průměr 15".

CHEVRON

B19

Motor Ford BDG může nahradit motor BDC, ale pouze v období H.

B23

Může být použit motor Ford BDG.

COOPER

Mini

Rozšíření blatníků jsou přijata pouze u vozů před rokem 1966.

DKW

F12

Karburátory homologované na listu FIA č. 1164 jsou: Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DC0E8.

DIVA

1650 cm³

Tento vůz není přijat jako GTS.

ERA**Grand Prix (E-type)**

Místo původního kompresoru Zoller může být použit kompresor typu Roots.

FERRARI**250 GT**

Maximální rozchody v cm:

období E: vpředu: 143,5 vzadu: 141,4

období F: vpředu: 144,5 vzadu: 145,0

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

Tyto vozy z období F si mohou ponechat své původní bezpečnostní klece/oblouky místo bezpečnostních struktur požadovaných v čl. 5.13 Přílohy K.

FIAT

Bloky motoru FIAT 1100 sérií D a R jsou přijaty jako náhrada za bloky 1100/103 se sériovým číslem 103H.

FORD

- Hlava válců pro motory formule Junior kategorie FJ/2, výrobek firmy Richardson, s identickými specifikacemi jako hlava Cosworth Ford 105E/109E je přijata jako náhrada původní hlavy Cosworth.
- Motor Ford Twin Cam: pro vozy období F jsou jediná povolená víka ložiska klikového hřídele ta, která jsou polokruhová, odpovídající dobovým specifikacím. Polokruhová víka ložiska z litiny pro motory Ford/Lotus Twin Cam 1558 cm³, vyrobené Classic Motorsport Ltd. jsou přijaty jako náhradní díly. Všechny náhradní díly mají číslo 95.1.
- Litinový blok motoru Ford BDG může být nahrazen blokem hliníkovým podle dobové specifikace vozů z období H.
- Blok motoru Ford Cosworth FVA/FVC, vyrobený firmou Geoff Richardson Engineering Ltd. je přijat jako náhradní díl pro sportovní vozy formule 2 z období G. Všechny náhradní díly mají číslo 95.3.
- Použití motoru Ford BDA je potvrzeno pro formule 2 období G.

Motor 289 V8

- Pro období F a G je povoleno pouze původní vahadlo, vyrobené pro motory FoMoCo z ocelové litiny, otočné na polokouli.
- Rozvod musí být proveden pomocí řetězu, bez nastavovacího zařízení.
- Musí zůstat zachováno následující pořadí zapalování: 1 – 5 – 4 – 2 – 6 – 3 – 7 – 8 (válec č. 1 je vpravo, hned vedle chladiče).

Cortina GT

Zadní brzdy odpovídající brzdám popsaným na homologačním listu č. 5024 pro Ford Cortina GT mohou být použity v období F pro Ford Cortina GT místo brzd, které jsou popsány na homologačním listu č. 1225.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

Maximální přijaté průměry pro kola období H jsou následující:

- RS 2000 (homologace č. 5566): 13"
- RS 1600 / 1800 (homologace č. 1605): 15"

Falcon

- Pětipaprsková kola typu „Cragar“ jsou povoleno pro vozy z období F.
- Jediná převodovka, která může být použita pro vozy období F, je Borg-Warner, jak je popsána na homologačním listu č. 1250.

PŘÍLOHA K

GT40

- V období F jsou maximální povolené rozměry ráfků následující:
vpředu: 6,5 x 15" vzadu: 8 x 15"
- Tento vůz je zařazen do kategorie GTP, pokud je z období F a do kategorie GTS, pokud je z období G.

Lotus Cortina

Brdové destičky kompatibilní s původními třmeny jsou povoleny na sériových cestovních vozech, pokud jsou třecí plochy ty, které byly homologovány.

Mustang

- Pětípaprsková kola typu „Cragar“ jsou povolena pro vozy z období F.
- Jediná převodovka, která může být použita pro vozy období F, je T&C Ford.

Mustang 289

- V období F může být použit pouze klikový hřídel se zdvihem 72,8 mm.
- Jediná převodovka, která může být použita pro vozy období F, je T&C Ford.

Mustang „Fastback“

Tento model není přijat jako sériový cestovní vůz (T) nebo soutěžní (TC), sériový vůz GT (GT) nebo soutěžní cestovní vůz (GTS) v období F.

Shelby GT 350

Jsou přijaty dva homologační listy:

- č. 191 „Mustang Shelby GT 350“ s předním a zadním rozchodem 144,8 cm.
- č. 504 „Ford Shelby GT 350“ s rozchodem 148,8 cm vpředu a 147,3 cm vzadu. Strana 11 tohoto homologačního listu není přijata.

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

Tyto vozy si mohou ponechat původní bezpečnostní klece/oblouky místo bezpečnostní struktury požadované v čl. 5.13 Přílohy K.

JAGUAR

Typ E

- Převodovky z lehké slitiny nejsou povoleny.
- Převodovky typu E mohou být použity pro všechny vozy vybavené původně převodovkami typu D.
- Původní homologační listy: vozy období E musí odpovídat listu FIA č. 34 (6A) z r. 1961 a vozy z období F listu č. 100 (6B) z roku 1963 nebo listu č. 184 z r. 1964.
- Jaguar typ E, 4,2 litru: je přijat v období F pouze ve standardní specifikaci (homologační list FIA č. 506) (bez možnosti 3,8 l).
- Ventily: každý ventil uvedený v homologačním listu může být použit pro jednu nebo druhou homologovanou hlavu válců.
- Trubky výfukového potrubí musí procházet mezi blokem motoru a předním pomocným rámem, pokud nejsou k dispozici důkazy o jiné konfiguraci v období.
- Montáž zadního pomocného rámu musí být jako u originálu. Pouzdra mohou být nylonová, ale nesmí být nahrazena klouby Unibal.
- Maximální rozměry homologované na listu č. 100:
 - šířka ráfku a plného kola: 203,2 mm
 - přední rozchod: 135 cm
 - zadní rozchod: 141 cm.
- Hliníkový blok motoru 3781 cm³ pro Jaguar typ E období F, kategorie GTS, vyrobený společností ATS (Arcueil, Francie) je přijat jako náhradní díl. Všechny díly mají sériové typové číslo ATS 95/02/****.

- Pro vozy období F, kategorie GTS, je přijata pouze jedna převodovka s 5 stupni a převodovka ZF s litinovým karterem, podle dobové specifikace.
- Použití hlavy válců s velkým úhlem je povoleno (GTS, homologační list č. 100).
- Pokud je použito vstříkovací čerpadlo, je třeba, aby to byl dobový systém Lucas s klapkou (GTS, homologační list č. 100).
- Jsou přijaty čtyři konfigurace karoserie „Lightweight“, ale jakmile je jedna konfigurace zvolena, musí být plně dodržena (GTS, homologační list č. 100).
- Demontáž nárazníků není povinná na okruhu nebo při závodech do vrchu (příloha VIII, čl. 12.1).

XKD

Jaguar XKD období E je pokládán za období E s motorem 3,4 litru, nebo za období F s motorem 3,8 litru.

LANCIA**Aurelia**

Rozchod: je přijata tolerance 1 palec.

Stratos

Minimální poměr průřezu pneumatik je 40 % pro všechna období.

LOLA**Mark I**

- Je pokládán za období E s bubnovými brzdami a koly 15". Je pokládán za období F buď s koly 13", nebo s kotoučovými brzdami, nebo obojí.
- Přijaty jsou pouze motory Coventry Climax FWA (1100 cm³) nebo FWE (1220 cm³). Coventry Climax FWE je schválen až od období F (1961-1965).

T70 Mk.II

Přijatelná v období F.

LOTUS**Motory Ford Twin Cam**

Pro vozy období F jsou jediná povolená víka ložiska klikového hřídele ta, která jsou polokruhová, odpovídající dobovým specifikacím. Polokruhová víka ložiska z litiny pro motory Ford/Lotus Twin Cam 1558 cm³, vyrobené Classic Motorsport Ltd., jsou přijaty jako náhradní díly. Všechny náhradní díly mají číslo 95.1.

Lotus 7

- Lotus 7 je přijat pouze jako vůz GT nebo GTS.
- Tento vůz není přijat jako sportovní prototyp, s výjimkou soutěží mistrovství, trofeje nebo poháru FIA.

Lotus 11

- *Motory použitelné pro Lotus 11 - série 1:* Coventry Climax FWA (1098 cm³) - FWB (1460 cm³) - FWE (1216 cm³).
- *Motory použitelné pro Lotus 11 - série 2:* Coventry Climax FWA (1098 cm³) - FWB (1460 cm³) - FWE (1216 cm³) - PPF (1475 cm³).

Lotus 23

Maximální přijatelný zdvihový objem pro motory Ford Twin Cam je 1600 cm³.

Lotus 23B

Spojky typu „Hardy Spicer“ a „Juboflex“ jsou uznány jako náhrada původních spojek kloubových hřídelů.

Lotus Cortina

Vedení zadní nápravy musí výlučně odpovídat standardním specifikacím (zesilovací trubky zakázány).

PŘÍLOHA K

Lotus Elite

- Zavěšení: použití kloubů „Unibal“ je přijato výhradně v bodě připevnění zadního spodního trojúhelníku k šasi.
- Minimální průměr povolený pro ráfky je 15 palců.
- Vnější obložení (např. rámečky oken a čelního skla) nemůže být odstraněno.

Lotus Elan 26 a 26 R

- Zavěšení s klouby „Unibal“ (rozetové klouby) není povoleno na vozech Lotus Elan kategorií GT nebo GTS v období F.
- Jediné povolené ráfky jsou:
 - původní plechový ráfek uvedený na listu č. 127
 - ráfky ze slitiny typu „Minilite“ 4,5 nebo 5,5 palce
 - ráfky ze slitiny 6 palců, uvedené v rozšíření listu č. 127.
- Světlomety musí zůstat funkční. Mohou být změněny na pevné a být zakryty průhlednou fólií z akrylátové pryskyřice.

Lotus 26 R

Vozy období F, kategorie GTS:

- Nesmí být vybaveny suchým karterem.

MCLAREN

M1

V období F jsou přijatelné následující modely:

- M1 A vybavený motorem Oldsmobile 4500 cm³,
- M1 A vybavený motorem Ford 4700 cm³,
- M1 A vybavený motorem Chevrolet 5500 cm³,
- M1 B vybavený motorem Oldsmobile 4500 cm³.

M1 A vybavené větranými disky a M1 B vybavené motory Ford a Chevrolet nejsou přijatelné v období F.

MARCOS

Marcos GT (Volvo)

Přijat jako soutěžní cestovní vůz (GTS) v období F, ve specifikaci schválené komisí pro historický automobilový sport.

MERCEDES BENZ

300 SL M198 I Roadster

Hmotnost, která se bere v úvahu, je hmotnost, která je uvedena na homologačním listu č. 86, i pro verzi, u které materiál karoserie neobsahuje ocel.

MORGAN

Jediný přijatelný model s motorem 2,2 litru v období F je „Plus Four Super Sports“, odpovídající homologačnímu listu FIA č. 64 z r. 1962.

NISSAN

Datsun Sport 240Z-H(L)S 30 - homologace č. 3023

Vozy odpovídající homologačnímu listu č. 3023 (skupiny 3 a B) mohou použít kola o průměru 15 palců.

NORTON

Ve formuli 3 v období E jsou přijaty motory vyrobené firmou R. Uteley a C. Banyard Smith se specifikacemi identickými se specifikacemi pro Norton 500 cm³ s dlouhým zdvihem (79,6 mm x 100 mm) jako náhrada za původní motor stejné specifikace.

NSU**1000 L (typ 67)**

V TC období F, pokud je použito kolo ze slitiny 4,5 x 12 palců, uvedené na homologačním listu č. 1313, jsou rozchody následující:
 vpředu: 1259 mm – vzadu: 1248 mm.

OPEL**Ascona A 1900**

Vozy období H1 a odpovídající homologačnímu listu č. 5398 mohou použít kola o průměru 15 palců.

OSCA

Při soutěžích formule Junior mohou tyto vozy používat přední a zadní kola s následujícími maximálními rozměry: 4,5 ráfek x 15 palců.

PORSCHE**356**

Homologované rozchody jsou následující:

- vpředu: 1306 mm - vzadu: 1315 mm

Vozy s bubny 60 mm homologované jako možnost:

- vpředu: 1346 mm - vzadu: 1315 mm.

Pro vozy, pro které neexistuje homologační doklad FIA z dané periody, je minimální hmotnost následující pro GTS:

Kupé, kabriolet, hardtop

1100, 1300, 1300 S, 1500 S Super	750 kg
A/ 1300, 1300 A	805 kg
A/ 1500 GS Carrera /Carrera GT	780 kg
A/ 1600S, 1600 GS, Carrera GT/ de Luxe	780 kg
A/ 1600	810 kg
B (T5) / 1600, 1600 S, 1600 S 90	830 kg
B (T5) verze GT / 1600, 1600 S, 1600 S 90	750 kg
B (T5) (se sklápěcí střechou)/1600, 1600S,1600S 90	780 kg
B (T6) / 1600, 1600 S, 1600 S 90	750 kg
B (T6) / 1600 GS/GT/GT Abarth	780 kg
B (T6) / 2000 GS/GT/GT Carrera 2	770 kg
B (T6) / 2000 GS Abarth Carrera	770 kg
C / 1600 C, 1600 SC	900 kg

Speedster, roadster

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

V kategorii GTP jsou tyto hmotnosti následující:

356 B (T5) 1600 S 90, kupé, kabriolet, hardtop	788 kg
356 B (T6) 1600 S 90, kupé, kabriolet, hardtop	712 kg
356 B (T6) 1600 S 90, speedster, roadster	703 kg

901/911

- Model 901/911 s krátkým rozvorem, uvedený na trh v r. 1963 a přijatý jako GTS v období F, se specifikacemi podle homologačního listu FIA č. 183 pouze z roku 1965 (tj. bez pozdějších rozšíření). List č. 503 (karburátory Weber) je platný pouze pro období G.

PŘÍLOHA K

- Vozy z období F mohou použít zařízení na nastavení karoserie, nacházející se na horním upevnění předního zavěšení, vytvořené na šasi č. 302695.
- Použití dílů uvedených dále je povoleno (GTS, období F, homol. list č. 183):
 - ráfky Fuchs 5½ palců ze slitiny,
 - poloosy Löbro,
 - motor typu 901/20 a příslušná vahadla mohou být použita pouze na 911 R po roce 1966.
 - 911 Carrera model G od roku 1974 mohou používat kola 7" vpředu a 8" vzadu, jak je dodával prodejce značky.
 - Převodovky 915 nejsou povoleny u vozů 911 před r. 1972.
 - 911 2.7 / 3.0 RS nebo RSR od r. 1974: klikové skříně motoru mohou být nahrazeny skříněmi pro 930 Turbo 3.0 (čísla odlítků: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R nebo 930 101 103 4R & 930 101 104 4R) pod podmínkou, že zdvihový objem zůstane původní.

911 Carrera 3,0 RS/RSR (homologace č. 3053)

Brzdové třmeny použité na 911 Turbo 3.3 (homologační číslo 3076, rozšíření 6/3E) jsou povoleny jako náhradní díly.

RSR 1975/76 a 934

Je povoleno použití ráfků o průměru 16 palců.

ŠKODA

Do GT jsou přijaty následující modely:

- Škoda Felicia typ 994 (1959-61) 1150 cm³,
- Škoda Felicia Super typ 996 (1961-64) 1150-1300 cm³,
- Škoda 450 (1958-59) 1150 cm³.

STANGUELLINI

1100 Corsa

Ve formuli Junior je pro použití ráfků vpředu o jeden palec širších povoleno zvětšit přední rozchod z 1220 mm na 1240 mm.

TVR

Grantura - Griffith

Z důvodu omylu v původním homologačním listu jsou správné následující rozvory:

- TVR Grantura Mk.1, Mk.2 a Mk.2a : 213,36 cm.
- TVR Grantura Mk. 3 a Griffith: 217,17 cm.

Grantura

- V období E je povolený průměr ráfku 15".
- V období E je přijato pouze šnekové řízení.

VOLVO

544, 122, P100, 123 GT, 1800

Pro vozy s homologačními čísly 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313 se doporučuje použít hnací hřídele vyrobené firmou „NorDrive“ (NL) jako náhradu původních.

122

- V případě použití kol 5,5" homologovaných jako varianta na přání (homologační list č. 1408), může být maximální rozchod 1345 mm.
- Evoluce 01/01ET nemůže být brána v úvahu pro vozy před obdobím G.

PV 544 Sport

Přední brzdové disky homologované v rozšíření C homologačního listu FIA č. 1086 jsou přijaty pouze pro vozy období F.

VOLKSWAGEN**VW Brouk**

Tento vůz musí být brán jako GT, pokud je měněn Oettingerem v souladu s homologačním listem č. 138.

PŘÍLOHA VIII: ZMĚNY POVOLENÉ PRO VOZY OBDOBÍ E, F a G1, PRO SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÉ CESTOVNÍ VOZY A GT VOZY.**ŽÁDNÉ JINÉ ÚPRAVY NEJSOU POVOLENY.**

Obecně platí, že s výjimkou dále povolených úprav je možno díly poškozené opotřebením nebo nehodou pouze vyměnit za díly se stejnou specifikací (přesně stejné) jako měly díly, které nahrazujeme.

1. Elektrické příslušenství

1.1 Osvětlení (pro sportovní podniky na otevřených silnicích): Osvětlení a signalizační zařízení musí odpovídat zákonným předpisům pořádací země nebo úmluvě o mezinárodní silniční dopravě.

1.2 Přídavné světlomety jsou povoleny. Celkově, včetně původních hlavních světlometů, smí být na voze maximálně 6 světlometů. Do tohoto počtu se nezapočítávají parkovací světla.

1.3 Přídavné světlomety je povoleno namontovat do přední části vozu nebo do mřížky chladiče, ale upravené otvory musí být zcela vyplněny světlomety.

1.4 Skla světlometů, paraboly a žárovky jsou libovolné.

1.5 Je povoleno namontovat zpětné světlomety, pokud je nutné, i do nově upravených otvorů v karoserii. Musí být zapojeny tak, aby svítily jen při zařazené zpátečce. Musejí odpovídat dopravními předpisy země, v které je vůz registrován.

1.6 Pohyblivý hledáček může být namontován jen v souladu s dopravními předpisy země, kterými vůz projíždí.

1.7 Zapalovací svíčky, zapalovací cívka, kondenzátor a rozdělovač: Značky jsou libovolné. Počet svíček ve válci, zapalovací cívka, kondenzátor a rozdělovač a typy svíček musí odpovídat specifikaci výrobce pro daný model vozu.

1.8 Přidání elektronického systému zapalování je zakázáno, stejně jako omezovače elektronického režimu.

1.9 Baterie a generátor elektrického proudu: Typ a značka baterie a generátoru jsou libovolné. Dynamo se nesmí vyměnit za alternátor. Generátor musí vyrábět proud a dobíjet baterii, když je motor v chodu.

1.10 Napětí všech elektrických součástí lze změnit z 6 na 12 V. Kapacita baterie (ampérhodiny) je libovolná.

1.11 Původní umístění baterie se nesmí měnit s výjimkou přemístění z kokpitu do jiného prostoru vozu z důvodů bezpečnosti.

1.12 Pokud je baterie uložena v kokpitu, musí být spolehlivě upevněna a opatřena izolovaným utěsněným krytem.

2. Zavěšení**2.1 Tlumiče pérování:**

2.1.1 Výrobce tlumičů je libovolný, počet tlumičů a funkční princip však musí odpovídat dobové specifikaci (teleskopický, nebo pákový, kapalinový, plynokapalinový, třecí) a podmínce, že použitý systém musel být používán na vozech v příslušném období.

2.1.2 Modely vybavené doplňkovou nádrží plynu vzhledem k originálu, ať je vně nebo uvnitř tělesa tlumiče, nejsou přijatelné.

2.1.3 Závěsy: Původní závěsy se nesmí nijak změnit.

2.1.4 Pružiny zavěšení: rozměry pružin zavěšení mohou být měněny. Mohou být nahrazeny jinými pod podmínkou, že jejich typ, počet, materiál a charakteristika budou identické s dobovou specifikací, kterou nahrazují. Počet závitů/lamel je libovolný.

3. Kola a pneumatiky

3.1 Kola:

3.1.1 Kola musí specifikací odpovídat těm, která dodával výrobce k danému modelu.

3.1.2 Jsou definována průměrem, šířkou ráfku a tvarem resp. vzhledem. Kola o průměru 400 mm lze nahradit koly o průměru 15" a ráfky o šířce méně než 4" lze nahradit ráfky širokými 4" pouze pro podniky, kde jsou předepsány závodní pneumatiky Dunlop.

3.1.3 Umístění rezervního kola se nesmí měnit, způsob jeho upevnění je libovolný.

3.2 Pneumatiky: Musí odpovídat předpisům uvedeným v čl. 8.

4. Sedadla

Je dovoleno změnit upevnění sedadel. U vozů, které mají bezpečnostní klec, mohou být odstraněna zadní sedadla.

5. Motor

5.1 Převrtání:

5.1.1 Všechny motory je povoleno převrtat nejvýše o 0,6 mm za předpokladu, že tím vůz nepřejde do jiné objemové třídy v období vozu.

5.2 Písty: Úpravy pístů nejsou povoleny. Je možno použít písty libovolného výrobce s podmínkou, že budou odpovídat specifikaci z období (tvar, hmotnost).

5.3 Vačkové hřídele: Nesmí být ani upravovány.

5.4 Ventily: Délka se nesmí změnit.

5.5 Vyvážení: Vyvažování je povoleno za předpokladu, že vyvážením se hmotnost dílu nesníží o více než 5 %.

5.6 Vzduchový filtr: Může být změněn nebo odstraněn.

5.7 Karburátor(y): Je povoleno měnit pouze trysky a sytič. Homologovaná značka, typ a specifikace výrobce se musí dodržet.

5.8 Klíkový hřídel: Klíkový hřídel může být vyměněn za hřídel, vyrobený z jiného kovu, za předpokladu, že bude mít stejný vzhled a všechny míry jako původní. Musí se použít původní víka hlavních ložisek resp. nově vyrobená víka ložisek musí být ze stejného materiálu jako původní a musí mít stejné rozměry.

6. Chladicí systém

6.1 Chladič:

6.1.1 Je možno použít kterýkoli chladič, který výrobce montoval do daného modelu vozu, nesmí se však měnit jeho umístění a systém jeho upevnění.

6.1.2 Je povoleno použít jakoukoli pevnou nebo pohyblivou clonu chladiče a ovládat ji libovolným způsobem.

6.1.3 Tělesa a přípojné potrubí topného systému pro motory chlazené kapalinu a tepelné výměníky pro motory chlazené vzduchem mohou být demontovány, ale jejich umístění nemůže být měněno.

6.1.4 Umístění hadic chladicího systému je libovolné.

6.2 Větrák:

6.2.1 Je libovolný počet a rozměr lopatek (nebo jejich odstranění).

6.2.2 Je povoleno větrák zcela demontovat nebo jeho pohon upravit spojkou pro občasné spouštění.

6.2.3 Je povoleno původní větrák nahradit elektrickým.

6.3 Termostat: Značka a typ termostatu jsou libovolné.

7. Pružiny

Pružiny, kromě pružin zavěšení, mohou být nahrazeny jinými pod podmínkou, že jejich počet, materiál a charakteristika budou mít stejnou specifikaci jako ty, které nahrazují.

8. Převodovka, spojka, převody a stálý převod

8.1 Je povoleno použít nejvýše dvě různé sady převodů v převodovce a dva stálé převody za předpokladu, že jsou uvedeny ve specifikaci výrobce pro skupinu 1 (sériově vyráběné cestovní vozy) resp. pro skupinu 3 (standardní vozy GT).

8.2 Převodovky, u nichž je řazení převodů prováděno zubovými spojkami, jsou zakázány.

8.3 Použití rychloběhu v kombinaci se stávající převodovkou je povoleno jen tehdy, když to odpovídá specifikaci z období.

8.4 Kontrolní systém originální spojky nesmí být modifikován.

9. Brzdy

9.1 Omezovač tlaku mezi brzdami přední a zadní nápravy je povolen jen tehdy, když je uveden v původní specifikaci z období.

9.2 Brzdové hadice a trubky mohou být chráněny ohebným krytem (pancéřováním).

9.3 Materiál brzdového obložení je libovolný, ale je povoleno pouze opracování v rámci běžné údržby.

9.4 Posilovač brzd se nesmí odpojit, pokud je jím vůz vybaven.

10. Rozvor, rozchod, světlost

10.1 Rozvor a rozchod:

10.1.1 Míry rozvoru a rozchodu musí souhlasit po celou dobu sportovního podniku s homologovanými rozměry nebo, pokud model nebyl homologován, s původními mírami, uvedenými výrobcem.

10.1.2 Tolerance pro rozchod činí ± 1 %.

10.2 Světlost vozu: Všechny odpružené díly vozu včetně výfukového systému musí mít světlost minimálně 100 mm (3,93"), tak aby hranol o velikosti 800x800x100mm prošel volně pod vozem z kterékoli strany kdykoli během sportovního podniku.

Světlost vozu může být měřena kdykoli během soutěže, na ploše specifikované technickým delegátem, v souladu s homologační příručkou vydanou FIA v r. 1993.

11. Hmotnost

Hmotnost vozu nesmí být v průběhu celého sport. podniku menší než minimální hmotnost homologovaná FIA nebo, pokud model nebyl homologován, než hmotnost uvedená ve specifikaci výrobce.

12. Nárazníky

12.1 Pokud netvoří nedílnou součást karoserie, a s výjimkou rally, musí být nárazníky homologovaných vozů a jejich úchyty demontovány.

12.2 Následující vozy jsou brány, že jejich nárazníky tvoří součást karoserie:

- Jaguar Mark 1 a 2,
- Austin a Morris Mini, a všechny vozy od nich odvozené,
- Ford Falcon,
- Ford Mustang,
- všechny vozy Volvo typu 120,
- všechny typy VEB Wartburg,
- Abarth 850TC a 1000,
- Porsche 911, všechny typy,
- Lotus Elan.

12.3 Vozy startující v rally musí mít nárazníky odpovídající dobové specifikaci s výjimkou, že:

- buď byl model homologován v období bez nárazníků,
- nebo že dotyčný podvozek závodil v období na podnicích, požádaných podle předpisů FIA, bez nárazníků.

13. Rezervní kolo

Vůz nemusí mít rezervní kolo za následujících podmínek:

- musí vždy zůstat zachována jeho minimální homologovaná hmotnost,
- v rally nedojde k rozporu s dopravními předpisy.

14. Dodatečné příslušenství

14.1 Dodatečné příslušenství, které není uvedeno v dobové specifikaci či v homologačním listu, je povoleno bez omezení za předpokladu, že neovlivní chování vozu a že ani nepřímo neovlivní výkon motoru, řízení, převody, jízdní vlastnosti a nebo brzdy. Příslušenství může zlepšovat vzhled, pohodlí v kokpitu (osvětlení, topení, rádio a pod.) a tím umožňovat snazší nebo bezpečnější řízení (speed-pilot, ostříkovač čelního okna apod.).

14.2 Silueta vozu, definovaná v čl. 3.4.1, se nesmí změnit.

14.3 Umístění volantu (na pravé či levé straně) je libovolné, pokud výrobce nabízel v původní specifikaci obě alternativy.

14.4 Povolené změny:

14.4.1 Houkačku je možno změnit nebo doplnit další jednotkou a upravit pro obsluhu spolujezdcem.

14.4.2 Čelní sklo může být vyměněno za sklo z téhož materiálu se zařízením k ohřívání a rozmrazování.

14.4.3 Topení může být vyměněno za jiné, uvedené výrobcem v katalogu dotyčného modelu.

14.4.4 Vnější ozdoby na karoserii (s výjimkou rámečků kolem mřížky chladiče a světlometů) je možno odstranit za předpokladu, že tím nevzniknou ostré hrany.

14.4.5 Původní tachometr lze vyměnit za jiný za předpokladu, že jej lze namontovat přesně do původního krytu (otvoru) a že je analogového typu. Montáž přídavných přístrojů analogového typu je povolena.

14.4.6 Je povoleno použít elektrický teploměr vody místo kapilárního a použitý tlakoměr je možno nahradit přesnějším.

14.4.7 Body pro zvedák je možno zesílit, změnit jejich umístění nebo přidat další.

14.4.8 Svislé členy nárazníků je možno odstranit, nárazníky však musí zůstat v původním umístění s výjimkou, uvedenou v čl. 12 této přílohy.

14.4.9 Příruční skříňku a dveřní kapsy lze pouze zvětšit.

14.4.10 Když propozice sportovního podniku dovolují ochranu spodku vozu, smí být chráněno také palivové a brzdové potrubí a hadice.

14.4.11 Umístění a vzhled tabulek SPZ jsou libovolné, musí však odpovídat dopravním předpisům země, v níž je vůz registrován.

14.4.12 Volant může být změněn, ale původní způsob uchycení na sloupek řízení musí zůstat zachován.

14.4.13 Do elektrické soustavy lze zapojit další relé a spínače, kabely k baterii lze prodloužit.

14.4.14 U všech elektrických spínačů lze změnit jejich použití a umístění. V případě dalšího elektrického příslušenství lze změnit i jejich počet.

14.4.15 Lze odstranit poklice kol a kola vyvážit.

14.4.16 Šrouby a matice jsou libovolné a je povoleno jejich zajištění a/nebo zablokování závlačkou nebo drátem.

14.4.17 Je povoleno použít kryty hlavních světlometů za předpokladu, že neovlivní aerodynamické vlastnosti vozu.

14.4.18 Ruční brzdu lze upravit pro okamžité odbrzdění (systém „fly off“).

14.4.19 Je povolena jakákoli demontovatelná tvrdá střecha (hardtop) z původního období, dodávaná buď výrobcem vozu nebo jiným dodavatelem.

PŘÍLOHA IX: ZMĚNY POVOLENÉ PRO VOZY OBDOBÍ E, F A G1, PRO ZÁVODNÍ CESTOVNÍ VOZY A ZÁVODNÍ GT VOZY.

ŽÁDNÉ JINÉ ÚPRAVY NEJSOU POVOLENY.

1. Podvozek (chassis)

Musí odpovídat původnímu vzhledu a rozměrům, může však být místně zpevněn.

2. Zavěšení

2.1 Stabilizátor:

2.1.1 Použití stabilizátoru je povoleno za předpokladu, že nebude působit jako přidavný závěsný prvek kola.

2.1.2 Stabilizátor nesmí být seřiditelný. Musí být konstruován jako jeden kus z tyče s plným průřezem.

2.1.3 Lze použít rozety za předpokladu, že se nezmění geometrie náprav.

2.2 Tlumiče pérování: Seřiditelné tlumiče jsou povoleny jen toho typu, který byl použit v období.

2.3 Držáky pružin:

2.3.1 Nastavitelné uložení pružin a proměnná světlost vozu jsou zakázány, pokud nebyly vyráběny v období. Původní způsob nastavení se nesmí měnit.

2.3.2 Původní držáky nesmí být měněny.

2.4 Pružiny zavěšení:

2.4.1 Mohou být nahrazeny jinými pod podmínkou, že jejich typ a počet jsou identické s původní specifikací, kterou nahrazují.

2.4.2 Počet závitů/lamel je libovolný.

2.4.3 Pružiny s variabilní charakteristikou mohou být použity pouze tehdy, pokud se jedná dobovou specifikací.

2.5 Vyztužovací/zesilovací vzpěry závěsů a omezovače kmitání kol jsou zakázány, jestliže nebyly uvedeny v původní specifikaci modelu.

3. Pružiny

Pružiny, kromě pružin zavěšení, lze nahradit jinými jakéhokoli původu s podmínkou, že jejich počet bude identický s původní specifikací, kterou nahrazují.

4. Generátor elektrického proudu a zapalování

Náhrada dynamem alternátorem typu, který byl dostupný v období o stejném nebo větším výkonu, je povolena, ale systém a způsob pohonu generátoru se nesmí změnit. Ozubené řemeny jsou zakázány. Zapalovací svíčky o menším průměru než původním lze použít spolu s příslušnými adaptéry za předpokladu, že lze prokázat jejich použití v období.

5. Motor

5.1 Převrtání: Maximální tolerance pro převrtání je 1,2 mm za předpokladu, že zvýšením zdvihového objemu nepřejde vůz do jiné objemové třídy v období.

Pro vozy vyrobené v období od 01.01.1970 do 31.12.1971 je převrtání povoleno až na hranici třídy zdvihového objemu, jaká byla v období G. Toto ustanovení je možné i pro ostatní vozy, pokud se jedná o historický fakt týkající se individuálního vozu přicházejícího v úvahu (šasi).

5.2 Blok a hlava válců: Kompresní poměr může být upraven opracováním bloku nebo hlavy válců a/nebo vynecháním či použitím jiného těsnění pod hlavu.

Mohou být použity pouze homologované kozlíky vahadel.

5.3 Písty, vačkové hřídele a ventilové pružiny: Písty, vačkové hřídele a ventilové pružiny lze upravit a lze použít i písty, vačkové hřídele a ventilové pružiny jiného typu nebo od jiného výrobce za předpokladu, že jejich počet se nezmění a bude odpovídat původní homologaci motoru.

5.4 Konečná úprava: Je povoleno vyvážit, opravit a vyleštit všechny mechanické díly, s následujícími výhradami:

- 5.4.1 že všechny operace budou provedeny bez přidání materiálu,
5.4.2 že vždy bude možné jasně určit původ těchto dílů jako by byly sériové, povolené těmito předpisy a/nebo homologované,
5.4.3 že rozměry a hmotnost uvedené na homologačním listu vozu budou dodrženy při dodržení tolerance uvedené v tomto listu. Pokud nejsou tolerance v listu upřesněny, je možné vzít v úvahu toleranci $\pm 5\%$.

6. Olejový filtr a chladič oleje

- 6.1 Je povoleno přidat filtr a/nebo chladič pouze pro motorový olej.
6.2 Olejový chladič nesmí přesahovat obrys vozu při pohledu shora.
6.3 Je dovoleno namontovat pevné nebo pohyblivé zábrany nebo přepážky do olejové vany.

7. Výfukový systém

- 7.1 Sběrné výfukové potrubí musí zůstat shodné s původním, tlumič a výfuková trubka jsou libovolné.
7.2 Výsledná hladina hluku nesmí překročit hodnotu stanovenou zákonem ve státech, kde se sportovní podnik pořádá.
7.3 Koncovka výfuku musí ústit nejvýše 45 cm a nejméně 10 cm nad zemí a musí být umístěna vždy za rovinou kolmou ke středu rozvoru v obrysu vozu resp. jej může přesahovat nejvýše o 10 cm. Přesahovat obrys vozu smí jen tehdy, když tak byla umístěna u dotyčného modelu v období.

Výfukové potrubí musí být přiměřeně chráněno tak, aby horké trubky nikoho nepopálily.

- 7.4 Výfukový systém nesmí být proveden provizorně. Výfukové plyny musí vycházet pouze koncovkou výfuku. Žádná část podvozku nesmí sloužit k vedení výfukových plynů.

8. Palivový systém

- 8.1 Elektrické palivové čerpadlo může být nahrazeno mechanickým a naopak a jejich počet i umístění se může změnit.
8.2 Je možno použít jakoukoli palivovou nádrž, která vyhovuje čl. 5.5, má menší nebo stejný objem než původní homologovaná nádrž a zůstane umístěna na původním místě nebo v zavazadlovém prostoru.
8.3 Umístění palivového potrubí je libovolné.

9. Karburátory a vzduchové filtry

- 9.1 Karburátor může být nahrazen karburátorem jiné velikosti než má původní, uvedený v homologačním listu daného modelu, pokud:
9.1.1 značka, všechny detaily provedení a funkční princip zůstanou stejné jako u původního karburátoru, homologovaného pro dotyčný model (počet sytičů, trysek, klapek, čerpadel a pod.) a
9.1.2 karburátor lze upevnit na sací potrubí přímo pomocí původních šroubů, svorníků a otvorů bez jakéhokoli mezikusu.
9.2 Vzduchové filtry a jejich krabice mohou být nahrazeny sacími trubkami odpovídajícími dobové specifikaci.

10. Převody

- 10.1 Převodovka: Je povolena jen převodovka (mechanická či automatická) a převody, které jsou uvedeny ve specifikaci z období. Místo šikmého ozubení lze použít přímé ozubení.
10.2 Stálý převod: Jsou povoleny jen převody uvedené ve specifikaci z období.
10.3 Diferenciál: Diferenciál s omezenou svorností, pokud byl v období dodáván pro daný model, je povolen za předpokladu, že se použije stejný typ, jaký je uveden ve specifikaci z období.

11. Kola a pneumatiky

11.1 Kola: Typ kol musí odpovídat homologaci nebo specifikaci z období.

11.1.1 Kola je možno zesílit a lze změnit i systém jejich upevnění za předpokladu, že takový systém byl použit v období pro daný model.

11.1.2 Závodní cestovní vozy a závodní GT vozy z období F mohou být vybaveny ráfky ze slitiny „minilite“ odpovídajícími rozměrům původních kol, pokud nejsou k dispozici jiné slitinové ráfky odpovídající dobové specifikaci. Je třeba respektovat maximální rozměry rozchodu.

11.2 Pneumatiky: Musí odpovídat předpisům uvedeným v čl. 8.

12. Brzdy

Brzdový systém musí zcela odpovídat specifikaci z období až na tyto výjimky:

12.1 Smí být změněn na dvouokruhový systém za předpokladu, že všechna 4 kola budou bržděna současně pomocí dvou oddělených hydraulických okruhů a pod podmínkou, že tím nebude dotčena ani poloha, ani upevnění pedálů, ani struktura nebo karoserie vozu. Posilovač může být namontován nebo odpojen.

12.2 Nesmí se použít omezovače tlaku v hydraulickém systému pokud nebyly v původní specifikaci. Jakékoli zařízení, umožňující regulovat brzdny účinek na předních a zadních kolech, nesmí být ovladatelné z místa řidiče.

12.3 Úpravy brzdových kotoučů jsou zakázány.

12.4 Materiál obložení a jeho upevnění jsou libovolné, rozměry brzdnych ploch však musí odpovídat údajům v homologačním listu.

13. Kokpit

13.1 Čelní sklo

13.1.1 Čelní sklo musí být z bezpečnostního lepeného skla, pokud nebyla určitému vozu udělena výjimka použít jiný materiál.

13.1.2 Pro otevřené vozy, postavené před rokem 1955, jsou přední okna libovolná za předpokladu, že dosahují při měření svisle do výšky alespoň 20 cm nad nejvyšším bodem karoserie před oknem.

13.1.3 U vozů, postavených v letech 1955 až 1961 včetně, musí mít čelní okno tyto minimální rozměry:

13.1.3.1 výšku nad karoserií min. 20 cm měřeno svisle,

13.1.3.2 šířku: 90 cm do objemu 1000 cm³ a 100 cm při objemu přes 1000 cm³.

13.1.4 Modifikace přídavných částí předního okna (rám, upevnění, znaky, atd.) nejsou povoleny.

13.2 Zadní, dveřní a výklopná okna musí být nejméně z bezpečnostního skla nebo z pevné průhledné hmoty o tloušťce min. 5 mm (doporučuje se materiál typu FAA, např. Lexan 400).

13.3 Svisle otvíratelná boční okna lze nahradit horizontálně posuvnými.

13.4 Kromě přísné shody uvedené v bodě 13.3, modifikace přídavných částí okna (rám, upevnění, znaky, atd.) nejsou povoleny.

13.5 Přední sedadla lze vyměnit, polštářovaná sedadla pro cestující lze odstranit.

13.6 Čalounění stropu a podlahy lze odstranit, čalounění dveří lze upravit.

13.7 Ovládací prvky a jejich funkce musí odpovídat specifikaci výrobce, mohou však být upraveny pro snazší obsluhu: lze snížit sloupek řízení, prodloužit páku ruční brzdy, přemístít ji v kokpitu, změnit ji na systém „fly off“.

14. Ochrana spodku vozu

Montáž ochrany spodku vozu je povolena v případě, že je uvedena v původním homologačním listu nebo že je povolena propozicemi sportovního podniku.

15. Aerodynamické kryty

Nejsou povoleny.

16. Přídavná závaží

Hmotnost vozu lze dovážet přídavným závažím za předpokladu, že sestává z jednoho velkého bloku, připevněného na viditelném místě pomocí náradí k podlaze kokpitu a je zaplombováno technickými komisaři. Bezpečně uložené rezervní kolo lze využít jako přídavné závaží.

17. Karoserie

17.1 Pouze u závodních GT vozů je dovoleno provést takové úpravy karoserie, které se prováděly v období v souladu s tehdy platnými mezinárodními předpisy pro GT vozy, jak je uvedeno v čl. 2.3.7.

Karoserie musí odpovídat CELKOVĚ konfiguraci, použité na zmíněném modelu v mezinárodním závodu, pořádaném podle předpisů FIA v daném období.

17.2 Pokud byla homologovaná karoserie změněna shora uvedeným způsobem, musí to být zapsáno a dokladováno ve FIA Průkazu shodnosti v části historie vozu včetně data, popisu a dokladu o oprávněnosti těchto změn.

17.3 Zásunovatelné hlavní světlomety musí odpovídat původním včetně ovládacího mechanismu, který nesmí být odstraněn.