

REGULAMENT TEHNIC PENTRU VEHICULE ISTORICE DE COMPETITIE

(CNRI-CNVCI- **CNCI**)

1. DISPOZITII GENERALE

Pentru CNVC, Anexa K a Codului Sportiv International, intr-o forma prescurtata va fi numita Anexa K. Acest formular, impreuna cu Fisa de Omologare si acolo unde va fi cazul Anexa J a FIA din perioada mentionata, vor constitui documentele necesare incadrarii unui Vehicul Istoric de Competitie..

Intrucat aceste campionate sunt rezervate pilotilor in absenta altei mentiuni se vor respecta atat prevederile generale privind CNVCI , CNRI precum si cele cuprinse in Anexa K a prezentului regulament.

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

Concurentii vor prezenta, la verificarea tehnica pentru fiecare etapa, un PTI valabil pentru fiecare vehicul inregistrat; fiecare formular de inregistrare la etapa va fi insotit de o fotocopie a primei pagini a formularului.

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

2. VEHICULE ADMISE

Clase

Categoria A (C, D, G1,) numita in clasamente **I1**

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

Categoria C (J1, J2) numita in clasamente Y

Categoria C (T 36-45, TC 36-45, GT 38-47, GTS 38-47)

Nu se accepta automobile de grupa B

Categoria clasa Nationala Dacia

Se admit modelele Dacia 1100 si Dacia 1300-1400 in variantele constructive Berlina si Sport prepartate conform fiselor de omologare FIA 1141,1367,5175 sau 550 pentru Renault 8 respectiv 5496 pentru Dacia 1300 ale caror motoare pot avea cilindrul de pina la 1300cc repectiv 1400 cc si care pot utiliza inclusiv chiulase de provenineta Renault Gordini sau Alpine. Aceste autoturisme trebuiesc sa respecte cerintele anexei J din perioada.

In caz de supraalimentare (a se vedea definitia 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:

- a) Lista de start, inclusiv impartirea pe categorii si clase;
- b) Clasamentele (extrase din clasamentul general) pentru fiecare clasa, inclusiv pilotii care nu au terminat cursa si cei eliminati. Se va alcatui 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 motorului numita generic I

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.

5.3 Pentru Y este o singura grupa indiferent de anul de fabricatie sau cilindrul motorului numita generic Y

In caz de egalitate:

1. 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 (comisarul tehnic ai CTVI vor rezolva orice litigiu privind vechimea vehiculelor).
2. 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 intreceri 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 Istorice de Competitie
HRCP	Aviz de conformitate istorica a vehiculului
HMSC	Comisia FIA pentru Automobilism Sportiv Istoric
HCD	Baza de date FIA pentru vehicule istorice

MTS = Ministerul Tineretului si Sportului

FIA = Federatia Internationala a Automobilului

FRAS = Federatia Romana de Automobilism Sportiv

AG-FIA = Adunarea Generala a FIA

CMSA = Consiliul Mondial pentru Sport Automobilistic al FIA

CF-FRAS = Consiliul Federal al FRAS

CNAI-FRAS = Comisia Nationala de Automobile Istorice a Federatiei Romane de Automobilism Sportiv

CNRI = Campionatul National de Raliuri din Romania Automobile Istorice

CNVCI = Campionatul National de Viteza in Coasta din Romania Automobile Istorice

CNCI = Campionatul National de Circuit din Romania Automobile Istorice

RT = Regulament Tehnic

CS = Comisar Sportiv (fr. Commissaire Sportif, eng. ST=Steward)

CT = Comisar Tehnic (fr. Commissaire Technique, eng. SC=Scrutineer)

DS = Director Sportiv (fr. DE=Directeur d'Épreuve, RD=Race Director)

CrS = Cronometror Sef (fr. DCR=Délégué Chronométrateur, eng. TKD=Timekeeping Delegate)

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, inasa 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 Daca un anumit automobil se bazeaza pe un model omologat, clasificarea perioadei acestuia se va face in conformitate cu datele de validitate ale partii fisei de omologare care se aplica respectivului automobil (fisa de baza si prelungiri).
La clasificarea perioadei, trebuie sa se determine in mod special daca, la o anumita data, modelul acestor automobile a fost transferat dintr-un grup de omologare in altul.
- 2.1.5 Perioada si prelungirea fisei de omologare considerate vor fi specificate in PTI-ul respectivului automobil.
- 2.1.6 Un automobil cu o specificatie privind perioada diferita fata de perioada in care a fost incadrat nu poate lua parte la o competitie FRAS prevazuta in Anexa K.
- 2.1.7** Odata incadrate, automobilele pot fi reincadrate doar cu aprobarea CTVI.
- 2.1.8 Publicitate pe automobile**
- 2.1.8.1 In afara de spatiile dedicate organizatorului si sponsorului FRAS conform Regulamentului CNVC (CNR) se recomanda respectarea aspectului propriu epocii de provenienta a modelul respectiv. Astfel, daca se doreste expunerea unui sponsor aspectul grafic trebuie sa respecte cat se poate de fidel cromatica si spiritul epocii careia i-a apartinut automobilul (asa numita „Livery” originala).
- 2.1.8.2 CTVI isi rezerva dreptul de a respinge eliberarea sau de a retrage un PTI vehiculelor care nu respecta acest principiu si/sau care din punct de vedere estetic aduc prejudiciu

de imagine notiunii de ‚vehicul istoric’. Se recomanda consultarea Comisiei (CTVI) in aceasta problema.

Prin respectarea regulilor de mai sus, concurentii sunt incurajati sa foloseasca automobilele reproducand infatisarea specifica perioadei .

In cazul in care afisarea anumitor reclame (pentru tigari, bauturi alcoolice etc) este restrictionata prin lege, concurentul trebuie sa se conformeze acestor reglementari.

2.1.11 Numerele de competitie

Vor fi de la 202 la 299, de culoare neagra pe fondul unei buline albe cu diametru cuprins intre 440 mm si 500 mm, la alegere, in functie de marimea automobilului. Este obligatorie postarea lor pe portiere si optional pe capota motorului si portbagaj.

2.2 Toate automobilele care participa la etapele prevazute in Anexa K trebuie sa respecte prevederile Articolului 5 (Siguranta) si Articolului 6 (Reglementari Tehnice)

2.2 Automobile de productie de serie

2.2.1 Automobile de productie in serie, T si GT, sunt vehicule concepute si construite pentru circulatie si ale caror modele au fost folosite in competitii conform regulamentului .specific acelei perioade.

2.2.2 In general, automobilele sunt impartite in Turisme si GT ori variante ale acestora. Cu toate acestea, automobilele de productie anterioara anului 1947 sunt clasificate separat, pentru a reflecta specificatiile generale diferite ale modelelor din perioada respectiva.

2.2.3 Automobilele anterioare anului 1947 includ: (a) berlinele sau toate automobilele inchise; (b) turismele deschise cu patru locuri; (c) automobile deschise cu doua locuri, care trebuie sa respecte Articolul 5 (Siguranta) si Articolul 7 (Regulament Tehnic).

2.2.4 Turisme produse in serie dupa anul 1946 (T)

2.2.4.1 Turismele includ automobile cu patru locuri, inchise sau decapotabile, produse in serie mare (automobilele cu capacitate mai mica de 700 cc pot avea doua locuri) si au doua subdiviziuni:

(a) Modele neomologate de FIA care au concurat in raliuri internationale sau etape internationale pe circuit inainte de data de 31 decembrie 1960, aspect care trebuie confirmat de ASN-ul din tara unde a fost produs autoturismul si aprobat de FIA.

(b) Modele omologate de FIA in Anexa J, Grupa 1 dupa data de 1 ianuarie 1954.

2.2.5 Turisme de competitie (CT) construite dupa anul 1946

2.2.5.1 Turismele de competitie de dupa 1946 sunt de doua 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 productie din Perioadele E-J care nu au istorie in competitii la nivel international dar au in schimb o istorie in competitii la nivel national in cadrul unor etape importante pentru turisme de productie si care sunt conforme cu legislatia nationala aplicabila acestor etape.

2.2.9.2 Toate modelele eligibile trebuie sa fie supuse aprobarii HMSC la recomandarea ASN-ului responsabil pentru tara in care s-a stabilit istoria competitionala nationala respectiva.

2.2.9.3 Specificatia mecanica a perioadei pentru fiecare model trebuie sa fie documentata si supusa aprobarii HMSC (a se consulta 7.2.5), iar toate prescriptiile de siguranta aplicabile, specificate in art. 5 trebuie respectate.

3. CLASIFICARI IN FUNCTIE DE DATA SI DEFINITII

3.1 Un automobil va fi datat in functie de specificatia automobilului respectiv si nu neaparat in functie 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 (pana 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 si automobile GT omologate.

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

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

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

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

J1) 1/1/1982 – 31/12/1985 pentru turisme si automobile GT omologate

J2) 1/1/1986 – 31/12/1990 pentru turisme si automobile GT omologate

3.3 Specificatia perioadei

3.3.1 Prin specificatia perioadei se intelege configurarea modelului pentru care s-a certificat conform precizarilor FIA sau ale comisarilor sportivi, ca a existat in perioada corespunzatoare clasificarii sale.

3.3.2 Este interzisa orice modificare a specificatiei perioadei unui automobil, in afara celor autorizate in mod expres de catre dispozitiile prezentului regulament.

3.3.3 Componentele care inlocuiesc piesele originale furnizate de constructorul automobilului pot fi folosite doar daca se dovedeste ca acestea sunt autorizate de Anexa J a perioadei si/sau fisa de omologare a automobilului si ca au fost folosite pentru modelul respectiv intr-o etapa inscrisa in calendarul international FIA al perioadei mentionate.

Derogarile admise in perioada de Anexa J nu confera in prezent o libertate totala, ci autorizeaza folosirea modificarilor si/sau componentelor folosite efectiv in acel interval de timp pentru marca si modelul respectiv ca urmare a tolerantelor acceptate in perioada respectiva.

3.3.4 Perioada, componentele si piesele inlocuitoare precum si extensiile fisei de omologare respective vor fi specificate in PTI-ul automobilului respectiv.

3.3.5 Daca prezentul regulament nu autorizeaza in mod expres altceva, orice parte a automobilului trebuie sa aiba aceleasi dimensiuni ca originalul, fiind necesara o dovada in acest sens.

3.3.6 Tehnologia folosita, iar pentru automobilele cu fisa de omologare, extensiile folosite, trebuie sa fie compatibile cu cele uzitate in acea perioada.

3.3.7 **Pentru automobilele omologate**, sunt valabile doar documentele de omologare FIA originale, cu extensiile si variatiile acestora, asa cum au fost omologate la vremea respectiva. In plus, regulile Anexei J ale perioadei sunt de asemenea valabile daca acopera o specificatie folosita in perioada, asa cum se specifica in 3.3.8 pentru automobile neomologate.

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

3.3.8 **Pentru automobilele neomologate**, pot fi admise urmatoarele dovezi (in ordinea prioritatii) pentru determinarea specificatiei perioadei:

(a) specificatiile constructorului mentionate in brosure publicitare, manualul constructorului, manualul de atelier al constructorului, lista de piese de rezerva a constructorului, reviste de teste automobilistice sa apartina perioadei respective;

(b) dovada ca specificatia constructorului a fost modificata pentru o proba a unei etape internationale. Orice document al constructorului desen, schita sau specificatie -elaborat in perioada, inclusiv specificatiile publicate in revistele si ziarele timpului trebuie sa provina din cel putin doua surse

(c) rapoarte ale expertilor recunoscuti care au inspectat automobilul;

(d) o valoare mai mica, dar luata in considerare, intr-o anumita masura in orice evaluare specifica, o au cartile si articolele din reviste scrise in afara perioadei de autori recunoscuti. Lucrari recente scrise de constructori, mecanici, ingineri, designeri, piloti si membri ai echipei acelei perioade pot fi luate in considerare pentru un anumit automobil;

(e) toate dovezile mentionate mai sus trebuie sa se refere la modelul respectiv.

3.4 Definitii generale

3.4.1 Silueta este forma automobilului vazuta din orice directie, cu panourile caroseriei in pozitie.

3.4.2 Sasiul este structura generala a automobilului in jurul careia sunt asamblate componentele mecanice si caroseria, inclusiv toate partile respectivei structuri.

3.4.3 Expresia „tip de material” indica acelasi material, dar nu neaparat al aceleiasi specificatii.

3.4.4 Astfel, „aluminu” este aluminiu metalurgic, inasa poate avea o calitate diferita si poate contine elemente care nu sunt prezente in componentul original, excluzandu-se beriliul. Magneziul poate fi inlocuit cu aluminiu.

3.5 Tolerante

3.5.1 Daca nu se specifica altfel in fisa de omologare si in Anexa J pentru perioada raportata automobilului, se vor aplica urmatoarele tolerante cu privire la dimensiunile componentelor:

3.5.2 Uzinaje, in afara de alezaj si cursa: +/- 0.2%

3.5.3 Piese brute turnate: +/- 0.5%

3.5.4 Lungimea automobilului la axele fata si spate: +1%, -0.3%

3.5.5 Ampatament: +/- 1.1%

3.5.6 Ecartament: +/- 1%

3.6 Combustibil

3.6.1 Pentru automobile omologate, combustibilul trebuie sa fie benzina sau motorina, cu conditia ca acestea sa fie dintre acelea care se gasesc de vanzare la statiile de carburant de pe teritoriul Romaniei..

3.6.2 In combustibil se pot adauga aditivi de lubrifiere, fara a se depasi 2% din volum. In cazul motoarelor in doi timpi, acest procent poate fi mai mare.

3.6.3 Aditivii, adaugati in benzina pentru a inlocui plumbul, pot fi folositi daca sunt comercializati pe piata. Ei nu trebuie sa mareasca cifra octanica a benzinei peste limita de 90 MON sau 102 RON.

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

4. DOCUMENTE DE IDENTITATE ALE AUTOMOBILULUI CONFORM FRAS

Fiecare concurent este obligat sa aduca o copie a fisei de omologare FIA a vehicului pe care il inscrie in concurs sau acesta fisa in format electronic.

4.1 Certificare

4.1.1 Toate automobilele care participa in etapele FRAS trebuie sa aiba un PTI. Acest document este pur tehnic si nu ofera nicio garantie sau opinie cu privire la autenticitatea automobilelor.

4.1.2 PTI-ul este proprietatea FRAS si poate fi retras in orice moment prin decizia CTVI a FRAS. PTI-ul poate fi obtinut de la FRAS de catre un rezident sau o persoana cu alta cetatenie. Solicitantul trebuie sa completeze PTI-ul inainte de a-l returna FRAS care va pastra originalul fisei, detaliile din cerere si va emite solicitantului o copie certificata a documentului validat.

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

4.1.4 Pentru toate automobilele omologate, acest PTI trebuie sa fie insotit de o copie certificata de FIA a fisei de omologare originala a automobilului sau de o copie certificata a fisei de omologare retrospectiva a automobilului.

4.1.7 PTI pierdut: se face o cerere catre FRAS care va emite o a doua copie color certificata a fisei, efectuata dupa exemplarul propriu si va specifica pe prima pagina ca respectivul document este o a doua copie certificata precum si data la care a fost emisa.

4.2 Folosirea PTI-ului

4.2.1 PTI-ul este folosit de catre oficialii tehnici si de conformitate in cadrul etapelor precum si de organizatorii etapelor la clasificare si impartirea pe clase.

4.2.2 Pentru a veni in ajutorul organizatorilor, toate cererile de inscriere in etape incluse in calendarul international TREBUIE sa fie insotite de o copie a primei pagini a PTI-ului emis de FRAS, care specifica in mod clar clasa, perioada si categoria atribuita automobilului in baza Anexei 1 a Anexei K.

4.2.3 PTI-ul trebuie prezentat impreuna cu automobilul la evaluarea tehnica a etapei si se va afla la dispozitia oficialilor FRAS pe intreaga durata a etapei.

4.2.4 Concurentul trebuie sa faca dovada eligibilitatii specificatiilor automobilului, asa cum se specifica in PTI.

4.2.5 Comisarii tehnici trebuie sa accepte toate PTI-urile si sa autorizeze automobilele sa participe la etapa respectiva daca acestea sunt conform specificatiilor din fisa si prevederilor Art. 4.3.

4.2.6 Organizatorii care admit in cadrul etapei automobile fara un PTI valabil pot fi exclusi din calendarul FRAS.

4.3 Procedura in caz de neconformitate

4.3.1 Daca, in urma inspectiei, un automobil este declarat neconform cu PTI-ul sau fisa de omologare insa aceasta abatere nu este prevazuta de procedura „punct rosu” (Art. 4.4), concurentul trebuie sa corecteze iregularitatea semnalata.

4.3.2 Daca nu este posibila remedierea iregularitatii in cadrul etapei, comisarii sportivi pot exclude automobilul si inainta PTI-ul catre FRAS pentru evaluare.

4.3.3 Daca un automobil este conform cu PTI-ul in sa nu este conform cu Regulamentul Tehnic al Anexei K, comisarii sportivi pot exclude atat pilotul cat si automobilul, facand mentiuni in scris cu privire la motivatie pe fisa automobilului si o transmite FRAS pentru evaluare.

4.3.4 PTI-ul poate fi anulat in urma unui raport primit de FRAS de la oficialii etapei in cadrul careia a fost inregistrat automobilul daca se constata ca nu respecta prevederile Anexei K, asa cum se specifica mai sus. Acestia trebuie sa specifice motivul pe PTI si sa expedieze documentul catre 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 inregistrate 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 inregistrate 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 Incepanad cu Perioada F, este obligatorie montarea ecranelor rezistente la foc. Acestea sunt recomandate si pentru alte perioade.

5.7 Extinctoare

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 recomanda un sistem de stingere a incendiilor omologat de FIA conform art. 253.7.2 al Anexei J (vezi Anexa J, Lista Tehnica 16). Pentru automobilele monoplace si biplace de curse, dispozitivul de actionare extern prevazut 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 in cazul tuturor automobilelor cu o capacitate de pana la 2 litri; capacitatea minima pentru toate celelalte automobile este de 3 litri.

5.8.2 Daca automobilul a fost echipat din fabrica cu un circuit inchis de reciclare a vaporilor de ulei, si daca sistemul este inca folosit, bazinele de colectare nu sunt necesare.

5.9 Clapete de acceleratie

5.9.1 Fiecare clapeta trebuie sa fie echipata cu un arc extern de rapel, cu exceptia carburatorului dublu cu arc intern.

5.10 Oglinzi retrovizoare

5.10.1 Pentru curse, trebuie prevazute doua oglinzi retrovizoare, cu o suprafata totala de sticla de minimum 90 cm².

5.10.2 Pentru raliuri, oglinzile retrovizoare trebuie sa respecte codul rutier al tarii in care sunt inmatriculate.

5.11 Faruri

5.11.1 In cursele pe circuit inchis, sticla farurilor din fata trebuie sa fie mascata sau acoperita.

5.12 Parbrize

5.12.1 Parbrizele pentru toate turismele, automobilele CT, GT si GTS trebuie sa fie din sticla stratificata. In cazuri exceptionale, delegatul FRAS poate acorda o derogare pentru folosirea plasticului rigid transparent pentru sezonul in curs de desfasurare, daca pentru modelul respectiv nu este disponibil un parbriz din sticla stratificata. Celelalte automobile pot folosi plasticul rigid transparent.

5.13 Bare si cadre de protectie

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

protecție trebuie să respecte sau să depășească specificația folosită pentru automobil în cadrul competițiilor din perioada menționată;

(b) **Pentru toate celelalte perioade** sunt obligatorii barele/ cadrele de protecție care oferă o protecție adecvată. Aceste bare/ cadre de protecție trebuie să fie construite conform specificațiilor prezentului articol. Barele/ cadrele de protecție de pe automobilele deschise trebuie să fie montate cu cel puțin 5 cm peste nivelul castilor de protecție ale pilotilor/copilotilor;

(c) Barele sau cadrele de protecție cu specificația perioadei sunt definite ca bare sau cadre folosite în competițiile din perioada pe marca și modelul unui automobil. Concurentul trebuie să facă dovada specificației perioadei, dacă i se solicită acest lucru;

5.13.3 Când se montează un cadru de protecție, scaunul din spate poate fi modificat sau scos din automobil.

5.13.4 Cadrele din aluminiu sunt interzise indiferent de perioada, cu excepția cazurilor în care acestea fac parte din structura originală a automobilului (ex. Porsche 908, 917). Atunci când un cadru de protecție fabricat dintr-un aliaj ușor este descris într-o extensie de omologare aplicabilă automobilului în cauză sau face parte din specificația originală, designul original al acestui cadru poate fi reprodus cu condiția ca materialul folosit să fie oțel, conform prevederilor Anexei VI A sau B, iar dimensiunile originale ale barelor să fie păstrate.

5.13.5 Specificații

Specificația barelor/cadrelor de protecție instalate trebuie să fie detaliată în documentul de descriere al Sistemului de Protecție în caz de răsturnare, care trebuie anexat HTP-ului automobilului.

(a) **Pentru automobilele T, CT, GT, GTS și GTP din Perioada F până la Perioada G2 inclusiv**, un cadru de siguranță conform Anexei VI, A, Art. 235.8 la care se poate adăuga o bară pe diagonală între un punct de intersecție și un punct de ancorare, pe cercul principal sau între lonjeroane, precum și maximum două bare de protecție laterale pe fiecare parte, conform prevederilor de la punctul 5.13.6 (b). Ranforsările realizate conform schitelor K-13 – K-37 ale Anexei V sunt de asemenea permise. Specificația minimă este un cadru de protecție conform 5.13.5 (f);

(b) **Incepând cu Perioada H**, toate automobilele trebuie să fie echipate cu o bară/ cadru de protecție care să respecte specificația perioadei, omologarea perioadei sau Anexa VI B. Barele care traversează partițiile sau care sunt prinse de caroserie la mai puțin de 10 cm de punctele de prindere ale suspensiei nu sunt permise decât dacă este vorba de o specificație omologată sau a perioadei. Specificația minimă pentru T, CT, GT, GTS și GTP este un cadru de protecție conform 5.13.5 (f);

5.13.6 Cerințe generale pentru construcția barelor și cadrelor de protecție

(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/cadrul de protectie (un „bar” este lungimea barei care formeaza cercul/cadrul de protectie intre punctele de intersectare cu alte bare sau intre un punct de intersectare si un punct de ancorare);

(d) Barele/cadrul 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.

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 si daca nu 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 sa fie fixata in mod corespunzator. Sistemul de inchidere folosit pentru productia in serie trebuie sa fie indepartat si inlocuit cu dispozitive de fixare de siguranta exterioare.

5.17.2 Incepand cu specificatiile Perioadei G, cel putin doua dispozitive de fixare de siguranta suplimentare trebuie montate pe fiecare capota fata si spate.

5.17.3 Mecanismele de inchidere din interior vor fi indepartate sau dezafectate.

5.18 Carlige pentru remorcare

5.18.1 Cu exceptia automobilelor monoplace, toate automobilele trebuie sa aiba carlige pentru remorcare in fata si in spate. Carligele vor avea urmatoarele caracteristici:

- diametru intern intre 80 si 100 mm;
- trebuie sa fie fixate de structura frontala si structura din spate a automobilului;
- trebuie sa fie pozitionate astfel incat sa poata fi folosite cand automobilul este imobilizat intr-o suprafata de teren impracticabilă;
- trebuie sa fie vizibile si vopsite cu culoare galbena, rosie sau portocalie.

5.19 Directie, volan detasabil

5.19.1 Din motive de siguranta, coloanele de directie cu o singura piesa pot fi inlocuite cu variante avand imbinari universale sau dispozitive telescopice, cu conditia ca toate functiile originale sa fie pastrate; astfel de coloane trebuie sa provina de la automobile omologate de FIA cu aceeasi capacitate a motorului, sau cu o capacitate superioara. Incepand cu Perioada G, trebuie respectat regulamentul grupului respectiv.

5.19.2 Volanele de directie detasabile pot inlocui volanele originale.

5.19.3 Se pot monta servodirectii electrice cu conditia ca acestea sa nu modifice siguranta ansamblului si sa nu afecteze din punct de vedere estetic solutia originala.

5.20 Reparatii

5.20.1 Reparatiile pieselor compuse trebuie efectuate conform prevederilor Anexei IV.

5.21 Scaunele

5.21.1 In cazul automobilelor GTS si CT din Perioada F (1/1/1962) sau mai recente, daca scaunele din fata sunt schimbate, acestea trebuie sa fie identice cu specificatia perioadei sau un sistem de scaune complet cu omologare FIA. Recomandare valabila si pentru celelalte perioade.

Pentru automobilele GT si T din Perioada F (1/1/1962), sau mai recente, daca scaunele din fata sunt schimbate, acestea trebuie sa alcatuiasca un set complet, in conformitate cu prevederile FIA. Idem și pentru celelalte perioade. Se accepta scaune a caror omologare FIA a expirat dar sunt in foarte buna stare tehnica.

5.22 Volanul

5.22.1 Se poate instala un volan cu un diametru si cu o infatisare diferita. Volanul poate sa fie detasabil.

5.23 Echipamentul H.A.N.S

Folosirea lui este optionala dar se recomanda utilizarea lui acolo unde acesta se poate instala.

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 putin 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 competititiile internationale organizate conform regulilor FIA pentru amintita perioada. Acest lucru trebuie probat printr-o fotografie a automobilului datata în 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 și 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 inscrierul „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 udata 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”, aprobari 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, sectiunea „L” si „M”, compozitie 204 sau 404 daca circuitul este ud, sau din gamele Post Historic, compozitie 484, pneuri de curse Goodyear „Blue Streak” sau pneuri slick Avon taiate manual conform profilului „Historic All-weather”. Automobilele T, CT, GT, GTS si GTP pot participa conform prevederilor mentionate la alin.8.2.2.

8.2.4 Automobilele echipate cu jante de 3.5” sau mai mici si pentru care nu exista pneuri din gama Dunlop Vintage cu o specificatie adecvata pot utiliza pneuri comercializate pe piata precum si modele cu carcasa diagonala sau radiala, cu raport al aspectului de 75% sau mai mare, clasa de viteza „S” sau superioara si cu specificatia „E” sau „DOT”, aprobari conform standardului aplicabil in tara in care are loc competitia.

8.2.5 Incepand cu Perioada E: automobilele T, CT, GT, GTS si GTP pot fi echipate cu pneuri de circulatie in conformitate cu regula aplicabila pentru raliurile pe asfalt, enuntata la punctul 8.4 , cand iau parte la curse de rezistenta pe circuit cu o durata fixa mai mare de doua ore (si 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 si portiuni de drum trebuie sa fie marcate cu „E” sau „DOT”, conform standarului aplicabil in tara care organizeaza competitia. Acestea trebuie sa aiba un diametru extern minim corespunzator perioadei respective (consultati art. 8.4.2) si nu trebuie sa fie marcate cu specificatia „Not for highway use” sau „For Racing Only”. Orice alterare, modificare sau adaptare (inclusiv taierea striatiilor) a pneurilor este interzisa, exceptie facand cele cauzate de uzura normala. Pentru etapele speciale desfasurate pe macadam, declarate astfel de Directorul Cursei, nu este necesara specificatia „E” sau „DOT” .

8.4.2 Tabelul urmator indica diametrul extern minim al rotii in functie de perioada si diametrul jantelor; ambele dimensiuni trebuie respectate:

Diametrul jantei	Perioada	Diametru minim al rotii
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 e 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.

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

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.

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 etirare" 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 Ti6Al 4V – 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

ANEXA V

Caracteristici specifice anumitor automobile

Abarth

Blocul motor si chiulasa Autobianchi A-112 Abarth prima serie, fisa 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 sa ramana in forma originala.

A.C.

Cobra

Este permisa montarea articulatiilor uni-ball la suspensiile acestor automobile.

ACE Bristol si ACE 2.6

ACE Bristol: Perioada E

ACE 2.6: Perioada F

Alfa Romeo

GTA

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

1900 SS

In cazul in care jantele admise de 15 inch sunt folosite in locul celor originale de 400 mm, se acorda o toleranta de 3 inch pentru ecartament, cu conditia ca rotile sa ramana acoperite de caroseria nemodificata.

Giulietta Ti

Urmatoarele roti pot fi montate pe aceste automobile (nr omologare 1138):

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

Alpine

A 110 1300 (1296 cc)

- Acest automobil trebuie sa fie conform fisei de omologare nr 222 din 1966 pentru a fi utilizat in GTS Perioada F.
- Dimensiunile ecartamentului si ale jantelor trebuie sa fie conform fisei de omologare nr 222
- Ecartament fata: 1250 mm – ecartament spate: 1222 mm
- Latimea maxima a jantei: 4 ½ inch.

Aston Martin

DB4 GT Zagato

- Ecartamentul spate maxim este 144 cm
- Greutate minima: 1206 kg

DB4

Toate modelele DB4 pot fi echipate cu motor GT.

Austin-Healey

100 si 3000

Pentru toate modelele din Perioadele E si F ecartamentele maxime sunt:

Fata: 1270 mm; Spate: 1285 mm

3000 Mark II si III

- Urmarind refabricarea chiulaselor de aluminiu „Denis Welch Racing”, este posibila folosirea acestor chiulase pe automobilele acestea insa 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 FRASsi specificata in PTI.

Sprite Mark I

- Se accepta o toleranta de 1 inch a ecartamentului 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 si 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 si 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.

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 roti in Perioada H sunt urmatoarele:

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

Escort Twin Cam si Escort 1300 GT

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

- In fisa nr 1524 (extensie 29/28V)
- In fisa nr 5211 (extensie 32/31V)

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

Falcon

- Rotile cu cinci spate tip „Cragar” sunt autorizate pentru automobilele din Perioada F.
- Singura cutie de viteze autorizata pentru automobilele din Perioada F este Ford Borg-Warner, asa cum se specifica in fisa de omologare nr 1250.

Lotus Cortina

Placutele de frana compatibile cu etriere originale sunt autorizate pentru automobilele de turism de serie daca suprafata de frecare a acestora este cea omologata.

Mustang

Rotile cu cinci spite tipul „Cragan” sunt autorizate pentru automobilele din Perioada F. Singura cutie de viteze autorizata pentru automobilele din Perioada F este Ford T&C.

Mustang 289

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

Singura cutie de viteze autorizata 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 competitie (CT), automobil GT sau GTS in Perioada F.

Shelby GT 350

Sunt acceptate doua fise de omologare FIA:

- Nr 191 „Mustang Shelby GT 350”, cu ecartament fata si spate de 144.8 cm
- Nr 504 „Ford Shelby GT 350”, cu ecartament fata de 148.8 cm si ecartament spate de 147.3 cm. Pagina 11 a fisei nu se accepta.

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

Pentru aceste automobile, se pot folosi arcurile/custile de protectie originale in locul structurilor de protectie prevazute de Articolul 5.13 al Anexei K.

Jaguar

Tipul E

- Nu sunt permise cutiile de viteze din aliaje usoare;
- Cutiile de viteze tipul E pot fi folosite pentru toate automobilele echipate la origine cu cutii de tipul D;
- Automobilele din Perioada E trebuie sa fie conform fisei FIA nr 34 (6A) din 1961 iar cele din Perioada F fisei FIA nr 100 (6B) din 1963 sau fisei FIA nr 184 din 1964;
- Jaguar Tipul E 4.2 litri: este acceptat in Perioada F doar cu specificatia standard (fisa de omologare FIA nr 506), fata optiunile de 3.8 litri;
- Supape: toate supapele indicate in fisa de omologare pot fi folosite pentru oricare dintre chiulasele omologate;
- Teava de esapament trebuie sa treaca printre motor si rama auxiliara fata, in absenta dovezii ca o alta configuratie se folosea in perioada;
- Pozitia ramei auxiliare spate nu trebuie modificata; montarea se poate face cu bucle 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-fluturo (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

Speedster, roadster

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

In categoria GTP, greutatile sunt urmatoarele:

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 positionat 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 homologare 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 homologare 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 homologare 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 homologare 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 homologare 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 homologare nr 138.

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 aceeaasi 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 protectie, scaunele din spate se pot indeparta.

5. Motor

5.1 Realezare

5.1.1 Autorizata pana la o marire cu maxim 0.6 mm a alezajului original, cu conditia ca aceasta operatie sa nu schimbe clasa de capacitate a automobilului conform perioadei.

5.2 Pistoane

Nu este permisa modificarea pistoanelor, insa acestea pot fi inlocuite cu altele, furnizate sau nu de constructorul masinii, cu conditia sa corespunda specificatiei perioadei (forma, greutate).

5.3 Arbori cu came

Nu pot fi modificati.

5.4 Supape

Lungimea lor nu poate fi modificata.

5.5 Echilibrare

Este autorizata, insa greutatea fiecarei piese nu va fi scazuta cu mai mult de 5%.

5.6 Filtre aer

Pot fi modificate sau indepartate.

5.7 Carburator (carburatoare)

Doar difuzoarele si jicloarele pot fi schimbate; marca si tipul omologate, precum si specificatia producatorului, trebuie pastrate.

5.8 Vilbrochen

Poate fi inlocuit cu un element fabricat dintr-un material feros, cu conditia sa fie identic din punct de vedere al design-ului si dimensiunilor cu piesa originala. Capacele originale ale lagarului palier, sau reproducerile fabricate dupa acelasi design si din acelasi material, trebuie sa fie pastrate.

6. Sistem de racire

6.1 Radiator

6.1.1 Orice radiator furnizat de constructor pentru modelul respectiv este autorizat, insa sistemul de fixare al acestuia si pozitia nu trebuie modificate.

6.1.2 Este autorizata adaugarea 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 si schimbatoarele de caldura pentru motoare cu racire pe aer pot fi indepartate insa locatia acestora nu poate fi schimbata.

6.1.4 Pozitia conductelor de apa este la alegere.

6.2 Ventilator

6.2.1 Numarul si dimensiunea paletelor sunt la alegere (de asemenea, pot fi indepartate complet).

6.2.2 Ventilatorul poate fi oprit temporar cu un ambreiaj.

6.2.3 Este permisa inlocuirea ventilatorului original cu unul electric.

6.3 Termostat

Marca si tipul sunt la alegere.

7. Arcuri

Arcurile, mai putin cele pentru suspensie, pot fi inlocuite cu altele cu conditia ca numarul, materialul si tarajul sa fie identice cu cele ale arcurilor inlocuite.

8. Transmisie/ ambreiaj/ cutie de viteze si 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 Accesoriile 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 și sa fie de același tip. De asemenea, sunt permise instrumente suplimentare de același tip.

14.4.6 Termometrul de apă 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 protecție pot fi indepartate insa barele de protecție trebuie sa ramana in pozitie (exceptie facand cazurile in care sunt indepartate conform art. 12 al acestei Anexe).

14.4.9 Torpedoul și 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 și combustibil pot fi protejate.

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

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

14.4.13 Pot fi adaugate relee și 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 și, in cazul accesoriilor suplimentare, numarul.

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

14.4.16 Piulitele și suruburile pot fi schimbate și/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 și G1 pentru automobile de turism de competitie și 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 antiruli

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 adaptorii 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 in perioada 01.01.1970 – 31.12.1971, realezarea este permisa pana la limita clasei de capacitate, conform Perioadei G. Aceasta dispozitie este valabila si pentru alte automobile daca este vorba de un fapt istoric al automobilului respectiv (sasiu).

5.2 Chiulasa si bloc

Raportul de compresie poate fi modificat prin uzinarea fetei blocului sau chiulasei si/sau prin desfiintarea garniturii de etansare a chiulasei sau prin folosirea unei garnituri de etansare cu o grosime diferita.

5.3 Pistoane, arbori cu came si arcuri de supape

Pot fi modificate sau folosite alte pistoane, arbori cu came si arcuri de supape cu specificatie sau fabricatie diferita, cu conditia ca numarul lor sa nu-l depaseasca pe cel existent la motorul omologat.

5.4 Finisaj

Uzinarea, polizarea si echilibrarea componentelor motorului sunt autorizate, cu urmatoarele conditii:

5.4.1 aceste operatii sa fie executate fara adaugarea de material;

5.4.2 sa fie posibila stabilirea fara echivoc a originii componentelor (de productie in serie, autorizate prin prezentul regulament si/sau omologate).

5.4.3 sa fie respectate dimensiunile si greutatile specificate in fisa de omologare a automobilului, considerand tolerantele specificate in acea fisa sau in Anexa J a perioadei. Daca tolerantele nu sunt specificate in fisa, se va accepta o toleranta de +/- 5%.

6. Sistemul de ulei

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

6.2 Racitoarele de ulei trebuie sa fie pozitionate la marginea caroseriei, privind de sus.

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

7. Sistem de esapament

7.1 Colectorul de evacuare trebuie sa fie identic cu originalul, insa toba si teava de esapament sunt la alegere.

7.2 Nivelul de zgomot trebuie sa se inscrie in limitele legale ale tarii in care are loc etapa.

7.3 Capatul exterior al tevii de esapament va fi situat la 45-10 cm de sol. Acesta trebuie pozitionat in interiorul perimetrului automobilului, la cel putin 10 cm de perimetru, si in spatele planului vertical care traverseaza centrul ampatamentului; capetele exterioare pot fi situate in afara perimetrului doar daca este vorba de o specificatie a perioadei pentru modelul respectiv.

In plus, se va asigura o protectie adecvata pentru a preveni accidentele cauzate de contactul cu partile incalzite.

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

8. Sistemul de alimentare cu carburant

8.1 Pompele electrice pot fi inlocuite cu pompe mecanice si vice-versa. Numarul si pozitia acestora pot fi modificate.

8.2 Rezervoarele trebuie sa respecte prevederile art. 5.5, sa nu depaseasca capacitatea omologata sau specificata la origine, si trebuie sa se afle in pozitia originala sau in portbagaj.

8.3 Pozitia conductelor de carburant este la alegere.

9. Carburatoare si filtre aer.

9.1 Carburatoarele pot fi inlocuite cu alte carburatoare fata de cele specificate in fisa de omologare pentru modelul respectiv daca:

9.1.1 marca si toate detaliile design-ului si principiile de functionare sunt identice cu cele ale carburatoarelor din specificatia perioadei pentru modelul respectiv (numarul jicloarelor, duzelor, pompelor, clapetelor de acceleratie, etc) si,

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

9.2 Filtrele de aer si carcusele acestora pot fi inlocuite cu trompete de admisie cu specificatia perioadei.

10. Transmisie

10.1 Cutie de viteze

Se pot folosi doar cutia de viteze (manuala sau automata) si coeficientele aferente conform specificatiei perioadei. Pinioanele cu dantura inclinata pot fi inlocuite cu pinioane cu dantura dreapta.

10.2 Cuplu final

Pot fi folosite doar rapoartele din specificatia perioadei.

10.3 Diferential

Se poate folosi un diferential autoblocant, conform unei specificatii de perioada pentru modelul respectiv.

11. Roti si pneuri

11.1 Roti

Trebuie sa fie de un tip omologat sau conform unei specificatii valabile in perioada.

11.1.1 Rotile pot fi ranforsate, cu modificarea sistemului de fixare daca acest sistem de fixare era folosit in perioada pentru modelul respectiv.

11.1.2 Automobilele de turism de competitie si automobilele de competitie grand touring din Perioadele F si G1 pot fi echipate cu roti din aliaj de tipul „Minilite” conform dimensiunilor rotilor originale, daca nu sunt disponibile alte jante din aliaj conform specificatiei perioadei. Trebuie respectata latimea maxima a ecartamentului.

11.2 Pneuri

Trebuie sa fie conform art. 8.

12. Frane

Sistemul de franare trebuie sa fie in totalitate conform specificatiei perioadei, cu exceptia urmatoarelor:

12.1 Sistemul de franare poate fi transformat in sistem de franare cu operare dublu circuit pe toate patru rotile prin intermediul a doua circuite hidraulice distincte cu conditia ca acesta sa nu afecteze pozitia si 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 decat daca este vorba de o specificatie a perioadei. Orice dispozitiv care permite reglarea distributiei efortului de franare intre rotile din fata si cele din spate trebuie sa nu poata fi actionat de pilot de pe scaun.

12.3 Discurile de frana nu pot fi modificate.

12.4 Materialul de frictiune si metoda de fixare sunt la alegere, insa dimensiunile suprafetelor de frecare trebuie sa fie conform fisei de omologare.

13. Habitaclul

13.1 Parbrize

13.1.1 Trebuie sa fie executate din sticla stratificata, exceptie facand cazurile in care s-a obtinut o autorizare pentru folosirea altor materiale pentru respectivul automobil.

13.1.2 Pentru automobilele deschise construite inainte de 1955, parbrizul este la alegere cu conditia sa se extinda cu cel putin 20 cm pe verticala deasupra suprafetei superioare.

13.1.3 Pentru automobilele construite in perioada 1955 – 1961, parbrizele trebuie sa aiba urmatoarele dimensiuni:

13.1.3.1 Inaltimea verticala deasupra suprafetei superioare : 20 cm

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

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

13.2 Lunetele, geamurile portierelor si geamurile triunghiulare trebuie sa fie executate din sticla securizata 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 verticala pot fi inlocuite cu geamuri culisante pe orizontala.

13.4 Exceptand cazurile prevazute de art. 13.3 de mai sus, nu este permisa modificarea pieselor auxiliare ale geamurilor (cadru, puncte de fixare, izolare, etc).

13.5 Scaunele din fata pot fi schimbate, scaunele pasagerilor si banchetele pot fi inlaturate.

13.6 Tapiteria de pe podea si plafon poate fi inlaturata, tapiteria portierelor poate fi inlocuita.

13.7 Comenzile si functiile acestora trebuie sa fie cele din specificatia constructorului, insa este permisa modificarea acestora pentru a le face mai usor de folosit, dupa cum urmeaza: pentru coborarea coloanei de directie, alungirea franei de mana, modificarea pozitiei acesteia in habitaclu, actionare de tipul fly-off.

14. Protectie inferioara

Este permisa montarea unui dispozitiv de protectie pentru partile de sub automobil daca un astfel de dispozitiv apare pe fisa de omologare originala sau este autorizat de Regulamentul particular al etapei.

15. Accesorii aerodinamice

Nu sunt permise.

16. Balast

Greutatea automobilului poate fi completata cu balast, insa acesta trebuie sa fie compus din blocuri solide, intregi, fixate cu ajutorul dispozitivelor in podeaua din habitacul, vizibile si sigilate de comisarii tehnici. O roata de rezerva fixata corespunzator poate fi si ea folosita ca balast.

17. Caroserie

17.1 Doar pentru automobilele de competitie grand turism este permisa includerea modificarilor cu privire la caroserie efectuate in perioada in limitele regulilor internationale pentru automobile GT valabile in 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.