



Publicat la data de 30.11.2010, data intrării în vigoare: 15.03.2016

REGULAMENT TEHNIC PENTRU VEHICULE ISTORICE DE COMPETITIE

(CNRI-CNVCI- CNCVI)

1. DISPOZITII GENERALE

Pentru CNVC, Anexa K a Codului Sportiv Internațional, într-o formă prescurtată va fi numită Anexa K. Acest formular, împreună cu Fișa de Omologare și acolo unde va fi cazul Anexa J a FIA din perioada menționată, vor constitui documentele necesare încadrării unui Vehicul Istoric de Competiție.

Intrucât aceste campionate sunt rezervate pilotilor în absența altei mențiuni se vor respecta atât prevederile generale privind CNVCI, CNRI precum și cele cuprinse în Anexa K a prezentului regulament.

Regulamentul particular al fiecărei etape va respecta modelul standard al CNVCI respectiv CNRI.

Concurenții vor prezenta, la verificarea tehnică pentru fiecare etapă, un PTI valabil pentru fiecare vehicul înscris; fiecare formular de înscriere la etapă va fi însoțit de o fotocopie a primei pagini a formularului.

Litera I (de la Istoric) va preceda orice denumire de categorie sau clasă de cilindree.

2. VEHICULE ADMISE

Clase

Categoria A (C, D, G1,) numită în clasmente II

Categoria A (SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, GT 1-17, TC 1-15, GTS 1-17)

A1	pana la	1300 cm ³
A2	pana la	1600 cm ³
A3	pana la	2000 cm ³
A4	peste	2000 cm ³



Categoria B (G2, H1,H2,I) numita in clasamente I2

Categoria B (T 16-35, TC 16-35, GT 18-37, GTS 18-37)

B1	pana la	1300 cm ³
B2	pana la	1600 cm ³
B3	pana la	2000 cm ³
B4	peste	2000 cm ³

In caz de supraalimentare (a se vedea definiția din Anexa J), capacitatea cilindrica nominala a tuturor vehiculelor va fi inmultita cu 1.4 si fiecare dintre ele va apartine clasei in care se inscrie capacitatea cilindrica efectiva astfel obtinuta.

Barele de protectie pot fi inlaturate daca greutatea masinii respecta valoarea minima specificata in formularul de omologare.

Este interzisa folosirea pneurilor pentru motociclete.

3. CLASAMENT

Clasamentul provizoriu al campionatului trebuie afisat de organizatori pe panoul oficial inainte de inceperea fiecărei probe.

Pentru a putea fi luate in considerare la stabilirea clasamentului campionatului, rezultatele unei probe trebuie sa contina:

- Lista de start, inclusiv impartirea pe categorii si clase;
- Clasamentele (extrase din clasamentul general) pentru fiecare clasa, inclusiv pilotii care nu au terminat cursa si cei eliminati. Se va alcătui un clasament separat pentru fiecare categorie si clasa.

4. VERIFICARI TEHNICE

Prezentarea vehiculului pentru verificarea tehnica va fi considerata declaratie implicita de conformitate.

Vor exista cel putin un evaluator tehnic pentru fiecare proba, membri ai CTVI.

5. CLASAMENTUL FINAL AL CAMPIONATULUI

5.1 Pentru CNRI este o singura grupa indiferent de anul de fabricatie sau cilindrul motrului

5.2 Pentru CNVCI in masura in care o categorie este constituita (5 concurenti din aceeasi categorie) i se va intocmi un clasament pentru. decernarea trofeului.

Totodata se vor premia clasele de cilindrul (sub 1300; 1300-1600; 1600-2000; peste 2000) constituite (3 concurenti minim) din toate autovehiculele aflate in concurs, indiferent din ce categorie fac parte sub denumirea A1B1, respectiv A2B2, A3B3, A4B4.

Pilotul care a adunat cele mai multe puncte, conform conditiilor stabilite pentru respectivul campionat, va fi desemnat castigatorul acestei competitii.

In caz de egalitate:

- Pilotul care a condus vehiculul mai vechi (conform art. 3 al Anexei K) va fi desemnat castigator. Daca un pilot foloseste mai mult de un vehicul, la stabilirea vechimii va fi luat in considerare acela cu care s-au obtinut cele mai multe puncte (comisarii tehnici ai CTVI vor rezolva orice litigiu privind vechimea vehiculelor).
- Daca egalitatea persista, pilotii respectivi vor fi clasati pe aceeasi pozitie.

FRAS poate refuza acordarea titlului in caz de prezenta insuficienta.



ANEXA K

REGULAMENT TEHNIC PENTRU AUTOMOBILELE INSCRISE IN PROBELE INTERNATIONALE CU VEHICULE ISTORICE.

1. Principii si abrevieri

1.1 FIA a elaborat regulamentul din Anexa K pentru ca vehiculele istorice sa poata fi folosite in competitii conform unui set de reguli care mentin specificatiile perioadei acestora si impiedica orice modificare a performantei si comportamentului, determinata de aplicarea tehnologiei moderne. **Competitiile cu vehicule istorice nu reprezinta o simpla modalitate de a obtine trofee. Aceste intregeri se constituie intr-o disciplina aparte in care unul dintre ingredientele esentiale este devotamentul fata de automobile si istoria acestora. Automobilismul sportiv istoric reprezinta o celebrare a istoriei automobilului.**

1.2 Anexa K se aplica in cazul automobilelor care sunt vehicule de competitie originale, ori construite, respectandu-se exact specificatiile modelelor cu istorie in competitii internationale, conform regulilor internationale din perioada respectiva.

Singurele abateri permise de la specificatiile perioadei respective sunt cele autorizate de Anexa K.

Se pot accepta si automobilele care nu au fost folosite in competitii internationale dar au, in schimb, o istorie in campionate nationale sau alte asemenea competitii, similare ca importanta.

1.3 Prevederile Anexei K trebuie respectate in cazul tuturor evenimentelor pentru vehicule istorice si sunt recomandate pentru toate celelalte curse istorice.

1.4 Abrevieri

PTI	Pasaport Tehnic Istoric
CTVI	Comisia Tehnica pentru Vehicule Istoric de Competitie
HRCP	Aviz de conformitate istorica a vehiculului
HMSC	Comisia FIA pentru Automobilism Sportiv Istoric
HCD	Baza de date FIA pentru vehicule istorice
Omologare	Formulare de omologare si recunoastere, avizate de FIA

2. Dispozitii generale si definitiile automobilelor

2.1 Dispozitii Generale

2.1.1 Competitiile internationale au fost reglementate de Comisia Sportiva a Automobil Clubului Francez (ACF) din anul 1906 pana in anul 1921 si de catre Asociatia Internationala a Automobil Cluburilor Recunoscute (AIACR) din anul 1922 si pana in prezent, cu precizarea ca din anul 1947 AIACR s-a transformat in FIA. Anexa C pentru automobilele de curse biplace a fost introdusa in anul 1950, devenind parte a Anexei J in anul 1966. Anexa J a fost introdusa pentru automobilele de turism si automobilele GT in anul 1954. Anexa K prevede ca toate vehiculele istorice de competitie sa fie mentinute in forma in care acestea au concurat conform acelor reguli, exceptie facand modificarile necesare din motive de siguranta.

2.1.2 Vehiculele vor fi clasificate in functie de tip, perioada (Art. 3) si, pentru simplificarea definitiilor, de Grupul International in cadrul caruia respectivul model a concurat initial, dupa cum se prezinta pe scurt in Anexa I.

2.1.3 Organizatorii competitiei pot unifica aceste grupuri, pentru buna desfasurare a competitiei, insa fara a putea introduce in acelasi grup automobilele acoperite si cele descoperite, exceptie facand cazurile in care specificatiile perioadei permit acest lucru.



- 2.1.4 Dacă un anumit automobil se bazează pe un model omologat, clasificarea perioadei acestuia se va face în conformitate cu datele de validitate ale părții fisei de omologare care se aplică respectivului automobil (fisa de bază și prelungiri).
La clasificarea perioadei, trebuie să se determine în mod special dacă, la o anumită dată, modelul acestor automobile a fost transferat dintr-un grup de omologare în altul.
- 2.1.5 Perioada și prelungirea fisei de omologare considerate vor fi specificate în PTI-ul respectivului automobil.
- 2.1.6 Un automobil cu o specificație privind perioada diferită față de perioada în care a fost încadrat nu poate lua parte la o competiție FRAS prevăzută în Anexa K.
- 2.1.7 Odată încadrate, automobilele pot fi reîncadrate doar cu aprobarea CTVI.
- 2.1.8 Publicitate pe automobile**
- 2.1.8.1 În afara de spațiile dedicate organizatorului și sponsorului FRAS conform Regulamentului CNVC (CNR) se recomandă respectarea aspectului propriu epocii de proveniență a modelului respectiv. Astfel, dacă se dorește expunerea unui sponsor aspectul grafic trebuie să respecte cât se poate de fidel cromatic și spiritul epocii careia i-a aparținut automobilul (asa numită „Livery” originală).
- 2.1.8.2 CTVI își rezervă dreptul de a respinge eliberarea sau de a retrage un PTI vehiculelor care nu respectă acest principiu și/sau care din punct de vedere estetic aduc prejudiciu de imagine noțiunii de „vehicul istoric”. Se recomandă consultarea Comisiei (CTVI) în această problemă.
Prin respectarea regulilor de mai sus, concurenții sunt încurajați să folosească automobilele reproducând infatisarea specifică perioadei.
În cazul în care afișarea anumitor reclame (pentru țigări, bauturi alcoolice etc) este restricționată prin lege, concurentul trebuie să se conformeze acestor reglementări.
- 2.1.11 Numerele de competiție
Vor fi de la 202 la 299, de culoare neagră pe fondul unei buline albe cu diametru cuprins între 440 mm și 500 mm, la alegere, în funcție de mărimea automobilului.
Este obligatorie postarea lor pe portiere și opțional pe capota motorului și portbagaj.
- 2.2 Toate automobilele care participă la etapele prevăzute în Anexa K trebuie să respecte prevederile Articolului 5 (Siguranță) și Articolului 6 (Reglementări Tehnice)
- 2.2 Automobile de producție de serie**
- 2.2.1** Automobile de producție în serie, T și GT, sunt vehicule concepute și construite pentru circulație și ale căror modele au fost folosite în competiții conform regulamentului specific acelei perioade.
- 2.2.2** În general, automobilele sunt împărțite în Turisme și GT ori variante ale acestora. Cu toate acestea, automobilele de producție anterioară anului 1947 sunt clasificate separat, pentru a reflecta specificațiile generale diferite ale modelelor din perioada respectivă.
- 2.2.3** Automobilele anterioare anului 1947 includ: (a) berlinele sau toate automobilele închise; (b) turismele deschise cu patru locuri; (c) automobile deschise cu două locuri, care trebuie să respecte Articolul 5 (Siguranță) și Articolul 7 (Regulament Tehnic).
- 2.2.4 Turisme produse în serie după anul 1946 (T)**
- 2.2.4.1 Turismele includ automobile cu patru locuri, închise sau decapotabile, produse în serie mare (automobilele cu capacitate mai mică de 700 cc pot avea două locuri) și au două subdiviziuni:
- (a) Modele neomologate de FIA care au concurat în raliuri internaționale sau etape internaționale pe circuit înainte de data de 31 decembrie 1960, aspect care trebuie confirmat de ASN-ul din țara unde a fost produs autoturismul și aprobat de FIA.
- (b) Modele omologate de FIA în Anexa J, Grupa 1 după data de 1 ianuarie 1954.
- 2.2.5 Turisme de competiție (CT) construite după anul 1946**
- 2.2.5.1 Turismele de competiție de după 1946 sunt de două categorii:



(a) modele de serie limitata din Perioadele E-J (1/1/1947-31/12/1986) construite dupa un model produs in serie imbunatatit in limitele perioadei Anexei J, inclusiv automobile omologate de FIA in Grupa 2 inainte de anul 1966.

(b) modele incepand cu data de 1/1/1966 care au fost omologate in Grupa 2 si care respecta prevederile Anexei J.

2.2.6 Automobile GT construite dupa anul 1946

2.2.6.1 Automobilele GT sunt automobile de serie mica, de regula biplace, inchise sau deschise, si care nu pot fi clasificate ca turisme.

2.2.6.2 Modelele care nu au fost omologate in Perioada E trebuie sa fie in conformitate cu un model definit intr-un catalog si oferit publicului de catre Departamentul de Vanzari al constructorului. HMSC al FIA va emite fise de omologare retrospective incepand cu data furnizata de ASN a constructorului original.

2.2.6.3 Toate celelalte modele trebuie sa fi fost omologate in Grupa 3 (1966-1981). Automobilele din Perioada G1 trebuie sa fie in conformitate cu regulile Anexei VII. Automobilele incepand cu Perioada G2 trebuie sa fie in conformitate cu regulile Anexei J aplicabile acestui grup in perioada sa.

2.2.6.4 Numarul de exemplare, identice din toate punctele de vedere in ceea ce priveste caroseria si partile mecanice, construite obligatoriu in perioada in care au fost clasificate, trebuie sa aiba numarul minim necesar pentru omologare.

2.2.7 Automobile GT de competitie (GTS) construite dupa anul 1946

2.2.7.1 In general, automobilele GT de competitie sunt produse in serie mica si, de regula, sunt automobile biplace, inchise sau deschise, care nu pot fi clasificate ca turisme modificate dincolo de specificatia normala de productie in serie, in scopul participarii la competitii.

2.2.7.2 Automobilele care nu sunt derivate ale unui automobil construit anterior omologarii pot suferi modificarile efectuate in perioada, in limitele regulilor internationale pentru automobile GT in vigoare la data respectiva. Design-urile fundamentale si generale ale modelului – sasiului, caroseriei si motorului trebuie sa ramana neschimbate fata de cele ale modelului de productie in serie corespunzator.

2.2.7.3 Modelele trebuie sa fie automobile care pot fi clasificate drept automobile GT si omologate in Grupa 3 (1960-1965).

2.2.7.4 Daca modelul nu a fost omologat in Grupa 3 (1960-1965) de catre FIA in momentul constructiei si folosirii in perioada pentru competitii, ASN-ul din tara producatoare trebuie sa faca dovada ca au fost construite cel putin 100 de exemplare identice din punct de vedere mecanic ale modelului respectiv, in perioada clasei definite de articolul 6.

2.2.7.5 Incepand cu Perioada G, sunt acceptate doar modelele care au fost omologate in Grupa 3, Grupa 4 (1970-1975) .

2.3.7.6 In plus:

(a) sunt acceptate turismele istorice asimilate automobilelor GT in perioadele E si F (1/1/1947-31/12/1965), cu caroserie speciala sau cu caroserie standard si parti mecanice speciale, conform perioadei;

(b) aceste modele trebuie sa aiba un istoric in competitii iar partile mecanice speciale sunt limitate la cele autorizate de regulile Anexei J a perioadei aplicabile automobilelor din Grupa 3 si de Articolul 5 (Siguranta);

(c) toate modificarile trebuie sa respecte tehnologia perioadei aplicata respectivului model;

(d) pentru modelele care au fost omologate ulterior de FIA in Grupul 3 se pot folosi doar acele parti mecanice prevazute in extensia fisei de omologare corespunzatoare Grupei 3 FIA;

2.3.8 Automobile neomologate dupa anul 1946 produse in serie mica – automobile de circulatie sport/ automobile GT (GTP3)

2.2.8.1 Automobile biplace, deschise sau inchise, care apartin Perioadei E-G si respecta regulile de constructie si folosire ale tarii producatoare in momentul productiei, cu mentiunea ca au fost construite in mai putin de 100 de exemplare identice din punct de vedere mecanic.

2.2.8.2 Aceste automobile nu trebuie sa fi fost folosite in competitii internationale intr- una dintre categoriile sau grupurile mentionate in prezentul articol 2.3, cu exceptia GTP-3. Nicio alta modificare in plus fata de cele prevazute de Anexa VIII nu este admisa.

2.2.8.3 Specificatia mecanica a perioadei fiecarui model trebuie sa fie documentata si supusa aprobarii FIA.

2.2.9 Turisme de competitie nationala



2.2.9.1 Modele de turisme de producție din Perioadele E-J care nu au istorie în competiții la nivel internațional dar au în schimb o istorie în competiții la nivel național în cadrul unor etape importante pentru turisme de producție și care sunt conforme cu legislația națională aplicabilă acestor etape.

2.2.9.2 Toate modelele eligibile trebuie să fie supuse aprobării HMSC la recomandarea ASN-ului responsabil pentru țara în care s-a stabilit istoria competițională națională respectivă.

2.2.9.3 Specificația mecanică a perioadei pentru fiecare model trebuie să fie documentată și supusă aprobării HMSC (a se consulta 7.2.5), iar toate prescripțiile de siguranță aplicabile, specificate în art. 5 trebuie respectate.

3. CLASIFICARI ÎN FUNCȚIE DE DATA ȘI DEFINIȚII

3.1 Un automobil va fi datat în funcție de specificația automobilului respectiv și nu neapărat în funcție de data la care a fost construit.

3.2 Periodizare:

C) 1/1/1919 – 31/12/1930

D) 1/1/1931 – 31/12/1946

E) 1/1/1947 – 31/12/1961 (până la 31/12/1960 pentru automobilele de curse biplace)

F) 1/1/1962 – 31/12/1965 (de la 1/1/1961 pentru automobile de curse biplace),

G1) 1/1/1966 – 31/12/1969 pentru turisme și automobile GT omologate.

G2) 1/1/1970 – 31/12/1971 pentru turisme și automobile GT omologate

H1) 1/1/1972 – 31/12/1975 pentru turisme și automobile GT omologate

H2) 1/1/1976 – 31/12/1976 pentru turisme și automobile GT omologate

I) 1/1/1977 – 31/12/1981 pentru turisme și automobile GT omologate

3.3 Specificația perioadei

3.3.1 Prin specificația perioadei se înțelege configurarea modelului pentru care s-a certificat conform precizărilor FIA sau ale comisarilor sportivi, ca a existat în perioada corespunzătoare clasificării sale.

3.3.2 Este interzisă orice modificare a specificației perioadei unui automobil, în afara celor autorizate în mod expres de către dispozițiile prezentului regulament.

3.3.3 Componentele care înlocuiesc piesele originale furnizate de constructorul automobilului pot fi folosite doar dacă se dovedește că acestea sunt autorizate de Anexa J a perioadei și/sau fișa de omologare a automobilului și că au fost folosite pentru modelul respectiv într-o etapă înscrisă în calendarul internațional FIA al perioadei menționate.

Derogarile admise în perioada de Anexa J nu conferă în prezent o libertate totală, ci autorizează folosirea modificărilor și/sau componentelor folosite efectiv în acel interval de timp pentru marca și modelul respectiv ca urmare a toleranțelor acceptate în perioada respectivă.

3.3.4 Perioada, componentele și piesele înlocuitoare precum și extensiile fișei de omologare respective vor fi specificate în PTI-ul automobilului respectiv.

3.3.5 Dacă prezentul regulament nu autorizează în mod expres altceva, orice parte a automobilului trebuie să aibă aceleași dimensiuni ca originalul, fiind necesară o dovadă în acest sens.

3.3.6 Tehnologia folosită, iar pentru automobilele cu fișa de omologare, extensiile folosite, trebuie să fie compatibile cu cele utilizate în acea perioadă.

3.3.7 **Pentru automobilele omologate**, sunt valabile doar documentele de omologare FIA originale, cu extensiile și variațiile acestora, așa cum au fost omologate la vremea respectivă.



În plus, regulile Anexei J ale perioadei sunt de asemenea valabile dacă acoperă o specificație folosită în perioadă, așa cum se specifică în 3.3.8 pentru automobile neomologate.

Toate automobilele din Perioada J1 trebuie să respecte, de asemenea, Anexa XI a Anexei K.

3.3.8 Pentru automobilele neomologate, pot fi admise următoarele dovezi (în ordinea priorității) pentru determinarea specificației perioadei:

- (a) specificațiile constructorului menționate în broșuri publicitare, manualul constructorului, manualul de atelier al constructorului, lista de piese de rezervă a constructorului, reviste de teste automobilistice să aparțină perioadei respective;
- (b) dovada că specificația constructorului a fost modificată pentru o probă a unei etape internaționale. Orice document al constructorului desen, schiță sau specificație - elaborat în perioadă, inclusiv specificațiile publicate în revistele și ziarele timpului trebuie să provină din cel puțin două surse
- (c) rapoarte ale experților recunoscuți care au inspectat automobilul;
- (d) o valoare mai mică, dar luată în considerare, într-o anumită măsură în orice evaluare specifică, o au cartile și articolele din reviste scrise în afara perioadei de autori recunoscuți. Lucrări recente scrise de constructori, mecanici, ingineri, designeri, piloți și membri ai echipei acelei perioade pot fi luate în considerare pentru un anumit automobil;
- (e) toate dovezile menționate mai sus trebuie să se refere la modelul respectiv.

3.4 Definiții generale

3.4.1 Silueta este forma automobilului văzută din orice direcție, cu panourile caroseriei în poziție.

3.4.2 Sasiul este structura generală a automobilului în jurul căreia sunt asamblate componentele mecanice și caroseria, inclusiv toate părțile respectivei structuri.

3.4.3 Expresia „tip de material” indică același material, dar nu neapărat al aceleiași specificații.

3.4.4 Astfel, „aluminu” este aluminiu metalurgic, însă poate avea o calitate diferită și poate conține elemente care nu sunt prezente în componentul original, excluzându-se beriliul. Magneziul poate fi înlocuit cu aluminiu.

3.5 Toleranțe

3.5.1 Dacă nu se specifică altfel în fișa de omologare și în Anexa J pentru perioada raportată automobilului, se vor aplica următoarele toleranțe cu privire la dimensiunile componentelor:

3.5.2 Uzinaje, în afara de alezaj și cursă: $\pm 0.2\%$

3.5.3 Piese brute turnate: $\pm 0.5\%$

3.5.4 Lungimea automobilului la axele față și spate: $+1\%$, -0.3%

3.5.5 Ampatament: $\pm 1.1\%$

3.5.6 Ecartament: $\pm 1\%$

3.6 Combustibil

3.6.1 Pentru automobile omologate, combustibilul trebuie să fie benzină sau motorină, cu condiția ca acestea să fie dintre acelea care se găsesc de vânzare la stațiile de carburant de pe teritoriul României.

3.6.2 În combustibil se pot adăuga aditivi de lubrifiere, fără a se depăși 2% din volum. În cazul motoarelor în doi timpi, acest procent poate fi mai mare.

3.6.3 Aditivii, adăugați în benzină pentru a înlocui plumbul, pot fi folosiți dacă sunt comercializați pe piață. Ei nu trebuie să mărească cifra octanică a benzinei peste limita de 90 MON sau 102 RON.



3.6.4 Cu excepția aerului atmosferic, niciun alt oxidant nu poate fi amestecat cu combustibilul.

4. DOCUMENTE DE IDENTITATE ALE AUTOMOBILULUI CONFORM FRAS

Fiecare concurent este obligat să aducă o copie a fișei de omologare FIA a vehiculului pe care îl înscrie în concurs sau acesta fișă în format electronic.

4.1 Certificare

4.1.1 Toate automobilele care participă în etapele FRAS trebuie să aibă un PTI. Acest document este pur tehnic și nu oferă nicio garanție sau opinie cu privire la autenticitatea automobilelor.

4.1.2 PTI-ul este proprietatea FRAS și poate fi retras în orice moment prin decizia CTVI a FRAS. PTI-ul poate fi obținut de la FRAS de către un rezident sau o persoană cu altă cetățenie. Solicitantul trebuie să completeze PTI-ul înainte de a-l returna FRAS care va păstra originalul fișei, detaliile din cerere și va emite solicitantului o copie certificată a documentului validat.

4.1.3 PTI-ul este un formular completat de FRAS împreună cu solicitantul.

4.1.4 Pentru toate automobilele omologate, acest PTI trebuie să fie însoțit de o copie certificată de FIA a fișei de omologare originală a automobilului sau de o copie certificată a fișei de omologare retrospectivă a automobilului.

4.1.7 PTI pierdut: se face o cerere către FRAS care va emite o a doua copie color certificată a fișei, efectuată după exemplarul propriu și va specifica pe prima pagină ca respectivul document este o a doua copie certificată precum și data la care a fost emisă.

4.2 Folosirea PTI-ului

4.2.1 PTI-ul este folosit de către oficialii tehnici și de conformitate în cadrul etapelor precum și de organizatorii etapelor la clasificare și împărțirea pe clase.

4.2.2 Pentru a veni în ajutorul organizatorilor, toate cererile de înscriere în etape incluse în calendarul internațional TREBUIE să fie însoțite de o copie a primei pagini a PTI-ului emis de FRAS, care specifică în mod clar clasa, perioada și categoria atribuită automobilului în baza Anexei 1 a Anexei K.

4.2.3 PTI-ul trebuie prezentat împreună cu automobilul la evaluarea tehnică a etapei și se va afla la dispoziția oficialilor FRAS pe întreaga durată a etapei.

4.2.4 Concurentul trebuie să facă dovada eligibilității specificațiilor automobilului, așa cum se specifică în PTI.

4.2.5 Comisarii tehnici trebuie să accepte toate PTI-urile și să autorizeze automobilele să participe la etapa respectivă dacă acestea sunt conform specificațiilor din fișa și prevederilor Art. 4.3.

4.2.6 Organizatorii care admit în cadrul etapei automobile fără un PTI valabil pot fi excluși din calendarul FRAS.

4.3 Procedura în caz de neconformitate

4.3.1 Dacă, în urma inspecției, un automobil este declarat neconform cu PTI-ul sau fișa de omologare însă această abatere nu este prevăzută de procedura „punct roșu” (Art. 4.4), concurentul trebuie să corecteze iregularitatea semnalată.

4.3.2 Dacă nu este posibilă remedierea iregularității în cadrul etapei, comisarii sportivi pot exclude automobilul și înainta PTI-ul către FRAS pentru evaluare.

4.3.3 Dacă un automobil este conform cu PTI-ul însă nu este conform cu Regulamentul Tehnic al Anexei K, comisarii sportivi pot exclude atât pilotul cât și automobilul, făcând mențiuni în scris cu privire la motivatie pe fișa automobilului și o transmite FRAS pentru evaluare.

4.3.4 PTI-ul poate fi anulat în urma unui raport primit de FRAS de la oficialii etapei în cadrul căreia a fost înscris automobilul dacă se constată că nu respectă prevederile Anexei K, așa cum se specifică mai sus. Acesta trebuie să specifice motivul pe PTI și să expedieze documentul către FRAS.



4.3.5 In cazurile prevazute la alin. 4.3.4 concurentul va pastra o copie a PTI-ului, validata de comisarii sportivi care poate fi folosita la competitii timp de 30 de zile. FRAS va lua o decizie cu privire la conformitatea automobilului in termen de 30 de zile de la primirea PTI-ului. In aceasta perioada, orice rezultat sau puncte obtinute cu automobilul respectiv vor fi suspendate.

4.3.6 Daca FRAS decide ca PTI-ul nu este valabil, acesta va fi retras, iar orice PTI solicitat ulterior va fi aprobat de FRAS inainte de a fi emis.

4.3.7 Delegatii FRAS pot fi, in anumite circumstante, autorizati de catre comisarii sportivi sa retina PTI-ul pentru evaluare ulterioara pe intreaga durata a etapei.

4.4 Procedura punct rosu

4.4.1 Daca un automobil este prezentat la verificarile tehnice cu o iregularitate minora conform Regulamentului Tehnic, care nu altereaza spiritul competitiei, delegatul FRAS (sau, in absenta acestuia, unul dintre oficialii cursei) poate aplica pe prima pagina a PTI-ului un punct rosu, specificand in scris motivele pe pagina corespunzatoare. Concurentul trebuie sa corecteze abaterea pana la etapa urmatoare.

4.4.2 Toate punctele rosii vor fi inscrise in baza centrala de date .

4.4.3 Daca iregularitatea nu a fost inlaturata pana la viitoarea cursa, comisarii sportivi pot elimina automobilul din etapa respectiva.

4.5 Procedura punct negru

4.5.1 Daca se constata, in orice moment al etapei, ca un automobil nu respecta standardele de siguranta obligatorii, delegatul FRAS (sau, in absenta acestuia, unul dintre oficialii cursei) trebuie sa aplice un „punct negru” pe prima pagina a PTI-ului, sa specifice in scris motivele pe pagina corespunzatoare si sa transmita imediat un raport catre comisarii sportivi.

Daca iregularitatea nu este remediata pe loc, comisarii sportivi vor elimina automobilul din etapa instiintand, totodata, FRAS.

4.5.2 Aplicarea unui punct negru pe PTI echivaleaza cu neconformitatea absoluta a automobilului, iar concurentul nu va putea lua parte la etapa respectiva si/sau la alte etape cu respectivul automobil. Iregularitatea va fi considerata remediata doar dupa verificarea efectuata de CVTI urmata de confirmarea scrisa pe aceeasi pagina a PTI-ului .

4.5.3 Toate punctele negre vor fi inscrise in baza centrala de date , precizandu-se cand s-a aplicat sanctiunea si, eventual, cand a fost anulata.

4.6 Baza de date FRAS pentru autoturisme istorice de competitie

4.6.1 Informatiile cu privire la PTI-urile emise vor fi pastrate de catre FRAS intr-o baza de date.

5. PRESCRIPTII DE SIGURANTA

Concurentii trebuie sa ia in considerare posibila deteriorare a componentelor, precum si consecintele acestor defectiuni. Se recomanda luarea masurilor necesare asigurarii integritatii si sigurantei acestor componente, cu respectarea specificatiei originale.

5.1 Urmatoarele prescriptii sunt obligatorii, exceptie facand raliurile de regularitate, in cazul carora prescriptiile sunt doar recomandate.

5.2 Prezentarea automobilului la verificarea tehnica echivaleaza cu o declaratie din partea concurentului ca automobilul sau poate lua parte la competitie in conditii de siguranta. Automobilele vor fi curate in momentul prezentarii pentru verificarea tehnica.

5.3 Baterie, intrerupator general

5.3.1 Este obligatorie protejarea bornelor bateriei impotriva riscului de scurtcircuit.



Daca bateria se afla in habitacul, trebuie sa fie de tip uscat, fixata corespunzator si sa aiba o invelitoare izolata si etansa.

5.3.2 Trebuie sa existe un intrerupator general care sa blocheze toate circuitele electrice (baterie, alternator sau dinam, faruri, claxon, contact, comenzi electrice, etc – cu exceptia celor care alimenteaza extingtorul) si care sa opreasca de asemenea si motorul.

Trebuie sa fie un model antideflagrant care poate fi accesat atat din interior cat si din exterior. La exterior, sistemul de actionare al intrerupatorului trebuie sa fie situat in partea de jos a garniturilor parbrizului sau la maximum 50 de cm de la acel punct, pentru automobilele inchise, sau montat pe un geam lateral-spate de plexiglas, cu conditia sa fie pozitionat in spatele scaunului pilotului. Sistemul de actionare va fi marcat cu o scanteie rosie intr-un triunghi albastru cu margini albe si cu o baza de cel putin 120 mm.

Sistemul de actionare extern se aplica doar automobilelor inchise.

Pilotul si copilotul trebuie sa poata actiona intrerupatorul din interior in timp ce se afla pe scaune, cu centurile prinse.

5.3.3 In cazul automobilelor cu aprindere prin magnetou se va monta un comutator cu impamantare pe partea de joasa tensiune a magnetoului. Acesta trebuie sa poata fi actionat usor atat din interior cat si din exterior.

5.4 Cabluri, conductoare si echipament electric

5.4.1 Conductoarele de combustibil si ulei si cablurile de frana trebuie sa fie protejate la exterior impotriva riscului de deteriorare (pietre, rugina, lovire) si la interior impotriva focului.

5.4.2 O astfel de protectie nu va mari rezistenta structurala a automobilului.

5.4.3 Daca se pastreaza instalatia de serie, nu mai este necesara o protectie suplimentara.

5.5 Sistemul de alimentare cu combustibil

5.5.1 Rezervoarele tuturor automobilelor din Perioadele C – E trebuie sa fie rezervoare standard, rezervoare omologate sau rezervoare de siguranta. Se recomanda umplerea rezervoarelor cu spuma de siguranta, conform normelor Specificatiei Militare Americane MIL-B-83054 sau cu folie anti-explozie „D-Stop”.

5.5.2 Pentru toate automobilele din Perioadele F – I , in afara cazului de rezervor original, acesta este liber dar trebuie umplut cu spuma de siguranta conform normelor Specificatiei Militare Americane MIL-B-83054 sau cu folie anti-explozie „D-Stop”.

5.5.3 Toate rezervoarele de siguranta trebuie sa fie conform prevederilor art. 253.14 al Anexei J (Rezervoare de Siguranta aprobate de FIA).

5.5.4 Sistemele de alimentare care nu au pompe electrice sau mecanice trebuie sa dispuna de un dispozitiv de izolare marcat corespunzator.

5.5.5 Toate conductele sau tuburile pentru combustibil care traverseaza compartimentul pilotului/pasagerului trebuie sa fie protejate si, daca nu sunt metalice, trebuie sa fie furtunuri de presiune hidraulica cu insertie de impletitura in interior sau exterior sau tuburi conform Art. 253 3.2 al Anexei J FIA.

Acestea pot fi unite doar prin racorduri de etansare cu surub sau cu racorduri autorizate de producatorul automobilului.

5.6 Ecrane despartitoare pilot/compartiment motor (firewall)

5.6.1 Incepand cu Perioada F, este obligatorie montarea ecranelor rezistente la foc. Acestea sunt recomandate si pentru alte perioade.

5.7 Extingtoare

5.7.1 Toate automobilele inscrise in curse pe circuit, curse de viteza in coasta si raliuri sportive care includ probe speciale, trebuie sa fie echipate cu cel putin un extingtor cu actionare manuala, conform Art. 253.7.3 al Anexei J.



5.7.2 Se recomandă un sistem de stingere a incendiilor omologat de FIA conform art. 253.7.2 al Anexei J (vezi Anexa J, Lista Tehnică 16). Pentru automobilele monoplace și biplace de curse, dispozitivul de acționare extern prevăzut de art. 253.7.2.3 nu este obligatoriu.

5.8 Bazine pentru colectarea uleiului (nu sunt obligatorii pentru raliuri)

5.8.1 Bazinele de colectare a uleiului vor avea o capacitate de minimum 2 litri în cazul tuturor automobilelor cu o capacitate de până la 2 litri; capacitatea minimă pentru toate celelalte automobile este de 3 litri.

5.8.2 Dacă automobilul a fost echipat din fabrică cu un circuit închis de reciclare a vaporilor de ulei, și dacă sistemul este încă folosit, bazinele de colectare nu sunt necesare.

5.9 Clapete de accelerație

5.9.1 Fiecare clapeta trebuie să fie echipată cu un arc extern de rapel, cu excepția carburatorului dublu cu arc intern.

5.10 Oglinzi retrovizoare

5.10.1 Pentru curse, trebuie prevăzute două oglinzi retrovizoare, cu o suprafață totală de sticlă de minimum 90 cm².

5.10.2 Pentru raliuri, oglinzile retrovizoare trebuie să respecte codul rutier al țării în care sunt înmatriculate.

5.11 Faruri

5.11.1 În cursele pe circuit închis, sticlă farurilor din față trebuie să fie mascată sau acoperită.

5.12 Parbrize

5.12.1 Parbrizele pentru toate turismele, automobilele CT, GT și GTS trebuie să fie din sticlă stratificată. În cazuri excepționale, delegatul FRAS poate acorda o derogare pentru folosirea plasticului rigid transparent pentru sezonul în curs de desfășurare, dacă pentru modelul respectiv nu este disponibil un parbriz din sticlă stratificată. Celelalte automobile pot folosi plasticul rigid transparent.

5.13 Bare și cadre de protecție

Perioada	C-E	F	G1	GR	G2	H/HR/I/IR	J/JR
Toate automobilele	5.13.2 (a)	5.13.2 (b)	5.13.2 (b)	5.13.2 (b)	5.13.2 (b)	5.13.2 (b)	5.13.2 (b)
Toate automobilele	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3
Toate automobilele	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4



T/CT/GTP/GTS inchise		5.13.5 (c)	5.13.5 (c)		5.13.5 (c)	5.13.5 (d)	5.13.5 (d)
GTP/GTS/GT deschise		5.13.5 (c)	5.13.5 (c)	5.13.5 (b)	5.13.5 (c)	5.13.5 (d)	5.13.5 (d)

5.13.1 Chiar si in cazurile in care prezentul articol nu prevede obligativitatea montarii barelor de protectie, se recomanda montarea acestora si pe celelalte automobile istorice, acolo unde este necesar.

5.13.2 Cerinte

- (a) **Perioadele C-E:** se recomanda folosirea barelor si cadrelor mentionate mai sus, cu exceptia automobilelor deja echipate cu bare/ cadre de protectie; aceste bare/ cadre de protectie trebuie sa respecte sau sa depaseasca specificatia folosita pentru automobil in cadrul competitiei din perioada mentionata;
- (b) **Pentru toate celelalte perioade** sunt obligatorii barele/ cadrele de protectie care ofera o protectie adecvata. Aceste bare/ cadre de protectie trebuie sa fie construite conform specificatiilor prezentului articol. Barele/ cadrele de protectie de pe automobilele deschise trebuie sa fie montate cu cel puțin 5 cm peste nivelul castilor de protectie ale pilotilor/copilotilor;
- (c) Barele sau cadrele de protectie cu specificatia perioadei sunt definite ca bare sau cadre folosite in competitia din perioada pe marca si modelul unui automobil. Concurentul trebuie sa faca dovada specificatiei perioadei, daca i se solicita acest lucru;

5.13.3 Cand se monteaza un cadru de protectie, scaunul din spate poate fi modificat sau scos din automobil.

5.13.4 Cadrele din aluminiu sunt interzise indiferent de perioada, cu exceptia cazurilor in care acestea fac parte din structura originala a automobilului (ex. Porsche 908, 917). Atunci cand un cadru de protectie fabricat dintr-un aliaj usor este descris intr-o extensie de omologare aplicabila automobilului in cauza sau face parte din specificatia originala, design-ul original al acestui cadru poate fi reprodus cu conditia ca materialul folosit sa fie otel, conform prevederilor Anexei VI A sau B, iar dimensiunile originale ale barelor sa fie pastrate.

5.13.5 Specificatii

Specificatia barelor/cadrelor de protectie instalate trebuie sa fie detaliata in documentul de descriere al Sistemului de Protectie in caz de rasturnare, care trebuie anexat HTP-ului automobilului.

- (a) **Pentru automobilele T, CT, GT, GTS si GTP din Perioada F pana la Perioada G2 inclusiv**, un cadru de siguranta conform Anexei VI, A, Art. 235.8 la care se poate adauga o bara pe diagonala intre un punct de intersectie si un punct de ancorare, pe cercul principal sau intre lonjeroane, precum si maximum doua bare de protectie laterale pe fiecare parte, conform prevederilor de la punctul 5.13.6 (b). Ranforsarile realizate conform schitelor K-13 – K-37 ale Anexei V sunt de asemenea permise. Specificatia minima este un cadru de protectie conform 5.13.5 (f);



- (b) **Incepand cu Perioada H**, toate automobilele trebuie sa fie echipate cu o bara/ cadru de protectie care sa respecte specificatia perioadei, omologarea perioadei sau Anexa VI B. Barele care traverseaza partiile sau care sunt prinse de caroserie la mai putin de 10 cm de punctele de prindere ale suspensiei nu sunt permise decat daca este vorba de o specificatie omologata sau a perioadei. Specificatia minima pentru T, CT, GT, GTS si GTP este un cadru de protectie conform 5.13.5 (f);

5.13.6 Cerinte generale pentru constructia barelor si cadrelor de protectie

- (a) Cadrele de protectie pentru automobilele din Perioada E si F pot avea un numar de maximum 8 puncte de ancorare (cf. art. 8.2.2.2 al Anexei VI A), un punct de ancorare fiind punctul de unire al barei/ cadrului de protectie cu caroseria/sasiul, prin sudare, fixare cu suruburi sau nituri. Orice bara/cadru de protectie poate fi in contact cu caroseria iar acest lucru nu va fi considerat un punct de ancorare daca nu exista o fixare permanenta intre bara/cadru de protectie si caroserie;
- (b) Nu este permisa nicio bara laterala decat daca aceasta este la nivelul plafonului sau intre barele verticale de pe fiecare parte a spatiului de deschidere al portierei din dreptul pilotului sau pasagerului din fata. Pe fiecare parte a automobilului vor fi maximum doua bare care traverseaza spatiul de deschidere al portierei, iar acestea nu trebuie sa impiedice urcarea sau coborarea. Fixarea acestora nu va tensiona bara/cadru de protectie (un „bar” este lungimea barei care formeaza cercul/cadru de protectie intre punctele de intersectare cu alte bare sau intre un punct de intersectare si un punct de ancorare);
- (d) Barele/cadru de protectie al automobilelor cu sasiu cu grinda centrala sau care sunt construite integral din fibra de sticla sau tevi de aluminiu, trebuie sa respecte specificatiile si design-urile aprobate de FIA (de ex. Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine Renault A 110). (e) Conditiiile Anexei VI A 8.5 ale prezentului regulament trebuie sa fie respectate;
- (f) Bolturile folosite trebuie sa aiba un diametru minim suficient raportat la numarul acestora. Aceste bolturi trebuie sa fie de cea mai buna calitate posibila (cel putin gradul 8.8);
- (g) Pentru structura principala se vor folosi tevi cu aceeasi lungime, avand curbe netede si fara urme de deformare sau orice alte defecte ale peretilor. Sunt interzise extensiile adaugate deasupra structurii principale pentru inaltare, exceptie facand cazurile in care acestea sunt autorizate printr-un Certificat FIA pentru cadre de protectie;
- (h) Punctele de sudura vor fi de cea mai buna calitate posibila, cu penetrare totala (de preferinta sudura cu arc, cu gaz protector);
- (i) Incepand cu Perioada G, se vor respecta prescriptiile de siguranta ale Anexei J aplicabile acestei perioade.
- Incepind din anul 2017 acestea trebuie sa aiba omologare FIA.**

5.14 Faruri spate rosii

5.14.1 Farurile de frana de pe spate vor fi in stare de functionare in momentul startului la toate automobilele prevazute cu un astfel de echipament.

5.15 Centuri de siguranta

5.15.1 Toate automobilele incepand cu Perioada F cu cadru de protectie trebuie sa fie echipate cu centuri de siguranta in 4 puncte conform Art. 253.6 al Anexei J.

5.15.2 In cazul centurilor cu doua curele de umar si doua curele abdominale trebuie sa existe 2 puncte de prindere in piesa centrala pentru curelele abdominale si unul sau doua puncte de prindere, simetrice fata de scaun, pentru cele de umar. Centurile de siguranta nu vor fi modificate.

5.15.3 Pentru raliuri, trebuie sa existe in permanenta la bord doua cuttere pentru centura. Acestea trebuie sa se afle intr-un loc usor accesibil pilotului si copilotului de pe scaun cu centurile prinse.

5.15.4 Centurile de siguranta trebuie sa fie in stare tehnica perfecta si sunt valabile **daca au omologare FIA in termen.**



5.16 Tetiere

Sunt recomandate pentru toate automobile (Anexa J, Art. 259.14.4).

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

5.17.1 Capota trebuie să fie fixată în mod corespunzător. Sistemul de închidere folosit pentru producția în serie trebuie să fie îndepărtat și înlocuit cu dispozitive de fixare de siguranță exterioare.

5.17.2 Începând cu specificațiile Perioadei G, cel puțin două dispozitive de fixare de siguranță suplimentare trebuie montate pe fiecare capota față și spate.

5.17.3 Mecanismele de închidere din interior vor fi îndepărtate sau dezafectate.

5.18 Carlige pentru remorcare

5.18.1 Cu excepția automobilelor monoplace, toate automobilele trebuie să aibă carlige pentru remorcare în față și în spate. Carligele vor avea următoarele caracteristici:

- diametru intern între 80 și 100 mm;

- trebuie să fie fixate de structura frontală și structura din spate a automobilului;

- trebuie să fie poziționate astfel încât să poată fi folosite când automobilul este imobilizat într-o suprafață de teren impracticabilă;

- trebuie să fie vizibile și vopsite cu culori galbenă, roșie sau portocalie.

5.19 Direcție, volan detasabil

5.19.1 Din motive de siguranță, coloanele de direcție cu o singură piesă pot fi înlocuite cu variante având îmbinări universale sau dispozitive telescopice, cu condiția ca toate funcțiile originale să fie păstrate; astfel de coloane trebuie să provină de la automobile omologate de FIA cu aceeași capacitate a motorului, sau cu o capacitate superioară. Începând cu Perioada G, trebuie respectat regulamentul grupului respectiv.

5.19.2 Volanele de direcție detasabile pot înlocui volanele originale.

5.19.3 Se pot monta servodirecții electrice cu condiția ca acestea să nu modifice siguranța ansamblului și să nu afecteze din punct de vedere estetic soluția originală.

5.20 Reparații

5.20.1 Reparațiile pieselor compuse trebuie efectuate conform prevederilor Anexei IV.

5.21 Scaunele

5.21.1 În cazul automobilelor GTS și CT din Perioada F (1/1/1962) sau mai recente, dacă scaunele din față sunt schimbate, acestea trebuie să fie identice cu specificația perioadei sau un sistem de scaune complet cu omologare FIA. Recomandare valabilă și pentru celelalte perioade.

Pentru automobilele GT și T din Perioada F (1/1/1962), sau mai recente, dacă scaunele din față sunt schimbate, acestea trebuie să alcătuiască un set complet, în conformitate cu prevederile FIA.- Idem și pentru celelalte perioade. Se accepta scaune a caror omologare FIA a expirat dar sunt în foarte bună stare tehnică.

5.22 Volanul

5.22.1 Se poate instala un volan cu un diametru și cu o înfățișare diferită. Volanul poate să fie detasabil.



7. REGULAMENT TEHNIC PENTRU AUTOMOBILELE RUTIERE DE PRODUCTIE

7.1 Generalitati

7.1.1 Prezentul regulament se aplica turismelor, turismelor de competitie, automobilelor GT de competitie si automobilelor de turism speciale, conform prevederilor Art. 2.2 si 2.3.

7.1.2 Toate automobilele trebuie sa respecte prevederile Art. 5 (Siguranta).

7.2 Fise de omologare si recunoastere

Sunt cele emise de FIA

7.3 Regulament tehnic general pentru automobilele rutiere de productie

7.3.1 Turismele, turismele de competitie, automobilele GT si GTS din Perioadele E, F si G1 (1/1/1947-31/12/1969) vor respecta prevederile Anexelor VI si VII ale Anexei K;

7.3.2 Turismele, turismele de competitie, automobilele GT si GTS incepand cu Perioada G2 (1/1/1970-31/12/1971) trebuie sa respecte regulamentul pentru competitii internationale din Anexa J corespunzator ultimului an al perioadei acestora, asa cum apare definit in Art.3. Prevederea se refera in particular la coeficientul si dimensiunile restrictorului pentru automobilele cu motor cu turbo compresor din Perioadele J1 si J2;

7.3.3 Un turism de serie trebuie sa fie conform fisei de omologare, insa nu se admite nicio varianta de omologare pe care s-a aplicat specificatia „Valabil doar pentru Grupa 2”.

Sistemul de asistenta la franare poate fi deconectat sau indepartat.

7.3.4 Un automobil GT de serie trebuie sa fie conform fisei de omologare, nefiind acceptata o varianta de omologare pe care s-a aplicat specificatia „Valabil doar pentru Grupa 4”.

7.3.5 Pentru turisme de competitie si automobile GT de competitie incepand cu Perioada G2, sunt valabile doar documentele de omologare FIA originale, cu extensiile si variatiile omologate in perioada respectiva, precum si acele modificari autorizate de regulamentul Anexei J aplicabil aceluiași interval de timp.

7.3.6 In plus, pentru turismele de competitie, automobilele GT de competitie si turismele speciale, precizăm următoarele:

- Sistemul de asistare la franare poate fi deconectat sau indepartat;
- Lunetele, geamurile portierelor si geamurile triunghiulare trebuie sa fie din sticla securizata sau dintr-un material transparent rigid cu o grosime de cel puțin 5 mm (material tip FAA, se recomanda Lexan 400). Geamurile laterale cu deschidere verticala pot fi inlocuite cu geamuri culisante pe orizontala;
- Este permisa ranforsarea sasiului si/sau caroseriei prin adaugarea unui material asemănător structurii originale si in contact cu aceasta in toate punctele. Sunt interzise alte forme, profile, guseuri sau fixari, cu exceptia cazurilor in care se face dovada ca acestea erau folosite si autorizate in acea perioada;
- In cazurile in care Anexa J permite inlocuirea, in anumite circumstante, a franelor cu discuri, noile discuri vor fi de acelasi tip (solide, striate, ventilate);
- Se pot inlatura mochetele de pe podea si plafon; fetele portierelor pot fi schimbate;
- Farurile retractabile pot fi modificate in faruri fixe iar mecanismul de escamotare poate fi indepartat; farurile vor ramane functionale;
- Arborii cotiti si arborii de intrare si iesire ai cutiei de viteze care la origine nu dispuneau de un buson de ulei cu garnitura, pot fi prevazuti cu un astfel de accesoriu, prin modificarea componentelor existente si/sau adaugarea unei carcase;
- Automobilele din Perioada F, omologate cu sisteme de aprindere electronice si automobilele din Perioadele G1 si G2, pot folosi un astfel de sistem din afara perioadei numai dacă respectivul sistem este declansat prin ruptor/ruptoare, foloseste o bobina de aprindere cu o rezistenta de minim 3 ohm, scanteia este distribuita de un brat rotativ și controlata in intregime prin metode mecanice. Nu sunt permise sistemele multiscanteie si cele in care distributia scanteii este modificata electronic;
- Automobilele din Perioadele G1 si G2 cu sisteme de aprindere electronica pot fi echipate cu sisteme de declansare magnetice sau optice;
- Incepand cu Perioada H1 automobilele pot fi echipate cu bobine de aprindere cu o rezistenta mai mica de 3 ohm si/sau sisteme multiscanteie;



- Sistemele de aprindere electronica care controleaza distributia scanteii sunt permise doar daca ele corespund unei modificari din acea perioada;

7.3.7 Variatiile caroseriei standard sau omologata, autorizate de Anexa J a perioadei respective, pot fi adoptate. Astfel de modificari trebuie sa corespunda unei configuratii complete, folosita pentru modelul respectiv in competitii internationale organizate conform regulilor FIA pentru amintita perioada. Acest lucru trebuie probat printr-o fotografie a automobilului data in acea perioada, atasata HTP-ului automobilului, si stampilata de ASN-ul care a emis HTP-ul.

In particular, modificarile ecartamentului admise in anumite cazuri pentru automobilele CT si GTS trebuie sa fi fost efectuate si in acele timpuri pentru modelul respectiv, de asemenea sa fie justificate. In plus, suprafata de rulare a pneurilor trebuie sa fie acoperita de caroserie (vezi Anexa J a perioadei)

7.3.8 Rotile originale alcătuite din diverse materiale, pot fi inlocuite cu roti fabricate numai dintr-unul singur, respectandu-se intocmai dimensiunile si designul.

7.3.9 Pentru automobilele CT si GTS din Perioadele H2 si I, barele de ranforsare pot fi montate intre punctele superioare de fixare ale lonjeroanelor de suspensie din fata de o parte a lor, de cealalta parte fiind fixate lonjeroanele suspensiei din spate.

8. PNEURILE

8.1 Generalitati

8.1.1 Toate automobilele care participa la etape inscrise in calendarul international trebuie sa respecte regulile mentionate mai jos cu privire la pneuri, exceptie facand cazurile in care regulamentul specific aprobat al etapei sau seriei contine modificari. Astfel de modificari pot fi aprobate de FIA care, in cazul unor dispute, va fi arbitrul suprem.

8.1.2 Concurentul trebuie sa se asigure, consultandu-se cu producatorul pneurilor, ca acestea sunt adaptate cerintelor impuse de regulament.

8.1.3 In afara cazurilor in care se specifica altfel in Anexa K si in limitele disponibilitatii ori posibilitatii, latimea, diametrul extern, aspectul general si profilul suprafetei de rulare a pneurilor trebuie sa corespunda celor montate pe automobilele ori variantelor asemanatoare din perioada respectiva. Toate regulamentele aplicabile caroseriei si jantelor trebuie sa fie respectate iar concurentii trebuie sa se asigure ca pneurile alese sunt compatibile cu jantele folosite.

8.1.4 Este interzisa folosirea dispozitivelor de incalzire a penurilor.

8.1.5 Nu este admisa adaugarea niciunei substante care afecteaza histerezisul, coeficientul sau duritatea suprafetei de rulare a pneurilor.

8.2 Automobile in curse pe circuit si curse de viteza in coasta (cu exceptia Formulelor descrise in Art. 8.3)

8.2.1 Perioadele C-E: automobilele trebuie sa foloseasca pneuri din gama Dunlop Vintage doar cu compozitie 204 sau cu un profil al suprafetei de rulare tipul R5 sau un tip mai vechi. Alte tipuri de pneuri comercializate pe piata ca pneuri pentru circulatie, cu un raport al aspectului de 75% sau mai mult, clasa de viteza „S” sau superioara, pot fi folosite doar cand pneurile Dunlop nu sunt disponibile intr-o specificatie adecvata.

Automobilele T, CT, GT, GTS si GTP inscrise la curse de viteza in coasta pot fi echipate cu pneuri marcate cu inscrizul „E” sau „DOT”, in conformitate cu standardul propriu tarii in care are loc competitia. Raportul aspectului va fi de cel putin 70% sau corespunzator specificului perioadei, daca aceasta este superioara. Automobilele CT, GTS si GTP pot fi echipate cu pneuri de curse Dunlop sectiunea „L” cu un profil al suprafetei de rulare a pneului tipul CR65 sau un model mai vechi, cu compozitie 204, respectiv 404 daca suprafata de rulare e udada de ploaie.

8.2.2 Perioada F: automobilele trebuie a fie echipate cu pneuri de curse Dunlop Vintage, sectiunea „L” sau „M”, cu un profil al suprafetei de rulare tipul CR65 sau mai vechi, cu compozitie 204 sau 404 daca ploua. Automobilele T, CT, GT, GTS si GTP care iau parte la curse de viteza in coasta pot fi echipate cu pneuri marcate cu „E” sau „DOT”, aprobate in conformitate cu standardul aplicabil in tara in care are loc competitia, cu diametrul extern minim prevazut in art. 8.4.

8.2.3 Perioadele G1, G2 : automobilele pot fi echipate cu pneuri de curse Dunlop Vintage, secțiunea „L” și „M”, compoziție 204 sau 404 dacă circuitul este ud, sau din gamele Post Historic, compoziție 484, pneuri de curse Goodyear „Blue Streak” sau pneuri slick Avon taiate manual conform profilului „Historic All-weather”. Automobilele T, CT, GT, GTS și GTP pot participa conform prevederilor menționate la alin.8.2.2.

8.2.4 Automobilele echipate cu jante de 3.5” sau mai mici și pentru care nu există pneuri din gama Dunlop Vintage cu o specificație adecvată pot utiliza pneuri comercializate pe piață precum și modele cu carcasa diagonală sau radială, cu raport al aspectului de 75% sau mai mare, clasa de viteză „S” sau superioară și cu specificația „E” sau „DOT”, aprobări conform standardului aplicabil în țară în care are loc competiția.

8.2.5 Incepand cu Perioada E: automobilele T, CT, GT, GTS și GTP pot fi echipate cu pneuri de circulație în conformitate cu regula aplicabilă pentru raliurile pe asfalt, enunțată la punctul 8.4 , când iau parte la curse de rezistență pe circuit cu o durată fixă mai mare de două ore (și la testele aferente).

8.2.6 Incepind cu perioada G2 (G2, H1,H2, I) automobilele pot folosii pneuri Slick atit pentru suprafata uscata cit si pentru ploaie.

8.4 Automobile de raliu

8.4.1 Pneurile folosite pentru etapele speciale de raliu pe asfalt și porțiuni de drum trebuie să fie marcate cu „E” sau „DOT”, conform standardului aplicabil în țară care organizează competiția. Acestea trebuie să aibă un diametru extern minim corespunzător perioadei respective (consultați art. 8.4.2) și nu trebuie să fie marcate cu specificația „Not for highway use” sau „For Racing Only”. Orice alterare, modificare sau adaptare (inclusiv tăierea striatiilor) a pneurilor este interzisă, excepție făcând cele cauzate de uzură normală. Pentru etapele speciale desfășurate pe macadam, declarate astfel de Directorul Cursei, nu este necesară specificația „E” sau „DOT” .

8.4.2 Tabelul următor indică diametrul extern minim al roții în funcție de perioadă și diametrul jantelor; ambele dimensiuni trebuie respectate:

Diametrul jantei	Perioada	Diametru minim al roții
10”	F	490 mm
11” sau 12”	F	530 mm
10” – 12”	G	490 mm
10” – 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 In caz de neclaritati privind pneurile folosite de un concurent, masuratorile se vor face pe un pneu furnizat de acesta, care va fi nou, de acelasi tip, rece, cu presiunea standard recomandata de fabricant.

8.4.4 Daca se face dovada folosirii in perioada specifica a unor penuri cu un raport de aspect inferior, Comisia de Automobilism Sportiv Istoric poate autoriza folosirea acestora.

8.4.5 Daca se ia in considerare folosirea unui pneu cu carcasa radiala cu o clasa de viteza inferioara clasei „S” (viteza maxima 112 mile/h, sau 180 km/h), se va consulta producatorul cu privire la compatibilitatea pneului. Acest lucru se intampla de regula in cazul etapelor pe macadam cu pneuri de rulat pe zapada („Mud & Snow”) care arareori au o specificatie de viteza mai mare de Q (viteza maxima 100 mile/h sau 160 km/h).

8.4.6 Automobilele din Perioada E sau de dinainte de aceasta perioada, care sunt echipate cu jante de 3.5” sau mai mici sau cu un diametru de 17” sau mai mare, pot dispune de pneuri obisnuite cu carcasa diagonala sau radiala cu un raport de sectiune de 75% sau mai mare. Producatorul va fi consultat cu privire la compatibilitatea pneurilor.

8.4.7 Trebuie mentionat faptul ca specificatia de viteza in cazul pneurilor cu carcasa diagonala variaza in functie de diametrul rotii. Exista trei marcaje de indici de viteza care se aplica acestor pneuri. Exista si pneuri nemarcate si care, in consecinta, au cea mai mica specificatie a vitezei. Specificatiile sunt indicate in tabelul urmator:



Marimea rotii (inch)	10	12	13 sau mai mare
Indice de viteza			
-	120 km/h	135 km/h	150 km/h
S	150 km/h	160 km/h	175 km/h
H	175 km/h	185 km/h	200 km/h
V	Nu se fabrica	Nu se fabrica	210 + km/h

8.4.8 Pneurile de iarna de tipul „M & S” cu carcasa diagonala au cea mai scazuta specificatie de viteza indicata mai sus. Pneurile cu nituri trebuie sa respecte legislatia din tarile in care au loc competitile.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV



ANEXA I

Lista categoriilor si Formulelor eligibile

Organizatorii etapelor nu trebuie sa respecte categoriile sau clasele specificate in prezentul document.

Automobile care respecta regulamentele internationale ale perioadei in care au fost construite sau in care au concurat, asa cum au fost intocmite de AIACR sau FIA, exceptie facand cazurile in care se specifica altfel, si prevederile Anexei K.

Abrevieri folosite:

S: supraalimentat/ cu compresor; U/S: ne-supraalimentat/ fara compresor

Perioada C

Modele apartinand perioadei cuprinse intre 1/1/1919 si 31/12/1930 inclusiv

SAL1 berline pana la 3000 cm³

SAL2 berline peste 3000 cm³

OT1 turisme cu patru locuri deschise pana la 3000 cc

OT2 turisme cu patru locuri deschise peste 3000 cc

OS1 automobile biplace deschise pana la 1100 cc

OS2 automobile biplace deschise 1100-1500 cc

OS3 automobile biplace deschise 1500-3000 cc

OS4 automobile biplace deschise peste 3000 cc

Perioada D

Modele apartinand perioadei cuprinse intre 1/1/1931 – 31/12/1946 inclusiv

SAL3 berline pana la 3000 cm³

SAL4 berline peste 3000 cm³

OT3 turisme cu patru locuri deschise pana la 3000 cc

OT4 turisme cu patru locuri deschise peste 3000 cc

OS5 automobile biplace deschise pana la 1100 cc

OS6 automobile biplace deschise 1100-1500 cc

OS7 automobile biplace deschise 1500-3000 cc

OS8 automobile biplace deschise peste 3000 cc

Perioadele E-J

Automobilele GT, GTS din Perioada E1 (1947-1954) sunt clasificate ca GT1 sau GTS1 sub 2 litri si GT2 sau GTS2 peste 2 litri.

Automobilele GT si GTS pentru Perioadele E2-I pot fi clasificate conform urmatorului tabel:



	E2	F	G1	G2	H1	H2	I		
Pana la 1150 cc	3	8	13	18	23	28	33		
1150-1300 cc	4	9	14	19	24	29	34		
1300-1600 cc	5	10	15	20	25	30	35		
1600-2500 cc	6	11	16	21	26	31	36		
Peste 2500 cc	7	12	17	22	27	32	37		

Numarul clasei care trebuie adaugat denumirii de GT sau GTS, dupa caz: de ex GTS15

Automobilele de turism (T) sau turisme de competitie (CT) pentru toate perioadele dupa anul 1947 pot fi clasificate conform urmatoarei tabel:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I		
Pana la 1150 cc	1	6	11	16	21	26	31		
1150-1300 cc	2	7	12	17	22	27	32		
1300-1600 cc	3	8	13	18	23	28	33		
1600-2500 cc	4	9	14	19	24	29	34		
Peste 2500 cc	5	10	15	20	25	30	35		

Numarul clasei care trebuie adaugat denumirii de T sau CT, dupa caz: de ex T15.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV



ANEXA II

Materiale recomandate pentru inlocuire si reconstructie

1. Introducere

Acest capitol reprezinta un ghid de proprietati, selectie si folosire a materialelor necesare inlocuirii si repararii componentelor pentru automobile de curse Grand Prix Thoroughbred. Obiectivul urmarit este garantarea mentinerii automobilelor in stare de siguranta. Prezentul document este alcatuit din 3 sectiuni:

1. Introducere
2. Lista materialelor
3. Fise tehnice de design

In masura in care este posibil, se recomanda folosirea unei specificatii din lista. Aceasta lista ofera o gama de materiale adaptate tuturor aplicatiilor de pe automobile. Sectiunea 3 cuprinde fise tehnice care acopera majoritatea utilizarilor pe automobil sau elemente auxiliare. Fiecare material este prezentat in starea normala, impreuna cu conditia de achizitionare. Aliajele de metal sunt definite in conditia de tratament termic in care acestea sunt folosite cel mai des.

Specificatia materialelor cuprinde descrierea unui numar mare de probleme care apar datorita varietatii sistemelor de nomenclaturi folosite si diferitelor unitati folosite pentru prezentarea datelor. Pornind de la aceasta realitate, fiecarui material ii este atribuita o „referinta de eturare” si o „conditie de achizitionare”. Acest lucru presupune un cod standardizat pentru material si, acolo unde este necesar, un descriptor de conditie. Scopul este de a oferi o prezentare rapida si clara a cerintelor materialului. Toate proprietatile mecanice sunt exprimate in unitati SI iar duritatea in sistem Vickers. Proprietatile cu privire la soc ale diferitelor materiale au fost evaluate prin folosirea testului „Charpy”, pentru simplificarea comparatiei.

Este preferabil sa se solicite tratamentele termice in ceea ce priveste conditiile de calitate finale, nu doar specificarea tratamentului complet, care este inclus cu titlu de informare. Acest lucru pune accentul de calitate pe tratamentul termic, nu pe design, ceea ce simplifica controlul. In ciuda progresului tehnologic, o buna parte a tratamentului termic al metalelor ramane o „magie neagra”. Va rugam sa va asigurati ca este inclusa o piesa de test in fiecare grup de componente ce urmeaza a fi tratate termic; aceasta piesa va fi folosita pentru o verificare ulterioara.

2. Lista materialelor

2.1 Aliaje feroase

2.1.1 Oteluri de fabricatie

2.1.1 a AISI/SAE 4130- produse din otel tensionat (suspensii, montanti, etc)

2.1.1 b EN3 – otel de fabricatie cu multiple folosiri

2.1.1 c 15 CDV 6

2.1.1 d T45

2.1.2 Oteluri pentru calire

2.1.2 a VAR 300M – componente prelucrate care necesita o rezistenta foarte ridicata (osii, arbori de transmisie, etc)



2.1.3 Oteluri de carburare

Pentru componente care necesita cementare (angrenaje, etc)

2.1.3a EN 36C

2.1.4 Oteluri usor de taiat

2.1.4 a EN1 A pentru productia rapida de piese nesolicitate (gabarite si aparatura, etc)

2.1.4 b EN 16T piese prelucrate cu rezistenta medie (arbori, arbori cotiti, biele, etc)

2.1.4c EN 24T componente monolitice si prezoane cu rezistenta ridicata.

2.2 Aliaje de aluminiu

2.2.1 2014 A T6 – aliaje de aluminiu generale cu rezistenta ridicata pentru componente prelucrate.

2.2.2 5251-H3 aliaj de calire pentru fabricarea tablei

2.2.3 6082 T6 – aliaj care poate fi tratat termic si sudat

2.3 Aliaje din titan

2.3.1 Titan pur comercial (grad 2) – pentru componente usoare

2.3.2 Ti6Al4V – componente prelucrate care necesita rezistenta specifica ridicata.

2.4 Aliaje din magneziu

2.4.1 ZE 41 A T5 – pentru piese turnate usoare

2.5 Aliaje din cupru

2.5.1 Bronz-fosfor, PB1 – pentru lagare si cuzineti

3. Fise tehnice

Fisele tehnice detaliate pot fi obtinute la cerere de la FIA:

FIA Sport
Departamentul Automobile Istorice
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Geneva 15 Aeroport, Elvetia

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV



ANEXA V

Caracteristici specifice anumitor automobile

Abarth

Blocul motor și chiulasa Autobianchi A-112 Abarth prima serie, fișa de omologare FIA nr 5518, sunt acceptate ca piese de rezerva pentru toate automobilele Abarth echipate cu motor Fiat Abarth 982.2 cm³.

Punctele de fixare ale colectorului de admisiune pot fi modificate doar la nivelul chiulasei, colectorul de esapament trebuie să rămână în forma originală.

A.C.

Cobra

Este permisă montarea articulațiilor uni-ball la suspensiile acestor automobile.

ACE Bristol și ACE 2.6

ACE Bristol: Perioada E

ACE 2.6: Perioada F

Alfa Romeo

GTA

Este interzisă modificarea canalelor de admisiune ale chiulaselor cu bujii duble prin adăugarea de material pentru a se ajunge la dimensiunile originale ale GTA.

1900 SS

În cazul în care jantele admise de 15 inch sunt folosite în locul celor originale de 400 mm, se acordă o toleranță de 3 inch pentru ecartament, cu condiția ca roțile să rămână acoperite de caroseria nemodificată.

Giulietta Ti

Următoarele roți pot fi montate pe aceste automobile (nr omologare 1138):

- Roți de serie de oțel pentru Alfa Romeo Giulia 1600, 1963 (4.5 x 15 – greutate 8 kg)
- Roți din aliaj ușor „Giulietta Italian Cup” (4.5 x 15 – greutate 6 kg, marca Techno-Meccanica-Bedin).

Alpine

A 110 1300 (1296 cc)

- Acest automobil trebuie să fie conform fișei de omologare nr 222 din 1966 pentru a fi utilizat în GTS Perioada F.
- Dimensiunile ecartamentului și ale jantelor trebuie să fie conform fișei de omologare nr 222
- Ecartament față: 1250 mm – ecartament spate: 1222 mm
- Lățimea maximă a jantei: 4 ½ inch.

Aston Martin

DB4 GT Zagato

- Ecartament spate maxim este 144 cm
- Greutate minimă: 1206 kg

DB4

Toate modelele DB4 pot fi echipate cu motor GT.

Austin-Healey

100 și 3000



Pentru toate modelele din Perioadele E și F ecarteramentele maxime sunt:

Fata: 1270 mm; Spate: 1285 mm

3000 Mark II și III

- Urmarind refabricarea chiulasele de aluminiu „Denis Welch Racing”, este posibilia folosirea acestor chiulase pe automobilele acestea inasa doar daca acestea corespund fisei de omologare FIA nr 57 sau 163. Aceste chiulase trebuie marcata vizibil cu specificatia „Denis Welch Racing”.
- Automobilele Austin-Healey 3000 din Perioada F categoria GT (omologare nr 57) pot fi echipate cu carburatoare Weber sau SU.

Automobilele Austin-Healey 3000 din Perioada E (omologare nr 25) categoria GT pot fi echipate doar cu carburatoare SU.

In cazurile in care se face dovada ca un anumit automobil din Perioada E era echipat cu carburator Weber si folosit in competitii inainte de 31 decembrie 1961, acel automobil poate fi clasificat ca facand parte din Perioada E GTP 1 sau 2. Daca nu se face o astfel de dovada, automobilul va fi clasificat ca facand parte din Perioada F.

Orice modificare a perioadei si/sau a categoriei trebuie aprobata de FRAS si specificata in PTI.

Sprite Mark I

- Se accepta o toleranta de 1 inch a ecarteramentului pentru automobilele Mark I din Perioada E sau F.
- Etrierele franelor de tipul GM/ATE (echipament standard al franelor de pe fata pentru Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litri Estate din ultima decada a anilor 1980, cu pistoane de 38 mm) reprezinta singura varianta admisa de inlocuire a franelor cu discuri de pe fata existente.

Sprite Mk2 și Turner Climax

Etrierele franelor de tipul GM/ATE (echipament standard al franelor de pe fata pentru Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litri Estate din ultima decada a anilor 1980, cu pistoane de 38 mm) reprezinta singura varianta admisa de inlocuire a franelor cu discuri de pe fata existente.

BMC

Chiulasele cu numar de turnatorie 12G940 sunt acceptate ca variante de inlocuire doar pentru motoarele Cooper S 970 cc, 1070 cc si 1275 cc.

Blocul cilindrilor pentru BMC Mini Cooper S

Urmatorul bloc (turnatorie nr 12G1279 precum cel folosit pentru Austin 1300 – omologare nr 5335) este admis ca varianta de inlocuire a blocului original al BMC Mini Cooper S.

BMW

2002

Pentru rotile din Perioada H se accepta diametrele de 15 si 14 inch.

328

Cutia de viteze a Volvo M40 nu se va folosi ca varianta de inlocuire. BMW 328 trebuie sa fie echipat cu cutia de viteze originala.

Chevrolet

Monza

Pentru rotile din Perioada H se accepta diametrul de 15 inch.

Chevron

B19 și B21

Cu motor Ford Cosworth FVC: in Perioada G

Cu motor Ford Cosworth BDG: in Perioada H

B23

Cu motor Ford Cosworth FVC sau Ford Cosworth BDG: in Perioada H.

Cooper

Mini

Nu sunt admise extensiile aripilor la automobilele construite inainte de 1966.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV



DKW

F12

Carburatoarele omologate de fisa FIA nr 1164 sunt: Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DCOE8.

Diva

1650 cc

Acest automobil nu este acceptat ca GTS.

Era

Grand Prix (tipul E)

Un compresor tipul Roots poate fi folosit in locul compresorului original Zoller.

Ferrari

250 GT

Ecartamente maxime in cm:

Perioada E: 143.5 fata; 141.4 spate

Perioada F: 144.5 fata; 145.0 spate

275LM, 330P2, 330P4 Spyder

Aceste automobile, in Perioada F, pot pastra arcurile/custile de protectie originale in locul structurilor de protectie prevazute de articolul 5.13 al Anexei K.

Fiat

Blocurile motor ale seriilor D si R pot inlocui blocurile 1100/103 cu numar de serie 103H.

8V

In GTS, daca sunt folosite jantele autorizate de 15 inch, se acorda o toleranta de 3 inch pentru ecartamentul fata si spate, cu conditia ca rotile sa ramana acoperite de caroseria nemodificata.

Ford

- Chiulasa pentru motoarele de Formula Junior categoria FJ/2, produsa de Richardson cu aceleasi specificatii ca la Cosworth Ford 105E/109E, poate inlocui chiulasa Cosworth originala;
- Motoare Ford/Lotus Twin Cam: pentru automobile din Perioada F, singurele capace de lagar palier acceptate sunt cele semi-circulare care sunt conform specificatiilor perioadei originale. Capacele de lagar palier semi-circulare din fonta pentru motoarele Ford/Lotus Twin Cam 1558 cc fabricate de Classic Motorsport Ltd sunt acceptate ca piese de schimb. Toate piesele de schimb poarta numarul 95.1.
- Blocurile de fonta ale motorului Ford BDG pot fi inlocuite cu blocurile de aluminiu cu specificatia perioadei, in cazul automobilelor din Perioada H.
- Blocul motor Ford Cosworth FVA/FVC fabricat de Geoff Richardson Engineering Ltd este acceptat ca piesa de schimb pentru automobilele sport si de Formula 2 din Perioada G. Toate piesele de schimb poarta numarul 95.3

Motor 289 V8

- Pentru Perioadele F si G este autorizat doar culbutorul original din fonta pivotant pe o semisfera, fabricat pentru motoarele FoMoCo.
- Distributia trebuie sa se faca prin lant, fara dispozitive de reglare.
- Se va pastra urmatoarea succesiune a aprinderii: 1-5-4-2-6-3-7-8 (cilindrul nr 1 este pozitionat pe dreapta, langa radiator).

Cortina GT

Franele fata cu specificatiile celor descrise in fisa de omologare nr 5024 pentru Ford Cortina GT pot fi folosite in Perioada F pentru Ford Cortina GT, in locul celor descrise in fisa de omologare nr 1225.

Escort RS 1600/1800/2000



Diametrele maxime acceptate pentru roți în Perioada H sunt următoarele:

- RS 2000 (omologare nr 5566): 13”
- RS 1600/1800 (omologare nr 1605): 15”

Escort Twin Cam și Escort 1300 GT

Se admite folosirea etrierelor Alfa Romeo Alfetta în locul celor specificate:

- În fișa nr 1524 (extensie 29/28V)
- În fișa nr 5211 (extensie 32/31V)

Numerele pieselor pentru aceste etriere de înlocuire sunt: ATE 132384 – 0003.2 Li [0004.2 Re]

Falcon

- Rotile cu cinci spite tip „Cragar” sunt autorizate pentru automobilele din Perioada F.
- Singura cutie de viteze autorizată pentru automobilele din Perioada F este Ford Borg-Warner, așa cum se specifică în fișa de homologare nr 1250.

Lotus Cortina

Placutele de frână compatibile cu etriere originale sunt autorizate pentru automobilele de turism de serie dacă suprafața de frecare a acestora este cea omologată.

Mustang

Rotile cu cinci spite tipul „Cragan” sunt autorizate pentru automobilele din Perioada F.

Singura cutie de viteze autorizată pentru automobilele din Perioada F este Ford T&C.

Mustang 289

Pentru Perioada F se pot folosi doar vilbrochene cu o cursă de 72.8 mm.

Singura cutie de viteze autorizată pentru automobilele din Perioada F este Ford T&C.

Mustang „Fastback”

Acest model nu este eligibil ca automobil de turism de serie (T) sau de competiție (CT), automobil GT sau GTS în Perioada F.

Shelby GT 350

Sunt acceptate două fișe de homologare FIA:

- Nr 191 „Mustang Shelby GT 350”, cu ecartament față și spate de 144.8 cm
- Nr 504 „Ford Shelby GT 350”, cu ecartament față de 148.8 cm și ecartament spate de 147.3 cm. Pagina 11 a fișei nu se acceptă.

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

Pentru aceste automobile, se pot folosi arcurile/custile de protecție originale în locul structurilor de protecție prevăzute de Articolul 5.13 al Anexei K.

Jaguar

Tipul E

- Nu sunt permise cutiile de viteze din aliaje ușoare;
- Cutiile de viteze tipul E pot fi folosite pentru toate automobilele echipate la origine cu cutii de tipul D;
- Automobilele din Perioada E trebuie să fie conform fișei FIA nr 34 (6A) din 1961 iar cele din Perioada F fișei FIA nr 100 (6B) din 1963 sau fișei FIA nr 184 din 1964;
- Jaguar Tipul E 4.2 litri: este acceptat în Perioada F doar cu specificația standard (fișa de homologare FIA nr 506), față opțiunile de 3.8 litri;
- Supape: toate supapele indicate în fișa de homologare pot fi folosite pentru oricare dintre chiulasele omologate;
- Teava de esapament trebuie să treacă printre motor și rama auxiliara față, în absența dovezii că o altă configurație se folosea în perioadă;



- Pozitia ramei auxiliare spate nu trebuie modificata; montarea se poate face cu bucese de nailon, insa nu se pot folosi articulatiile uni-ball;
- Dimensiunile maxime omologate in fisa FIA nr 100:
- Latimea jantei rotii: 203.2 mm
- Ecartament fata: 135 cm
- Ecartament spate: 141 cm

- Blocul motor din aluminiu de 3781 cc pentru Jaguar Tip E, fabricat de ATS, este acceptata ca piesa de schimb doar pentru GTS Perioada F. Toate piesele de schimb au un numar de serie de tipul ATS95/02/**;
- Pentru automobilele din Perioada F, categoria GTS, singura cutie de viteze in 5 trepte admisa este cutia de viteze ZF cu carcasa de fonta, cu specificatia perioadei;
- Este permisa folosirea unei chiulase cu unghi mare (GTS, fisa de omologare nr 100);
- Daca se foloseste o pompa de injectie, aceasta trebuie sa aiba specificatia sistemului Lucas cu vana-fluture (GTS, fisa de omologare nr 100).
- Nu este obligatorie demontarea barelor de protectie pentru cursele pe circuit sau cursele de viteza in coasta (Anexa VIII, art. 12.1)

Lancia

Aurelia

Ecartament: se acorda o toleranta de 1 inch

Stratos

Raportul de aspect minim al pneurilor este 40% pentru toate perioadele.

Lotus

Motoare Ford/Lotus Twin Cam

Pentru automobilele din Perioada F, singurele capace pentru lagarele palier admise sunt cele semi-circulare cu specificatia perioadei. Capacele de lagare palier semi-circulare din fonta pentru motoarele Ford/Lotus Twin Cam 1558 cc fabricate de Classic Motorsport Ltd sunt singurele admise ca piese de schimb. Toate piesele de schimb poarta numarul 95.1.

Lotus Cortina

Ghidajul osiei spate trebuie sa fie exclusiv conform specificatiei standard (barele de ranforsare sunt interzise).

Lotus Elite

Suspensie: este admisa folosirea articulatiilor uni-ball doar pentru punctele de fixare de sasiu ale triunghiului inferior spate.

Diametrul minim al jantelor este de 15 inch.

Garniturile exterioare (de ex pt geamuri si parbriz) nu pot fi indepartate.

Lotus Elan (26 si 26R)

Suspensiile cu articulatii uni-ball nu pot fi folosite pentru Lotus Elan de categorie GT sau GTS, Perioada F.

Singurele jante admise sunt:

- jantele originale prevazute de fisa de omologare nr 127;
- jantele din aliaj de tipul „Minilite” de 4.5 sau 5.5 inch.
- jantele din aliaj de 6 inch prevazute de extensia fisei nr 127.

Farurile trebuie sa fie functionale; pot fi fixate si acoperite cu o folie de rasina acrilica transparenta.

Lotus 26R

Automobilele din Perioada F, categoria GTS, nu vor fi echipate cu baie de ulei uscata.

Lotus Elan din Perioada F, omologare nr 127, poate fi echipat cu etriere Girling AR Mk2 sau Mk3 pe fruntele de pe fata.



Marcos

Marcos GT (Volvo)

Acceptate ca automobile GTS in Perioada F, cu specificatia aprobata de Comisia de Automobilism Sportiv Istoric.

Mercedes Benz

300 SL M198 I Roadster

Greutatea considerata este cea specificata in fisa de omologare nr 86, chiar si pentru versiunea cu caroserie dintr-un material care nu contine otel.

Morgan

Singurul model cu motor de 2.2 litri admisibil in Perioada F este Plus Four Super Sports conform fisei de omologare FIA nr 64 din 1962.

Nissan

Cherry X-1 (Datsun 100A)

Etrierul pentru Nissan Cherry X-1 (Datsun 100A), omologare 5472, omologat prin extensia 6/5V, poate fi inlocuit cu etrierul de serie al automobilului Nissan Sunny Datsun 1200 (omologare nr 5356).

Datsun Sport 240Z-H(L)S 30 – omologare nr 3023

Automobilele conform fisei de omologare nr 3023 (Grupa 3 si B) pot fi echipate cu roti de diametrul de 15 inch.

Norton

In Formula 3 Perioada E, motoarele fabricate de R. Utley si C. Banyard Smith cu specificatii identice cu cele ale motorului Norton 500 cc cu cursa lunga (79.6 mm x 100 mm) sunt acceptate in locul motorului original cu aceleasi specificatii.

NSU

1000 L (tipul 67)

Pentru CT din Perioada F, cand sunt folosite rotile din aliaj de 4.5 x 12” specificate in fisa de omologare nr 1313, ecartamentele sunt urmatoarele:

Fata: 1259 mm; Spate: 1248 mm

Opel

Ascona A 1900

Automobilele din Perioada H1 si conform fisei de omologare nr 5398, pot fi echipate cu roti de diametrul de 15”.

Kadett B Coupe F

Este permisa folosirea etrierelor Opel Commodore/Omega in locul celor indicate in extensia 12/9V a fisei nr 5209 (piese nr 93 173 152 si 93 173 150, diametrul pistonului 35 mm).

Osc

In etapele Formula Junior, aceste automobile pot fi echipate cu roti fata si spate cu urmatoarele dimensiuni maxime: 4.5” J x 15”.

Porsche

356

Ecartamentele omologate sunt urmatoarele:

Fata: 1306 mm; Spate: 1315 mm

Automobile cu optiunea tambur de 60 mm omologata:

Fata: 1346 mm; Spate: 1315 mm

Pentru automobilele pentru care nu exista documente de omologare, se vor aplica urmatoarele greutati minime pentru GTS:

Coupe, cabriolet, hardtop



1100, 1300, 1300 S, 1500, 1500 S Super	750 kg
A/1300, 1300 A	805 kg
A/1500 GS Carrera/Carrera GT	780 kg
A/1600 S, 1600 GS, Carrera GT/de Luxe	780 kg
A/1600	810 kg
B (T5)/1600, 1600 S, 1600 S 90	830 kg
B (T5) modelele GT/1600, 1600 S, 1600 S 90	750 kg
B (T5) cabriolet/1600, 1600 S, 1600 S 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
<u>Speedster, roadster</u>	
1500 S	700 kg
A/1600 GS	700 kg
B (T5)/1600 S	800 kg
B (T6)/1600 S, 1600 S 90	740 kg
<u>In categoria GTP, greutatele sunt urmatoarele:</u>	
356 B (T5) 1600 S 90, coupe, cabriolet, hardtop	788 kg
356 B (T6) 1600 S 90, coupe, cabriolet, hardtop	712 kg
356 B (T6) 1600 S 90, speedster, roadster	703 kg

901/911

Modelul 901/911 cu ampatament scurt introdus in 1963 este eligibil ca GTS in Perioada F, doar cu specificatiile fisei de omologare FIA nr 183 din 1965 (adica fara extensiile ulterioare). Fisa nr 503 (carburatoare Weber) este valabila doar pentru Perioada G.

Automobilele din Perioada F pot fi echipate cu dispozitiv de reglare a carosajului pozitionat pe suportii superiori ai suspensiei de pe fata, folosit la sasiul nr 302695.

Este permisa folosirea pieselor specificate mai jos (GTS, Perioada F, fisa omologare nr 183):

- jante Fuchs de 5 ½ inch din aliaj;

- semiarbori Lobro;

- motorul de tipul 901/20 si bratele oscilante corespunzatoare pot fi folosite doar pentru 911R construite dupa 1966;

- automobilul 911 Carrera modelul G construit incepand cu anul 1974 poate fi echipat cu roti de 7 inch pe fata si de 8 inch pe spate, furnizate de concesionarul marcii.

- cutiile de viteze 915 nu pot fi folosite pe automobilele 911 construite inainte de 1972.

- 911 2.7/ 3.0 RS sau RSR incepand cu 1974: carterele motorului pot fi inlocuite cu cele pentru 930 Turbo 3.0 (numere turnatorie: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, sau 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), cu conditia pastrarii capacitatii cilindrice originale.

911 Carrera 3.0 RS/RSR (omologare nr 3053)

Etrierele de frana folosite pentru 911 Turbo 3.3 (numar omologare 3076, extensie 6/3E) sunt permise ca piese de schimb.

RSR 1975/76 si 934

Este permisa folosirea jantelor cu diametru de 16 inch.



Skoda

Urmatoarele modele sunt acceptate ca automobile GT:

- Skoda Felicia tip 994 (1959-1961), 1150 cc;
- Skoda Felicia Super tip 996 (1961-1964), 1150-1300 cc;
- Skoda 450 (1958-1959), 1150 cc.

Toyota

Celica 1900 RA20L-KA

Etrierele de frana pentru Toyota Celica (omologare nr 5437) pot fi inlocuite cu cele pentru Ford Escort RS 1600 (omologare nr 1605).

TVR

Grantura – Griffith

Datorita unei erori in fisa de omologare originala, ampatamentele corecte sunt dupa cum urmeaza:

- TVR Grantura Mk. I, Mk II si Mk Iia: 213.36 cm
- TVR Grantura Mk. III si Griffith: 217.17 cm.

Grantura

In Perioada E, diametrul autorizat al jantelor este de 15”.

In Perioada E, este admisa doar directia cu surub fara sfarsit.

Volvo

544, 122, P100, 123 GT, 1800

Pentru automobilele cu numere de omologare 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313, se recomanda folosirea semiarborilor fabricati de „NorDrive” (NL) in locul celor originali.

122

In cazul folosirii rotilor de 5.5 inch omologate ca optiune (fisa omologare nr 1408), ecartamentul poate fi marit pana la maxim 1345 mm.

Evolutia 01/01ET nu poate fi luata in considerare pentru automobilele dintr-o perioada anterioara Perioadei G.

PV 544 Sport

Franele cu discuri fata omologate prin extensia C a fisei de omologare FIA nr 1086 sunt acceptate doar pentru automobilele din Perioada F.

Volkswagen

VW Kafer

Acest automobil trebuie considerat GT daca este modificat de Oettinger conform fisei de omologare nr 138.

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV



ANEXA VI

Modificari autorizate pentru automobilele din Perioadele E, F si G1, pentru automobilele de turism de productie in serie si automobilele grand turism NU SUNT PERMISE ALTE MODIFICARI

In general, daca nu se autorizeaza altfel, toate piesele deteriorate datorita uzurii sau accidentelor pot fi inlocuite doar cu piese cu aceeasi specificatie (identice) ca cele care sunt inlocuite.

1. Dispozitive electrice

1.1 Lumini (etape pe traseu deschis)

Toate dispozitivele de iluminare si semnalizare trebuie sa respecte legislatia tarii in care se organizeaza evenimentul sau conventia internationala cu privire la circulatia rutiera.

1.2 Este permisa montarea farurilor aditionale, fara insa a se depasi un total de 6 faruri, fara a se considera farurile de stationare.

1.3 Pot fi montate faruri aditionale pe partea din fata a caroseriei sau pe grila radiatorului, insa decupaturile necesare vor fi umplute complet de farurile montate.

1.4 Sticla farurilor, reflectorul si becurile sunt la alegere.

1.5 Este admisa montarea luminilor pentru marsarier prin incorporare in caroserie, cu conditia ca acestea sa porneasca doar la actionarea marsarierului si sa respecte legislatia tarii in care este inmatriculat automobilul.

1.6 Se poate monta un proiector reglabil, cu conditia ca acesta sa fie conform legislatiilor tuturor tarilor traversate.

1.7 Bujii, bobine de aprindere, condensator si distribuitor: marcile sunt la alegere. Numarul de bujii pentru fiecare cilindru, bobina de aprindere, condensatorul si tipurile de bujii trebuie sa respecte specificatia producatorului pentru modelul respectiv.

1.8 Nu se admite montarea unui sistem de aprindere electronic sau a unui limitator electronic de turatie.

1.9 Baterie si generator: tipul si marca sunt la alegere, insa un dinam nu poate fi inlocuit cu un alternator. Generatorul trebuie sa genereze curent electric si sa incarce cand motorul este pornit.

1.10 Tensiunea nominala a bateriei si a tuturor echipamentelor electronice poate fi schimbata de la 6 la 12 volti. Capacitatea (amperi/ora) bateriei este la alegere.

1.11 Bateria nu poate fi mutata din pozitia originala, exceptie facand cazurile in care este necesara mutarea acesteia din habitacul in alt compartiment din motive de siguranta.

1.12 Daca bateria este pastrata in habitacul, aceasta trebuie sa fie de tip uscat, fixata corespunzator si sa aiba o carcasa izolata si etansa.

2. Suspensii

2.1 Amortizoare

2.1.1 Marca este la alegere, insa numarul si principiul functionarii trebuie sa fie din perioada (telescopice sau cu brat, hidraulice cu sau fara camera de gaz sau cu frecare), iar sistemele de operare ale acestora trebuie sa fi fost folosite pe automobilele din acel timp.

2.1.2 Modelele echipate cu o camera de gaz suplimentara, pozitionata in interiorul sau exteriorul corpului amortizorului, nu sunt admise.

2.1.3 Suportii originali nu vor fi schimbati.

2.1.4 Arcuri de suspensie: dimensiunile lor pot fi modificate. Arcurile se pot inlocui cu conditia ca tipul, numarul, materialul si tarajul sa fie identice cu cele ale arcurilor initiale.

3. Roti si pneuri

3.1 Roti

3.1.1 Trebuie sa aiba aceeasi specificatie ca acelea furnizate de constructor pentru modelul respectiv.

3.1.2 Sunt definite de diametrul, latimea jantei si deport. Cu toate acestea, rotile cu diametru de 400 mm pot fi inlocuite cu rotile cu diametru de 15 inch, iar jantele cu o latime mai mica de 4 inch pot fi inlocuite cu rotile avand o latime de pana la 4 inch, doar pentru etapele in cadrul carora este necesara folosirea pneurilor Dunlop racing.

3.1.3 Pozitia rotii de rezerva nu poate fi schimbata, insa metoda de fixare este la alegere.

3.2 Pneuri

Trebuie sa fie conform Art. 8.

4. Scaune



Suporturile scaunelor pot fi modificate. Pentru automobilele cu arcuri de protecție, scaunele din spate se pot îndepărta.

5. Motor

5.1 Realezare

5.1.1 Autorizată până la o marire cu maxim 0.6 mm a alezajului original, cu condiția ca această operație să nu schimbe clasa de capacitate a automobilului conform perioadei.

5.2 Pistoane

Nu este permisă modificarea pistoanelor, însă acestea pot fi înlocuite cu altele, furnizate sau nu de constructorul mașinii, cu condiția să corespundă specificației perioadei (forma, greutate).

5.3 Arbori cu came

Nu pot fi modificați.

5.4 Supape

Lungimea lor nu poate fi modificată.

5.5 Echilibrare

Este autorizată, însă greutatea fiecărei piese nu va fi scăzută cu mai mult de 5%.

5.6 Filtre aer

Pot fi modificate sau îndepărtate.

5.7 Carburator (carburatoare)

Doar difuzoarele și jicloarele pot fi schimbate; marca și tipul omologate, precum și specificația producătorului, trebuie păstrate.

5.8 Vilbrochen

Poate fi înlocuit cu un element fabricat dintr-un material feros, cu condiția să fie identic din punct de vedere al design-ului și dimensiunilor cu piesa originală. Capacele originale ale lagarului palier, sau reproducerile fabricate după același design și din același material, trebuie să fie păstrate.

6. Sistem de racire

6.1 Radiator

6.1.1 Orice radiator furnizat de constructor pentru modelul respectiv este autorizat, însă sistemul de fixare al acestuia și poziția nu trebuie modificate.

6.1.2 Este autorizată adăugarea unui ecran fix sau mobil la radiator, indiferent de sistemul acestuia de control.

6.1.3 Radiatoarele (heat matrices) pentru motoare cu racire pe lichid și schimbatoarele de căldură pentru motoare cu racire pe aer pot fi îndepărtate, însă locația acestora nu poate fi schimbată.

6.1.4 Poziția conductelor de apă este la alegere.

6.2 Ventilator

6.2.1 Numărul și dimensiunea paletelor sunt la alegere (de asemenea, pot fi îndepărtate complet).

6.2.2 Ventilatorul poate fi oprit temporar cu un ambreiaj.

6.2.3 Este permisă înlocuirea ventilatorului original cu unul electric.

6.3 Termostat

Marca și tipul sunt la alegere.

7. Arcuri

Arcurile, mai puțin cele pentru suspensie, pot fi înlocuite cu altele cu condiția ca numărul, materialul și tarajul să fie identice cu cele ale arcurilor înlocuite.

8. Transmisie/ ambreiaj/ cutie de viteze și cuplu final



8.1 Pot fi folosite maxim doua seturi de raporturi de cutie de viteze suplimentare si de cupluri finale diferite, prevazute in specificatia constructorului in Grupa 1 pentru automobilele de turism de serie si in Grupa 3 pentru automobilele standard de grand turism.

8.2 Nu sunt permise cutiile de viteze cu cuplaj cu crabotii.

8.3 Este autorizata montarea unui sistem de overdrive la cutia de viteze daca acesta este conform specificatiei perioadei.

8.4 Sistemul original de control al ambreiajului nu poate fi modificat.

9. Frane

9.1 Se poate monta un limitator de presiune intre franele de pe fata si cele de pe spate daca acesta este prevazut in specificatia perioadei.

9.2 Conductele de frana pot fi protejate de o carcasa flexibila armata.

9.3 Materialul captuselii pentru frane este la alegere, insa este permisa doar uzinarea normala de intretinere.

9.4 Daca automobilul era echipat la origine cu un sistem de asistenta la franare, acesta nu trebuie deconectat.

10. Ampatament, ecartament, garda la sol

10.1 Ampatament si ecartament

10.1.1 Trebuie sa fie cele omologate sau, daca modelul nu a fost omologat, trebuie sa fie conform specificatiei originale a constructorului.

10.1.2 Toleranta acordata cu privire la ecartament este +/- 1%.

10.2 Garda la sol

Toate partile suspendate ale automobilului trebuie sa aiba o garda minima la sol de 100 mm, astfel incat un bloc de 800 mm x 800 mm x 100 mm sa poata fi introdus sub automobil prin oricare parte a acestuia, in oricare moment al etapei.

Garda la sol poate fi masurata in orice moment al competitiei, pe o suprafata specificata de Delegatul de Conformitate, conform Manualului de Omologare publicat de FIA in anul 1993.

11. Greutate

In oricare moment al etapei, greutatea automobilului nu trebuie sa fie mai mica decat greutatea minima omologata de FIA sau, daca modelul nu este omologat, decat greutatea prevazuta in specificatia perioadei.

12. Bare de protectie

12.1 Exceptand cazurile in care acestea sunt integrate in caroserie, si cu exceptia raliurilor, barele de protectie ale automobilelor omologate si suportii acestora trebuie indepartate.

12.2 Urmatoarele automobile sunt considerate ca avand barele de protectie incorporate in caroserie:

- Jaguar Mark 1 si 2
- Austin si Morris Mini, precum si derivatele acestora
- Ford Falcon
- Ford Mustang
- toate automobilele Volvo 120
- VEB Wartburg, toate tipurile
- Abarth 850TC si 1000
- Porsche 911, toate tipurile
- Lotus Elan.

12.3 Automobilele care iau parte la raliuri trebuie sa fie echipate cu bare de protectie conform specificatiei perioadei a modelului, exceptie facand cazurile in care:

- modelul a fost omologat in perioada fara bare de protectie; sau
- sasiul respectiv a luat parte fara bare de protectie la competitii organizate de FIA in perioada.

13. Roti de rezerva



Rotile de rezerva pot fi indepartate de pe automobil:

- daca greutatea minima omologata este respectata
- in timpul raliurilor, cu respectarea codului rutier.

14. Accesorii suplimentare

14.1 Accesoriiile suplimentare neincluse in specificatia perioadei sau in fisa de omologare sunt autorizate fara restrictie cu conditia ca acestea sa nu influenteze comportamentul automobilului si sa nu afecteze, chiar si indirect, performanta motorului, directia, transmisia, tinuta de drum sau franarea.

Astfel de accesorii sunt cele pentru aspect, confort in interior (lumini, incalzire, radio, etc) si cele care asigura o pilotare mai usoara sau mai sigura (speed-pilot, stergatoare parbriz, etc).

14.2 Silueta automobilului, asa cum apare definita in art. 3.4.1, nu trebuie modificata.

14.3 Pozitia volanului (pe stanga sau pe dreapta) este optionala, cu conditia ca modelul sa fi fost propus de un constructor in specificatia respectiva.

14.4 -Accesorii a caror modificare/inlocuire este permisa:

14.4.1 Un claxon poate fi modificat sau adaugat pentru a putea fi actionat de pasager.

14.4.2 Parbrizul poate fi inlocuit cu unul din acelasi material prevazut cu sistem de incalzire/ dejivr.

14.4.3 Caloriferul poate fi inlocuit cu un aparat alternativ prevazut in catalogul constructorului.

14.4.4 Decoratiunile exterioare ale caroseriei pot fi indepartate (cu exceptia grilei radiatorului si a celor din jurul farurilor de pe fata), cu conditia sa nu rezulte colturi ascutite expuse.

14.4.5 Tahometrul original poate fi inlocuit cu altul, cu conditia ca acesta din urma sa fie situat in aceeași carcasa si sa fie de acelasi tip. De asemenea, sunt permise instrumente suplimentare de acelasi tip.

14.4.6 Termometrul de apa electric poate fi inlocuit cu unul de tip capilar, iar manometrul standard cu unul mai performant.

14.4.7 Punctele de ridicare pot fi ranforsate iar pozitia acestora poate fi schimbata; se pot adauga puncte de ridicare suplimentare.

14.4.8 Aparatoarele barelor de protectie pot fi indepartate inasa barele de protectie trebuie sa ramana in pozitie (exceptie facand cazurile in care sunt indepartate conform art. 12 al acestei Anexe).

14.4.9 Torpedoul si buzunarele de pe portiere pot fi modificate doar pentru a fi marite.

14.4.10 In cazul in care regulamentul competitiei permite montarea unui scut inferior, conductele de frana si combustibil pot fi protejate.

14.4.11 Pozitionarea si aspectul placutelor de inmatriculare sunt la alegere, in limita legislatiei tarii proprietarului automobilului.

14.4.12 Volanul poate fi schimbat, inasa metoda originala de fixare a acestuia de coloana de directie trebuie pastrata.

14.4.13 Pot fi adaugate relee si comutatoare suplimentare la circuitul electric; cablurile bateriei pot fi prelungite.

14.4.14 Toate comutatoarele electrice pot fi schimbate in ceea ce priveste functia, locatia si, in cazul accesoriilor suplimentare, numarul.

14.4.15 Capacele rotilor pot fi indepartate iar rotile pot fi echilibrate.

14.4.16 Piulitele si suruburile pot fi schimbate si/sau blocate cu cuie sau sarma.

14.4.17 Pot fi montate protectii pentru faruri, cu conditia ca acestea sa nu modifice aerodinamica automobilului.

14.4.18 Frana de mana poate fi modificata pentru eliberare instantanee (principiul „fly-off”).

14.4.19 Orice hard-top demontabil din perioada clasei, furnizat de constructorul automobilului sau de un furnizor extern.



ANEXA VII

Modificari autorizate pentru automobile din Perioadele E, F si G1 pentru automobile de turism de competitie si automobile de competitie grand turism NICIO ALTA MODIFICARE NU ESTE PERMISA

1. Sasiu

Trebuie sa fie conform art. 7.3.6 al Anexei K.

2. Suspensii

2.1 Bara antiruliu

2.1.1 Este autorizata montarea, cu conditia ca aceasta sa nu devina o bara de ghidare suplimentara.

2.1.2 Bara anti-rasturnare trebuie sa nu fie reglabila, -construita dintr-o singura bucata, din teava solida.

2.1.3 Articulatiile uni-ball pot fi folosite daca nu este afectata geometria suspensiei.

2.2 Amortizoare

Sunt permise amortizoarele reglabile de acelasi tip conform specificatiei perioadei.

2.3 Suportii arcuri

2.3.1 Platformele reglabile de arcuri si reglajul gardei la sol sunt interzise, exceptie facand cazurile in care este vorba de o specificatie a perioadei pentru modelul respectiv, caz in care se poate folosi sistemul de reglare original.

2.3.2 Suportii originali nu trebuie modificati.

2.4 Arcuri de suspensie

2.4.1 Pot fi inlocuite cu altele, cu conditia ca tipul si numarul acestora sa fie cele prevazute in specificatia perioadei arcurilor inlocuite.

2.4.2 Numarul spiralelor este la alegere.

2.4.3 Arcurile cu taraj variabil pot fi folosite doar daca este vorba de o specificatie a perioadei.

2.5 Bare dintre punctele de ancorare ale suspensiilor; bare de stabilizare

Sunt interzise, exceptie facand cazurile in care este vorba de o specificatie a perioadei pentru modelul respectiv.

3. Arcuri

Arcurile, altele decat cele de suspensie, pot fi inlocuite cu alte arcuri, cu conditia ca numarul acestora sa fie identic cu cel prevazut in specificatia perioadei celor inlocuite.

4. Generator si aprindere

Este permisa inlocuirea dinamului cu un alternator, conform unei specificatii disponibile in perioada, cu o putere echivalenta sau superioara, insa sistemul si metoda de actionare a generatorului nu trebuie modificate. Nu sunt permisi scripetii zimtati. Pot fi folosite bujii cu un diametru mai mic decat cel prevazut in specificatia standard, cu adaptori adecvati, daca se face dovada folosirii acestora in perioada respectiva.

5. Motor

5.1 Realezare

Permis pana la o marire cu maxim 1.2 mm a alezajului original, cu conditia ca aceasta sa nu schimbe clasa de capacitate a perioadei automobilului.



Pentru automobilele construite în perioada 01.01.1970 – 31.12.1971, realezarea este permisă până la limita clasei de capacitate, conform Perioadei G. Această dispoziție este valabilă și pentru alte automobile dacă este vorba de un fapt istoric al automobilului respectiv (sasiu).

5.2 Chiulasa și bloc

Raportul de compresie poate fi modificat prin uzinarea feței blocului sau chiulasei și/sau prin desființarea garniturii de etansare a chiulasei sau prin folosirea unei garnituri de etansare cu o grosime diferită.

Se pot folosi doar bratele oscilante omologate.

5.3 Pistoane, arbori cu came și arcuri de supape

Pot fi modificate sau folosite alte pistoane, arbori cu came și arcuri de supape cu specificație sau fabricație diferită, cu condiția ca numărul lor să nu-l depășească pe cel existent la motorul omologat.

5.4 Finisaj

Uzinarea, polizarea și echilibrarea componentelor motorului sunt autorizate, cu următoarele condiții:

5.4.1 aceste operații să fie executate fără adăugarea de material;

5.4.2 să fie posibilă stabilirea fără echivoc a originii componentelor (de producție în serie, autorizate prin prezentul regulament și/sau omologate).

5.4.3 să fie respectate dimensiunile și greutatele specificate în fișa de omologare a automobilului, considerând toleranțele specificate în acea fișa sau în Anexa J a perioadei. Dacă toleranțele nu sunt specificate în fișa, se va accepta o toleranță de +/- 5%.

6. Sistemul de ulei

6.1 Se poate adăuga un filtru de ulei și/sau un racitor de ulei, doar pentru uleiul motorului.

6.2 Racitoarele de ulei trebuie să fie poziționate la marginea caroseriei, privind de sus.

6.3 Sunt autorizate deflectoarele antivale pentru baia de ulei, fixe sau mobile.

7. Sistem de esapament

7.1 Colectorul de evacuare trebuie să fie identic cu originalul, însă toba și teava de esapament sunt la alegere.

7.2 Nivelul de zgomot trebuie să se înscrie în limitele legale ale țării în care are loc etapa.

7.3 Capatul exterior al țevii de esapament va fi situat la 45-10 cm de sol. Acesta trebuie poziționat în interiorul perimetrului automobilului, la cel puțin 10 cm de perimetru, și în spatele planului vertical care traversează centrul ampatamentului; capetele exterioare pot fi situate în afara perimetrului doar dacă este vorba de o specificație a perioadei pentru modelul respectiv.

În plus, se va asigura o protecție adecvată pentru a preveni accidentele cauzate de contactul cu părțile încălzite.

7.4 Sistemul de esapament nu trebuie să fie provizoriu. Gazele de esapament vor fi evacuate doar prin capatul sistemului. Nu se vor folosi părți ale sasiului pentru evacuarea gazelor de esapament.



8. Sistemul de alimentare cu carburant

8.1 Pompele electrice pot fi înlocuite cu pompe mecanice și vice-versa. Numarul și poziția acestora pot fi modificate.

8.2 Rezervoarele trebuie să respecte prevederile art. 5.5, să nu depășească capacitatea omologată sau specificată la origine, și trebuie să se afle în poziția originală sau în portbagaj.

8.3 Poziția conductelor de carburant este la alegere.

9. Carburatoare și filtre aer.

9.1 Carburatoarele pot fi înlocuite cu alte carburatoare față de cele specificate în fișa de omologare pentru modelul respectiv dacă:

9.1.1 marca și toate detaliile design-ului și principiile de funcționare sunt identice cu cele ale carburatoarelor din specificația perioadei pentru modelul respectiv (numarul jicloarelor, duzelor, pompelor, clapetelor de accelerație, etc) și,

9.1.2 aceste carburatoare pot fi montate direct pe colectorul de admisiune prin folosirea elementelor de fixare originale.

9.2 Filtrele de aer și carcasa acestora pot fi înlocuite cu trompete de admisie cu specificația perioadei.

10. Transmisie

10.1 Cutie de viteze

Se pot folosi doar cutia de viteze (manuală sau automată) și coeficienții aferenți conform specificației perioadei. Pinioanele cu dantură înclinată pot fi înlocuite cu pinioane cu dantură dreaptă.

10.2 Cuplu final

Pot fi folosite doar rapoartele din specificația perioadei.

10.3 Diferențial

Se poate folosi un diferențial autoblocant, conform unei specificații de perioadă pentru modelul respectiv.

11. Roti și pneuri

11.1 Roti

Trebuie să fie de un tip omologat sau conform unei specificații valabile în perioadă.

11.1.1 Rotile pot fi ranforsate, cu modificarea sistemului de fixare dacă acest sistem de fixare era folosit în perioadă pentru modelul respectiv.

11.1.2 Automobilele de turism de competiție și automobilele de competiție grand touring din Perioadele F și G1 pot fi echipate cu roti din aliaj de tipul „Minilite” conform dimensiunilor roților originale, dacă nu sunt disponibile alte jante din aliaj conform specificației perioadei. Trebuie respectată lățimea maximă a ecartamentului.

11.2 Pneuri

Trebuie să fie conform art. 8.

12. Frane

Sistemul de frânare trebuie să fie în totalitate conform specificației perioadei, cu excepția următoarelor:



12.1 Sistemul de franare poate fi transformat în sistem de franare cu operare dublu circuit pe toate patru roțile prin intermediul a două circuite hidraulice distincte cu condiția ca acesta să nu afecteze poziția și fixarea pedalelor, precum nici structura sau caroseria automobilului. Un sistem de asistare la franare poate fi montat sau deconectat.

12.2 Dispozitivele de limitare a presiunii nu vor fi montate pe sisteme de franare hidraulice decât dacă este vorba de o specificație a perioadei. Orice dispozitiv care permite reglarea distribuției efortului de franare între roțile din față și cele din spate trebuie să nu poată fi acționat de pilot de pe scaun.

12.3 Discurile de frână nu pot fi modificate.

12.4 Materialul de fricțiune și metoda de fixare sunt la alegere, însă dimensiunile suprafețelor de frecare trebuie să fie conform fișei de omologare.

13. Habitaclul

13.1 Parbrize

13.1.1 Trebuie să fie executate din sticlă stratificată, excepție făcând cazurile în care s-a obținut o autorizare pentru folosirea altor materiale pentru respectivul automobil.

13.1.2 Pentru automobilele deschise construite înainte de 1955, parbrizul este la alegere cu condiția să se extindă cu cel puțin 20 cm pe verticală deasupra suprafeței superioare a scutle.

13.1.3 Pentru automobilele construite în perioada 1955 – 1961, parbrizele trebuie să aibă următoarele dimensiuni:

13.1.3.1 Înălțimea verticală deasupra suprafeței superioare a scutle: 20 cm

13.1.3.2 Latime: 90 cm până la 1000 cm³, 100 cm peste 1000 cm³.

13.1.4 Nu sunt permise modificări ale pieselor auxiliare ale parbrizului (cadru, puncte de fixare, izolare, etc).

13.2 Lunetele, geamurile portierelor și geamurile triunghiulare trebuie să fie executate din sticlă securizată sau dintr-un material rigid transparent cu o grosime de minim 5 mm (tip FAA, de ex Lexan 400).

13.3 Geamurile laterale cu deschidere pe verticală pot fi înlocuite cu geamuri culisante pe orizontală.

13.4 Excepționând cazurile prevăzute de art. 13.3 de mai sus, nu este permisă modificarea pieselor auxiliare ale geamurilor (cadru, puncte de fixare, izolare, etc).

13.5 Scaunele din față pot fi schimbate, scaunele pasagerilor și banchetele pot fi înlăturate.

13.6 Tapiteria de pe podea și plafon poate fi înlăturată, tapiteria portierelor poate fi înlocuită.

13.7 Comenzile și funcțiile acestora trebuie să fie cele din specificația constructorului, însă este permisă modificarea acestora pentru a le face mai ușor de folosit, după cum urmează: pentru coborârea coloanei de direcție, alungirea frânei de mâna, modificarea poziției acesteia în habitacul, acționare de tipul fly-off.

14. Protecție inferioară

Este permisă montarea unui dispozitiv de protecție pentru părțile de sub automobil dacă un astfel de dispozitiv apare pe fișa de omologare originală sau este autorizat de Regulamentul particular al etapei.

15. Accesorii aerodinamice

Nu sunt permise.

16. Balast

Greutatea automobilului poate fi completată cu balast, însă acesta trebuie să fie compus din blocuri solide, întregi, fixate cu ajutorul dispozitivelor în podeaua din habitacul, vizibile și sigilate de comisarii tehnici. O roată de rezervă fixată corespunzător poate fi și ea folosită ca balast.

17. Caroserie

17.1 Doar pentru automobilele de competiție grand turism este permisă includerea modificărilor cu privire la caroserie efectuate în perioada în limitele regulilor internaționale pentru automobile GT valabile în acel interval de timp, conform prevederilor art. 2.3.7.



Caroseria trebuie sa fie conform unei configuratii COMPLETE folosita pe modelul respectiv intr-o competitie internationala organizata in perioada conform regulamentului FIA.
17.2 Daca s-au facut modificari la caroseria omologata, acestea trebuie declarate in istoria automobilului de pe fisa FIA, specificandu-se data, descrierea si motivul modificarilor efectuate.
17.3 Farurile escamotabile trebuie sa fie originale, cu mecanismul complet intact.

