

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΦΙΑ
ΓΙΑ ΤΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ**

2016

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΡΘΡΟ 1.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ
ΑΡΘΡΟ 2.	ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΑΡΘΡΟ 3.	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ
ΑΡΘΡΟ 4.	ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ FIA
ΑΡΘΡΟ 5.	ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΑΡΘΡΟ 6.	ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΧΩΡΙΣ HOMOLOGATION
ΑΡΘΡΟ 7.	ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΑΡΘΡΟ 8.	ΕΛΑΣΤΙΚΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΜΟΥΛΑ ΔΕΚΤΕΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ – ΒΛΕΠΕ ΑΓΓΛΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΥΛΙΚΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΣΑΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ – ΒΛΕΠΕ ΑΓΓΛΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΒΛΕΠΕ ΑΓΓΛΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΣΥΝΘΕΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ – ΒΛΕΠΕ ΑΓΓΛΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΣΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5.13 ΤΟΞΥΛΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VI A&B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI A – 8 ΤΟΞΥΛΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI B – 8 ROPS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΕΙΔΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ – ΒΛΕΠΕ ΑΓΓΛΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ E,F και G1, ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟΑΙΜΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΓΚΡΑΝ – ΠΡΙ –ΒΛΕΠΕ ΑΓΓΛΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ E,F και G1, ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ J1 ΚΑΙ J2 ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΜΟΝΟ ΣΕ SPORTING ΑΓΩΝΕΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ – (APPENDIX K)
2016

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΜΕΡΟΣ ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ FIA ΚΑΙ ΣΕ ΑΓΩΝΕΣ ΜΕ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- 1.1. Η FIA δημιούργησε τον Κανονισμό του «Παραρτήματος Κ» ώστε τα Ιστορικά Αυτοκίνητα να λαμβάνουν μέρος σε αγώνες σύμφωνα με κανονισμούς που εξασφαλίζουν την διατήρηση των τεχνικών χαρακτηριστικών της περιόδου κατασκευής τους και απαγορεύουν τις μετατροπές για μεγαλύτερη απόδοση και καλύτερη συμπεριφορά που μπορούν να προέλθουν από την εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας. Οι Ιστορικοί Αγώνες αυτοκινήτου δεν είναι απλά ένας ακόμα θεσμός για την απόκτηση επάθλων. Είναι ένα σύνολο κανόνων στους οποίους το βασικό στοιχείο είναι η αφοσίωση στα αυτοκίνητα και στην ιστορία τους. Ο αθλητισμός με Ιστορικά Αυτοκίνητα αποτελεί έναν ενεργό εορτασμό της Ιστορίας του Αυτοκινήτου.
- 1.2. Το παρόν παράρτημα Κ αφορά αυτοκίνητα τα οποία είναι είτε αυθεντικά αγωνιστικά, ή αυτοκίνητα κατασκευασμένα στις ίδιες ακριβώς προδιαγραφές με μοντέλα με διεθνή αγωνιστική ιστορία και που είναι σύμφωνα με τους Διεθνείς κανονισμούς της περιόδου. Οι μόνες επιτρεπόμενες επεκτάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές εποχής είναι αυτές που επιτρέπονται από το Παράρτημα Κ. Αυτοκίνητα χωρίς διεθνή αγωνιστική ιστορία αλλά που έχουν αγωνιστική ιστορία σε εθνικά πρωταθλήματα ή άλλες αντίστοιχες εθνικές εκδηλώσεις ισάξιες με το εθνικό πρωτάθλημα μπορούν επίσης να γίνουν αποδεκτά. Εάν το αυτοκίνητο δεν έχει λάβει μέρος σε Διεθνείς Αγώνες το HTP πρέπει να υποβληθεί στην HMSC συνοδευόμενο από αποδείξεις από την αρμόδια εθνική λέσχη Ε.Α.Λ. ότι έχει ιστορία την περίοδο που αγωνιζόταν σε εκδηλώσεις εθνικής εμβέλειας..
- 1.3. Το παρόν «Παράρτημα Κ» πρέπει να εφαρμόζεται σε όλους τους αγώνες Ιστορικών αυτοκινήτων που περιλαμβάνονται στο Διεθνές Αγωνιστικό Ημερολόγιο της FIA και σε όλους τους αγώνες με διεθνή συμμετοχή, ενώ η εφαρμογή του συνιστάται ενθέρμως και για οποιονδήποτε άλλο αγώνα ιστορικών αυτοκινήτων.
- 1.4. Το Παγκόσμιο Αγωνιστικό Συμβούλιο της FIA έχει δώσει την έγκρισή του για την εφαρμογή αυτών των αρχών που επιτρέπουν σε όλους τους αγωνιζόμενους και τα αυτοκίνητα των Ιστορικών Αγώνων, να διαγωνίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο με κοινούς όρους και κοινούς κανονισμούς.
- 1.5. Περισσότερες πληροφορίες βρίσκονται στην ιστοσελίδα της FIA: www.fia.com
- 1.6 Συντμήσεις
- | | |
|---------------|--|
| NEAFP: | Εθνικός Αγώνας με ξένη συμμετοχή |
| HVIF: | Δελτίο Ταυτότητας Ιστορικού Αυτοκινήτου |
| HTP: | Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο |
| HRCP: | Κάρτα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου |
| HMSC: | Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA |
| HCD: | Αρχείο Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA |
| HC: | Πιστοποιητικό Προέλευσης της FIA |
| Homologation: | Ομολογκασίόν και Δελτία Αναγνώρισης αναγνωρισμένα από τη FIA |

2. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

2.1. Γενικές Διατάξεις

- 2.1.1 Οι Διεθνείς Αγώνες είχαν ως Αρχή την Επιτροπή του ACF από το 1906 έως το 1921 και την FIA που ήταν γνωστή ως AIACR έως το 1947, από το 1922 μέχρι και σήμερα. Το Παράρτημα C για διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα δημοσιεύτηκε το 1950, και ενσωματώθηκε στο Παράρτημα J του 1966. Το Παράρτημα J παρουσιάστηκε για Αυτοκίνητα Τουρισμού και GT το 1954. Σύμφωνα με το Παράρτημα Κ, όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούνται στη μορφή με την οποία αγωνίστηκαν με αυτούς τους κανόνες, εκτός όπου οι διατάξεις Ασφαλείας μπορεί να επιβάλουν αλλαγές.
- 2.1.2 Κάθε αυτοκίνητο θα κατατάσσεται σύμφωνα με τον τύπο, την Περίοδο (άρθρο 3) και το Group στο οποίο το αυτοκίνητο αρχικά αγωνίστηκε όπως αναφέρεται στο Παράρτημα 1.

- 2.1.3 Οι Διοργανωτές, μπορούν να ενοποιήσουν διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων για λόγους συναγωνισμού, όχι όμως αν πρόκειται για ενοποίηση αυτοκινήτων με ανοιχτούς και καλυμμένους τροχούς, εκτός εάν οι Προδιαγραφές της Περιόδου το επιτρέπουν.
- 2.1.4 Αν ένα αυτοκίνητο βασίζεται σε μοντέλο που έχει homologation πρέπει να είναι σύμφωνο με τις ημερομηνίες που ισχύουν για το συγκεκριμένο τμήμα της homologation που αφορούν στο αυτοκίνητο αυτό (βασική φόρμα και επεκτάσεις). Συγκεκριμένα, η κατάταξη σε Περίοδο πρέπει να λάβει υπόψη της αν τη συγκεκριμένη ημερομηνία, το μοντέλο αυτών των αυτοκινήτων έχει μεταφερθεί από ένα homologation γκρουπ σε άλλο.
- 2.1.5 Η Περίοδος και οι επεκτάσεις της homologation πρέπει να αναφέρονται στο Ιστορικό Τεχνικό Διαβατήριο (HTP) κάθε αυτοκινήτου.
- 2.1.6 Κανένα αυτοκίνητο δεν μπορεί να πάρει μέρος σε αγώνες της FIA αν έχει χαρακτηριστικό Περιόδου διαφορετικής από την Περίοδο που έχει καταταγεί.
- 2.1.7 Αν ένα αυτοκίνητο έχει καταταγεί, μπορεί να αλλάξει την κατάταξή του μόνο με έγκριση της Επιτροπής Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA (HMSC).
- 2.1.8 Όσα αυτοκίνητα είναι Περιόδου Z μπορούν να εφοδιαστούν με δελτία FIA.

2.1.9 – Διαφήμιση στο αυτοκίνητο

- 2.1.9.1. Διαφημίσεις σε αυτοκίνητα σειράς παραγωγής επιτρέπονται και στις δύο πλευρές του οχήματος κάτω από το επίπεδο των παραθύρων και πίσω από την κεντρική γραμμή των εμπρός τροχών και εμπρός από την κεντρική γραμμή των πίσω τροχών. Συνολικά πρέπει να καλύπτουν επιφάνεια 1400cm². Ένα μέρος για εμπρός και ένα για κάθε πλευρά μεγέθους το πολύ 700cm² προορίζονται για διαφήμιση των οργανωτών, την χρήση των οποίων οι αγωνιζόμενοι δεν μπορούν να αρνηθούν. Αν δεν επαρκεί ο κάτω ή ο επάνω χώρος του αριθμού τότε επιτρέπεται η τοποθέτηση της διαφήμισης στα πλάγια του αριθμού και δεν πρέπει να εφάπτεται στο φόντο του. Ο ένας από τους δύο χώρους δίπλα στον αριθμό μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διαφήμιση του Οργανωτή και οι αγωνιζόμενοι δεν μπορούν να αρνηθούν αυτή την διαφήμιση.
- 2.1.9.2. Διαφημίσεις σε διθέσια και μονοθέσια αγωνιστικά Αυτοκίνητα της Περιόδου G και μετέπειτα. Ένα για εμπρός και ένα για κάθε πλευρά μεγέθους το πολύ 700cm² προορίζονται για διαφήμιση των οργανωτών, την χρήση των οποίων οι αγωνιζόμενοι δεν μπορούν να αρνηθούν. Επιπλέον επιτρέπεται ένα σύνολο 2100 cm² πρόσθετου διαφημιστικού χώρου (συμπεριλαμβανομένων των 700 cm² για εμπρός και για κάθε πλευρά) το οποίο μπορεί να μοιραστεί σε πολλά μικρότερα αυτοκόλλητα, καθένα από τα οποία θα μετρείται σαν το μικρότερο ορθογώνιο που θα περικλείει το διαφημιστικό προϊόν όταν υπολογίζεται η συνολική επιφάνεια.
- 2.1.9.3. Οι πινακίδες των Ράλλυ προσφέρονται για διαφήμιση των οργανωτών.
- 2.1.9.4. Στην κορυφή του μπαρμπρίζ μπορεί να τοποθετηθεί ένα αυτοκόλλητο πλάτους 10 cm για διεθνείς ή εθνικούς αγώνες χωρίς όμως διαφήμιση. Επίσης μπορεί να τοποθετηθεί ένα αυτοκόλλητο που να δείχνει την περίοδο του αυτοκινήτου.
- 2.1.9.5. Όλες οι παλαιότερες διαφημίσεις με εξαίρεση τις εμφανίσεις Περιόδου, πρέπει να αφαιρούνται.
- 2.1.9.6. Το όνομα των οδηγών και η αντίστοιχη σημαία της χώρας τους μπορεί να εμφανιστεί μια φορά σε κάθε πλευρά του αυτοκινήτου με μέγιστες διαστάσεις 10x40 εκ. Ένα έμβλημα λέσχης μπορεί να υπάρχει σε κάθε πλευρά του αυτοκινήτου με μέγιστες διαστάσεις 10x10 εκ.
- 2.1.9.7. Κανένα άλλο γράφημα ή αναγνωριστικό στοιχείο δεν πρέπει να εμφανίζεται πάνω στο αυτοκίνητο (π.χ. σχέδια με καρχαρίες παλιά αγωνιστικά αυτοκόλλητα, προσωπικά μηνύματα, κλπ)
- 2.1.9.8. Αυτοκόλλητα μπορούν να τοποθετηθούν δίπλα στα νούμερα συμμετοχής για να αναγνωρίζεται η κλάση του αυτοκινήτου, εάν αυτό απαιτείται από τον Κανονισμό του Αγώνα.
- 2.1.9.9. Οι παρακάτω κανονισμοί πρέπει να εφαρμόζονται σε όλους τους Αγώνες του Πρωταθλήματος.

2.1.10 Εμφάνιση Περιόδου

Οποιοδήποτε μοντέλο αυτοκινήτου το οποίο μπορεί να αποδειχθεί Ιστορικά ότι έχει τρέξει με μια συγκεκριμένη εμφάνιση (πχ Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus κλπ) μπορεί να συνεχίσει να εμφανίζεται έτσι με την προϋπόθεση ότι έχει τα ίδια χρώματα και ότι τα γραφήματα έχουν το αυθεντικό μέγεθος.

2.1.11 Αγωνιστικοί αριθμοί

Βλέπε άρθρα 205 έως 207 του ΔΑΚ

2.1.12 Σύμβαση FIA / FIVA

Η FIA θεωρεί ότι η συμφωνία με την FIVA είναι απαραίτητη στο χώρο που αφορά τις εκτός SPORTING δραστηριότητες των Ιστορικών Αυτοκινήτων, προκειμένου να περιφρουρηθεί η ελεύθερη και ανεμπόδιστη Κυκλοφορία τους, αλλά και να αναπτυχθεί και η εκτός SPORTING χρήση τους.

Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας των FIA / FIVA που υπογράφηκε την 10 Οκτωβρίου 1974 και ενημερώθηκε την 27 Οκτωβρίου 1999, η FIVA (Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Αυτοκινήτων) αναγνωρίζει την FIA σαν την μοναδική Διεθνή εξουσία

στον χώρο του Παγκόσμιου Χερσαίου Μηχανοκίνητου Αθλητισμού. Ειδικότερα οι Αγώνες Ιστορικού Αυτοκινήτου με χαρακτήρα SPORTING θα συνεχίσουν να διοργανώνονται με κανονισμούς της FIA, και των μελών της, ενώ οι Αγώνες Ράλλυ REGULARITY θα διοργανώνονται είτε με Κανονισμό FIA, είτε με Κανονισμό FIVA. Οι Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικού Αυτοκινήτου θα οργανώνονται από την FIA πρέπει να είναι απολύτως εναρμονισμένες με τον Διεθνή Κώδικα Εκπαιδεύσεων της FIVA.

Οι διοργανωτές (Λέσχες της FIA και της FIVA), μπορεί να διοργανώσουν (με την έγκριση των εμπλεκόμενων ΕΑΛ, ειδικότερα όταν απαιτείται από την Εθνική Νομοθεσία) REGULARITY Ράλλυ είτε με μια ανώτερη ταχύτητα μέχρι 50 km/h, είτε με την μέγιστη νόμιμη ταχύτητα που προβλέπουν για Αυτοκινητιστικές εκδηλώσεις οι Κρατικές Αρχές των χωρών που διεξάγεται το Ράλλυ.

2.1.13 Ορισμοί Εκδηλώσεων

2.1.13.1 Ιστορικός Αγώνας

Ιστορικός Αγώνας θεωρείται ή Επίδειξη, ή Παρέλαση, ή Ιστορική συνάθροιση σε δημόσιους δρόμους, το Ιστορικό Ράλλυ, το Ιστορικό Regularity Ράλλυ ή και η Ιστορική Τουριστική συνάθροιση η οποία έχει διοργανωθεί από την FIA ή / και από την FIVA. Όλοι οι Διεθνείς Αγώνες πρέπει να σέβονται τους κανονισμούς του Παραρτήματος Κ και με εξαίρεση τα Ράλλυ και τις Αναβάσεις (συμπεριλαμβανομένου των σερκουϊ που γίνονται κατά την διάρκεια ενός Ράλλυ) θα πρέπει να γίνονται σε πίστες οι οποίες είναι αποδεκτές από τη FIA για Διεθνείς Αγώνες, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα Ο, άρθρο 6.

2.1.13.2 Επίδειξη

Βλέπε άρθρο 22.c του ΔΑΚ.

Επίσης επιδείξεις για μετά του 1967 μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα μπορούν να οργανωθούν μόνο μετά την έγκριση της FIA για κάθε περίπτωση,

2.1.13.3 Παρέλαση

Βλέπε άρθρο 22.b του ΔΑΚ.

2.1.13.4 Αγώνες Ιστορικών Αυτοκινήτων σε δημόσιους δρόμους

Οι Αγώνες Ιστορικών Αυτοκινήτων ορίζονται ως Αγώνες για Αυτοκίνητα αποδεκτά από τους κανονισμούς του Παραρτήματος Κ ή τον Κώδικα εκδηλώσεων της FIVA, που χρησιμοποιούν δημόσιους δρόμους για κοινές ή συγκλίνουσες διαδρομές και για τις οποίες έχουν γνωστοποιηθεί από τους Οργανωτές κάθε είδους σταθμοί ελέγχου της διαδρομής. Όλες οι Διεθνείς συναντήσεις, με εξαίρεση τις Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων, πρέπει να εγγράφονται για πληροφόρηση στο Ημερολόγιο της Επιτροπής Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA / FIVA. Όλες οι εκδηλώσεις πρέπει να οργανώνονται σε πλήρη συμφωνία με τον Κ.Ο.Κ. της αντίστοιχης χώρας. Υπάρχουν 3 είδη Αγώνων σε οδικό δίκτυο τα οποία περιγράφονται παρακάτω : «Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων», «Regularity Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων», «Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων».

Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων: Είναι μια Εκδήλωση αγωνιστικού χαρακτήρα που γίνεται σε οδικό δίκτυο και στην οποία το μεγαλύτερο μέρος της καλυπτόμενης απόστασης διεξάγεται σε ανοικτούς στην κυκλοφορία δρόμους. Η διαδρομή μπορεί να περιλαμβάνει μια ή περισσότερες «ειδικές διαδρομές» που θα διεξάγονται σε δρόμους κλειστούς στην κυκλοφορία ή σε μόνιμες ή προσωρινές πίστες Αγώνων Ταχύτητας, στις οποίες η μεγαλύτερη ταχύτητα θα είναι ο καθοριστικός παράγων. Τα αποτελέσματα όλων των ειδικών διαδρομών θα προστίθενται για να δημιουργήσουν την τελική κατάταξη του Αγώνα.

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να εφαρμόζονται στα Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων:

- Οι διοργανωτές των Διεθνών Ιστορικών Ράλλυ πρέπει να ανήκουν στην ΕΑΛ.
- Τα τμήματα της διαδρομής που δεν χρησιμοποιούνται σαν ειδικές διαδρομές καλούνται «απλές διαδρομές». Στις απλές διαδρομές η ταχύτητα δεν πρέπει να είναι παράγων που επηρεάζει τη γενική κατάταξη και η απαιτούμενη μέση ωριαία ταχύτητα μεταξύ των σταθμών ελέγχου δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 50 χλμ. / ώρα. εκτός εάν η ΕΑΛ ανάλογα με τους Εθνικούς Νόμους επιτρέπει μεγαλύτερη μ.ω.τ.
- Τα πληρώματα των Αυτοκινήτων που συμμετέχουν πρέπει να έχουν κατάλληλη Αγωνιστική άδεια από την FIA.
- Στις ειδικές διαδρομές όπου εκκινούν περισσότερα από ένα Αυτοκίνητα ταυτόχρονα στο αυτοκίνητο πρέπει να επιβαίνει μόνο ο οδηγός.
- Κατάλληλα θεωρούνται τα Αυτοκίνητα που κυκλοφορούν σε οδικό δίκτυο και είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της FIA που απαιτούνται για συμμετοχή σε Διεθνείς Αγώνες Ράλλυ της αντίστοιχης Περιόδου.
- Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να φέρει το Ιστορικό Τεχνικό Δελτίο (ΗΤΡ) για το συγκεκριμένο Αγωνιστικό αυτοκίνητο. Είναι καθήκον κάθε αγωνιζόμενου να αποδεικνύει στους Τεχνικούς Εφόρους και Αγωνοδίκες του Αγώνα ότι το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς καθ' όλη την διάρκεια του Αγώνα.
- Οι διοργανωτές πρέπει να υπακούουν στις οδηγίες ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 14 του Παραρτήματος Η του ΔΑΚ.

Regularity Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων: (αυτό το άρθρο δεν εφαρμόζεται για τους Αγώνες της FIVA)

Είναι Εκδήλωση στην οποία η μέγιστη ταχύτητα δεν είναι ο καθοριστικός παράγοντας, αλλά η προκαθορισμένη μ.ω.τ. (έως 50 χλμ / ώρα) που πρέπει να ακολουθείται.

Κατ' εξαίρεση όταν ένας Αγώνας διεξάγεται σε μεγάλη απόσταση από αστικές περιοχές ή όταν περιλαμβάνει αυτοκινητόδρομους οι Οργανωτές μπορούν να ζητήσουν από την ΕΑΛ της χώρας τους να τους επιτραπεί να υπερβούν τη μέγιστη μ.ω.τ. (μέχρι 80 χλμ / ώρα) για τα συγκεκριμένα αυτά τμήματα.

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να εφαρμόζονται στα Regularity Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων:

- Όλα τα REGULARITY Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων πρέπει να εγγράφονται για πληροφόρηση στο Ημερολόγιο της Επιτροπής Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA ή του FIVA. Οι Διοργανώτριες Λέσχες πρέπει να είναι αναγνωρισμένες από την

FIA ή την FIVA και να λειτουργούν υπό την εποπτεία της ΕΑΛ εάν απαιτείται από τους Νόμους του Κράτους, αλλά οι κανονισμοί πρέπει να συμφωνούν με τον Διεθνή Αγωνιστικό Κώδικα της FIA ή της FIVA.

- Σε περίπτωση που ένας Αγώνας υπάρχει στο Ημερολόγιο της FIA, οι κανονισμοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους «Βασικούς Συμπληρωματικούς Κανονισμούς» που ορίζει η FIA. Αυτοί οι κανονισμοί είναι διαθέσιμοι στην ιστοσελίδα www.fia.com ή από την Γραμματεία της FIA.
- Τα τμήματα της διαδρομής που αναφέρονται σε Ραλλύ REGULARITY Ιστορικών Αυτοκινήτων είναι υποχρεωτικά εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας. Οι Οργανωτές πρέπει να μπορούν να παρουσιάσουν αποδείξεις ότι τα τμήματα αυτά έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές της Τροχαίας και ότι η ΕΑΛ της FIA ή της FIVA που εμπλέκεται έχει ενημερωθεί.
- Όπου στην διαδρομή υπάρχουν δοκιμασίες "καθορισμένης Ταχύτητας" το τέλος χρονομέτρησης των δοκιμασιών αυτών δεν θα πρέπει να είναι εκ των προτέρων γνωστό στους αγωνιζόμενους.
- Οι διοργανωτές πρέπει να θεσπίσουν τουλάχιστον ένα κρυφό σημείο ελέγχου χρόνου για όλα τα Αυτοκίνητα κάθε μέρα του Αγώνα. Οι διοργανωτές πρέπει να επιβάλλουν ποινές για πρόωρη άφιξη που μπορεί να φτάσουν και μέχρι τον αποκλεισμό για υπέρβαση του ορίου Ταχύτητας.
- Οποιαδήποτε αναφορά για επικίνδυνη οδήγηση από τις αρχές της Τροχαίας μπορεί να επιβάλλει ακόμα και τον αποκλεισμό του αγωνιζόμενου.
- Ο αποκλεισμός συνεπάγεται αφαίρεση των αριθμών συμμετοχής από το αυτοκίνητο, των πινακίδων Ράλλυ, του road book, και των άλλων εγγράφων του Αγώνα, όπως επίσης και για τα Αυτοκίνητα του service.
- Κάθε πλήρωμα μπορεί να καθορίσει ένα όνομα πληρώματος στην δήλωση συμμετοχής. Αυτό το όνομα πληρώματος δημοσιεύεται μαζί με τα ονόματα του οδηγού και του συνοδηγού σε όλες τις επίσημες ανακοινώσεις του Αγώνα,
- Προκειμένου να αποφεύγονται κενά κανονισμών και ασάφειες που μπορεί να αποβούν επιζήμιες για το χώρο του Ιστορικού Αυτοκινήτου αλλά και για την ασφάλεια των Αγώνων, πρόσθετα μέτρα θα ληφθούν για να περιορίσουν τους κινδύνους από καταστρατήγηση των όρων που ισχύουν ή από την αποδοχή ή κριτηρίου βαθμολογίας της μέγιστης Ταχύτητας ή του ελάχιστου χρόνου, ακόμη και για μικρότερα τμήματα του Αγώνα.
- Δεκτά σε τέτοιους Αγώνες είναι Αυτοκίνητα κατάλληλα να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο, κατασκευασμένα τουλάχιστον 15 χρόνια πριν την 1 Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους. Τα Αυτοκίνητα αυτά πρέπει να χρησιμοποιούν λάστιχα κατάλληλα για χρήση στο οδικό δίκτυο. Λάστιχα κατασκευασμένα για Αγωνιστική χρήση απαγορεύονται σε οποιοδήποτε τμήμα του Αγώνα. Η αποδοχή κάθε συμμετοχής είναι στην διακριτική ευχέρεια του οργανωτή.
- Κάθε συμμετέχων πρέπει να παρουσιάσει την Ταυτότητα Ιστορικού Αυτοκινήτου που έχει χορηγήσει στο αυτοκίνητό του η FIA είτε την κάρτα FIVA.
- Πριν την εκκίνηση του Αγώνα τα Αυτοκίνητα πρέπει να περνούν από έλεγχο εξακριβωσης σχετικά με τους κανονισμούς και το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάρειό τους (HTP).
- Είναι καθήκον κάθε αγωνιζόμενου να αποδεικνύει στους Τεχνικούς Εφόρους και Αγωνοδίκες του Αγώνα ότι το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς καθ' όλη την διάρκεια του Αγώνα.
- Οι οδηγοί σε REGULARITY Ράλλυ πρέπει να είναι κάτοχοι διπλώματος οδήγησης σύμφωνα με τον ΚΟΚ για κάθε τμήμα της διαδρομής είτε κάθε είδους Αγωνιστική άδεια η Regularity τουλάχιστον βαθμίδας H4 που να ισχύει για το τρέχον έτος και τον Αγώνα είτε άδεια Regularity για τον συγκεκριμένο Αγώνα.

Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων

(αυτό το άρθρο δεν αφορά στους αγώνες FIVA)

Βλέπε άρθρο 21b του ΔΑΚ

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να ακολουθούνται στις Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων:

- Δεν θα υπάρχει κατάταξη με κριτήριο τον χρόνο ή την ταχύτητα.
- Οι κανονισμοί πρέπει να είναι σε συμφωνία με τον Διεθνή κώδικα της FIVA.
- Οι Εθνικές Λέσχες και οι εκπρόσωποι της FIVA σε κάθε τοποθεσία της διαδρομής πρέπει να ενημερώνονται για τον αγώνα και την διαδρομή του εκ των προτέρων.
- Τα αυτοκίνητα τα οποία επιλέγονται πρέπει να είναι σύμφωνα με τους Εθνικούς νόμους και Κώδικες Οδικής Κυκλοφορίας των κρατών στα οποία είναι ταξινομημένα και να έχουν κατασκευαστεί τουλάχιστον 15 χρόνια πριν από την 1^η Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους. Οι Οργανωτές είναι αρμόδιοι για την αποδοχή και κατάταξη των συμμετεχόντων.

2.1.13.5 Αγώνες Σιρκουϊ

Βλέπε άρθρο 16.b.1 του ΔΑΚ

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να ακολουθούνται σε Αγώνες Σιρκουϊ:

- Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να έχει ένα έγκυρο έγγραφο αυτοκινήτου της FIA. Τα αυτοκίνητα που επιλέγονται πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς της FIA για Αγώνες Σιρκουϊ. Είναι καθήκον του κάθε αγωνιζόμενου να είναι σύμφωνος με τους Τεχνικούς Εφόρους και τους Αγωνοδίκες και το αυτοκίνητό του να είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς του αγώνα.
- Οι διοργανωτές πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους κανόνες ασφαλείας του Παραρτήματος Η του ΔΑΚ.

2.1.13.6 Αγώνες Ανάβασης Βλέπε άρθρο 16.b.3 του ΔΑΚ

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να ακολουθούνται σε Αγώνες Αναβάσεων:

- Πρέπει να είναι καταχωρημένοι στο Διεθνές Ημερολόγιο της FIA. Οι κανονισμοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με το Παράρτημα IV του ΔΑΚ.
- Οι οργανωτές πρέπει να έχουν άμεση σχέση με την Εθνική Λέσχη της FIA.
- Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να έχει ένα έγκυρο έγγραφο αυτοκινήτου της FIA.
- Είναι καθήκον του κάθε αγωνιζόμενου να είναι σύμφωνος με τους Τεχνικούς Εφόρους και τους Αγωνοδίκες και το αυτοκίνητό του να είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς του αγώνα.
- Τα αυτοκίνητα τα οποία επιλέγονται πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς της FIA για τους Αγώνες Αναβάσεων.
- Οι διοργανωτές πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους κανόνες ασφαλείας του Παραρτήματος Η του ΔΑΚ

2.1.14 Κανονισμοί για πληρώματα

(αυτό το άρθρο δεν εφαρμόζεται στις εκδηλώσεις FIVA)

Οι οδηγοί και οι συνοδηγοί πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του Παραρτήματος L του ΔΑΚ που σχετίζεται με τα κράνη, τις άφλεκτες φόρμες και τις άδειες. Οι οδηγοί που έχουν Διεθνή Ιστορική Άδεια σε μια ή σε όλες τις βαθμίδες H1, H2, και H3 (Παράρτημα L, άρθρο 8) επιτρέπεται να λάβουν μέρος σε τρεις το πολύ Εθνικούς Αγώνες κατ' έτος εκτός από την Χώρα τους με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω Αγώνες περιλαμβάνονται στο Εθνικό Ημερολόγιο της τοπικής ΕΑΛ και ότι η τοπική ΕΑΛ αλλά και η ΕΑΛ της χώρας του Αγωνιζόμενου έχουν δώσει την σχετική άδεια. Ο αριθμός των μη Εθνικών Αγωνιζόμενων σε κάθε έναν από αυτούς τους Αγώνες περιορίζεται στο 30% του αριθμού των συμμετεχόντων ή στο 30% της πυκνότητας της πίστας όποιου από τα δύο είναι μικρότερο. Το σιρκουί στο οποίο κάθε ένας από αυτούς τους αγώνες πραγματοποιείται πρέπει να είναι εγκεκριμένο από την Εθνική Λέσχη.

2.2. Αγωνιστικά Αυτοκίνητα

2.2.1 Όλα τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε Αγώνες Ιστορικών Αυτοκινήτων (Παράρτημα Κ) πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια) και το Άρθρο 6 (Τεχνικές Προδιαγραφές).

2.2.2 Μονοθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα

2.2.2.1 Αυτοκίνητα φτιαγμένα με μοναδικό σκοπό την Αγωνιστική Δραστηριότητα σύμφωνα με τους κανονισμούς της επιτροπής της ACF, AIACR ή της FIA, για την κατηγορία αυτή, τον Τύπο και τους Αγώνες στους οποίους αρχικά αγωνίστηκαν στην κατάσταση που βρίσκονται σήμερα.

Αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν και αγωνίστηκαν σύμφωνα με μία «εθνική φόρμουλα» μπορούν να γίνουν αποδεκτά.

2.2.2.2 Μονοθέσια Αγωνιστικά Αυτοκίνητα τα οποία υποδιαιρούνται σε :

- α) Μονοθέσια με χώρο μόνο για ένα κάθισμα, β) μονοθέσια με χώρο για δεύτερο μικρότερο κάθισμα και τα οποία αγωνίστηκαν μαζί με μονοθέσια της Περιόδου.

2.2.3 Ανοιχτά διθέσια Αγωνιστικά Αυτοκίνητα

2.2.3.1 Αυτοκίνητα με χώρο για δύο καθίσματα τα οποία κατασκευάστηκαν μόνο για Αγωνιστική χρήση. Αυτά διαχωρίζονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της επιτροπής της ACF, AIACR ή της FIA σε :

- α) Διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν πριν το 1950.
β) Αυτοκίνητα της περιόδου E που δεν είναι σύμφωνα με το Παράρτημα C
γ) Μοντέλα της Περιόδου E και F που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος C της FIA.
δ) Μοντέλα της Περιόδου G ή αργότερα που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος J της FIA τα οποία ανήκουν στα Group 4,5,6 ή 7 της αντίστοιχης χρονιάς.
ε) Ανοιχτά αυτοκίνητα που ανήκουν στο Group 4 με homologation από 1/1/1966 έως και 31/12/1969 τα οποία έχουν δηλωθεί από την HMSC σαν διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα.

2.2.4 Κλειστά διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα

2.2.4.1 Αυτοκίνητα με χώρο για δύο καθίσματα τα οποία έχουν κατασκευαστεί για να συμμετάσχουν σε αγώνες. Αυτά διαχωρίζονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της επιτροπής της ACF, AIACR ή της FIA σε :

- α) Διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα που έχουν κατασκευαστεί πριν από το 1947.
β) Μοντέλα της Περιόδου E (1950 – 1960) που δεν συμφωνούν με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος C της FIA.
γ) Μοντέλα της Περιόδου E και F (1/1/1950 – 31/12/1965) που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος C της FIA.
δ) Μοντέλα της Περιόδου G ή αργότερα που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος J της FIA τα οποία ανήκουν στα Group 4,5 και 6 της αντίστοιχης χρονιάς.
ε) Κλειστά αυτοκίνητα που ανήκουν στο Group 4 με homologation από 1/1/1966 και 31/12/1969 τα οποία έχουν δηλωθεί από την HMSC σαν διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα.

στ) Αυτοκίνητα του Group C και IMSA GTP.

2.2.5 Πρωτότυπα Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Πρωτότυπα μοντέλα που προορίζονται για GT και ανήκουν στις κατηγορίες E, F και G (1/1/1947 – 31/12/1969) τα οποία έχουν αγωνιστεί σε Διεθνείς αγώνες με τους κανονισμούς της FIA.

2.2.5.2 Αυτοκίνητα GT τα οποία έχουν τροποποιηθεί πέρα από τα όρια του Group 3 (1960-65) και έχουν συμμετάσχει στο Group 4 (1960-65).

2.2.5.3 Πρωτότυπα GT που έχουν συμμετάσχει στο Le Mans το 1962 και πρωτότυπα GT της FIA (1963-65).

2.2.6 Πρωτότυπα GT αυτοκίνητα εκτός FIA (Non – FIA GTP 2)

2.2.6.1 Πρωτότυπα μοντέλα των κατασκευαστών που προορίζονταν για GT (ή μετατροπές των κατασκευαστών της Περιόδου ενός μοντέλου πέρα από τις αναγνωρισμένες προδιαγραφές GT), που έχουν αγωνιστεί διεθνώς, αλλά με διαφορετικούς κανονισμούς από της FIA, των Περιόδων E, F και G από το 1947 και τα οποία φέρουν τις αρχικές προδιαγραφές.

2.2.6.2 Εκτός από τις μετατροπές που επιτρέπονται στο Άρθρο 5 (Ασφάλεια), στα πρωτότυπα GT αυτοκίνητα επιτρέπονται μετατροπές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν την αρχική Περίοδο στο συγκεκριμένο αυτοκίνητο.

2.2.7 Βελτιωμένα Αυτοκίνητα

2.2.7.1 Γνήσια αγωνιστικά και πρωτότυπα GT αυτοκίνητα τα οποία κατασκευάστηκαν για αγώνες της FIA, σύμφωνα με τους κανονισμούς του Παραρτήματος J, αλλά τα οποία για κάποιο λόγο δεν έχουν λάβει μέρος σε Διεθνείς Αγώνες.

2.2.7.2 Πρέπει να αποδεικνύεται η συνεχής ιστορική τους παρουσία.

2.2.7.3 Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο πρέπει να ελεγχθεί από την Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA προτού χρησιμοποιηθεί. Η HMSC πρέπει να εγκρίνει το HTP πριν αυτό εκδοθεί.

2.2.8 Ειδικά Ιστορικά Αυτοκίνητα

2.2.8.1 Ένα αυτοκίνητο που έχει κατασκευαστεί για αγώνες (circuit και αναβάσεις) για κάποια συγκεκριμένη Περίοδο και το οποίο δεν έχει Διεθνή Αγωνιστική Ιστορία, το οποίο όμως έχει συμμετάσχει σε κατώτερου επιπέδου αγώνες με σημαντική ιστορία σε αυτό το επίπεδο.

2.2.8.2 Το αυτοκίνητο πρέπει να είναι σύμφωνο με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια) και πρέπει να είναι μονοθέσιο ή διθέσιο αγωνιστικό αυτοκίνητο της Περιόδου A μέχρι **GR (έως 31/12/1971/1970 για F3)**.

2.2.8.3 **Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο πρέπει να ελεγχθεί από την Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA προτού χρησιμοποιηθεί. Η HMSC πρέπει να εγκρίνει το HTP πριν αυτό εκδοθεί.**

2.3 Αυτοκίνητα Παραγωγής

2.3.1 Αυτοκίνητα Σειράς Παραγωγής, Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού (GT) είναι αυτοκίνητα που έχουν σχεδιαστεί και έχουν κατασκευαστεί για χρήση στον δρόμο και ορισμένα από αυτά έχουν χρησιμοποιηθεί σε αγώνες της Περιόδου.

2.3.2 Γενικώς αυτοκίνητα παραγωγής υποδιαιρούνται σε αυτοκίνητα Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού (GT) και τις υποκατηγορίες τους. Τα Αυτοκίνητα Παραγωγής πριν από το 1947 κατατάσσονται ξεχωριστά λόγω ιδιαίτερων προδιαγραφών των αυτοκινήτων της Περιόδου αυτής.

2.3.3 Στα αυτοκίνητα πριν από το 1947 περιλαμβάνονται : α) Αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα, β) ανοιχτά τετραθέσια αυτοκίνητα Τουρισμού, γ) ανοιχτά διθέσια αυτοκίνητα και πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια) και Άρθρο 7 (Τεχνικές Προδιαγραφές).

2.3.4 Αυτοκίνητα Τουρισμού Παραγωγής μετά το 1946

2.3.4.1 Αυτοκίνητα Τουρισμού περιλαμβάνουν τετραθέσια κλειστά ή ανοιχτά αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν σε μεγάλο αριθμό (αυτοκίνητα με λιγότερα από 700cc μπορεί να είναι με δύο καθίσματα) και τα οποία είναι :

- Μοντέλα χωρίς homologation από την FIA αλλά τα οποία έχουν συμμετάσχει σε Διεθνή Ράλλυ ή Διεθνή Circuit πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1960, το οποίο πρέπει να βεβαιωθεί από την Εθνική Λέσχη της χώρας παραγωγής και να εγκριθεί από την FIA.
- Μοντέλα που έχουν homologation από την FIA στο Παράρτημα J Group 1 ή Group N μετά από την 1η Ιανουαρίου 1954.

2.3.5 Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Τουρισμού μετά το 1946 (CT)

2.3.5.1 Τα Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Τουρισμού είναι είτε :

- Μοντέλα περιορισμένης σειράς παραγωγής της Περιόδου E **έως I (1/1/1947-31/12/1981)** τα οποία είναι παραλλαγές από μοντέλα σειράς Τουρισμού Παραγωγής και έχουν τροποποιηθεί μέσα στα όρια του Παραρτήματος J της Περιόδου και περιλαμβάνουν αυτοκίνητα με homologation από την FIA του Group 2 πριν από το 1966.
- Μοντέλα από 1/1/1966 και μετά με homologation του Group 2 ή του Group A και είναι σύμφωνα με το Παράρτημα J της Περιόδου.

2.3.6 Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μετά το 1946 (GT)

- 2.3.6.1** Τα GT αυτοκίνητα, έχουν παραχθεί σε μικρούς αριθμούς, είναι συνήθως διαθέσιμα αυτοκίνητα παραγωγής τα οποία μπορεί να είναι ανοιχτού ή κλειστού τύπου και τα οποία δεν μπορούν να καταταγούν σαν Αυτοκίνητα Τουρισμού.
- 2.3.6.2** Μοντέλα τα οποία δεν έχουν homologation της Περιόδου E, πρέπει να προσαρμοστούν σε ένα μοντέλο το οποίο έχει καταχωρηθεί στον κατάλογο και έχει προσφερθεί στο κοινό από το Τμήμα Πωλήσεων της κατασκευάστριας Εταιρείας. Η HMSC θα εκδώσει τη homologation από στοιχεία που θα της χορηγήσει η Εθνική Λέσχη της χώρας παραγωγής.
- 2.3.6.3** Όλα τα υπόλοιπα μοντέλα πρέπει να έχουν homologation του Group 3 (1966-1981) . Αυτοκίνητα της περιόδου G1 πρέπει να συμφωνούν με τους κανονισμούς του Παραρτήματος VIII . Αυτοκίνητα της περιόδου G2 και μετά πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανόνες του Παραρτήματος J που έχουν εφαρμοστεί στο Group της δικής του Περιόδου.
- 2.3.6.4** Ο ελάχιστος αριθμός αυτοκινήτων που απαιτείται για την homologation, όμοια ως προς το αμάξωμα και τα μηχανικά μέρη, πρέπει να έχει κατασκευαστεί κατά την Περίοδο κατάταξής τους.
- 2.3.6.5** Μοντέλα τα οποία έχουν επίσης homologation από την FIA ως Αυτοκίνητα Τουρισμού δεν κατατάσσονται ως GT.

2.3.7 Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μετά το 1946 (GTS)

- 2.3.7.1** Είναι συνήθως διαθέσιμα αυτοκίνητα παραγωγής τα οποία παρήχθησαν σε μικρό αριθμό και μπορεί να είναι είτε ανοιχτά είτε κλειστά, και τα οποία δεν μπορούν να καταταχθούν στην κατηγορία των αυτοκινήτων Τουρισμού και έχουν τροποποιηθεί πέρα από τις προδιαγραφές παραγωγής, έτσι ώστε να συμμετάσχουν σε αγώνες.
- 2.3.7.2** Αυτοκίνητα τα οποία δεν προέρχονται από ένα μοντέλο το οποίο είχε homologation, μπορεί να έχουν τροποποιήσεις σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για GTS της Περιόδου. Τα θεμελιώδη και βασικά σχέδια του αμαξώματος και της μηχανής πρέπει να παραμείνουν τα ίδια με αυτά του αρχικού μοντέλου παραγωγής.
- 2.3.7.3** Τα μοντέλα πρέπει να είναι αυτοκίνητα επιλέξιμα ως GT και να έχουν homologation του Group 3 (1960-1965).
- 2.3.7.4** Αν το μοντέλο δεν έχει homologation του Group 3 (1960-1965) από την FIA όταν κατασκευάστηκε και συμμετείχε σε αγώνες της Περιόδου αγώνων, η Εθνική Λέσχη της χώρας παραγωγής του αυτοκινήτου πρέπει να αποδείξει ότι τουλάχιστον 100 μηχανικά ίδια αυτοκίνητα του συγκεκριμένου μοντέλου έχουν κατασκευαστεί την ίδια Περίοδο όπως αναφέρεται στο Άρθρο 6.
- 2.3.7.5** Για την Περίοδο G και έπειτα μόνο μοντέλα που έχουν homologation του Group 3 και Group 4 (1970-**1981**) ή Group B και είναι σύμφωνα με τους κανόνες του Παραρτήματος J που έχουν εφαρμοστεί στα αυτοκίνητα του Group 3/ 4 ή B της συγκεκριμένης Περιόδου.
- 2.3.7.6** Επιπλέον :
- Τα Ιστορικά Αυτοκίνητα Τουρισμού που κατατάσσονται μαζί με τα Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού για την χρονική Περίοδο E και F (1/1/1947-31/12/1965) είτε με ειδικό αμάξωμα, είτε με στάνταρ αμάξωμα και ειδικά μηχανικά μέρη, σε συμφωνία με την περίοδο γίνονται δεκτά .
 - Αυτά τα μοντέλα πρέπει να έχουν αγωνιστική Ιστορία και τα ειδικά μηχανικά μέρη περιορίζονται σε αυτά που περιγράφονται στο Παράρτημα J της Περιόδου και αφορούν το Group 3 και το Άρθρο 5 (Ασφάλεια).
 - Όλες οι μετατροπές πρέπει να είναι σύμφωνα με την τεχνολογία που προβλέπεται για την συγκεκριμένη Περίοδο του μοντέλου.
 - Αυτά τα μοντέλα πρέπει στη συνέχεια να πάρουν homologation από την FIA για το Group 3, και πρέπει μόνο να χρησιμοποιήσουν μηχανικά μέρη που να περιλαμβάνονται στην αντίστοιχη επέκταση της homologation του Group 3 της FIA.

2.3.8 Μικρού αριθμού χωρίς homologation αυτοκίνητα δρόμου μετά το 1946 (GTP 3)

- 2.3.8.1** Διαθέσιμα ανοιχτά ή κλειστά αυτοκίνητα που ανήκουν στην Περίοδο E-G που είναι σύμφωνα με τους κανόνες παραγωγής και χρήσης της χώρας παραγωγής, αλλά έχουν κατασκευαστεί λιγότερα από 100 μηχανικά ίδια αυτοκίνητα του συγκεκριμένου μοντέλου.
- 2.3.8.2** Οι μηχανικές προδιαγραφές για το συγκεκριμένο μοντέλο πρέπει να τεκμηριωθούν και να υποβληθούν για έγκριση στην FIA. Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο πρέπει να ελεγχθεί από την Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA προτού χρησιμοποιηθεί. Η HMSC πρέπει να εγκρίνει το HTP πριν αυτό εκδοθεί.

2.3.9 Ειδικά Αυτοκίνητα Τουρισμού μετά το 1946 και Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού .

2.3.9.1 Μοντέλα που προέρχονται από το Παράρτημα J Group 1 και 2, N ή A της Περιόδου που έχουν υποβληθεί σε αλλαγές πέρα από τις αναγνωρισμένες τροποποιήσεις που επιτρέπονται για αυτά τα Group. Περιλαμβάνονται :

2.3.9.2 Τα Ειδικά Αυτοκίνητα Τουρισμού είναι μοντέλα που προέρχονται από τα Group 1 και 2, N ή A της Περιόδου, που έχουν υποβληθεί σε αλλαγές πέρα από τις επιτρεπόμενες για αυτά τα Group.

2.3.9.3 Περιλαμβάνονται :

- Group 3 (1957-59): Αυτοκίνητα Τουρισμού με ειδικό αμάξωμα ή με στάνταρ αμάξωμα, αλλά με μηχανικές μετατροπές πέρα από τα όρια του Group 2 όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J 1959 Άρθρο 264.
- Group 3 (1960-65): περιλαμβάνεται στο Group 3 για αυτοκίνητα GT. Αυτοκίνητα Τουρισμού με ειδικό αμάξωμα αλλά με μηχανικές μετατροπές πέρα από τα όρια του Group 2 όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J 1959 Άρθρο 274.
- Group 5 (1966-69): Οι επιτρεπόμενες αλλαγές αναφέρονται στο Παράρτημα J της Περιόδου στο Άρθρο 267. Η έκδοση του 1969 θα θεωρηθεί οριστική. Οι μετατροπές που επιτρέπονται σε αυτά τα αυτοκίνητα είναι γενικά παρόμοιες με αυτές για τα Ειδικά Αυτοκίνητα Τουρισμού (Group 2 1970-75).
- Group 5 (1976-81): Οι επιτρεπόμενες αλλαγές αναφέρονται στο Παράρτημα J της Περιόδου: η έκδοση του 1981 (άρθρο 251) θα θεωρηθεί οριστική.

2.3.9.4 Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο πρέπει να ελεγχθεί από την Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA προτού χρησιμοποιηθεί. Η HMSC πρέπει να εγκρίνει το HTP πριν αυτό εκδοθεί.

2.3.10 Αυτοκίνητα Τουρισμού Εθνικών Πρωταθλημάτων

2.3.10.1 Μοντέλα αυτοκινήτων τουρισμού παραγωγής των περιόδων E μέχρι J που δεν έχουν αγωνιστική ιστορία σε διεθνές επίπεδο αλλά έχουν δημιουργήσει ιδιαίτερη αγωνιστική ιστορία σε σημαντικούς αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού παραγωγής εθνικού επιπέδου και είναι σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς που αφορούν αυτούς τους αγώνες .

2.3.10.2 Όλα τα ανωτέρω μοντέλα πρέπει να κατατεθούν για έγκριση στην HSMC ύστερα από πρόταση της ASN η οποία είναι υπεύθυνη για την χώρα στην οποία έχει πραγματοποιηθεί η αντίστοιχη αγωνιστική ιστορία .

2.3.10.3 Οι μηχανικές προδιαγραφές περιόδου για κάθε μοντέλο πρέπει να καταχωρηθούν και να κατατεθούν για έγκριση στην HSMC (σύμφωνα με το άρθρο 7.2.5) και πρέπει να είναι σύμφωνο με όλες τις τρέχοντες προδιαγραφές ασφαλείας που ορίζονται από το άρθρο 5 .

2.3.11 Εθνικών Πρωταθλημάτων Αυτοκίνητα Δρόμου / Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού

2.3.11.1 Μοντέλα αυτοκινήτων Δρόμου παραγωγής / Μεγάλου Τουρισμού των περιόδων E μέχρι J που δεν έχουν αγωνιστική ιστορία σε διεθνές επίπεδο αλλά έχουν δημιουργήσει ιδιαίτερη αγωνιστική ιστορία σε σημαντικούς αγώνες αυτοκινήτων παραγωγής δρόμου και/ή μεγάλου τουρισμού εθνικού επιπέδου και είναι σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς που αφορούν αυτούς τους αγώνες .

2.3.11.2 Όλα τα ανωτέρω μοντέλα πρέπει να κατατεθούν για έγκριση στην HSMC ύστερα από πρόταση της ASN η οποία είναι υπεύθυνη για την χώρα στην οποία έχει πραγματοποιηθεί η αντίστοιχη αγωνιστική ιστορία .

2.3.11.3 Οι μηχανικές προδιαγραφές περιόδου για κάθε μοντέλο πρέπει να καταχωρηθούν και να κατατεθούν για έγκριση στην HSMC (σύμφωνα με το άρθρο 7.2.5) και πρέπει να είναι σύμφωνο με όλες τις τρέχοντες προδιαγραφές ασφαλείας που ορίζονται από το άρθρο 5 .

3. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

3.1 Ένα αυτοκίνητο θα κατατάσσεται σε χρονική περίοδο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του και όχι απαραίτητα με την ημερομηνία κατασκευής του.

3.2 Χρονικές Περίοδοι κατάταξης:

- A) Πριν από 1/1/1905.
- B) 1/1/1905 έως 31/12/1918.
- C) 1/1/1919 έως 31/12/1930.
- D) 1/1/1931 έως 31/12/1946.
- E) 1/1/1947 έως 31/12/1961 (έως 31/12/1960 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα).
- F) 1/1/1962 έως 31/12/1965 (από 1/1/1961 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα και μετά από 31/12/1966 για Formula 2) εκτός από Formula 3 και Formula μοναδικού κινητήρα.
- GR) 1/1/1966 (1/1/1964 έως 31/12/1970 για Formula 3) έως 31/12/1971 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα.
- G1) 1/1/1966 έως 31/12/1969 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με homologation.
- G2) 1/1/1970 έως 31/12/1971 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με homologation.
- HR) 1/1/1972 έως 31/12/1976 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα (1/1/1971 έως 31/12/1976 για Formula 3)
- H1) 1/1/1972 έως 31/12/1975 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με homologation.
- H2) 1/1/1976 έως 31/12/1976 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με homologation.

- IR) 1/1/1977 έως 31/12/1982 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα (εκτός από Group C) και από 1/1/1977 έως 31/12/1985 για 3λιτρα F1.
- I) 1/1/1977 έως 31/12/1981 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με homologation.
- IC) 1/1/1982 έως 31/12/1990 για αυτοκίνητα του Group C και IMSA.
- JR) 1/1/1983 έως 31/12/1990 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα (εκτός από 3λιτρα F1 1/1/1983 έως 31/12/1985).
- J1) 1/1/1982 έως 31/12/1985 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με homologation.
- J2) 1/1/1986 έως 31/12/1990 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με homologation.
- KC) 1/1991 έως 31/12/1993 για αυτοκίνητα του Group C και IMSA.
- Z) 1/1/1991 μέχρι δύο χρόνια πριν από την 1η Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους.

3.3 Προδιαγραφές Περιόδου

- 3.3.1 Σαν «Προδιαγραφές Περιόδου» ορίζεται η αποδεδειγμένη τεχνική διαμόρφωση του μοντέλου , στην έγκριση της FIA ή στους αγωνοδίκες , όπως υπήρξε στην Περίοδο στην οποία έχει καταταγεί σύμφωνα με το άρθρο 1.2 του Παρ. Κ .
- 3.3.2 Οποιοσδήποτε αλλαγές στις Προδιαγραφές Περιόδου ενός αυτοκινήτου απαγορεύονται, εκτός και αν υπάρχει ρητή εξουσιοδότηση από τους συγκεκριμένους κανονισμούς για το group του αυτοκινήτου ή από ανακοίνωση στο επίσημο Δελτίο της FIA σχετικά με το συγκεκριμένο τύπο ή τμήμα του, ή από το κεφάλαιο 5 «ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ» που αναφέρεται παρακάτω.
- 3.3.3 Γενικές αρχές σε διαφορετικά εξαρτήματα :
 Διαφορετικά εξαρτήματα μπορούν να είναι εξαρτήματα περιόδου τα οποία μπορεί να μην προέρχονται από την αρχική τοποθέτηση του κατασκευαστή (π.χ. γνήσια εξαρτήματα από προμηθευτές περιόδου) και ρέπλικα εξαρτήματα (π.χ. ρέπλικα των γνήσιων εξαρτημάτων από την κατασκευή του αυτοκινήτου ή ρέπλικα των γνήσιων εξαρτήματα από προμηθευτές περιόδου)
 Διαφορετικά εξαρτήματα από τις αρχικές προδιαγραφές του κατασκευαστή μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο αν αποδεικνύεται ότι αυτά επιτράπηκαν από την περίοδο του Παραρτήματος J και/ή από την homologation του συγκεκριμένου αυτοκινήτου και στις δύο περιπτώσεις , έχουν χρησιμοποιηθεί στο ίδιο μοντέλο αυτοκινήτου σε αγώνες του Διεθνούς ημερολογίου της FIA.
 Ελευθερίες που αναφέρονται στο αντίστοιχο παράρτημα J της περιόδου δεν επιτρέπουν πλήρη ελευθερία αλλά επιτρέπουν να χρησιμοποιηθούν οι τροποποιήσεις και /ή τα εξαρτήματα που χρησιμοποιήθηκαν στην περίοδο στο συγκεκριμένο μοντέλο και κατασκευαστή σαν αποτέλεσμα αυτών των ελευθεριών της περιόδου
- 3.3.4 Η Περίοδος, τα διαφορετικά εξαρτήματα και οι επεκτάσεις της homologation θα αναφέρονται αναλυτικά στο HTP του συγκεκριμένου αυτοκινήτου.
- 3.3.5 Εκτός αν επιτρέπεται από τους παρόντες κανονισμούς, κάθε εξάρτημα του αυτοκινήτου πρέπει να έχει τις ίδιες διαστάσεις και τύπο υλικού με το γνήσιο, και αυτό πρέπει να αποδεικνύεται από τον αγωνιζόμενο .
- 3.3.6 Η τεχνολογία η οποία χρησιμοποιείται, περιλαμβανομένων και των επεκτάσεων της homologation, πρέπει να είναι σύμφωνη με τα δεδομένα της Περιόδου.
- 3.3.7 Για αυτοκίνητα με homologation, μόνο τα πρωτότυπα έγγραφα της FIA με τις συγκεκριμένες επεκτάσεις και παραλλαγές της συγκεκριμένης Περιόδου, είναι έγκυρα. Επιπρόσθετα , οι κανονισμοί του Παραρτήματος J της περιόδου ισχύουν εάν καλύπτουν μία προδιαγραφή που χρησιμοποιήθηκε στην περίοδο όπως αναφέρεται στο 3.3.8. για αυτοκίνητα χωρίς homologation,
- 3.3.8 Για αυτοκίνητα χωρίς homologation, τα ακόλουθα στοιχεία (δίνονται με σειρά προτεραιότητας) μπορούν να αποδεικνύουν τις προδιαγραφές της Περιόδου:
 - α) Οι προδιαγραφές του κατασκευαστή όπως αποδεικνύεται από τα ακόλουθα : φυλλάδια πωλήσεων, εγχειρίδιο του κατασκευαστή, εγχειρίδιο συντήρησης, κατάλογος ανταλλακτικών του κατασκευαστή, περιοδικά που περιλαμβάνουν δοκιμές, τα οποία πρέπει να έχουν δημοσιευτεί στην σχετική Περίοδο.
 - β) Στοιχεία ότι οι Προδιαγραφές ενός κατασκευαστή διαφοροποιήθηκαν για έναν συμμετέχοντα σε Διεθνείς Αγώνες.
 Κάθε στοιχείο του κατασκευαστή όπως έγγραφο, σχέδιο, ή σκίτσο, ή οποιοδήποτε άρθρο περιοδικών της Περιόδου εκείνης (οι Προδιαγραφές στα περιοδικά και έντυπα της Περιόδου εκείνης πρέπει να προέρχονται από τουλάχιστον δύο πηγές).
 - γ) Εκθέσεις από αναγνωρισμένους εμπειρογνώμονες που επιθεώρησαν το αυτοκίνητο.
 - δ) Μικρότερης αξίας πηγή, αλλά η οποία πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν θα είναι βιβλία και άρθρα περιοδικών που γράφονταν σε άλλη Περίοδο αλλά από αξιόπιστους συντάκτες. Πρόσφατες επιστολές που γράφονται από τους κατασκευαστές, τους μηχανικούς, τους σχεδιαστές, τους οδηγούς και τα μέλη των ομάδων της Περιόδου για ένα συγκεκριμένο μοντέλο, θα λαμβάνονται επίσης υπ' όψιν.
 - ε) Όλα τα ανωτέρω στοιχεία πρέπει να αναφέρονται στο υπό συζήτηση μοντέλο.

3.4 Οδηγίες για επισκευές και εξαρτήματα αντικατάστασης για γνήσια αγωνιστικά αυτοκίνητα

3.4.1 Η τεχνολογία , ο τύπος του υλικού και τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για επισκευές , συμπεριλαμβανομένων και αυτών που επιτρέπουν οι επεκτάσεις του δελτίου αναγνώρισης πρέπει να είναι συμβατά με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν την Περίοδο σε αυτό το μοντέλο . Σε περίπτωση κυλινδρικών κατασκευών ή εξαρτημάτων , ο τύπος του σωληνώσεων είναι ελεύθερος με την προϋπόθεση οι εξωτερικές διαστάσεις και το πάχος των τοιχωμάτων να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της περιόδου και το υλικό σύμφωνα με το άρθρο 3.6 .

3.4.2 Η μέθοδος ένωσης των μετάλλων (κόλληση, ένωση κ.τ.λ) πρέπει να είναι αυτή που χρησιμοποιήθηκε την περίοδο.

3.4.3 Εάν οι ενώσεις έχουν κολληθεί τότε η μέθοδος κόλλησης που χρησιμοποιήθηκε για να ενώσει τα υλικά είναι ελεύθερη και εναλλακτική.

3.4.4 Το υλικό που προστίθεται πρέπει να συμφωνεί πλήρως στο σχήμα και στην επαφή με το αρχικό. Πρόσθετες ενισχύσεις ή στηρίξεις δεν επιτρέπονται εκτός εάν είχαν επιτραπεί και χρησιμοποιηθεί την περίοδο.

3.5 Οδηγίες για επισκευές σε κράματα αλουμινίου

3.5.1 Οι ίδιοι κανονισμοί εφαρμόζονται και για κατασκευές από αλουμίνιο αλλά συνιστάται θερμά οποιαδήποτε επισκευή πρέπει να γίνεται πάντα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Βλέπε αγγλικό κείμενο.

3.6 Οδηγίες για αυτοκίνητα ρεπλικά και ρεπλικά εξαρτήματα

Σε τέτοια περίπτωση βλέπε αγγλικό κείμενο

3.7 Γενικοί ορισμοί

3.7.1 Εμφάνιση του αυτοκινήτου είναι αυτό που φαίνεται από οποιαδήποτε γωνία, με όλα τα εξαρτήματα στην θέση τους.

3.7.2 Το πλαίσιο είναι η βασική δομή του αυτοκινήτου στην οποία τοποθετούνται τα μηχανικά και τα υπόλοιπα τμήματά του.

3.7.3 Με τον όρο «τύπος υλικού» εννοούμε το ίδιο υλικό όχι όμως απαραίτητα των ίδιων Προδιαγραφών.

3.7.4 Έτσι «αλουμίνιο» είναι μεταλλουργικά το αλουμίνιο που μπορεί όμως να είναι διαφορετικής σύστασης, και να περιέχει διαφορετικά στοιχεία από το αρχικό, εκτός βέβαια αν πρόκειται για βηρύλλιο. Το μαγνήσιο μπορεί να αντικατασταθεί από αλουμίνιο.

3.7.5 Μερικές τεχνικές πληροφορίες στα υλικά, οδηγίες για την χρήση τους, τεχνικές επισκευής και ανακατασκευής δίνονται στο Παράρτημα II του Κ. Εκεί δίνονται οδηγίες για την επιλογή και την σωστή χρήση των εναλλακτικών υλικών και τεχνολογιών που εφαρμόζονται για την αντικατάσταση και επισκευή των εξαρτημάτων.

3.8 Ανοχές

3.8.1 Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στην homologation του αυτοκινήτου, μπορούν να εφαρμοστούν οι ακόλουθες ανοχές:

3.8.2 Όλα τα μηχανικά μέρη εκτός διαμέτρου και διαδρομής: $\pm 0.2\%$

3.8.3 Casting: $\pm 0.5\%$

3.8.4 Πλάτος του αυτοκινήτου στον εμπρόσθιο και οπίσθιο άξονα: $+1\% -0.3\%$

3.8.5 Μεταξόνιο: $\pm 1.1\%$

3.8.6 Μετατόχιση: $\pm 1\%$

3.9 Καύσιμα και οξειδωτικά

3.9.1 Για αυτοκίνητα παραγωγής, το καύσιμο πρέπει να είναι βενζίνη ή πετρέλαιο όπως αυτή που αναφέρεται στο Παράρτημα J άρθρο 252, παράγραφος 9.1, 9.2, 9.3.

3.9.2 Για αυτοκίνητα χωρίς homologation, το καύσιμο πρέπει να είναι σύμφωνα με το Παράρτημα J άρθρο 275.16.

3.9.3 Όλα τα αγωνιστικά αυτοκίνητα των περιόδων C και D (1/1/1919-31/12/1946), Formula 1 1946-57, Formula 2 1947-53, Formula 3 1946-60, INDIANAPOLIS 1940-60, μπορούν να χρησιμοποιούν καύσιμο με βάση την αλκοόλη.

3.9.4 Τα Αυτοκίνητα Formula 1 και 2 1946-60 μπορούν να χρησιμοποιούν βενζίνη με μεγαλύτερο δείκτη οκτανίων.

3.9.5 Πρόσθετα λιπαντικά υλικά που δεν θα ξεπερνούν το 2% του συνόλου μπορούν να προστεθούν στο καύσιμο. Αυτό το ποσοστό μπορεί να ανέβει στην περίπτωση δίχρονων κινητήρων.

3.9.6 Συστατικά τα οποία προστίθενται στην βενζίνη για να αντικαταστήσουν το μόλυβδο, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εάν είναι διαθέσιμα στο λιανικό εμπόριο. Η προσθήκη αυτή δεν πρέπει να αυξήσει την τιμή των οκτανίων του καυσίμου πέρα από 90 MON και το πολύ 102 RON.

3.9.7 Εκτός από ατμοσφαιρικό αέρα, κανένα άλλο οξειδωτικό δεν μπορεί να αναμιχθεί με το καύσιμο.

4 ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ FIA

4.1 Πιστοποίηση

4.1.1 Όλα τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε διεθνείς αγώνες της FIA και Εθνικούς Αγώνες με Διεθνή συμμετοχή (NEAFP), πρέπει να έχουν «Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο» (HTP), ή στην περίπτωση των Rally Regularity μία «Κάρτα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου» (HRCP). Αυτά τα έγγραφα είναι καθαρά τεχνικά και δεν παρέχουν καμία εγγύηση ή γνωμοδότηση όσον αφορά την αυθεντικότητα των αυτοκινήτων.

4.1.2 Το «Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο» (HTP) είναι ιδιοκτησία της εκδίδουσας Εθνικής Λέσχης Αυτοκινήτου και μπορεί να αποσυρθεί οποιαδήποτε στιγμή από την επιτροπή Ιστορικών Αυτοκινήτων της FIA (HMSC). Το «Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο» (HTP), μπορεί να αποκτηθεί από την Εθνική Λέσχη Αυτοκινήτου (ASN) από έναν κάτοικο ή πολίτη της αντίστοιχης χώρας. Ο αιτών είναι

υπεύθυνος για την συμπλήρωση του «Ιστορικού Τεχνικού Βιβλιαρίου» (HTP). Η Εθνική Λέσχη (ΕΑΛ) κρατάει το πρωτότυπο της αιτήσεως με όλες τις σχετικές πληροφορίες. Η ΕΑΛ θα προμηθεύσει τον ενδιαφερόμενο με ένα θεωρημένο αντίγραφο και θα ενημερώσει την βάση δεδομένων της FIA με όλες τις λεπτομέρειες και τα αντίγραφα όλων των εκδοθέντων εγγράφων Ταυτότητας.

4.1.3. Το «Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο» (HTP) είναι μία φόρμα **26** φύλλων που συμπληρώνεται από την ΕΑΛ σε συνεργασία με τον αιτούντα.

4.1.4. Για κάθε αυτοκίνητο που έχει Ομολογκασιόν αυτό το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (HTP) πρέπει να συνοδεύεται από ένα θεωρημένο από την FIA αντίγραφο της πρωτότυπης Ομολογκασιόν ή από ένα θεωρημένο αντίγραφο από την FIA της Αναδρομικής Ομολογκασιόν.

4.1.5. Η Κάρτα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου (HRCP) βασίζεται σε μία φόρμα της FIA και είναι ένα απλό Δελτίο Ταυτότητας του Αυτοκινήτου για χρήση μόνο σε Ράλλυ Regularity Ιστορικών Αυτοκινήτων.

4.1.6 Αλλαγή κυριότητας

Το HTP (Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο) είναι ένα Διεθνές έγγραφο και πρέπει να γίνεται δεκτό από όλες τις Εθνικές Λέσχες. Σε περίπτωση που γίνει αλλαγή της ιδιοκτησίας σε μία διαφορετική χώρα η νέα Εθνική Λέσχη πρέπει να αναγνωρίσει το έγγραφο που εκδόθηκε για το αυτοκίνητο, να ενημερώσει την Εθνική Λέσχη που το εξέδωσε για την αλλαγή της ιδιοκτησίας και να ζητήσει να της αποσταλεί το πρωτότυπο καθώς και τα σχετικά έγγραφα. Η νέα Εθνική Λέσχη **πρέπει** να δώσει δικό της νόμιμο στο πρωτότυπο πιστοποιητικό.

4.1.7. Απώλεια Ιστορικού Τεχνικού Βιβλιαρίου (HTP)

Σε περίπτωση που ένα HTP χαθεί, πρέπει να γίνει αίτηση στην Εθνική Λέσχη που θα εκδώσει ένα δεύτερο, θεωρημένο, έγχρωμο αντίγραφο από το πρωτότυπο. Η εκδίδουσα Εθνική Λέσχη θα πρέπει να σημειώσει στην εμπρόσθια σελίδα ότι αυτό είναι ένα δεύτερο, θεωρημένο αντίγραφο και στην σελίδα 15 την ημερομηνία εκδόσεως του αντιγράφου.

4.2 Χρήση του Ιστορικού Τεχνικού Βιβλιαρίου (HTP)

4.2.1 Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (HTP) έχει μόνον δυο σκοπούς: Πρώτον για χρήση από τους τεχνικούς εφόρους στους αγώνες και δεύτερον για χρήση από τους οργανωτές για την κατάταξη του αυτοκινήτου στον αγώνα.

4.2.2 Για να διευκολύνονται οι Οργανωτές, μία φωτοτυπία της εμπρόσθιας σελίδας του Ιστορικού Τεχνικού Βιβλιαρίου (HTP), που θα φαίνεται καθαρά η κλάση, η περίοδος και η κατηγορία στην οποία ανήκει το αυτοκίνητο επί τη βάσει του Παραρτήματος 1, του παρόντος Παραρτήματος «Κ» θα πρέπει να συνοδεύει όλες τις αιτήσεις για συμμετοχή σε αγώνες του Διεθνούς Ημερολογίου.

4.2.3 Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (HTP) πρέπει να παρουσιάζεται με το αυτοκίνητο κατά τον Τεχνικό Έλεγχο του Αγώνα. Το HTP πρέπει να ευρίσκεται στην διάθεση των αξιωματούχων της FIA καθ' όλη την διάρκεια του Αγώνα. Μόνον ένας από τους υπεύθυνους εκπροσώπους της FIA (ή ένα εξουσιοδοτημένο από την FIA άτομο) μπορεί να καταχωρήσει σχόλια επάνω στο Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (HTP) στα Αγγλικά ή στα Γαλλικά.

4.2.4 Αποτελεί ευθύνη του διαγωνιζόμενου να αποδείξει την ορθότητα των προδιαγραφών του αυτοκινήτου, όπως αυτά καταχωρήθηκαν στο Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (HTP).

4.2.5 Οι τεχνικοί έφοροι του Αγώνος πρέπει να αποδέχονται όλα τα Ιστορικά Τεχνικά Βιβλιάρια (HTP) εφ' όσον έχουν εκδοθεί νόμιμα από μία Εθνική Λέσχη και να επιτρέπουν στα αυτοκίνητα να διαγωνισθούν, εφ' όσον το Αυτοκίνητο συμφωνεί με τα στοιχεία του, με τις προϋποθέσεις του άρθρου 4.3

4.2.6 Οργανωτές που δέχονται αυτοκίνητα στους Αγώνες τους χωρίς το σωστό Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο διακινδυνεύουν την εξαίρεση των αγώνων τους από το Διεθνές Αγωνιστικό Ημερολόγιο και πιθανές περαιτέρω κυρώσεις από την FIA.

4.2.7 Το HTP που είναι 26 σελίδες ισχύει για 10 χρόνια από την ημερομηνία έγκρισής του.

4.3 Διαδικασία σε περίπτωση μη συμφωνίας με τους κανονισμούς

4.3.1 Όταν ένα αυτοκίνητο που επιθεωρείται βρεθεί να μην συμφωνεί με το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο του ή με την Ομολογκασιόν, και η αντικανονικότητά του αυτή είναι εκτός της προβλεπόμενης διαδικασίας της «Κόκκινης Βούλας» (Red dot-άρθρο 4.4), τότε είναι ευθύνη του διαγωνιζόμενου να βεβαιώσει ότι το αυτοκίνητο θα τροποποιηθεί ώστε να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς.

4.3.2 Εάν δεν είναι δυνατόν να διορθωθεί η παρατυπία για τον Αγώνα, οι Αγωνοδίκες έχουν το δικαίωμα να αποκλείουν το αυτοκίνητο και να στείλουν το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (HTP) στην FIA και ένα αντίγραφο υπ' όψιν της Εθνικής Λέσχης.

4.3.3 Εφόσον ένα αυτοκίνητο βρεθεί να συμφωνεί με το Ιστορικό, Τεχνικό Βιβλιάριο του (HTP), αλλά να μην συμφωνεί με τον Τεχνικό Κανονισμό του Παραρτήματος «Κ», οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποκλείσουν τον διαγωνιζόμενο και το αυτοκίνητο, να καταγράψουν τους λόγους αποκλεισμού του στο HTP του και να το στείλουν στην FIA και ένα αντίγραφο υπ' όψιν της Εθνικής Λέσχης.

4.3.4 Το Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (HTP) μπορεί να ακυρωθεί στις εξής περιπτώσεις:

α) Ύστερα από αίτηση προς την FIA της Εθνικής Λέσχης στην οποία το αυτοκίνητο είναι καταχωρημένο. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από τους λόγους για τους οποίους ζητείται η ακύρωση.

β) Ύστερα από αναφορά προς την FIA από έναν Τεχνικό Έφορο της FIA σε έναν αγώνα στον οποίο το αυτοκίνητο βρέθηκε να μην είναι σύμφωνο με το Παράρτημα «Κ». Πρέπει να αναφερθούν οι λόγοι επί του Βιβλιαρίου και αυτό να σταλεί στην FIA με ένα αντίγραφο στην Εθνική Λέσχη που θα το αποκλείσει από την κατάταξη.

γ) Από την FIA, η οποία μπορεί να ακυρώσει οποιοδήποτε Βιβλιάριο (HTP), γνωστοποιώντας στην Εθνική Λέσχη που το εξέδωσε την απόφασή της και δημοσιεύοντας την απόφαση αυτή μέσω του Δελτίου Πληροφοριών της FIA.

- 4.3.5 Σε περιπτώσεις που εμπíπτουν στα άρθρα 4.3.4 (α) και 4.3.4. (β) ο διαγωνιζόμενος θα κρατήσει ένα φωτοαντίγραφο του Ιστορικού Τεχνικού Βιβλιαρίου (ΗΤΡ) με τον ανάλογο σχολιασμό από τους Αγωνοδίκες ή τον Τεχνικό Έφορο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε αγώνες για περίοδο 30 ημερών. Η FIA πρέπει να αποφασίσει μέσα σε 30 ημέρες από την λήψη του ΗΤΡ. Κατά την διάρκεια αυτής της περιόδου, όλα τα αποτελέσματα ή βαθμοί που επιτεύχθηκαν από το αυτοκίνητο θα είναι προσωρινά.
- 4.3.6 Εάν η FIA αποφασίσει ότι ένα Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο ΗΤΡ παύει να ισχύει, τότε αυτό θα αποσύρεται και κάθε επόμενο Βιβλιάριο (ΗΤΡ) για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, θα πρέπει να ελέγχεται από την FIA πριν εκδοθεί.
- 4.3.7 Οι Τεχνικοί Έφοροι μπορούν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να λάβουν άδεια από τους Αγωνοδίκες να κρατήσουν Ιστορικά Τεχνικά Βιβλιάρια για περαιτέρω επιθεώρηση, κατά την διάρκεια ενός αγώνα.

4.4 Διαδικασία Κόκκινης Βούλας (Red Dot)

- 4.4.1 Εάν ένα αυτοκίνητο παρουσιαστεί στον Τεχνικό Έλεγχο με κάποια μικρή τεχνική παρατυπία, η οποία δεν θεωρείται ότι επηρεάζει την απόδοσή του, τότε ο Τεχνικός έφορος (ή ο αναπληρωματικός του) μπορεί να σημειώσει στην σελίδα 1 του Τεχνικού Βιβλιαρίου (ΗΤΡ) μία Κόκκινη Βούλα (Red Dot), αναφέροντας γραπτώς τους λόγους στην αντίστοιχη σελίδα της φόρμας. Ο διαγωνιζόμενος πρέπει να διορθώσει την παρατυπία πριν από τον επόμενο αγώνα.
- 4.4.2 Όλες οι «Κόκκινες Βούλες» πρέπει να καταχωρούνται σε μία βάση δεδομένων.
- 4.4.3 Εάν η παρατυπία δεν διορθωθεί στον επόμενο αγώνα, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποκλείσουν το αυτοκίνητο.

4.5 Διαδικασία μαύρης βούλας (black dot)

- 4.5.1 Εάν ένα αυτοκίνητο βρεθεί , κατά την διάρκεια ενός αγώνα , να μην πληροί τις απαραίτητες προδιαγραφές ασφαλείας , τότε ο Τεχνικός έφορος (ή ο αναπληρωματικός του) μπορεί να σημειώσει στην σελίδα 1 του Τεχνικού Βιβλιαρίου (ΗΤΡ) μία Μαύρη Βούλα (black dot), αναφέροντας γραπτώς τους λόγους στην αντίστοιχη σελίδα της φόρμας και αμέσως να στείλει μία αναφορά στους αγωνοδίκες . Εάν η παρατυπία δεν διορθωθεί άμεσα , οι Αγωνοδίκες θέτουν άμεσα το αυτοκίνητο εκτός αγώνα .
- 4.5.2 Η εφαρμογή της μαύρης βούλας στο ΗΤΡ είναι ίση με την απόλυτη μη συμφωνία του αυτοκινήτου , η οποία έχει σαν αποτέλεσμα ότι ο αγωνιζόμενος δεν μπορεί να πάρει μέρος στον αγώνα και σε άλλους αγώνες με το ίδιο μη σύννομο αυτοκίνητο . Η παρατυπία θεωρείται ότι έχει διορθωθεί τότε και μόνο τότε όταν ο αρμόδιος τεχνικός έφορος κάνει την διόρθωση και τοποθετήσει ένα πιστοποιητικό στην ίδια σελίδα του ΗΤΡ που αναφέρεται και στο 4.7.1
- 4.5.3. Όλες οι Μαύρες Βούλες πρέπει να καταχωρούνται σε μία βάση δεδομένων στην οποία θα αναφέρεται ακριβώς η ημερομηνία που η κάθε Μαύρη Βούλα τέθηκε σε ισχύ και που αναιρέθηκε.

4.6 Διαδικασία Ένστασης κατά απόφασης της Εθνικής Λέσχης

- 4.6.1 Εάν μία Εθνική Λέσχη αρνηθεί να εγκρίνει ένα Ιστορικό Τεχνικό Βιβλιάριο (ΗΤΡ), ο αιτών έχει το δικαίωμα να ξεκινήσει μία διαδικασία ένστασης προς την FIA.
- 4.6.2 Ο αιτών πρέπει να ζητήσει γραπτώς, μέσα σε 30 ημέρες από την αρνητική απάντηση, από την Εθνική Λέσχη, αυτή να στείλει ολόκληρο τον σχετικό φάκελο στην FIA.
- 4.6.3 Η Εθνική Λέσχη πρέπει να ανταποκριθεί σε αυτό το αίτημα εντός 14 ημερών από την γνωστοποίηση της αίτησης της ένστασης.
- 4.6.4 Η FIA θα ενημερώσει τον ενδιαφερόμενο και την Εθνική Λέσχη για την απόφασή της.
- 4.6.5 Ένα παράβολο πληρώνεται στην FIA κατά την στιγμή της υποβολής της ένστασης και εάν η ένσταση γίνει δεκτή το παράβολο επιστρέφεται στον ενιστάμενο από την Εθνική Λέσχη.

4.7 Βάση Δεδομένων της FIA για τα Ιστορικά Αυτοκίνητα

- 4.7.1 Οι Εθνικές Λέσχες θα πρέπει να κρατούν όλα τα στοιχεία των «Ιστορικών Τεχνικών Βιβλιαρίων» που έχουν εκδώσει, σε μία βάση δεδομένων.

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	A-E	F	G1	GR	G2	H/HR/I/IR	J/JR
ΟΛΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	5.13.2(α)	5.13.2 (β)	5.13.2 (β)	5.13.2 (β)	5.13.2 (β)	5.13.2 (β)	5.13.2 (β)
ΟΛΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3	5.13.3
ΟΛΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4	5.13.4
T/CT/κλειστά GTS/GTP		5.13.5(γ)	5.13.5(γ)		5.13.5(γ)	5.13.5(δ)	5.13.5(δ)
Ανοικτά GT/GTS/GTP		5.13.5(γ)	5.13.5(γ)	5.13.5(β)	5.13.5(γ)	5.13.5(δ)	5.13.5(δ)
F1		5.13.5(α)		5.13.5(β)		5.13.5(δ)	5.13.5(δ)
Μονοθέσια εκτός από F1		5.13.5(β)		5.13.5(β)		5.13.5(δ)	5.13.5(δ)
TSRC		5.13.5(β)		5.13.5(β)		5.13.5(δ)	5.13.5(δ)
Αγωνιστικά σε ράλλυ							5.13.5(ε)

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να γνωρίζουν την πιθανότητα σκουριάς και /η την γήρανση των εξαρτημάτων και τις συνέπειες αυτής και πρέπει να λαμβάνουν μέτρα για την δομή και την ασφάλεια αυτών των εξαρτημάτων με σεβασμό στις αρχικές τους προδιαγραφές.

- 5.1 Οι ακόλουθες προδιαγραφές είναι υποχρεωτικές εκτός από τα «Ράλλυ Regularity» όπου συνιστώνται.
- 5.2 Η παρουσίαση του αυτοκινήτου στον Τεχνικό Έλεγχο, υπονοεί δήλωση εκ μέρους του διαγωνιζομένου ότι αυτό είναι σε ασφαλή κατάσταση ώστε να πάρει μέρος στον αγώνα. Τα αυτοκίνητα πρέπει να παρουσιάζονται καθαρά.
- 5.3 **Μπαταρία, Διακόπτης κυκλώματος**
- 5.3.1 Η προστασία των ακροδεκτών της Μπαταρίας έναντι κινδύνου βραχυκυκλώματος είναι υποχρεωτική. Εάν η μπαταρία παραμένει στον χώρο των επιβατών αυτή πρέπει να είναι ξηρού τύπου , ασφαλώς στερεωμένη και να έχει ένα μονωμένο και αδιαπέραστο από υγρά κάλυμμα
- 5.3.2 Πρέπει να υπάρχει ένας Γενικός Διακόπτης Ρεύματος που να απομονώνει όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα (εκτός από την πυρόσβεση) και να «κόβει» τη μηχανή ΟΛΟΚΛΗΡΩΤΙΚΑ από την μπαταρία. Συνιστάται ο εξωτερικός διακόπτης να τοποθετείται στην βάση του εμπρόσθιου υαλοπίνακα, από την μεριά του οδηγού ή 50 cm από αυτό το σημείο. Σε κλειστά αυτοκίνητα ο διακόπτης μπορεί να τοποθετηθεί σε ένα πίσω πλαϊνό παράθυρο τύπου Perspex, με την προϋπόθεση ότι θα είναι πίσω από το κάθισμα του οδηγού. Ο διακόπτης επισημαίνεται με έναν κόκκινο κεραυνό μέσα σε ένα μπλε τρίγωνο με λευκό πλαίσιο με βάση τουλάχιστον 120 mm.
- 5.3.3 Σε αυτοκίνητα με μανιατό, πρέπει να υπάρχει ένας γειωμένος διακόπτης από την πλευρά της χαμηλής τάσης του μανιατό. Πρέπει να είναι εύκολα χειρίσιμος από μέσα και απ'έξω από το αυτοκίνητο.

5.4 Καλώδια, Σωληνώσεις, Ηλεκτρική Εγκατάσταση

- 5.4.1 Οι Σωληνώσεις καυσίμου, λαδιού και φρένων πρέπει να προστατεύονται εξωτερικά έναντι κινδύνου φθοράς (πέτρες, διάβρωση, μηχανικές θραύσεις κ.λ.π.) και εσωτερικά από κάθε κίνδυνο φωτιάς.
- 5.4.2 Η προστασία αυτή δεν πρέπει να ενισχύει το αμάξιμο.
- 5.4.3 Αν διατηρούνται οι αρχικές σωληνώσεις, δεν απαιτείται πρόσθετη προστασία.

5.5 Σύστημα τροφοδοσίας

- 5.5.1 Οι δεξαμενές καυσίμου όλων των αυτοκινήτων των περιόδων από Α έως Ε (1961) πρέπει να είναι είτε τα αρχικά ρεζερβουάρ, είτε ρεζερβουάρ που αναφέρονται στην ομολογασίον είτε ρεζερβουάρ ασφαλείας. Συνιστάται τα ρεζερβουάρ να γεμίζονται με αφρώδες υλικό ασφαλείας σύμφωνα με τις Αμερικάνικες Στρατιωτικές Προδιαγραφές MIL-B-83054 ή "D-STOP" (αντικρηκτικά φύλλα)
- 5.5.2 Για όλα τα αυτοκίνητα της περιόδου F έως I το ρεζερβουάρ είναι ελεύθερο και πρέπει να είναι γεμισμένο με αφρώδες υλικό ασφαλείας σύμφωνα με τις Αμερικάνικες Στρατιωτικές Προδιαγραφές MIL-B-83054 ή "D-STOP" (αντικρηκτικά φύλλα)
- 5.5.3 Τα ρεζερβουάρ ασφαλείας πρέπει να είναι σύμφωνα με το άρθρο 253.14 του τρέχοντος Appendix J (Ρεζερβουάρ ασφαλείας εγκεκριμένα από την FIA).
- 5.5.4 Συστήματα τροφοδοσίας που δεν έχουν ηλεκτρικές ή μηχανικές αντλίες, πρέπει να έχουν έναν διακόπτη καυσίμου που να είναι φανερός.
- 5.5.5 Αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν άλλο καύσιμο εκτός από βενζίνη, π.χ. μεθανόλη, πρέπει να φέρουν έναν φωσφορίζον, πορτοκαλί, κυκλικό σήμα, διαμέτρου 75 mm, στο φόντο κάθε αριθμού συμμετοχής. Το πορτοκαλί χρώμα να είναι σύμφωνο με το Pantone 15-1354 TC Orange Crush.
- 5.5.6 Καπάκια πλήρωσης ρεζερβουάρ καυσίμου και λαιμοί Όλα τα καπάκια γρήγορης απελευθέρωσης (τύπος MONZA) που εξέρχουν από το περίγραμμα του οχήματος πρέπει να έχουν ένα δευτερεύον σύστημα ασφαλείας για να αποκλειστεί άνοιγμα από ατύχημα Όταν ένα αυτοκίνητο φέρει εκτεθειμένο καπάκι πλήρωσης καυσίμου τότε στο λαιμό του ρεζερβουάρ πρέπει να υπάρχει μία βαλβίδα ασφαλείας μίας φοράς μεταξύ του καπακιού και του (των) ρεζερβουάρ.
- 5.5.7 Οι γραμμές του καυσίμου μπορούν να περάσουν μέσα από τον θάλαμο των επιβατών με την προϋπόθεση να είναι προστατευμένες και να είναι συνεχείς , σε περίπτωση μη μεταλλικών πρέπει να φέρουν εσωτερικά ή εξωτερικά μεταλλική επίστρωση ή να συμφωνούν με το FIA παράρτημα J 253 3.2

5.6 Διάφραγμα

- 5.6.1 Από την περίοδο F (1962) και εξής, πρέπει να τοποθετείται ένα πυρασφαλές διάφραγμα. Συνιστάται για τις άλλες περιόδους.

5.7 Πυρόσβεση

- 5.7.1 Όλα τα αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε αγώνες ταχύτητας, Αναβάσεων , πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός, σύμφωνα με το ισχύον Παράρτημα "J", άρθρο 253.7.3.
- 5.7.2 Ένα αναγνωρισμένο σύστημα πυρόσβεσης από την FIA (Παράρτημα J, άρθρο 253.7.2, τεχνική λίστα 16) είναι υποχρεωτικό για όλα τα αυτοκίνητα που παίρνουν μέρος σε αγώνες που συμπεριλαμβάνουν ειδικές διαδρομές , με την εξαίρεση ότι στα μονοθέσια και ανοικτά δίθεσια αγωνιστικά αυτοκίνητα ο εξωτερικός διακόπτης ενεργοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 253.7.2.3 δεν είναι υποχρεωτικός.
- 5.7.3 Αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε αγώνες που συμπεριλαμβάνουν ειδικές διαδρομές πρέπει να έχουν ένα πυροσβεστήρα χειρός και ένα αναγνωρισμένο εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης σύμφωνα με τα άρθρα 5.7.1 και 5.7.2 παραπάνω

5.8 Δοχεία περισυλλογής λαδιού (δεν είναι υποχρεωτικά στα Ράλλυ)

- 5.8.1 Δοχεία περισυλλογής λαδιού ελάχιστης χωρητικότητας 2 λίτρων πρέπει να τοποθετούνται σε όλα τα Αυτοκίνητα μέχρι 2.000 cc. Η ελάχιστη χωρητικότητα για όλα τα υπόλοιπα Αυτοκίνητα είναι 3 λίτρα.
- 5.8.2 Αν το αυτοκίνητο από την αρχή είχε κλειστό κύκλωμα εξαέρωσης και αν αυτό το σύστημα διατηρείται, τότε δεν είναι απαραίτητη η χρήση δοχείου περισυλλογής.

5.9 Καρμπυρατέρ

- 5.9.1 Κάθε πεταλούδα καρμπυρατέρ πρέπει να είναι εφοδιασμένη με ένα εξωτερικό ελατήριο επαναφοράς, με εξαίρεση το διπλό καρμπυρατέρ με εσωτερικό ελατήριο.

5.10 Καθρέπτες οπισθοπαράτησης

- 5.10.1 Για αγώνες ταχύτητας πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο καθρέπτες ελάχιστης επιφάνειας 100 cm².

5.10.2 Για αγώνες Ράλλυ οι καθρέπτες πρέπει να είναι οι απαιτούμενοι από τον ΚΟΚ.

5.11 Λαμπτήρες

5.11.1 Στους αγώνες πίστας, τα κρύσταλλα των φανών πρέπει να είναι καλυμμένα ή στερεωμένα με ταινία.

5.12 Παρμπρίζ

Τα παρμπρίζ για όλα τα αυτοκίνητα Αγωνιστικά Τουρισμού(CT), Μεγάλου Τουρισμού(GT) και Αγωνιστικά Μεγάλου Τουρισμού(GTS) πρέπει να είναι από γυαλί σε φύλλα (laminated). Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να επιτραπεί από τον Τεχνικό Έφορο της FIA η χρήση του άκαμπτου διαφανούς πλαστικού για την τρέχουσα αγωνιστική περίοδο αν δεν είναι δυνατόν να βρεθεί παρμπρίζ laminated. Τα υπόλοιπα αυτοκίνητα μπορούν να χρησιμοποιούν σκληρό, διαφανές πλαστικό.

5.13 Roll bars/Rollcages (Τοξύλια ασφαλείας – Κλωβοί ασφαλείας)

5.13.1 Ακόμα και όταν με το παρόν άρθρο δεν είναι υποχρεωτικά, η κατάλληλη κατασκευή προστασίας συνιστάται εντόνως για όλα τα ιστορικά αυτοκίνητα.

Μία Roll Over Protection Structure (ROPS), κατασκευή προστασίας έναντι στο τουμπάρισμα, είναι μία κατασκευή από πολλαπλές σωλήνες, με συνδέσεις και κατάλληλα σημεία στήριξης και τοποθετημένες κοντά στο αμάξωμα με σκοπό την μείωση της παραμόρφωσης του αμαξώματος (σασί) σε περίπτωση σύγκρουσης και την προστασία του πληρώματος σε περίπτωση σύγκρουσης ή ανατροπής.

5.13.2 Απαιτήσεις

α) Περίοδοι Α έως Ε (1961):

Συνιστώνται ROPS όπως ορίζεται παρακάτω, εκτός από τα Αυτοκίνητα που φέρουν εκ κατασκευής τοξύλια ασφαλείας, τα οποία υποχρεωτικά πρέπει να καλύπτουν ή να ξεπερνούν τις προδιαγραφές που υπήρχαν όταν το αυτοκίνητο συμμετείχε στους Αγώνες κατά την περίοδο του.

Συνιστάται θερμά ότι τα ανοικτά αυτοκίνητα πρέπει να έχουν 5 cm περιθώριο πάνω από το κράνος του οδηγού όπως αναφέρεται στο σημείο (β) αυτού του άρθρου.

β) Για όλες τις άλλες περιόδους:

Οι κατάλληλες κατασκευές προστασίας που παρέχουν επαρκή προστασία είναι υποχρεωτικές. Αυτές οι κατασκευές πρέπει να ανταποκρίνονται στις Προδιαγραφές Περιόδου (εκτός από τις κατασκευές που γίνονται από ελαφρύ κράμα, όπως αναφέρονται παρακάτω), ή εάν όχι πρέπει να κατασκευαστούν σύμφωνα με τις Προδιαγραφές που καθορίζονται σε αυτό το άρθρο. Η κατασκευή σε όλα τα ανοικτά αυτοκίνητα πρέπει να είναι τουλάχιστον 5 cm πάνω από τα κράνη του οδηγού και του συνοδηγού σε κάθε περίπτωση.

γ) Ένα ROPS περιόδου ορίζεται αυτό που χρησιμοποιήθηκε σε αγωνιστική χρήση την περίοδο της κατασκευής του αυτοκινήτου. Ο αγωνιζόμενος πρέπει να αποδείξει τις προδιαγραφές περιόδου αυτού όταν του ζητηθεί.

5.13.3 Όταν τοποθετείται ROPS, το πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου μπορεί να αφαιρεθεί ή να τροποποιηθεί.

Οι σωληνώσεις δεν πρέπει να περιέχουν υγρά ή οποιοδήποτε άλλο υλικό.

Ο κλωβός δεν πρέπει να εμποδίζει υπερβολικά την είσοδο ή έξοδο του οδηγού και του συνοδηγού. Στοιχεία του κλωβού μπορούν να εισέρχονται στο θάλαμο των επιβατών περνώντας μέσα από το ταμπλό ή την ταπετσαρία ή μέσα από τα πίσω καθίσματα. Τα πίσω καθίσματα μπορούν να διπλωθούν.

5.13.4 Η χρήση ROPS από αλουμίνιο απαγορεύεται για τα Αυτοκίνητα όλων των Περιόδων εκτός αν είναι αυθεντικό, αναντικατάστατο, ενσωματωμένο τμήμα της κατασκευής του αυτοκινήτου (π.χ. **Porsche 908**, 917). Όπου επιτρέπεται, η εφαρμογή του αλουμινένιου τοξυλίου ασφαλείας πρέπει να αναφέρεται στο HTP.

Εάν ένα τοξύλιο ασφαλείας από αλουμίνιο περιγράφεται σε μία επέκταση του δελτίου αναγνώρισης, τότε μπορεί η σχεδίαση του τοξυλίου να παραμείνει η ίδια αλλά το υλικό κατασκευής πρέπει να είναι ασάλι σύμφωνο με τις προδιαγραφές τρέχοντος J και το ίδιο ισχύει και για τις διαστάσεις.

5.13.5 Προδιαγραφές

Οι προδιαγραφές της κατασκευής που τοποθετείται πρέπει να αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης του ROPS το οποίο πρέπει να επισυνάπτεται στο HTP.

α) Για τα αυτοκίνητα Formula 1 της περιόδου F (1961 - 1965), εάν το ROPS είναι ένα αναπόσπαστο τμήμα δομής τους οχήματος, μπορεί να χρησιμοποιηθεί αντί αυτού που ορίζεται σε αυτό το άρθρο 5.13

β) Από την περίοδο F μέχρι την GR, τα άλλα μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα ROPS που να συμφωνεί με τις προδιαγραφές της περιόδου (εάν υπήρχε απαίτηση για ROPS) ή του άρθρου 277 του Παραρτήματος J 1993 (βλ. Παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού). Σε κάθε άλλη περίπτωση, εκτός από ROPS με ελεύθερη σχεδίαση, πρέπει να υπάρχει συμφωνία με το άρθρο 277 (βλ. Παράρτημα VI του παρόντος κανονισμού), οι σωλήνες του κυρίως τοξυλίου ασφαλείας πρέπει να έχουν διαστάσεις όχι μικρότερες από το παραπάνω άρθρο. Εάν εμπρόσθιο roll bar χρησιμοποιήθηκε την περίοδο τότε πρέπει να χρησιμοποιηθεί

ένα αντίστοιχο .Τα μπράτσα που κατευθύνονται προς τα πίσω μπορεί να αντικατασταθούν (ή να συμπληρωθούν) από άλλα με διεύθυνση προς τα εμπρός που πρέπει να στηρίζονται στο κυρίως τοξύλιο σε μία απόσταση από την κορυφή όχι μεγαλύτερη από το 1/3 της απόστασης μεταξύ της κορυφής και του κάτω σημείου στερέωσης. Αυτά τα μπράτσα δεν πρέπει να εμποδίζουν την έξοδο του πληρώματος από το όχημα.

- γ) Για Αυτοκίνητα T,CT,GT,GTS και GTP της περιόδου F μέχρι και την περίοδο G2 ένα ROPS σύμφωνα με το παράρτημα VI,A του K στο οποίο μπορεί να προστεθεί μια διαγώνια ράβδος μεταξύ ενός σημείου στήριξης και μιας ένωσης στο κυρίως τοξύλιο ή μεταξύ των πίσω αντρείσμάτων, καθώς επίσης και δύο το πολύ πλευρικές ράβδοι σε κάθε πλευρά όπως ορίζεται στην παράγραφο 5.13.6 (β) παρακάτω. . Πρόσθετες ενισχύσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με τα σχήματα K-13 έως K-37 του παραρτήματος V. Η ελάχιστη προδιαγραφή πρέπει να είναι σύμφωνα με το 5.13.5 (στ). Σωλήνες που περνούν στον χώρο της μηχανής ή ακουμπούν στο αμάξωμα σε απόσταση μικρότερη των 10 εκατοστών από τα σημεία στήριξης της ανάρτησης δεν επιτρέπονται εκτός εάν είναι προδιαγραφών περιόδου ή υπάρχουν στο δελτίο αναγνώρισης.
- δ) Από την περίοδο H και εμπρός Μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα ROPS που να συμφωνεί με τις προδιαγραφές της περιόδου . Το άρθρο 277 του Παραρτήματος VI του K δίνει τις ελάχιστες προδιαγραφές για το κυρίως roll bar . Εάν εμπρόσθιο roll bar χρησιμοποιήθηκε την περίοδο τότε πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα αντίστοιχο . Εάν εμπρόσθιο roll bar ήταν υποχρεωτικό την περίοδο τότε πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα αντίστοιχο. Όλα τα άλλα αυτοκίνητα από την περίοδο H και εμπρός , πρέπει να έχουν ένα roll cage σύμφωνα με τις προδιαγραφές της περιόδου ή αναγνωρισμένο στην περίοδο ή σύμφωνα με το παράρτημα VI,B του K . Σωλήνες που περνούν στον χώρο της μηχανής ή ακουμπούν στο αμάξωμα σε απόσταση μικρότερη των 10 εκατοστών από τα σημεία στήριξης της ανάρτησης δεν επιτρέπονται εκτός εάν είναι προδιαγραφών περιόδου ή υπάρχουν στο δελτίο αναγνώρισης. Η ελάχιστη προδιαγραφή για τα T,CT,GT,GTS είναι roll cage σύμφωνα με το άρθρο 5.13.5. (στ).
- ε) Αυτοκίνητα της περιόδου J1 που συμμετέχουν σε αγώνες που συμπεριλαμβάνουν ειδικές διαδρομές Αυτοκίνητα ομάδος A και της ομάδος B μέχρι 1600 cc πρέπει να συμφωνούν με το παράρτημα VI,B με ελάχιστη προδιαγραφή το άρθρο 5.13.5(στ) . Αυτοκίνητα της ομάδος B πάνω από 1600 cc πρέπει να συμφωνούν με το παράρτημα XI .
- στ) ROPS σύμφωνα με το σχέδιο K-50 ή όπου δεν είναι δυνατόν και ύστερα από την σύμφωνη γνώμη της HSMC σύμφωνα με το σχέδιο K-51 , πρέπει να υπάρχει ένα διαγώνιο στοιχείο (κατεύθυνση ελεύθερη) σύμφωνα με το παράρτημα VI ,B 8.3.2.1.1 και στοιχεία πορτών σύμφωνα με τα σχέδια K-15, K-16,K-17 ή K-18 . Τα υπόλοιπα στοιχεία που φαίνονται με διακεκομμένες γραμμές είναι προαιρετικά.
- η) Αυτοκίνητα που δεν πληρούν εξ'ολοκλήρου τις παραπάνω προδιαγραφές πρέπει να ζητήσουν ειδική εξαίρεση από την HSMC. Η επιβεβαίωση της εξαίρεσης αυτής πρέπει να αναφέρεται στο HTP.

5.13.6 Γενικές απαιτήσεις για την κατασκευή ROPS :

- α) Τα ROPS αποκλείοντας τις αναγνωρισμένες κατασκευές της FIA και της εθνικής λέσχης μπορούν να έχουν το πολύ 8 σημεία στερέωσης εκτός εάν αναφέρεται αλλιώς στους κανονισμούς που ως σημεία ένωσης θεωρούνται του κλωβού με το σασί/αμάξωμα με κόλλημα, βίδωμα ή πριτσίνωμα. Κάθε ROPS μπορεί να ακουμπάει στο αμάξωμα αλλά αυτό δεν θεωρείται σημείο στερέωσης, αν δεν υπάρχει μόνιμη ένωση μεταξύ ROPS και αμαξώματος.
- β) Απαγορεύεται να υπάρχουν πλευρικές ράβδοι, με εξαίρεση αυτές στο ύψος της οροφής ή μεταξύ των κατακόρυφων ράβδων σε κάθε πλευρά της πόρτας του οδηγού ή του συνοδηγού. Ο αριθμός των ράβδων που βρίσκονται κατά μήκος των ανοιγμάτων στις πόρτες δεν πρέπει να υπερβαίνει τις δύο και δεν πρέπει να εμποδίζουν την είσοδο και έξοδο. Η τοποθέτησή τους δεν πρέπει να δημιουργεί προένταση στον ROPS. (Μία «ράβδος» είναι ένας σωλήνας που διαμορφώνει το ROPS μεταξύ των συνδέσεων με άλλους σωλήνες μεταξύ μιας σύνδεσης και ενός συγκεκριμένου σημείου).
- γ) Ενδιάμεσα τμήματα ή σημεία στερέωσης απαγορεύεται να συνεργάζονται με οποιοδήποτε ρυθμιζόμενο σύστημα που θα επιτρέπει την προένταση στον ROPS.
- δ) Τα ROPS των Αυτοκινήτων με σασί τύπου backbone ή κατασκευασμένου από fiberglass ή σωλήνες αλουμινίου, πρέπει να συμφωνούν με τις εγκεκριμένες από την FIA Προδιαγραφές και σχέδια (π.χ. Lotus Elan, Lotus Elise, Alpine Renault A 110). Σχέδια κλωβών ασφαλείας για τέτοια αυτοκίνητα πρέπει να έχουν υποβληθεί στη FIA για έγκριση από την αρμόδια Λέσχη.
- ε) Οποτεδήποτε χρησιμοποιούνται βίδες και παξιμάδια αυτά θα πρέπει να είναι ικανής διαμέτρου ανάλογης με τον αριθμό τους. Πρέπει επίσης να είναι της καλύτερης δυνατής ποιότητας (ελάχιστη προδιαγραφή Grade 8.8).
- ζ) Για την κυρίως κατασκευή πρέπει να χρησιμοποιείται ένας συνεχής σωλήνας με ομαλές και συνεχείς καμπύλες και χωρίς πτυχώσεις και βλάβες στα τοιχώματα. Επεκτάσεις πάνω από την κυρίως κατασκευή που μεγαλώνουν το ύψος απαγορεύονται εκτός εάν υπάρχει πιστοποιητικό από την FIA.
- η) Οι συγκολλήσεις πρέπει να γίνονται σε όλη την περίμετρο της σωλήνας. Όλες οι συγκολλήσεις πρέπει να είναι της υψηλότερης δυνατής ποιότητας, σε όλο το βάθος και κατά προτίμηση χρησιμοποιώντας προστασία με ατμόσφαιρα αερίου (“αργκόν”) για το βολταϊκό τόξο.

Παρότι η καλή εξωτερική όψη μιας συγκόλλησης δεν εγγυάται αναγκαστικά την ποιότητά της, μια κακή όψη δε είναι ποτέ σημάδι καλής εργασίας.

Σε περίπτωση χρήσης χάλυβα, που έχει υποστεί πρότερη θερμική επεξεργασία, πρέπει να ακολουθούνται οι οδηγίες του κατασκευαστή (ειδικά ηλεκτρόδια, προστασία με ατμόσφαιρα αερίου)

- θ) Για Αυτοκίνητα της Περιόδου J2 και έπειτα οι προδιαγραφές ασφαλείας του αντίστοιχου Παραρτήματος J της περιόδου πρέπει να ακολουθούνται.

5.14 Κόκκινα Φανάρια Πίσω

- 5.14.1 Όλα τα Αυτοκίνητα που αρχικά ήταν εφοδιασμένα με τέτοια πρέπει να φέρουν πίσω 2 κόκκινα φανάρια φρένων σε κατάσταση λειτουργίας κατά την εκκίνηση του Αγώνα.
- 5.14.2 Τα μονοθέσια της περιόδου G και έπειτα καθώς και τα Αυτοκίνητα που δεν είναι μονοθέσια και δεν ήταν αρχικά εφοδιασμένα με πίσω φώτα πρέπει να φέρουν ένα κόκκινο προειδοποιητικό φως που να βρίσκεται σε λειτουργία κατά την εκκίνηση του Αγώνα, να βλέπει προς τα πίσω και να είναι ευδιάκριτο από πίσω. Να μην απέχει πάνω από 10 cm από το κέντρο του οχήματος, να έχει ελάχιστη επιφάνεια 20 cm², μέγιστη 40 cm², και να ενεργοποιείται από τον οδηγό. Αυτό το φως πρέπει να είναι τουλάχιστον ισχύος 21 watts, ή "Tharsis" ή "Dm Electronics" τύπου LED. Ένα τέτοιο κόκκινο πίσω φως συνιστάται για όλα τα άλλα αυτοκίνητα.

5.15 Ζώνες ασφαλείας

- 5.15.1 Για τα όλα τα Αυτοκίνητα της Περιόδου F και μετά που φέρουν τοξύλια ασφαλείας είναι υποχρεωτική η ζώνη ασφαλείας η οποία θα είναι σύμφωνη με το τρέχον παράρτημα J άρθρο 253.6 .
Οι ζώνες των παρακάτω αυτοκινήτων πρέπει να περιλαμβάνουν ιμάντες καβάλου σύμφωνα με το άρθρο 253.6 του τρέχοντος παραρτήματος J :
- A) μονοθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα
B) διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα
Γ) αυτοκίνητα περιόδου H και μετά που παίρνουν μέρος σε αγώνες που περιλαμβάνουν ειδικές διαδρομές.
- 5.15.2 Για την περίπτωση των δύο ιμάντων ώμου και των δύο κοιλιακών ιμάντων, πρέπει να υπάρχουν δύο σημεία στερέωσης στο αμάξωμα για τους κοιλιακούς ιμάντες και δύο ή πιθανόν ένα συμμετρικό σημείο σε σχέση με το κάθισμα, για τους ιμάντες ώμου. Οι ζώνες ασφαλείας δεν θα υφίστανται μετατροπή.
- 5.15.3 Για αγώνες ράλλυ , πρέπει ανά πάσα στιγμή να υπάρχουν στο αυτοκίνητο δύο κοπίδια για ζώνες εύκολα προσβάσιμα από οδηγό και συνοδηγό όταν κάθονται στις θέσεις τους με δεμένες τις ζώνες.

5.16 Προσκέφαλα

- 5.16.1 Υποχρεωτικά για 3-λίτρα F1 αυτοκίνητα από την περίοδο IR και όλα τα μονοθέσια από την περίοδο JR . Συνιστώνται για όλα τα άλλα αυτοκίνητα (άρθρο 259.14.4 Παράρτημα J).

5.17 Καπό για Αυτοκίνητα Τουρισμού (T), Αγωνιστικά Τουρισμού(CT), Μεγάλου Τουρισμού(GT), Αγωνιστικά Μεγάλου Τουρισμού (GTS) και Ειδικά Αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού(GTP)).

- 5.17.1 Τα Καπό της μηχανής πρέπει να είναι κατάλληλα στερεωμένα. Η κλειδαριά του εργοστασίου πρέπει να αφαιρείται ή να καθίσταται ανενεργή και να αντικαθιστάται από εξωτερικούς «γάντζους» ασφαλείας.
- 5.17.2 Για τα αυτοκίνητα από την περίοδο G (1966) και εξής πρέπει να τοποθετούνται δύο δέστρες ασφαλείας και στο πόρτ-παγκάζ.
- 5.17.3 Οι μηχανισμοί κλειδώματος από το εσωτερικό πρέπει να είναι ανενεργοί ή να αφαιρούνται.

5.18 Δακτύλιοι ρυμούλκησης

- 5.18.1 Όλα τα αυτοκίνητα, εκτός από τα μονοθέσια πρέπει να φέρουν δακτυλίους ρυμούλκησης εμπρός και πίσω.
Τα χαρακτηριστικά τους είναι:
- Εσωτ. Διάμετρος μεταξύ 80 mm και 100 mm
 - Καλά στερεωμένοι στο σασί του αυτοκινήτου
 - Να είναι εύκολα ορατοί, βαμμένοι κίτρινοι, κόκκινοι ή πορτοκαλί
- Να είναι τοποθετημένοι έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν όταν το αυτοκίνητο είναι παγιδευμένο μέσα σε χύμα.

5.19 Σύστημα διεύθυνσης, αποσπώμενο τιμόνι

- 5.19.1** Η μονοκόμμη κολώνα του τιμονιού μπορεί να αντικατασταθεί από κολώνα εφοδιασμένη με σύνδεσμο, υπό τον όρο ότι όλες οι αρχικές λειτουργίες παραμένουν ως έχουν. Αυτές οι κολώνες πρέπει να προέρχονται από αυτοκίνητα ομολογημένα από την FIA με ίσο ή μεγαλύτερο κυλινδρισμό. Από την περίοδο G (1966) και μετά πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί του Group που άνηκε το αυτοκίνητο.
- 5.19.2** Αποσπώμενο σύστημα διεύθυνσης μπορεί να αντικαταστήσει τα αυθεντικά συστήματα.

5.20 Test Καταστάσεως

- 5.20.1** Απαιτείται για ορισμένες κατηγορίες.
Βλέπε Παράρτημα III

5.21 Επισκευές

- 5.21.1** Επισκευές σε σύνθετα μέρη πρέπει να γίνονται όπως διευκρινίζεται στο Παράρτημα IV.

5.22 Καθίσματα

- 5.22.1** Στα Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GTS) και τα Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Τουρισμού (CT) της περιόδου F (1/1/1962) ή αργότερα, εάν τα αυθεντικά εμπρόσθια καθίσματα έχουν αλλαχθεί, πρέπει να τοποθετούνται είτε καθίσματα με προδιαγραφές της περιόδου ή καθίσματα με ομολογασίον της FIA εν ισχύ. Για τις άλλες περιόδους συνιστώνται τέτοια καθίσματα.
Στα αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GT) και τα αυτοκίνητα Τουρισμού (T) της περιόδου F (1/1/1962) ή αργότερα, εάν τα αυθεντικά εμπρόσθια καθίσματα έχουν αλλαχθεί, πρέπει να τοποθετούνται είτε καθίσματα με προδιαγραφές της περιόδου ή καθίσματα με ομολογασίον της FIA εν ισχύ. Για τις άλλες περιόδους συνιστώνται τέτοια καθίσματα.

5.23 Τιμόνι

- 5.23.1** Μπορεί να τοποθετηθεί άλλο τιμόνι, διαφορετικής διαμέτρου και τύπου. Μπορεί να είναι αποσπώμενο.

6 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΧΩΡΙΣ HOMOLOGATION

6.1 Γενικά

- 6.1.1** Τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις αυθεντικές προδιαγραφές της Περιόδου σε συνδυασμό με το Άρθρο 5 για τα θέματα Ασφάλειας.

6.2 Πλαίσιο Monocoque ή ολόσωμη κατασκευή

- 6.2.1** Το πλαίσιο πρέπει να είναι σύμφωνο με το σχεδιασμό, τις διαστάσεις και την κατασκευή του αυθεντικού πλαισίου. Πρόσθετα υλικά μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την επισκευή του πλαισίου, αλλά πρέπει να εφαρμοστούν με επαγγελματική επίβλεψη και βεβαιώσεις αυτής της επίβλεψης πρέπει να αναφέρονται στο Δελτίο της FIA.
- 6.2.2** Το σύνολο των επισκευών πρέπει να είναι σύμφωνο με το Παράρτημα IV του Παραρτήματος Κ. Καμία άλλη μετατροπή πλην των προδιαγραφών επί Περιόδου μπορεί να γίνει στο πλαίσιο και όλες οι Προδιαγραφές Ασφαλείας της Περιόδου συμμετοχής του Αυτοκινήτου σε Διεθνείς Αγώνες πρέπει να εφαρμόζονται.

6.3 Εμπρός και πίσω ανάρτηση

- 6.3.1** Τα σημεία στα οποία στηρίζεται η ανάρτηση στο σασί, δεν πρέπει να διαφέρουν σε διαστάσεις και θέση από αυτά των Προδιαγραφών Περιόδου.
- 6.3.2** Το σύστημα ανάρτησης (τύπος ελατηρίων, αμορτισέρ και τοποθέτηση τροχών και αξόνων) δεν πρέπει να τροποποιηθούν, ούτε πρέπει να προστεθούν σημεία στήριξης εκτός αν ήταν Προδιαγραφές της Περιόδου.
- 6.3.3** Αντιστρεπτικοί δοκοί και τηλεσκοπικά αμορτισέρ επιτρέπονται μόνο εάν συμφωνούν με τις Προδιαγραφές της Περιόδου. Οι αντιστρεπτικοί δοκοί πρέπει να είναι από συμπαγές υλικό για τα αυτοκίνητα των Περιόδων E και F. Αυτοκίνητα της Περιόδου G μπορούν να χρησιμοποιήσουν σωληνωτή αντιστρεπτική δοκό, εάν το επιτρέπουν οι Προδιαγραφές της Περιόδου για το μοντέλο.
- 6.3.4** Αλουμινένια τηλεσκοπικά αμορτισέρ και/ή αμορτισέρ αερίου μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε αυτοκίνητα της Περιόδου G και μετέπειτα ή σε αυτοκίνητα που οι προδιαγραφές της Περιόδου το επιτρέπουν.
- 6.3.5** Ρυθμιζόμενες βάσεις ελατηρίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλα τα αυτοκίνητα που οι Προδιαγραφές Περιόδου το επιτρέπουν.
- 6.3.6** Προσθήκες στις αναρτήσεις μπορεί να τροποποιούνται αρκεί να μην αλλάζουν οι διαστάσεις τους.
- 6.3.7** Σύνδεσμοι τύπου Rose μπορεί να χρησιμοποιηθούν αν συμφωνούν με τις προδιαγραφές της Περιόδου. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν σε αντιστρεπτικές δοκούς σε αυτοκίνητα Περιόδου F και μετέπειτα αρκεί να μην αλλοιώνεται η γεωμετρία της ανάρτησης.

- 6.3.8 Τα ελατήρια πρέπει να είναι σταθερής σπείρας εκτός εάν αποδεικνύεται η χρήση μεταβλητής σπείρας στην συγκεκριμένη Περίοδο.
- 6.3.9 Αυτοκίνητα εφοδιασμένα εκ κατασκευής με ενεργή ανάρτηση μπορούν να μετατραπούν σε μη ενεργής ανάρτησης εάν χρησιμοποιήθηκαν στην Περίοδό τους.
- 6.3.10 Για μερικά αυτοκίνητα, τα τμήματα της ανάρτησης πρέπει να ελέγχονται ως προς την κατάστασή τους σύμφωνα με το Παράρτημα III του Παραρτήματος Κ.

6.4 Κινητήρας

- 6.4.1 Τα τμήματα και εξαρτήματα του κινητήρα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου. Ομοίως προδιαγραφές της Περιόδου πρέπει να ισχύουν για τον κατασκευαστή, το μοντέλο και τον τύπο του εξαρτήματος.
- 6.4.2 Η διάμετρος των κυλίνδρων δεν πρέπει να αυξηθεί, εκτός των περιπτώσεων των αυτοκινήτων της Περιόδου Α έως D για τα οποία η διάμετρος των κυλίνδρων μπορεί να αυξηθεί έως 5%. Αυτή η επέμβαση επιτρέπεται μόνο όταν είναι σύμφωνη με τα όρια κυβισμού που το αυτοκίνητο κατατάσσεται (Παράρτημα I).
- 6.4.3 Οι κινητήρες οι οποίοι ήταν μικρότεροι από το ανώτερο όριο κυβισμού της Περιόδου, δεν πρέπει να αυξάνονται πέρα από το όριο με το οποίο μετείχαν σε διεθνείς αγώνες.
- 6.4.4 Μόνο τα αυτοκίνητα που από την κατασκευή τους ήταν εφοδιασμένα με DFY κινητήρες μπορούν να χρησιμοποιούν παραλλαγές τέτοιων κινητήρων. Αυτοκίνητα εφοδιασμένα με κινητήρες Cosworth DFV μπορούν να χρησιμοποιούν οποιαδήποτε παραλλαγή ή εξάρτημα τέτοιου κινητήρα.
- 6.4.5 Η διαδρομή των κυλίνδρων δεν πρέπει να διαφοροποιείται από τις διαστάσεις που περιγράφονται στις προδιαγραφές της Περιόδου.
- 6.4.6 Στρόφαλος, μπιέλες, πιστόνια, μπορεί να είναι μεγαλύτερων διαστάσεων από τις προδιαγραφές της εποχής, το υλικό όμως πρέπει να είναι το ίδιο, η μέθοδος κατασκευής όμως είναι ελεύθερη.
- 6.4.7 Ούτε ο αριθμός, ούτε το μήκος των βαλβίδων πρέπει να διαφέρει από τις προδιαγραφές του κατασκευαστή εκτός εάν αποδεικνύεται η χρήση τους την συγκεκριμένη Περίοδο. Επίσης μετατροπές κυλινδροκεφαλής επιτρέπονται εάν αποδεικνύεται η χρήση τους την συγκεκριμένη Περίοδο.
- 6.4.8 Ο κυβισμός των αυτοκινήτων με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα, turbo κινητήρα, περιστροφικό κινητήρα, κινητήρα τουρμπίνας ή ατμού πρέπει να πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή της συγκεκριμένης Περιόδου.
- 6.4.9 Η αυθεντική σειρά ανάφλεξης πρέπει να διατηρείται.
- 6.4.10 Σε στροφαλοφόρους στους οποίους δεν έχει τοποθετηθεί από κατασκευής τσιμούχα στροφάλου στεγανοποίησης λαδιών μπορεί να τοποθετηθεί μία τσιμούχα στεγανοποίησης με μετατροπή των υπαρχόντων εξαρτημάτων και /ή την προσθήκη χωνιού τσιμούχας.

6.5 Ανάφλεξη

- 6.5.1 Ηλεκτρονική ανάφλεξη μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο αν οι Προδιαγραφές Περιόδου το επέτρεπαν . Αυτοκίνητα της Περιόδου F όπου αποδεικνύεται η χρήση ηλεκτρονικής ανάφλεξης την συγκεκριμένη περίοδο μπορούν να χρησιμοποιήσουν ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία δεν έχει χρησιμοποιηθεί την συγκεκριμένη περίοδο με την προϋπόθεση ότι το σύστημα διακόπεται από πλατίνες διανομέα , χρησιμοποιεί έναν πολλαπλασιαστή με ελάχιστη αντίσταση 3 ohm , ο σπινθήρας διανέμεται από ένα ράουλο και ο χρόνος της ανάφλεξης ελέγχεται εξ' ολοκλήρου μηχανικά. Συστήματα πολλαπλού σπινθήρα και συστήματα τα οποία ελέγχονται ηλεκτρονικά δεν επιτρέπονται . Εξαιρετικά , εάν υπάρχει απόδειξη ότι χρησιμοποιήθηκαν νόμιμα την συγκεκριμένη περίοδο εναλλακτικές μέθοδοι διακοπής του ρεύματος , τότε η μέθοδος που θα χρησιμοποιηθεί πρέπει να είναι σε απόλυτη συμφωνία και σεβασμό με την μέθοδο της περιόδου . Μη αναγνωρισμένα αυτοκίνητα της Περιόδου GR μπορούν να χρησιμοποιήσουν μαγνητική ή οπτική διακοπή ρεύματος με την προϋπόθεση ότι αυτή χρησιμοποιήθηκε στην εποχή . Συστήματα αποφόρτισης χωρητικότητας μπορούν να χρησιμοποιηθούν εάν υπάρχει απόδειξη ότι χρησιμοποιήθηκαν εκείνη την περίοδο. Αυτοκίνητα της Περιόδου HR και μετά μπορούν να χρησιμοποιήσουν πολλαπλασιαστές με μικρότερη από 3 ohm αντίσταση και /ή πολλαπλού σπινθήρα συστήματα. Ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία ελέγχει τον χρόνο του σπινθήρα μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο εάν έχει προδιαγραφές περιόδου.
- 6.5.2 Ένας ηλεκτρονικός περιοριστής στροφών μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο σε Αυτοκίνητα της Περιόδου F και μετέπειτα.
- 6.5.3 Η χρήση ηλεκτρονικών διαχειριστών κινητήρα σε DFV/DFY κινητήρες απαγορεύεται και σε άλλα αυτοκίνητα πρέπει να είναι προδιαγραφών Περιόδου.
- 6.5.4 Πηνίο ανάφλεξης, εναλλάκτης ή μανιατό πρέπει να είναι κατασκευής σύμφωνης με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του συγκεκριμένου μοντέλου.

6.6 Λίπανση

- 6.6.1 Επιτρέπεται η αλλαγή του συστήματος λίπανσης του κινητήρα (π.χ. υγρό κάρτερ με ξηρό) αν ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου (δεν επιτρέπεται για την πριν από το 1961 Formula Junior).
- 6.6.2 Ο αριθμός και ο τύπος των αντλιών λαδιού και το μήκος των σωληνώσεων λαδιού πρέπει να συμφωνούν με τις Προδιαγραφές της Περιόδου.

6.6.3 Η θέση των ψυγείων λαδιού μπορεί να αλλάξει, αλλά με τρόπο που δεν μεταβάλλει την εμφάνιση του αυτοκινήτου.

6.7 Σύστημα καυσίμου

6.7.1 Καρμπυρατέρ από την ίδια ή παλαιότερη Περίοδο μπορεί να χρησιμοποιηθούν αλλά με την προϋπόθεση ότι είναι ίδιου τύπου και αρχών λειτουργίας με τα αυθεντικά εάν έχουν χρησιμοποιηθεί στην περίοδο στην οποία βρίσκεται το αυτοκίνητο .

6.7.2 Αυτοκίνητα με ψεκασμό μπορεί να χρησιμοποιήσουν καρμπυρατέρ της ίδιας Περιόδου.

6.7.3 Σύστημα ψεκασμού ή και υπερτροφοδότησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί όταν ανήκει στην συγκεκριμένη Περίοδο και διατηρεί την αυθεντική του μορφή.

6.7.4 Οι μηχανικές αντλίες καυσίμων μπορεί να αντικατασταθούν από ηλεκτρικές αντλίες και αντίστροφα.

6.7.5 Οποιοδήποτε δοχείο καυσίμων πρέπει να είναι συμβατό με το άρθρο 5.5, δεν πρέπει να υπερβαίνει την χωρητικότητα του πρωτοτύπου και πρέπει να βρίσκεται στην αρχική του θέση ή στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου.

6.8 Όργανα ελέγχου

6.8.1 Τα ηλεκτρονικά όργανα πρέπει να είναι προδιαγραφών Περιόδου. Εντούτοις μπορεί να χρησιμοποιηθεί σύστημα data με τις ακόλουθες ενδείξεις : στροφόμετρο, πίεση λαδιού, θερμοκρασία λαδιού, θερμοκρασία νερού, και πίεση καυσίμου.

6.9 Κιβώτιο ταχυτήτων

6.9.1 Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν το κιβώτιο ταχυτήτων της Περιόδου. Αυτόματα κιβώτια, overdrives και πρόσθετες εμπρόσθιες σχέσεις δεν επιτρέπονται, εκτός και αν περιλαμβάνονται στις Προδιαγραφές της Περιόδου.

6.9.2 Η τοποθέτηση ηλεκτρικού Cotal, επικυκλικού Wilson ή τετρατάχτου κιβωτίου σε αυτοκίνητα Περιόδου C (1/1/1919-31/12/1930) τα οποία δεν διέθεταν τέτοιο εξοπλισμό θα τα κατατάσσει στην Περίοδο D (1/1/1931-31/12/1946).

6.9.3 Κιβώτια ταχυτήτων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις Προδιαγραφές της Περιόδου E (1/1/1947-31/12/1960) δεν πρέπει να τοποθετούνται σε Αυτοκίνητα που έχουν κατασκευαστεί σε προγενέστερη Περίοδο.

6.9.4 Όταν ένα εναλλακτικό κιβώτιο ταχυτήτων τοποθετείται, επιτρέπεται μόνο ένα κιβώτιο της ίδιας ή προγενέστερης Περιόδου.

6.9.5 Αυτοκίνητα με τον κινητήρα στο πίσω μέρος της Περιόδου F και JR μπορούν να χρησιμοποιήσουν κιβώτιο Hewland Mk8 εφόσον αυτό έχει τον ίδιο αριθμό εμπρόσθιων σχέσεων όπως το αρχικό .

6.9.6 Αυτοκίνητα που έχουν ημι – αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων μπορεί να μετατραπούν σε αυτοκίνητα με χειροκίνητο κιβώτιο ίδιου τύπου με αυτό που έχει χρησιμοποιηθεί σε ίδιο μοντέλο.

6.9.7 Στους άξονες εισόδου και εξόδου του κιβωτίου ταχυτήτων στους οποίους δεν έχει τοποθετηθεί από κατασκευής τσιμούχα άξονα στεγανοποίησης λαδιών μπορεί να τοποθετηθεί μία τσιμούχα στεγανοποίησης με μετατροπή των υπαρχόντων εξαρτημάτων και /ή την προσθήκη χωνιού τσιμούχας.

6.10 Τελική σχέση

6.10.1 Τα διαφορετικά περιορισμένης ολίσθησης επιτρέπεται να τοποθετούνται μόνο αν αποτελούσαν εξοπλισμό της Περιόδου. Αυτοκίνητα μέχρι και την κλάση F που έχουν τέτοια διαφορετικά μπορούν να χρησιμοποιούν μόνο μηχανικού τύπου συσκευές της συγκεκριμένης Περιόδου.

6.10.2 Περιορισμένης ολίσθησης διαφορετικά δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε Αυτοκίνητα Περιόδου A έως C (-31/12/1930) αλλά επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε Αυτοκίνητα Περιόδου D (1/1/1931-31/12/1946) αν έχει χρησιμοποιηθεί σε ίδιο μοντέλο.

6.10.3 Τα διαφορετικά περιορισμένης ολίσθησης δεν επιτρέπεται να τοποθετούνται σε αυτοκίνητα Formula Junior ή Formula 3 (1964-1970).

6.11 Φρένα

6.11.1 Το σύστημα φρένων πρέπει να είναι εξ ολοκλήρου Προδιαγραφών Περιόδου εκτός από τα ακόλουθα.

6.11.2 Αυτοκίνητα της Περιόδου A έως C (-31/12/1930), τα οποία είχαν αρχικά εγκατεστημένα φρένα σε δύο τροχούς , μπορεί να μετατραπεί σε φρένα τεσσάρων τροχών αν ο κατασκευαστής παρείχε τέτοια φρένα σε μεταγενέστερα μοντέλα της ίδιας Περιόδου και αυτά βεβαίως είναι προδιαγραφών Περιόδου.

6.11.3 Μετατροπή σε άλλο μηχανικό ή υδραυλικό σύστημα λειτουργίας επιτρέπεται αν ήταν στις Προδιαγραφές Περιόδου.

6.11.4 Δισκόφρενα, αεριζόμενοι δίσκοι και διάφορα πολλαπλά έμβολα στις δαγκάνες επιτρέπονται μόνο αν ήταν στις Προδιαγραφές του μοντέλου.

6.11.5 Τα υδραυλικά συστήματα μπορούν να μετατραπούν σε διπλού κυκλώματος που θα ενεργεί ταυτόχρονα σε όλους τους τροχούς μέσω δύο ξεχωριστών υδραυλικών κυκλωμάτων.

6.11.6 Η εγκατάσταση ενός κιβωτίου γύρω από τους δίσκους για την ψύξη τους επιτρέπεται.

6.11.7 Οι σωληνώσεις των υγρών μπορούν να αντικατασταθούν με άλλες τύπου «Aero quip».

6.11.8 Αυτοκίνητα εφοδιασμένα με σύστημα φρένων carbon – carbon μπορεί να χρησιμοποιήσουν δίσκους ατσάλινους με σύγχρονα ή συμβατικά τακάκια.

6.12 Τροχοί

6.12.1 Όλοι οι τροχοί πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου και να έχουν την αρχική διάμετρο που χρησιμοποιούσαν σε διεθνείς αγώνες.

6.12.2 Τα πλάτη των ζαντών δεν πρέπει να αυξηθούν αλλά μπορούν να μειωθούν έτσι ώστε να προσαρμοστούν τα διαθέσιμα ελαστικά.

6.12.3 Περίοδοι Α μέχρι και D :

- Τροχοί 19 ιντσών επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν με αγωνιστικά ελαστικά.
- Ζάντες τύπου BE ή SS μπορεί να αντικατασταθούν με άλλες σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα

Πρωτότυπη διάσταση BE και SS	Ελάχιστη διάμετρος ζάντας	Μέγιστο πλάτος ζάντας
26 x 3	19 inches	3.5 inches
710 x 90, 28 x 4	19 inches	4.5 inches
760 x 90, 810 x 90	21 inches	4.75 inches
30 x 3, 30 x 3.5	21 inches	4.75 inches
815 x 105, 820 x 120	21 inches	5.25 inches
880 x 120, 32 x 4.5	21 inches	6.00 inches
730 x 130	17 inches	5.25 inches

- Η ελάχιστη διάμετρος που επιτρέπεται είναι 16 ίντσες εκτός αν αποδειχθεί ότι εκείνη την Περίοδο χρησιμοποιούνταν ζάντες μικρότερης διαμέτρου.
- Το μεγαλύτερο πλάτος ζάντας που επιτρέπεται δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 1 ίντσα από αυτό της Περιόδου.

6.12.4 Περίοδοι E μέχρι και F συμπεριλαμβανομένης

- Η ελάχιστη επιτρεπόμενη διάμετρος είναι αυτή που επιβεβαιώνεται από της προδιαγραφές της Περιόδου.
- Το μέγιστο πλάτος της ζάντας πρέπει να είναι σύμφωνα με τις Προδιαγραφές της Περιόδου και όχι μεγαλύτερο από 5 ½' (6 ½' για τα Αυτοκίνητα της Περιόδου F) εκτός εάν τεκμηριωμένα στοιχεία της Περιόδου αποδεικνύουν ότι χρησιμοποιούνταν εκείνη την Περίοδο ζάντες μεγαλύτερου πλάτους.
- Αν δεν υπάρχουν Προδιαγραφές της Περιόδου, ή το πλάτος της ζάντας που προτείνεται είναι μεγαλύτερο από 5 ½' (6 ½'), τότε η Τεχνική Επιτροπή της FIA θα ορίσει τις διαστάσεις.
- Το μέγιστο πλάτος που επιτρέπεται στην Formula Junior είναι 5 ίντσες (127 mm) για Αυτοκίνητα της Περιόδου E (1/1/1947-31/12/1960) και 6½ ίντσες (165 mm) για Αυτοκίνητα της Περιόδου F (1/1/1961-31/12/1965).
- Οι διαιρούμενες ζάντες απαγορεύονται εκτός και αν αποδεικνύεται ότι χρησιμοποιούνταν την Περίοδο εκείνη.

6.12.5 Περίοδοι G και έπειτα

- Τροχοί στενότεροι από τις προδιαγραφές της Περιόδου μπορούν να χρησιμοποιηθούν.
- Για μερικές κατηγορίες, οι τροχοί πρέπει να συμβαδίζουν με τους κανονισμούς δοκιμής του Παραρτήματος III του Παραρτήματος K ακόμα και αν αυτοί είναι καινούργιοι.
- Οι αυθεντικοί τροχοί που έχουν κατασκευαστεί από διάφορα υλικά μπορεί να αντικατασταθούν από τροχούς που έχουν κατασκευαστεί από ένα από αυτά τα υλικά, με την προϋπόθεση ότι οι διαστάσεις και το σχέδιο θα παραμείνουν ως έχουν.

6.12.6 Ελαστικά

Πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 8.

6.13 Αμαξώμα

6.13.1 Το αυτοκίνητο πρέπει να διατηρεί την αρχική μορφή της Περιόδου που αγωνιζόταν και να μην έχει πρόσθετους αεραγωγούς, κοιλώματα ή προεξοχές. Η προσθήκη τοξυλίου ασφαλείας δεν θεωρείται ότι αλλάζει την μορφή του αυτοκινήτου.

6.13.2 Η αντικατάσταση τμημάτων του αμαξώματος πρέπει να τηρεί ακριβώς τον αρχικό σχεδιασμό της Περιόδου στην κατασκευή του αρχικού αμαξώματος και πρέπει να γίνεται από υλικά του αρχικού τύπου.

6.13.3 Για τις Περιόδους Α – D η αντικατάσταση τμημάτων του αμαξώματος που έχουν κατασκευαστεί από υλικά του αρχικού τύπου και το βάρος επιτρέπεται υπό τον όρο ότι προσαρμόζεται σε μοντέλο της Περιόδου. Σε αυτή την περίπτωση ο ιδιοκτήτης πρέπει να ενημερώσει την Εθνική Λέσχη με φωτογραφίες που να δείχνουν και τις δύο πλευρές, εμπρόσθια όψη, πίσω όψη, πλάγια όψη και εσωτερικό.

6.13.4 Τα καλύμματα πρέπει να είναι εύκαμπτα εκτός αν αποτελούν αυθεντικό τμήμα του αμαξώματος του αυτοκινήτου (αποδεικνύεται με φωτογραφία εποχής), σε αυτή την περίπτωση οι άκρες πρέπει να προστατεύονται. Τα καθίσματα των συνοδηγών μπορούν να αφαιρούνται.

6.13.5 Για αυτοκίνητα TGP, το αμάξωμα πρέπει να παρουσιάζει την εμφάνιση του μοντέλου που συμμετείχε σε διεθνείς αγώνες και να υπακούει με τον κ.ο.κ της χώρας του αγώνα.

6.14 Αεροδυναμικά βοηθήματα

6.14.1 Μπορούν να τοποθετούνται μόνο σε Αυτοκίνητα της Περιόδου και μόνο αν ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου.

6.14.2 Οι συσκευές που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι σύμφωνες με το σχέδιο, τον προσδιορισμό θέσης, και τις διαστάσεις που χρησιμοποιούσαν στις προδιαγραφές της Περιόδου.

6.14.3 Για μονοθέσια, κανένα αεροδυναμικό βοήθημα το οποίο έχει τοποθετηθεί σε ακατάλληλο σημείο του αυτοκινήτου και/ή ρυθμίζεται από την θέση του οδηγού, επιτρέπεται.

6.14.4 Αυτοκίνητα αρχικά εφοδιασμένα με αεροδυναμικά βοηθήματα μπορούν να αγωνιστούν και χωρίς αυτά.

6.14.5 Αυτοκίνητα τα οποία έτρεχαν με αεροδυναμικά βοηθήματα κατά την Περίοδο (μεταξύ 1981 και 1982) μπορούν να διατηρήσουν τον αρχικό σχεδιασμό και φιλοσοφία. Εντούτοις αυτά πρέπει να τροποποιηθούν για να διατηρήσουν το αρχικό 40 mm ελάχιστο ύψος από το έδαφος.

6.15 Ηλεκτρικό σύστημα

6.15.1 Εναλλάκτες μπορεί να χρησιμοποιηθούν μόνο αν ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου.

6.15.2 Η τάση λειτουργίας της μπαταρίας και όλων των ηλεκτρικών εξαρτημάτων μπορεί να αλλάξει από 6 σε 12 Volt. Η μάρκα, ο τύπος και η χωρητικότητα της μπαταρίας (σε αμπερώρια) είναι ελεύθερα. Η αρχική θέση της μπαταρίας μπορεί να αλλάξει. Αν η μπαταρία είναι στο χώρο των επιβατών πρέπει να είναι μόνιμα στερεωμένη και να έχει ένα μονωτικό και υδατοστεγές κάλυμμα.

6.16 Φωτισμός

6.16.1 Αυτοκίνητα τα οποία αρχικά είχαν σύστημα φωτισμού πρέπει να είναι σε κατάσταση λειτουργίας.

6.17 Μετατόχιο, μεταξόνιο, και απόσταση από το έδαφος

6.17.1 Μετατόχιο: το μετατόχιο δεν πρέπει να διαφέρει από τις Προδιαγραφές της Περιόδου.

6.17.2 Μεταξόνιο : το μεταξόνιο δεν πρέπει να διαφέρει από τις Προδιαγραφές της Περιόδου.

6.17.3 Απόσταση από το έδαφος : για όλα τα Αυτοκίνητα της Περιόδου E και έπειτα, όλα τα μέρη από τον άκαμπτο όγκο του αυτοκινήτου πρέπει να έχουν μια ελάχιστη απόσταση από το έδαφος τουλάχιστον 100 mm. Αυτοκίνητα των Περιόδων E και F πρέπει να έχουν μια ελάχιστη απόσταση από το έδαφος τουλάχιστον 60 mm, ώστε μια μάζα πλάτους 100 mm ή 60 mm αντίστοιχα να περνά κάτω από όλο το όχημα από οποιαδήποτε πλευρά.

6.17.4 Όλα τα αυτοκίνητα της Περιόδου G και έπειτα, πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου.

6.17.5 Η απόσταση από το έδαφος θα μετρείται χωρίς τον οδηγό, αλλά με τους τροχούς και τα ελαστικά που θα χρησιμοποιηθούν στον αγώνα, τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν, αν ένα ελαστικό ή μια ζάντα καταστραφούν.

6.18 Βάρος

6.18.1 Το ελάχιστο βάρος του αυτοκινήτου πρέπει να είναι αυτό που ορίζεται στους αρχικούς κανονισμούς της κατηγορίας του αυτοκινήτου ή σε σχετικές δημοσιεύσεις της Περιόδου όταν αυτό δεν ορίζεται στους αρχικούς κανονισμούς. Κατά τη διάρκεια ενός αγώνα , όταν ένα αυτοκίνητο έχει επιλεγεί για ζύγισμα, τίποτα άλλο εκτός από βενζίνη μπορεί να μετακινηθεί από το αυτοκίνητο και κανένα υγρό, στερεό ή αέριο υλικό μπορεί να προστεθεί.

7 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

7.1 Γενικά

7.1.1 Αυτοί οι κανονισμοί αφορούν σε Αυτοκίνητα Τουρισμού, Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Τουρισμού, Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού, και Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού, όπως αναφέρεται στο Άρθρο 2.

7.1.2 Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια).

7.2 Homologation και δελτία αναγνώρισης

7.2.1 Όταν η FIA καθιέρωσε το Παράρτημα J για τα Αυτοκίνητα Τουρισμού και τα GT Αυτοκίνητα το 1954, οι προδιαγραφές ενός αυτοκινήτου καθορίστηκαν από τα δελτία αναγνώρισης και homologation, οι οποίες εκδόθηκαν από τις Εθνικές Λέσχες. Από το 1958 (για τα GT αυτοκίνητα) και 1960 (για τα Αυτοκίνητα Τουρισμού), οι Εθνικές Λέσχες υπέβαλλαν αυτά τα δελτία αναγνώρισης προς θεώρηση στην CSI της FIA. Όλα τα δελτία αναγνώρισης ή η homologation που εκδίδονται από την FIA θα αναφέρονται ως Ομολογασιόν.

7.2.2 Γνωστοποιείται ότι κάποια αυτοκίνητα Τουρισμού και GT αυτοκίνητα της Περιόδου E (1/1/1947-31/12/1961) δεν έχουν homologation της Περιόδου, ή οι homologation δεν περιλαμβάνουν όλες τις προδιαγραφές της Περιόδου.

7.2.3 Αναδρομικές homologation θα υποβάλλονται στο Τεχνικό τμήμα της HMSC από στοιχεία των Εθνικών Λεσχών της χώρας κατασκευής για τα δελτία που δεν είχαν συνταχθεί στην Περίοδο τους.

7.2.4 Αναδρομικές homologation πρέπει να εγκριθούν από την HMSC της FIA και θα προστεθούν στην λίστα homologation της FIA.

7.2.5 Η προδιαγραφές περιόδου μη αναγνωρισμένων αυτοκινήτων παραγωγής τουρισμού και δρόμου / Μεγάλου Τουρισμού που δεν έχουν αγωνιστική ιστορία σε διεθνές επίπεδο αλλά εγκρίθηκαν από την HSMC θα καταγραφούν αναλυτικά σε φόρμες αναγνώρισης ειδικά για το κάθε εγκεκριμένο μοντέλο . Οι φόρμες αναγνώρισης θα συμπληρώνονται από την ASN που ζητά την έγκριση του μοντέλου και αφού ελέγχονται από την τεχνική ομάδα εργασίας της HSMC και την επιτροπή συμβατότητας αυτοκινήτου , θα εγκρίνονται από την HSMC.

7.3 Γενικοί Τεχνικοί Κανονισμοί για αυτοκίνητα παραγωγής

7.3.1 Αυτοκίνητα Τουρισμού, Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Τουρισμού, GT και GTS αυτοκίνητα της Περιόδου E και F (1/1/1947-31/12/1965) θα είναι σύμφωνα με το Παράρτημα VIII και IX του Παραρτήματος K.

7.3.2 Αυτοκίνητα Τουρισμού και GT , GTS της Περιόδου G2 (1/1/1970 – 31/12/1971) και έπειτα θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τους Διεθνείς Κανονισμούς Αγώνων του Παραρτήματος J που αφορούν το τελευταίο έτος της Περιόδου τους όπως ορίζεται στο Άρθρο 3. Αυτό σημαίνει επίσης ότι θα πρέπει να τηρούνται επακριβώς οι διαστάσεις του περιοριστή για υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα των περιόδων J1, J2 .

7.3.3 Στην περίπτωση των Αυτοκινήτων Τουρισμού, οι μοναδικές τροποποιήσεις που επιτρέπονται είναι αυτές που ρητά αναφέρονται στους κανονισμούς του Παραρτήματος J της Περιόδου που εφαρμόζονται στα αυτοκίνητα του Group 1 ή N και στην σχετική homologation χωρίς να περιλαμβάνονται οι παραλλαγές της homologation που έχουν σφραγίδα «Ισχύει για το Group 2 μόνο». Εντούτοις το σερβόφρενο μπορεί να αποσυνδεθεί ή να αφαιρεθεί.

7.3.4 Στα αυτοκίνητα GT επιτρέπονται μόνο εκείνες οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στους κανονισμούς του Παραρτήματος J της Περιόδου, που αφορούν στο Group 3 ή B ή στην σχετική homologation χωρίς να περιλαμβάνονται οι παραλλαγές της homologation που έχουν σφραγίδα «Ισχύει για το Group 4 μόνο».

7.3.5 Για Αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού και Αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού της Περιόδου G2 και έπειτα, μόνο αυθεντικές Homologation της FIA επιτρέπονται, με επεκτάσεις και παραλλαγές που έχουν homologation της Περιόδου, όπως ακριβώς αυτές οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στους κανονισμούς της Περιόδου του Παραρτήματος J.

7.3.6 Επιπλέον για τα Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού :

- Ο μηχανισμός υποβοήθησης (σερβό) μπορεί να αποσυνδεθεί ή να αφαιρεθεί.
- Τα πίσω παράθυρα, τα παράθυρα στις πόρτες και τα φιλιστρίνια πρέπει να είναι από γυαλί ασφαλείας, ή σκληρό διαφανές υλικό πάχους τουλάχιστον 5mm (υλικό τύπου FAA, π.χ. συνιστάται Lexan 400). Τα πλαίσια παράθυρα που ανοίγουν κάθετα μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα συρόμενα που ανοίγουν οριζόντια
- Το πλαίσιο πρέπει να είναι σύμφωνα με το πρωτότυπο σχήμα και τις διαστάσεις, αλλά μπορεί να έχει τοπικές ενισχύσεις.
- Επιτρέπεται να ενισχυθεί το σασσί ή/και το αμάξωμα με την πρόσθεση υλικού. Το υλικό που προστίθεται πρέπει να ακολουθεί το αρχικό σχήμα και να είναι σε επαφή σε κάθε σημείο . Άλλα σχήματα , προφίλ , προστατευτικά, ενισχύσεις δεν επιτρέπονται εκτός εάν αποδειχθεί ότι χρησιμοποιήθηκαν και είχαν επιτραπεί στην περίοδο.
- Όταν οι κανονισμοί του Παραρτήματος J επιτρέπουν την αντικατάσταση των δίσκων των φρένων, υπό όρους, ο τύπος των δίσκων πρέπει να παραμείνει (συμπαγής, διάτρητος, αεριζόμενος).
- Η ταπετσαρία του πατώματος και της οροφής πρέπει να αφαιρεθεί, ενώ η ταπετσαρία της πόρτας μπορεί να αντικατασταθεί. Οι αναδιπλούμενοι προβολείς μπορούν να γίνουν σταθεροί και ο μηχανισμός τους να αφαιρεθεί, αλλά ο φωτισμός τους πρέπει να παραμείνει λειτουργικός.
- Σε στροφαλοφόρους και σε άξονες εισόδου και εξόδου του κιβωτίου ταχυτήτων όπου δεν έχει τοποθετηθεί από κατασκευής τσιμούχα στεγανοποίησης λαδιών μπορεί να τοποθετηθεί μία τσιμούχα στεγανοποίησης με μετατροπή των υπαρχόντων εξαρτημάτων και /ή την προσθήκη χωνιού τσιμούχας.
- Αυτοκίνητα της Περιόδου F όπου έχουν αναγνωρισθεί με ηλεκτρονική ανάφλεξη και αυτοκίνητα των περιόδων G1 και G2 μπορούν να χρησιμοποιήσουν ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία δεν έχει χρησιμοποιηθεί την συγκεκριμένη περίοδο με την προϋπόθεση ότι το σύστημα διακόπεται από πλατίνες διανομέα , χρησιμοποιεί έναν πολλαπλασιαστή με ελάχιστη αντίσταση 3 ohm , ο σπινθήρας διανέμεται από ένα ράουλο και ο χρόνος της ανάφλεξης ελέγχεται εξ' ολοκλήρου μηχανικά. Συστήματα πολλαπλού σπινθήρα και συστήματα τα οποία ελέγχονται ηλεκτρονικά δεν επιτρέπονται . Αυτοκίνητα των περιόδων G1 και G2 με ηλεκτρονική ανάφλεξη μπορούν να χρησιμοποιήσουν μαγνητική ή οπτική διακοπή ρεύματος. Αυτοκίνητα της περιόδου H1 και μετά μπορούν να χρησιμοποιήσουν πολλαπλασιαστές με μικρότερη από 3 ohm αντίσταση και /ή πολλαπλού σπινθήρα συστήματα. Ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία ελέγχει τον χρόνο του σπινθήρα μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο εάν έχει προδιαγραφές περιόδου.

7.3.7 Για όλα τα νέα HTP από 1/1/2011 που αφορούν αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού της Περιόδου H του 1972 δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τμήματα αμαξώματος από fiberglass τα οποία είχαν ακυρωθεί στην homologation στις 1/1/1972 . Στην περίπτωση αυτοκινήτων των οποίων το HTP εγκρίθηκε πριν την 1/1/2011 ,με ισχύ από την 1/1/2012 , αυτή η πρόταση θα αφαιρεθεί από το Παράρτημα K . .

7.3.8 Παραλλαγές από το στάνταρ ή το αναγνωρισμένο αμάξωμα που επιτρέπονται από το Παράρτημα J της Περιόδου μπορεί να εφαρμοστούν. Τέτοιες αλλαγές στο πλαίσιο πρέπει να είναι σε συμφωνία με την αγωνιστική παρουσία του μοντέλου σε Διεθνείς αγώνες της FIA της Περιόδου. Τα στοιχεία που θα το αποδεικνύουν πρέπει να είναι φωτογραφίες της Περιόδου πάνω στο HTP του αυτοκινήτου, σφραγισμένες από την Εθνική Λέσχη.

Συγκεκριμένα οι αλλαγές στο μεταξόνιο που επιτρέπονται μερικές φορές για αυτοκίνητα CT και GTS πρέπει να έχουν εφαρμοστεί στην περίοδο του συγκεκριμένου μοντέλου και να πιστοποιούνται. Επιπλέον το βήμα των ελαστικών πρέπει να καλύπτεται από το αμάξωμα (βλ. Παράρτημα J της Περιόδου).

- 7.3.9** Αυθεντικοί τροχοί οι οποίοι είναι κατασκευασμένοι από διάφορα υλικά μπορούν να αντικατασταθούν από τροχούς οι οποίοι είναι κατασκευασμένοι από ένα από αυτά τα υλικά, υπό τον όρο ότι οι αρχικές διαστάσεις και το σχέδιο έχουν διατηρηθεί.
- 7.3.10** Για Αυτοκίνητα Αγωνιστικά Τουρισμού και Αγωνιστικά Μεγάλου Τουρισμού των Περιόδων H2 και I, οι μπάρες ενίσχυσης μπορούν ελεύθερα να ενσωματωθούν ανάμεσα στο υψηλότερο σημείο της εμπρόσθιας ανάρτησης από τη μία πλευρά και στο αντίστοιχο της πίσω ανάρτησης από τη μία πλευρά και στο αντίστοιχο της πίσω ανάρτησης από την άλλη.

7.4 Αυτοκίνητα Group B

7.4.1 Αυτά τα αυτοκίνητα του Group τα οποία εξαιρέθηκαν από την FIA για Ράλλυ της Περιόδου για λόγους ασφαλείας, μπορούν μόνο να χρησιμοποιηθούν για αγώνες πίστας, αναβάσεις και επιδείξεις/ παρελάσεις και γίνονται δεκτά μόνο αν έχουν HTP το οποίο έχει προηγουμένως ελεγχθεί από την HMSC. Τα αυτοκίνητα αυτά είναι τα εξής:

Audi	Sport Quattro S1	Homologation no. B-264
Austin Rover MG	Metro 6R4	Homologation no. B-277
Citroen	BX 4TC	Homologation no. B-279
Ford	RS 200	Homologation no. B-280
Fuji	Subaru XT 4WD Turbo	Homologation no. B-275
Lancia	Delta S4	Homologation no. B-276
Peugeot	205 T16	Homologation no. B-262

Άλλα αυτοκίνητα του Group B μπορούν να συμμετέχουν σε Αγώνες χωρίς περιορισμούς.

7.4.2 Τεχνικά χαρακτηριστικά Περιόδου που απαγορεύτηκαν από την FIA για λόγους ασφαλείας, επιτρέπεται μόνο να χρησιμοποιούνται σε αυτοκίνητα για επιδείξεις και παρελάσεις.

8 ΕΛΑΣΤΙΚΑ

8.1 Γενικά

- 8.1.1** Όλα τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε Αγώνες του Διεθνούς Ημερολογίου πρέπει να συμφωνούν με τους ακόλουθους κανονισμούς ελαστικών εκτός εάν οι κανονισμοί διαφέρουν για έναν συγκεκριμένο αγώνα ή για σειρά αγώνων. Σε περίπτωση διαφωνίας η FIA θα είναι ο τελικός διαιτητής.
- 8.1.2** Ο αγωνιζόμενος είναι υποχρεωμένος να βεβαιώνει μαζί με τον κατασκευαστή την καταλληλότητα του ενός ελαστικού για την συγκεκριμένη χρήση.
- 8.1.3** Το μέγεθος των ελαστικών είναι ελεύθερο εφ' όσον οι υπόλοιποι σχετικοί κανονισμοί (ζάντες, λασπωτήρες) τηρούνται. Οι αγωνιζόμενοι είναι υπεύθυνοι ώστε τα ελαστικά που έχουν επιλέξει να είναι συμβατά με τις ζάντες που χρησιμοποιούνται.
- 8.1.4** Η χρήση θερμοαντικειμένων στοιχείων για τα ελαστικά δεν επιτρέπεται.
- 8.1.5** Η χρήση σύνθεσης (γόμας) που επηρεάζει την υστέρηση του πέλματος του ελαστικού δεν επιτρέπεται.
- 8.1.6** Η σύνθεση (γόμα) του ελαστικού πρέπει να τονίζεται με κίτρινο χρώμα στο πλαϊνό του ελαστικού.

8.2 Ελαστικά για Αγώνες Ταχύτητας και Αναβάσεων, για όλα τα Αυτοκίνητα με εξαίρεση τις ιστορικές φόρμουλες FIA

8.2.1 Περίοδοι από A σε B (πριν από την 31/12/1918)

Πρέπει να χρησιμοποιούνται ελαστικά μεγέθους που να αντιστοιχεί με την περίοδο του αυτοκινήτου.

8.2.2 Περίοδοι από C σε E (1/1/1919 – 31/12/1961)

Πρέπει να χρησιμοποιούνται ελαστικά από την σειρά Dunlop Vintage, με γόμα 204 μόνον και R5 ή παλαιότερο τύπο πέλματος.. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλοι τύποι ελαστικών με την προϋπόθεση ότι η σειρά Dunlop δεν είναι διαθέσιμη με τις αντίστοιχες προδιαγραφές. Ανοικτά, τετραθέσια αυτοκίνητα τουρισμού προ του 1947, Ανοικτά, διθέσια αυτοκίνητα τουρισμού προ του 1947, Αυτοκίνητα τύπου "Saloon" προ του 1947, Μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα τα οποία έχουν τροχούς με διάμετρο 17" ή μεγαλύτερους ή έχουν πλάτος ζάντας 3,5" ή μικρότερο, μπορούν να χρησιμοποιήσουν ελαστικά που διατίθενται προς πώληση σαν ελαστικά δρόμου με σχέση πλευράς 75 % ή περισσότερο, με κατηγορία ταχύτητας "S" ή περισσότερο και τα οποία έχουν έγκριση "E" ή "DOT". Σχετικά με την καταλληλότητα του ελαστικού για τον αγώνα θα πρέπει να ερωτάται ο κατασκευαστής. Τα αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά με την επισήμανση "E" ή "DOT" με μίνιμουμ σχέση πλευράς 70 % ή με προδιαγραφές της περιόδου, το οποίο από τα δύο είναι μεγαλύτερο. Τα αυτοκίνητα CT, GT και GTP μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά κατηγορίας Dunlop L.

8.2.4 Περίοδος F (1/1/1962 – 31/12/1965) πρέπει να χρησιμοποιούνται ελαστικά Dunlop Vintage ή αγωνιστικά ελαστικά τύπου: "L" ή "M" τα οποία έχουν σύνθεση (γόμα) 204 και σχέδιο πέλματος CR65 ή παλαιότερο. Τα αυτοκίνητα Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά σύμφωνα με τον κανόνα της παραγράφου 8.3.1 παρακάτω.

- 8.2.5 Περίοδος G** (1/1/1966 – 31/12/1971) μπορούν να χρησιμοποιούνται αγωνιστικά ελαστικά Dunlop Vintage, "L" και "M" και Μετά-ιστορικής σειράς, ή αγωνιστικά ελαστικά Goodyear "Blue Streak" ή "Avon slicks" κομμένα με το χέρι στο σχέδιο Dunlop CR65. Τα αυτοκίνητα τύπου T, CT, GT, GTS και GTP μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν ελαστικά σύμφωνα με τον κανόνα 8.3.1 παρακάτω.
- 8.2.6 Περίοδος H και εξής** (μετά την 3/12/1971) μπορούν να χρησιμοποιούν slicks και βρόχινα ελαστικά. Τα αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν ελαστικά σύμφωνα με τον κανόνα 8.3.1 παρακάτω.

8.3 Φόρμουλες και ειδικές εξαιρέσεις

- 8.3.1** Η Φόρμουλα junior πρέπει να χρησιμοποιεί είτε Dunlop Vintage με σχέδιο R5 ή παλαιότερο ή "L__" μόνον αυτά που έχουν σύνθεση 204 και σχέδιο πέλματος CR65 ή παλαιότερο.
- 8.3.2** Αυτοκίνητα που έχουν τροχούς με πλάτος ζάντας 3,5" ή μικρότερο και για τα οποία δεν υπάρχουν ελαστικά Dunlop Vintage, μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά που προσφέρονται στο εμπόριο ως "Cross-ply" ή "radial" με σχέση πλευράς 75 % ή περισσότερο που έχουν κατηγορία ταχύτητας "S" ή παραπάνω και τα οποία έχουν έγκριση "E" ή "DOT". Για την καταλληλότητα του ελαστικού για τον αγώνα θα πρέπει να ερωτάται ο κατασκευαστής.
- 8.3.3** Τα Καθαρόαιμα αυτοκίνητα Grand Prix (εκτός από αυτοκίνητα κατασκευασμένα προ της 31/12/1971) πρέπει να χρησιμοποιούν "Cross-ply" Avon Slicks με σύνθεση A11 ή A26. Αυτοκίνητα κατασκευασμένα προ της 31/12/1971 πρέπει να χρησιμοποιούν ελαστικά της σειράς Dunlop "Post-Historic". Βρόχινα ελαστικά επιτρέπονται μόνον τα Avon cross-ply.
- 8.3.4** Αυτοκίνητα για αγώνες "Can-Am" μπορούν να χρησιμοποιούν φαλακρά slicks
- 8.3.5** Η FIA μπορεί να εγκρίνει άλλα ελαστικά για ορισμένες κατηγορίες.
- 8.3.6** Αυτοκίνητα τύπου Widi, Gilby και Rejo προδιαγραφών προ της 31/12/1960 μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά από την σειρά Dunlop "L" που έχει σχέδιο πέλματος CR65 και σύνθεση 204.
- 8.3.7** Μονοθέσια Αγωνιστικά αυτοκίνητα τύπου εθνικής φόρμουλας, που τρέχουν σε Ιστορικούς Αγώνες της FIA, πρέπει να χρησιμοποιούν ελαστικά προδιαγραφών της περιόδου τους.
- 8.3.8** Για την Περίοδο G και μετά όλα τα αυτοκίνητα Τουρισμού (T), Μεγάλου Τουρισμού (GT) και Αγωνιστικά μεγάλου Τουρισμού (GTS) μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά δρόμου που είναι κατάλληλα σύμφωνα με τους κανόνες που τίθενται στο άρθρο 8.4 παρακάτω, όταν αγωνίζονται σε αγώνες ανοχής σε σιρκουί με περισσότερες από 2 ώρες διάρκεια.

8.4 Ελαστικά για Ράλλυ

- 8.4.1** Τα ελαστικά που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για διαδρομές ραλλύ σε άσφαλο (και για διαδρομές ραλλύ σε σιρκουί και αναβάσεις και σε μικτούς αγώνες) περιορίζονται σε ελαστικά που έχουν την επισήμανση "E" ή "DOT" (εξαιρουμένων αυτών που γράφουν: "Not for highway use" ή "For racing only") με σχέση πλευράς (προφίλ) που αντιστοιχεί στην δεδομένη περίοδο του αυτοκινήτου. Σε χωμάτινες διαδρομές, που δηλώνονται έτσι από τον Αλυτάρχη, δεν είναι απαραίτητη η ειδική σήμανση για αυτά τα ελαστικά.
- 8.4.2** Πρέπει να τηρείται ο ακόλουθος πίνακας που δίνει τις διαμέτρους του πλήρους τροχού και τις διαμέτρους των ζαντών ανάλογα με την περίοδο.

Διάμετρος Ζάντας	Περίοδος	Minimum διάμετρος πλήρους τροχού
10 "	F	490 mm
11" and 12"	F	530 mm
From 10" to 12"	G	490 mm
From 10" to 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

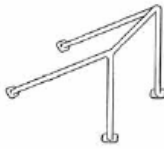
- 8.4.3** Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με κάποιο λάστιχο που χρησιμοποιεί ένας αγωνιζόμενος, οι μετρήσεις πρέπει να γίνουν σε ένα καινούργιο λάστιχο που θα προμηθεύσει ο αγωνιζόμενος, το οποίο θα είναι κρύο και φουσκωμένο με την πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.
- 8.4.4** Εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι ελαστικά με μικρότερη σχέση πλευράς (προφίλ) χρησιμοποιούνταν κατά την περίοδο, τότε η Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου μπορεί να επιτρέψει τη χρήση τους.
- 8.4.5** Εάν πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα λάστιχο radial με κατηγορία ταχύτητας λιγότερη από "S" (max ταχύτητα 180 km/h) τότε θα πρέπει να ερωτηθεί ο κατασκευαστής για την καταλληλότητά του. Αυτό ισχύει ειδικά σε μερικές περιπτώσεις που σε λασπώδες έδαφος πρέπει να χρησιμοποιηθεί λάστιχο "Mud and Snow" τα οποία σπάνια έχουν κατηγορία ταχύτητας περισσότερη από Q (max. ταχύτητα 160 km/h).
- 8.4.6** Αυτοκίνητα της περιόδου E και πριν που έχουν τροχούς με διάμετρο 17" ή μεγαλύτερους ή έχουν πλάτος ζάντας 3,5" ή μικρότερο, μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά δρόμου ή radial ή cross-ply με σχέση πλευράς 75 % ή μεγαλύτερη. Αυτά τα ελαστικά πρέπει να έχουν έγκριση "E" ή "DOT". Για την καταλληλότητα του ελαστικού πρέπει να ερωτάται ο κατασκευαστής.
- 8.4.7** Πρέπει να σημειωθεί ότι η κατηγορία ταχύτητας στα cross-ply ελαστικά ποικίλει ανάλογα με την διάμετρο του τροχού. Υπάρχουν τρεις κατηγορίες ταχύτητας για τα ελαστικά cross-ply. Υπάρχουν επίσης ελαστικά τα οποία δεν είναι μαρκαρισμένα και επομένως έχουν τη χαμηλότερη κατηγορία ταχύτητας. Οι ταχύτητες φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα:

Wheel size (Inches)	10	12	13 και πλέον
Speed Rating			
-	120 km/h / 75 mph	135 km/h / 85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150 km/h / 95 mph	160 km/h / 100 mph	175 km/h / 110 mph
H	175 km/h / 110 mph	185 km/h / 115 mph	200 km/h / 125 mph
V	Not made	Not made	210+ km/h / 130+ mph

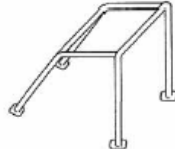
- 8.4.8** Ελαστικά cross-ply χειμώνα, της κατηγορίας "Mud and Snow" έχουν την χαμηλότερη κατηγορία ταχύτητας του παραπάνω πίνακα.
- 8.4.9** Θα πρέπει να ερωτάται ο κατασκευαστής για την καταλληλότητα του ελαστικού για τον αγώνα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

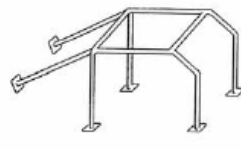
**Σχήματα που αναφέρονται το άρθρο 5.13 ROLL BARS και/ή στο Παράρτημα VI A & B
Τα νούμερα αναφέρονται στο σχήμα που βρίσκεται από πάνω**



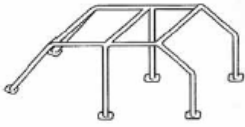
K-1



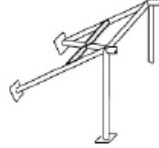
K-2



K-3



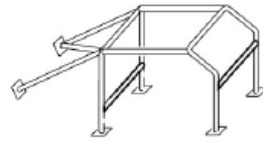
K-4



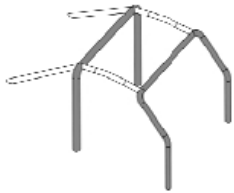
K-5



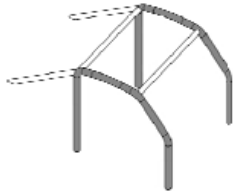
K-6



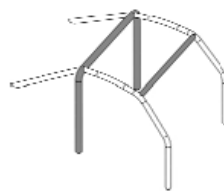
K-7



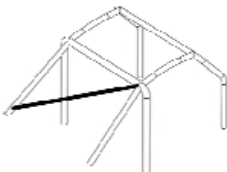
K-8



K-9



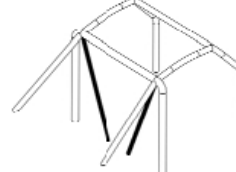
K-10



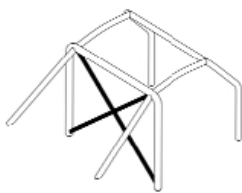
K-11



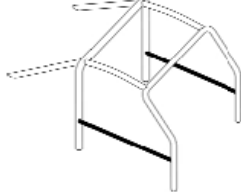
K-12



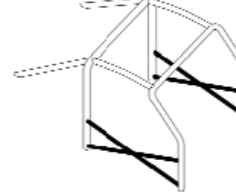
K-13



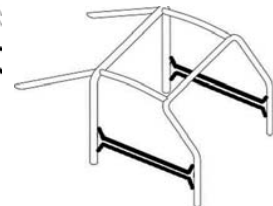
K-14



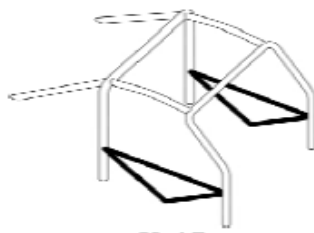
K-15



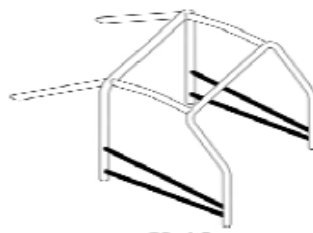
K-16



K-15 A



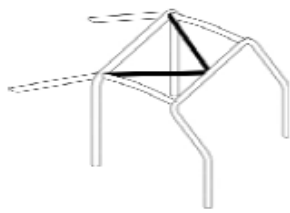
K-17



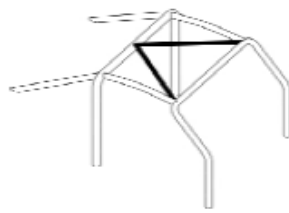
K-18



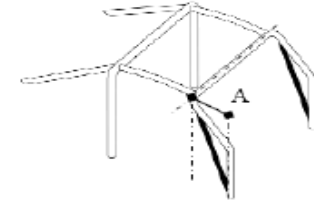
K-19



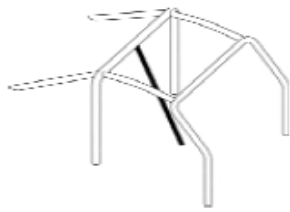
K-20



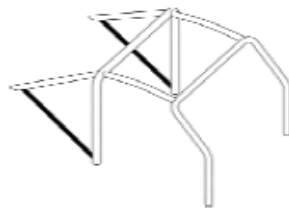
K-21



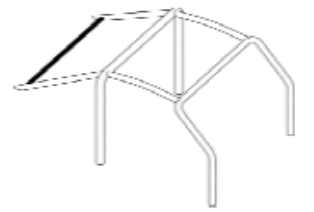
K-22



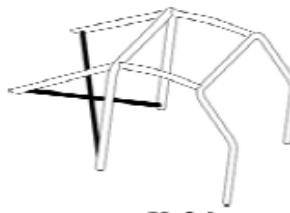
K-23



K-24



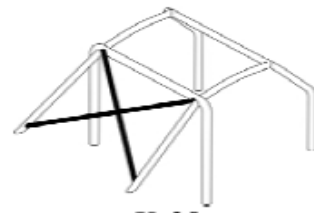
K-25



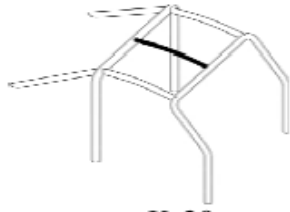
K-26



K-27



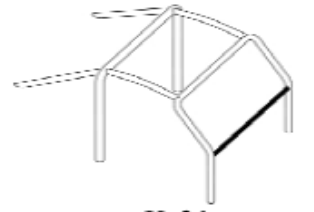
K-28



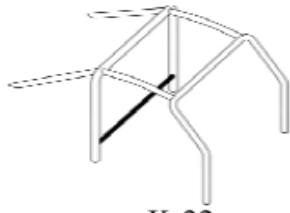
K-29



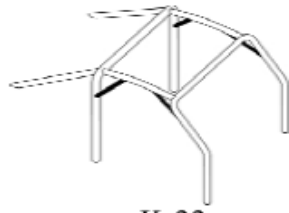
K-30



K-31



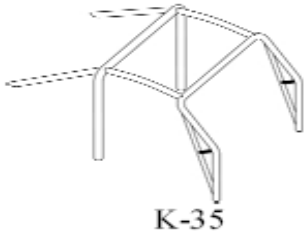
K-32



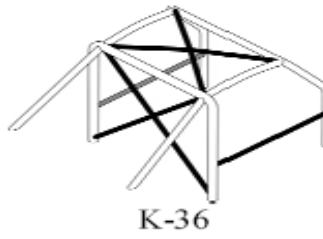
K-33



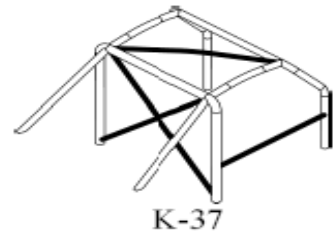
K-34



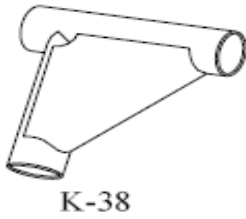
K-35



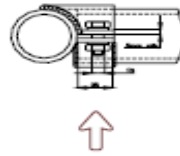
K-36



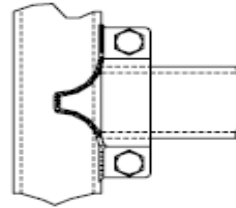
K-37



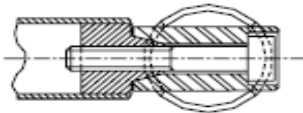
K-38



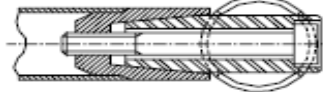
Direction d'application de la charge
Direction of applied load



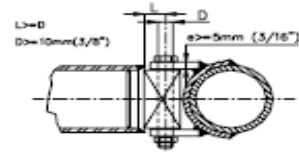
K-39



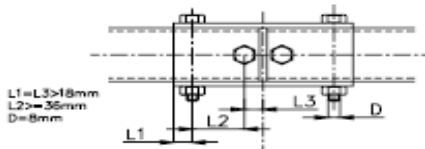
K-40



K-41



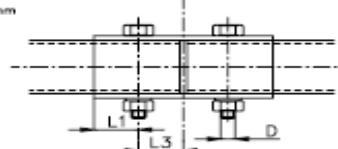
K-42



$L1=L3>18\text{mm}$
 $L2=36\text{mm}$
 $D=8\text{mm}$

K-43

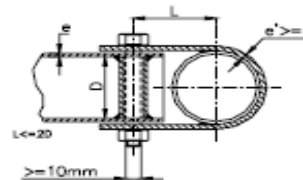
$L1=L3>36\text{mm}$
 $D=10\text{mm}$



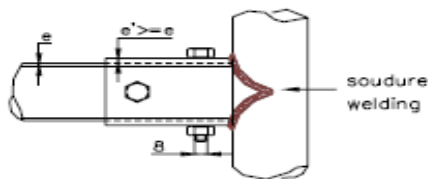
K-44

L doit être minimum
La largeur de la patte doit
être d'au moins 25mm

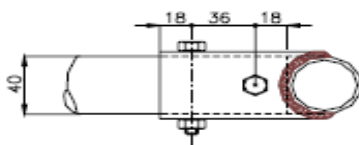
L must be minimum
The clamp width must
be at least 25mm



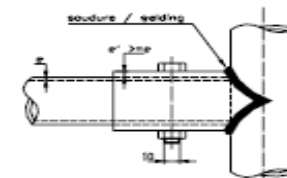
K-45



soudure
welding

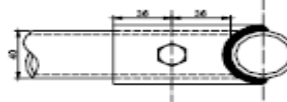


K-46

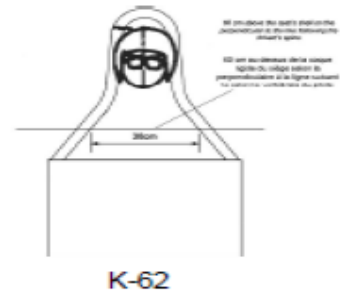
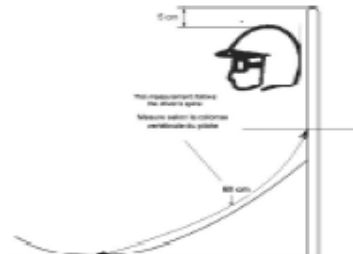
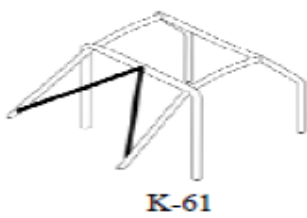
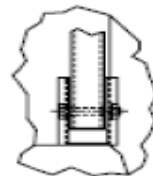
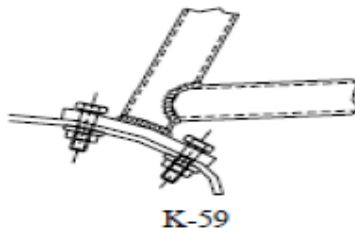
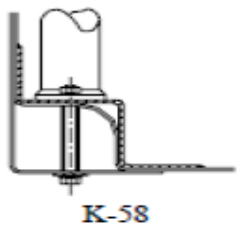
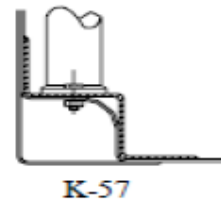
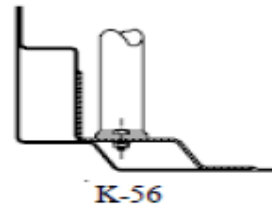
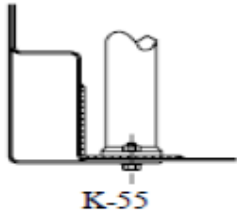
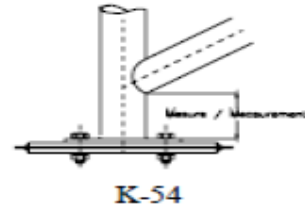
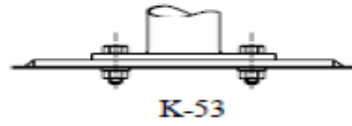
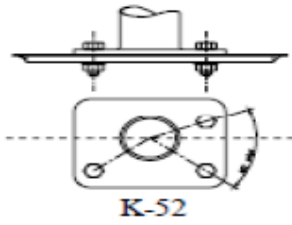
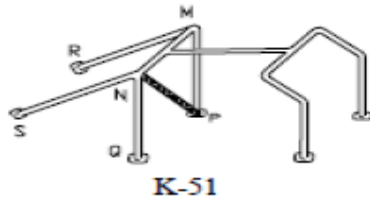
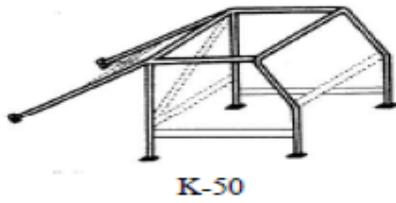
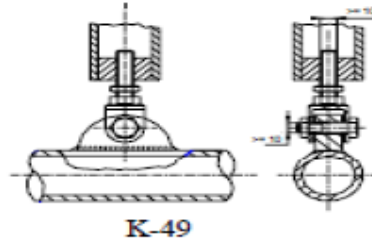
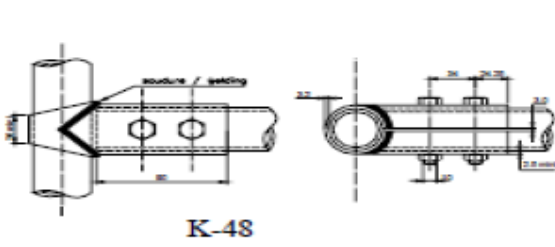


soudure / welding

Dessin / Drawing N° 253-35



K-47



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Όλα τα σχέδια που αναφέρονται σε αυτά τα άρθρα βρίσκονται στο Παράρτημα Κ, Παράρτημα V.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI A

8. ΚΛΩΒΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ROLLCAGE)

8.1 ΟΡΙΣΜΟΙ

8.1.1 ROLL OVER PROTECTION STRUCTURE (ROPS)

Μία Roll Over Protection Structure (ROPS), κατασκευή προστασίας έναντι στο τουμπάρισμα, είναι μία κατασκευή από πολλαπλές σωλήνες, με συνδέσεις και κατάλληλα σημεία στήριξης και τοποθετημένες κοντά στο αμάξωμα με σκοπό την μείωση της παραμόρφωσης του αμαξώματος (σασί) σε περίπτωση σύγκρουσης και την προστασία του πληρώματος σε περίπτωση σύγκρουσης ή ανατροπής.

8.1.2

Κύριο τοξύλιο

Εγκάρσια και σχεδόν κατακόρυφη (μέγιστη γωνία σε σχέση με την κατακόρυφο +/- 10°) αψίδα, αποτελούμενη από μία μονοκόμμη σωλήνα και τοποθετημένη στο πλάτος του οχήματος, ακριβώς πίσω από τα εμπρός καθίσματα.

8.1.3

Εμπρόσθιο τοξύλιο

Παρόμοιο με το κύριο τοξύλιο, αλλά ακολουθεί τις κολώνες και το πάνω μέρος του παρ-μπριζ

8.1.4

Πλευρικά τοξύλια

Σχεδόν διαμήκης και σχεδόν κατακόρυφη αψίδα, αποτελούμενη από μία μονοκόμμη σωλήνα, τοποθετημένη κατά μήκος της αριστερής ή της δεξιάς πλευράς του οχήματος, και της οποίας η μεν μπροστινή κολώνα ακολουθεί την κολώνα του παρ-μπριζ, η δε πίσω κολώνα είναι σχεδόν κατακόρυφη και βρίσκεται ακριβώς πίσω από τα εμπρός καθίσματα. Ο οδηγός και ο συνοδηγός πρέπει να μπαίνουν και να βγαίνουν από το όχημα χωρίς καμία ιδιαίτερη δυσκολία.

8.1.5

Διαμήκες στοιχείο

Σωλήνα συνεχές κομμάτι σχεδόν παράλληλο με τον διαμήκη άξονα του οχήματος, που ενώνει τα πάνω μέρη του κυρίου και του εμπρόσθιου τοξυλίου

8.1.6

Διαγώνιο στοιχείο

Συνδετική σωλήνα μεταξύ:

Μίας από τις πάνω γωνίες του κύριου τοξυλίου, ή του ενός άκρου του πλευρικού τοξυλίου, αν υπάρχει, και του κατώτερου σημείου στήριξης στην απέναντι πλευρά του τοξυλίου

Ή Το πάνω άκρο ενός στοιχείου αντιστήριξης και το κάτω σημείο στήριξης του άλλου στοιχείου αντιστήριξης

8.1.7

Στοιχείο ενίσχυσης

Στοιχείο του κλωβού, το οποίο προστίθεται με σκοπό την αύξηση της αντοχής του

8.1.8

Πλάκα ενίσχυσης

Μεταλλική πλάκα στερεωμένη στο αμάξωμα/σασί κάτω από ένα πέδιλο στήριξης, με σκοπό την καλύτερη κατανομή του φορτίου πάνω στο αμάξωμα/σασί

8.1.9

Αφαιρούμενο στοιχείο

Στοιχείο του κλωβού ασφαλείας, το οποίο μπορεί να αφαιρεθεί

8.2 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

8.2.1 ΓΕΝΙΚΑ

8.2.1.1 ΚΛΩΒΟΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Οι κλωβοί ασφαλείας πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να διασφαλίζουν την μείωση της παραμόρφωσης του αμαξώματος (σασί) σε περίπτωση σύγκρουσης και την προστασία του πληρώματος σε περίπτωση σύγκρουσης ή ανατροπής. Τα ασφαλή χαρακτηριστικά του κλωβού ασφαλείας εξαρτώνται από τον σωστό τρόπο κατασκευής, την σωστή προσαρμογή και τοποθέτηση στο αυτοκίνητο και την σωστή εφαρμογή στο αμάξωμα. Οι σωληνώσεις δεν πρέπει να περιέχουν υγρά ή οποιοδήποτε άλλο υλικό.

Ο κλωβός δεν πρέπει να εμποδίζει υπερβολικά την είσοδο ή έξοδο του οδηγού και του συνοδηγού. Στοιχεία του κλωβού μπορούν να εισέρχονται στο θάλαμο των επιβατών περνώντας μέσα από το ταμπλό ή την ταπετσαρία ή μέσα από τα πίσω καθίσματα. Τα πίσω καθίσματα μπορούν να διπλωθούν. Όταν τοποθετείται Rollcage, το πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου μπορεί να αφαιρεθεί ή να τροποποιηθεί.

Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση σε αναγνωρισμένο κλωβό ασφαλείας (άρθρο 8.5)

8.2.1.2

Διαγώνια στοιχεία – διαφορετικές δυνατότητες τοποθέτησης διαγώνιου στοιχείου

Αυτό το στοιχείο μπορεί να τοποθετηθεί σε οποιοδήποτε βασικό κλωβό ασφαλείας (σχ. K-1 έως K-4).

Συνδυασμός πολλών στοιχείων επιτρέπεται (σχ. K-27,K-28,K-11,K-12,K-13,K-14,K-23,K-36,K-37)

8.2.1.3 Άλλα στοιχεία και ενισχύσεις – διαφορετικές δυνατότητες τοποθέτησης

Όλα αυτά τα στοιχεία και ενισχύσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνα τους ή σε συνδυασμό μεταξύ τους (σχ.Κ-15 έως Κ-22, Κ-24 έως Κ-26, Κ-29 έως Κ-35) . Αυτές οι ενισχύσεις μπορούν να τοποθετηθούν σε κάθε ένα από τα βασικά roll cage (Κ-1 έως Κ-4) .

8.2.2 Τεχνικές προδιαγραφές

Όλα τα υποχρεωτικά στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 5.13.5 , όπως επίσης και τα προαιρετικά στοιχεία και οι ενισχύσεις ξεχωριστά πρέπει να ακολουθούν τα παρακάτω.

8.2.2.1 Κυρίως , εμπρός και πλευρικά τοξύλια

Πρέπει να είναι μονοκόμματα κομμάτια . Η κατασκευή πρέπει να είναι ομαλή και ομοιογενής, χωρίς ρυτίδες ή σκασίματα. Η τοποθέτηση πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να ταιριάζει με το εσωτερικό σχήμα του αυτοκινήτου ή όσο το δυνατόν ευθεία . Εάν είναι αναγκαίο τα κατώτερα σημεία να έχουν καμπή τότε αυτά τα σημεία μπορούν να ενισχυθούν και να ακολουθούν ακριβώς το εσωτερικό σχήμα . Η ελάχιστη γωνία καμπής πρέπει να είναι 3 φορές την διάμετρο του σωλήνα . Για να επιτευχθεί η βέλτιστη στήριξη στο αμάξωμα, η αρχική εσωτερική ταπετσαρία μπορεί να τροποποιηθεί γύρω από τον κλωβό ασφαλείας και τα σημεία στήριξής του, κόβοντας ή παραμορφώνοντάς τη. Ωστόσο, αυτή η τροποποίηση δε σημαίνει πως επιτρέπεται η αφαίρεση ολόκληρων τμημάτων του εσωτερικού διάκοσμου.

Όπου χρειάζεται για την τοποθέτηση του κλωβού ασφαλείας, επιτρέπεται η μετακίνηση της ασφαλειοθήκης.

8.2.2.2 Στήριξη του ROPS στο αμάξωμα

Τα ελάχιστα σημεία στήριξης είναι:

- Ένα για κάθε σκέλος του εμπρόσθιου τοξυλίου
- Ένα για κάθε σκέλος των πλευρικών τοξυλίων ή ημι-τοξυλίων
- Ένα για κάθε σκέλος του κύριου τοξυλίου και για κάθε πίσω σκέλος του πλευρικού τοξυλίου στο σημείο στήριξης της μπροστινής ζώνης ασφαλείας ή στην γύρω περιοχή αυτής της στήριξης .
- Ένα για κάθε στοιχείο αντιστήριξης

Το ROPS δεν πρέπει να έχει περισσότερα από έξι σημεία στήριξης , εκτός εάν προαιρετικά σημεία στήριξης είναι αναγκαία λόγω της χρήσης των ενισχύσεων στα παρακάτω σχήματα Κ-13 (8 σημεία max) , Κ-23 (7 σημεία max) , Κ-17 (8 σημεία max) . Η τοποθέτηση των στοιχείων ROPS πρέπει να γίνεται με τουλάχιστον τρεις βίδες σε μία πλάκα ενίσχυσης πάχους τουλάχιστον 3 mm και επιφάνειας τουλάχιστον 120 cm² κολλημένη στο αμάξωμα , δυνατότητες (σχ. Κ-52 έως Κ-58) . Οι βίδες στερέωσης πρέπει να είναι ελάχιστης διαμέτρου Μ8 και ελάχιστης ποιότητας 8.8 (πρότυπο ISO). Τα παξιμάδια πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενα ή να περιλαμβάνουν ροδέλες ασφαλείας. Αυτές είναι οι ελάχιστες απαιτήσεις , μπορεί να αυξηθεί ο αριθμός των βιδών ή να κολληθεί το ROPS στις πλάκες ενίσχυσης εναλλακτικά από τις βίδες.

8.2.2.3 Διαμήκη στοιχεία

Σωλήνα συνεχές κομμάτι σχεδόν παράλληλο με τον διαμήκη άξονα του οχήματος, που ενώνει τα πάνω μέρη του κυρίου και του εμπρόσθιου τοξυλίου . Πρέπει να είναι τοποθετημένα δεξιά και αριστερά και έξω από το κυρίως τοξύλιο και βρίσκονται όσο το δυνατόν κοντύτερα στο εσωτερικό περίγραμμα .Επιτρέπεται μία καμπύλη όσο το δυνατόν πιο κοντά στην οροφή . Η διάμετρος το πάχος και το υλικό ακολουθούν τις προδιαγραφές που έχουν τεθεί . Οι δυνάμεις πρέπει να μοιράζονται ομοιόμορφα . Τα σημεία σύνδεσης πρέπει να ενισχύονται με πλάκες εάν η τοποθέτησή τους δεν επιτρέπει να απορροφούν δυνάμεις . Εάν δεν αποτελούν κομμάτια του 8.2.2.1 , οι συνδέσεις μπορούν να είναι αφαιρετές .

8.2.2.4 Διαγώνια στοιχεία

Η κατασκευή τους πρέπει να ακολουθεί τα σχ. Κ-27,Κ-28,Κ-11,Κ-12,Κ-13,Κ-14,Κ-23,Κ-36,Κ-37. Τα σημεία στήριξης πρέπει να είναι έτσι τοποθετημένα ώστε να μην προκαλούν τραυματισμούς . Κατά προτίμηση πρέπει να έχουν την ίδια διάμετρο με τους υπόλοιπους σωλήνες .

8.2.2.5 Ενισχύσεις του ROPS

Η διάμετρος , το πάχος και το υλικό των ενισχύσεων πρέπει να ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές που έχουν ορισθεί για τους κλωβούς ασφαλείας . Μπορούν να κολληθούν ή να τοποθετηθούν με αφαιρετά στοιχεία . Οι ενισχύσεις δεν πρέπει να ακουμπούν στο αμάξωμα του αυτοκινήτου .

8.2.2.5.1 Εγκάρσια στοιχεία

Επιτρέπεται η χρήση εγκάρσιων κομματιών σύμφωνα με τα σχέδια Κ-5,Κ-6,Κ-7,Κ-31,Κ-32. Το εγκάρσιο κομμάτι τοποθετείται μπροστά δεν πρέπει να καταλαμβάνει χώρο από το πλήρωμα . Πρέπει να είναι τοποθετημένο όσο τον δυνατόν πιο ψηλά , αλλά η κάτω πλευρά του να μην είναι ψηλότερα από το ψηλότερο σημείο του ταμπλό . Οι συνδέσεις του εμπρός εγκάρσιου κομματιού μπορούν να είναι αφαιρετές .

8.2.2.5.2 Εγκάρσια στοιχεία (πλευρική/προστασία πορτών)

Η τοποθέτηση εγκάρσιου στοιχείου στις πλευρές του οχήματος στο ύψος της πόρτας επιτρέπεται. Ο σωλήνας θα χρησιμοποιηθεί πρέπει να είναι εντός του κλωβού ασφαλείας και η γωνία που θα σχηματίζει με το οριζόντιο επίπεδο να μην ξεπερνά τις 15 μοίρες προς τα εμπρός ή πίσω. Η πλαινή προστασία πρέπει να είναι όσο το δυνατόν ψηλότερα, αλλά το πάνω σημείο στήριξής της δεν μπορεί να είναι ψηλότερα από το ένα τρίτο του ύψους του ανοίγματος της θύρας, μετρούμενο από τη βάση του. Οι συνδέσεις αυτών των στοιχείων μπορούν να είναι αφαιρετές

8.2.2.5.4 Ενισχύσεις γωνιών

Επιτρέπονται ενισχύσεις γωνιών του άνω σημείου του κυρίως τοξυλίου ασφαλείας σύμφωνα με τα σχ. K-33 και K-34 . Η σύνδεση των ενισχύσεων αυτών δεν πρέπει σε κάθε περίπτωση να είναι μπροστά από το μισό του διαμήκους στοιχείου και χαμηλότερα από το μισό του κάθετου στοιχείου του τοξυλίου ασφαλείας . Αυτές οι συνδέσεις μπορούν να είναι αφαιρετές .

8.2.2.6 Προστατευτική επικάλυψη

Στα σημεία, στα οποία τα σώματα των επιβατών έρχονται σε επαφή με τον κλωβό ασφαλείας, πρέπει να υπάρχει προστατευτική επικάλυψη με υλικό ανθεκτικό στη φωτιά.

Στα σημεία, στα οποία τα κράνη των επιβατών έρχονται σε επαφή με τον κλωβό ασφαλείας, η προστατευτική επικάλυψη πρέπει να είναι σύμφωνη με το πρότυπο 8857-2001 Τύπου A της ΔΟΑ (βλ. σχετική τεχνική λίστα) και πρέπει να είναι μόνιμα τοποθετημένη στον κλωβό ασφαλείας .

8.2.2.7 Αφαιρετές συνδέσεις

Οι αφαιρετές συνδέσεις πρέπει να είναι σύμφωνα με τα σχ. K-39 έως K-49 Οι βίδες στερέωσης πρέπει να είναι ελάχιστης διαμέτρου M8 και ελάχιστης ποιότητας 8.8 (πρότυπο ISO). Τα παξιμάδια πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενα ή να περιλαμβάνουν ροδέλες ασφαλείας.

8.2.2.8 Οδηγίες συγκολλήσεως

Οι συγκολλήσεις πρέπει να γίνονται σε όλη την περίμετρο της σωλήνας.

Όλες οι συγκολλήσεις πρέπει να είναι της υψηλότερης δυνατής ποιότητας, σε όλο το βάθος και κατά προτίμηση χρησιμοποιώντας προστασία με ατμόσφαιρα αερίου (“αργκόν”) για το βολταϊκό τόξο.

Παρότι η καλή εξωτερική όψη μιας συγκόλλησης δεν εγγυάται αναγκαστικά την ποιότητά της, μια κακή όψη δε είναι ποτέ σημάδι καλής εργασίας.

Σε περίπτωση χρήσης χάλυβα, που έχει υποστεί πρότερη θερμική επεξεργασία, πρέπει να ακολουθούνται οι οδηγίες του κατασκευαστή (ειδικά ηλεκτρόδια, προστασία με ατμόσφαιρα αερίου)

8.3 Προδιαγραφές υλικών

Μόνο σωλήνες με κυκλική διατομή επιτρέπονται. Οι προδιαγραφές των σωλήνων είναι:

Υλικό	Ελάχιστη αντοχή σε εφελκυσμό	Ελάχιστες διαστάσεις (mm)
Ανθρακούχος αμιγής (όχι σε κράμα) χάλυβας χωρίς ραφή (βλ. παρακάτω), καμπυλωμένος εν ψυχρώ, μέγιστης περιεκτικότητας σε άνθρακα 0.3%	350 N/mm ²	38 x 2.5 ή 40 x 2.0

8.3 Κανονισμοί για αυτοκίνητα

8.4.1 Αυτοκίνητα παραγωγής T, CT

Η τοποθέτηση ROPS είναι υποχρεωτική για όλους τους αγώνες . Οπου χρειάζεται για την τοποθέτηση του κλωβού ασφαλείας, επιτρέπεται η μετακίνηση της ασφαλειοθήκης.

8.4.2 Αγωνιστικά αυτοκίνητα τουρισμού CT και αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού GTS

Η τοποθέτηση roll cage είναι υποχρεωτική σε όλους τους αγώνες

8.5 Εξαιρέσεις

Κατασκευαστές ROPS μπορούν να προτείνουν μία κατασκευή ελεύθερης σχεδίασης σε μία εθνική λέσχη με την προϋπόθεση να συνοδεύεται από πιστοποιητικά εγκεκριμένα από την εθνική λέσχη τα οποία θα περιέχουν σχέδια και φωτογραφίες του τοξυλίου ασφαλείας και θα αναγράφουν ότι αντέχουν δυνάμεις 1.5 W πλευρικά , 5.5 W διαγώνια , 7.5 W κάθετα όπου W = βάρος αυτοκινήτου + 75 kg .

8. ROPS

8.1 Γενικά

Ένα ROPS μπορεί να είναι :

(α) Είτε κατασκευασμένος σύμφωνα με τις προδιαγραφές των ακόλουθων άρθρων

(β) Είτε αναγνωρισμένος ή πιστοποιημένος από μία ΕΑΛ σύμφωνα με τους κανονισμούς αναγνώρισης για κλωβούς ασφαλείας. Μόνο στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα V μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Ένα αυθεντικό αντίγραφο του έγγραφου αναγνώρισης ή του πιστοποιητικού, εγκεκριμένο από την ΕΑΛ και υπογεγραμμένο από κατάλληλους τεχνικούς, εκπροσώπους του κατασκευαστή, πρέπει να παρουσιάζεται στους τεχνικούς εφόρους του αγώνα

Κάθε νέος ROPS , αναγνωρισμένος από κάποια ΕΑΛ και πωλούμενος, μετά την 1/1/2003, πρέπει να φέρει ως στοιχείο ταυτοποίησης μια αναγνωριστική πλάκα κολλημένη από τον κατασκευαστή, η οποία δεν μπορεί ούτε να αντιγραφεί ούτε να μετακινηθεί (να είναι ενσωματωμένο ή χαραγμένο ή αυτοκαταστρεφόμενο αυτοκόλλητο). Η αναγνωριστική πλάκα πρέπει να φέρει το όνομα του κατασκευαστή, τον αριθμό του δελτίου αναγνώρισης ή του πιστοποιητικού της ΕΑΛ και το μοναδικό αριθμό σειράς του κατασκευαστή. Ένα πιστοποιητικό, το οποίο φέρει τους ίδιους αριθμούς, πρέπει να βρίσκεται στο αυτοκίνητο και να παρουσιάζεται στους τεχνικούς εφόρους του αγώνα.

(γ) Είτε αναγνωρισμένος από τη ΔΟΑ σύμφωνα με τους κανονισμούς αναγνώρισης για κλωβούς ασφαλείας. Πρέπει να περιλαμβάνεται σε μία επέκταση (VO) του δελτίου αναγνώρισης του οχήματος από τη ΔΟΑ. Η ταυτότητα του κατασκευαστή και ο αριθμός σειράς πρέπει να είναι εμφανή σε όλους τους ROPS , που αναγνωρίστηκαν και πωλήθηκαν μετά την 1/1/1997. Το δελτίο αναγνώρισης πρέπει να περιγράφει πως και που βρίσκεται αυτή η πληροφορία και οι αγοραστές πρέπει να λάβουν ένα αντίστοιχο αριθμημένο πιστοποιητικό.

Οποιαδήποτε τροποποίηση σε αναγνωρισμένο ή πιστοποιημένο κλωβό ασφαλείας απαγορεύεται.

Ως "τροποποίηση" εννοείται οποιαδήποτε επέμβαση στον κλωβό, με μηχανική κατεργασία ή κόλληση, η οποία επιφέρει μόνιμη αλλαγή του υλικού του κλωβού.

Οποιαδήποτε επισκευή σε αναγνωρισμένο ή πιστοποιημένο κλωβό, λόγω ζημιάς από ατύχημα, πρέπει να γίνεται από τον κατασκευαστή του κλωβού ή με την έγκρισή του.

8.2 ΟΡΙΣΜΟΙ

8.2.1 ROLL OVER PROTECTION STRUCTURE (ROPS)

Μία Roll Over Protection Structure (ROPS) , κατασκευή προστασίας έναντι στο τουμπάρισμα , είναι μία κατασκευή από πολλαπλές σωλήνες , με συνδέσεις και κατάλληλα σημεία στήριξης και τοποθετημένες κοντά στο αμάξωμα με σκοπό την μείωση της παραμόρφωσης του αμαξώματος (σασί) σε περίπτωση σύγκρουσης και την προστασία του πληρώματος σε περίπτωση σύγκρουσης ή ανατροπής .

8.2.1 Τοξύλιο

Σωληνωτό πλαίσιο, που σχηματίζει μια αψίδα με δύο σημεία στερέωσης

8.2.2 Κύριο τοξύλιο (σχ. Κ-8)

Εγκάρσια και σχεδόν κατακόρυφη (μέγιστη γωνία σε σχέση με την κατακόρυφο +/- 10°) αψίδα, αποτελούμενη από μία μονοκόμμη σωλήνα και τοποθετημένη στο πλάτος του οχήματος, ακριβώς πίσω από τα εμπρός καθίσματα

8.2.3 Εμπρόσθιο τοξύλιο(σχ. Κ-8)

Παρόμοιο με το κύριο τοξύλιο, αλλά ακολουθεί τις κολώνες και το πάνω μέρος του παρ-μπριζ

8.2.4 Πλευρικά τοξύλια (σχ.Κ-9)

Σχεδόν διαμήκης και σχεδόν κατακόρυφη αψίδα, αποτελούμενη από μία μονοκόμμη σωλήνα, τοποθετημένη κατά μήκος της αριστερής ή της δεξιάς πλευράς του οχήματος, και της οποίας η μεν μπροστινή κολώνα ακολουθεί την κολώνα του παρ-μπριζ, η δε πίσω κολώνα είναι σχεδόν κατακόρυφη και βρίσκεται ακριβώς πίσω από τα εμπρός καθίσματα.

8.2.6 Πλευρικό ημι-τοξύλιο(σχ. Κ-10)

Όπως το πλευρικό τοξύλιο αλλά χωρίς την πίσω κολώνα

8.2.7 Διαμήκης στοιχείο

Σωλήνα συνεχές κομμάτι σχεδόν παράλληλο με τον διαμήκη άξονα του οχήματος, που ενώνει τα πάνω μέρη του κυρίου και του εμπρόσθιου τοξυλίου

8.2.8 Εγκάρσιο στοιχείο

Σωλήνα συνεχές κομμάτι σχεδόν κάθετη στο διαμήκη άξονα του οχήματος, που ενώνει τα πάνω μέρη του πλευρικού τοξυλίου ή ημι-τοξυλίου.

8.2.9 Διαγώνιο στοιχείο

Συνδετική σωλήνα μεταξύ:

Μίας από τις πάνω γωνίες του κύριου τοξυλίου, ή του ενός άκρου του πλευρικού τοξυλίου, αν υπάρχει, και του κατώτερου σημείο στήριξης στην απέναντι πλευρά του τοξυλίου

Ή

Το πάνω άκρο ενός στοιχείου αντιστήριξης και το κάτω σημείο στήριξης του άλλου στοιχείου αντιστήριξης

8.2.10 Αφαιρούμενο στοιχείο

Στοιχείο του ROPS , το οποίο μπορεί να αφαιρεθεί

8.2.11 Στοιχείο ενίσχυσης

Στοιχείο του ROPS , το οποίο προστίθεται με σκοπό την αύξηση της αντοχής του

8.2.12 Πέδιλο στήριξης

Μεταλλική πλάκα στερεωμένη στο αμάξωμα/σασί κάτω από ένα πέδιλο στήριξης, με σκοπό την καλύτερη κατανομή του φορτίου πάνω στο αμάξωμα/σασί

8.2.13 Πλάκα ενίσχυσης

Μεταλλική πλάκα στερεωμένη στο αμάξωμα/σασί κάτω από ένα πέδιλο στήριξης, με σκοπό την καλύτερη κατανομή του φορτίου πάνω στο αμάξωμα/σασί

8.2.14 Σύνδεσμος

Ενίσχυση για μια καμπύλη ή ένωση, κατασκευασμένη από ένα λυγισμένο σε σχήμα "U" φύλλο μετάλλου (σχ Κ-38), το πάχος του οποίου δεν μπορεί να είναι μικρότερο από 1 mm. Τα άκρα της ενίσχυσης πρέπει να βρίσκονται από την κορυφή της γωνίας σε μία απόσταση μεταξύ 2 και 4 φορές τη διάμετρο της μεγαλύτερης από τις σωλήνες που ενώνονται.

8.3 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

8.3.1 Βασική δομή

Η βασική δομή του κλωβού ασφαλείας πρέπει να γίνεται σύμφωνα με ένα από τα ακόλουθα σχήματα:

- Σχήμα Κ-8: Ενα κύριο τοξύλιο + Ενα εμπρόσθιο τοξύλιο + Δυο διαμήκη στοιχεία + Δύο στοιχεία αντιστήριξης + Εξι πέδια στήριξης
- Σχήμα Κ-9: Δύο πλευρικά τοξύλια + Δύο εγκάρσια στοιχεία + Δύο στοιχεία αντιστήριξης + Εξι πέδια στήριξης
- Σχήμα Κ-10: Ενα κύριο τοξύλιο + Δύο πλευρικά ημι-τοξύλια + Ενα εγκάρσιο στοιχείο + Δύο στοιχεία αντιστήριξης + Εξι πέδια στήριξης

Το κατακόρυφο τμήμα του κύριου τοξυλίου πρέπει να είναι όσο το δυνατόν κοντύτερα στην εσωτερική καμπύλη του αμαξώματος και να έχει μόνο μία καμπή με το χαμηλότερο κατακόρυφο μέρος του.

Η μπροστινή κολώνα του εμπρόσθιου τοξυλίου ή ενός πλευρικού τοξυλίου πρέπει να ακολουθεί τις κολώνες του παρ-μπριζ όσο το δυνατόν κοντύτερα, και να έχει μόνο μία καμπή με το χαμηλότερο κατακόρυφο μέρος της.

Για την κατασκευή του ROPS, οι συνδέσεις των εγκάρσιων στοιχείων με τα πλευρικά τοξύλια, οι συνδέσεις των διαμήκων στοιχείων με το κύριο και το εμπρόσθιο τοξύλιο, όπως και οι συνδέσεις των πλευρικών ημι-τοξυλίων με το κύριο τοξύλιο, πρέπει να βρίσκονται στο επίπεδο της οροφής.

Σε όλες τις περιπτώσεις, δεν πρέπει να υπάρχουν παραπάνω από 4 αφαιρούμενες συνδέσεις στο επίπεδο της οροφής

Τα στοιχεία αντιστήριξης πρέπει να συνδέονται κοντά στη γραμμή της οροφής και κοντά στις εξωτερικές καμπές του κύριου τοξυλίου, και στις δύο πλευρές του αυτοκινήτου, ενδεχομένως με χρήση αφαιρούμενων συνδέσεων.

Πρέπει να σχηματίζουν γωνία τουλάχιστον 30° με την κατακόρυφο, να εκτείνονται προς τα πίσω και όσο το δυνατόν κοντύτερα στις πλαϊνές εσωτερικές επιφάνειες του αμαξώματος.

8.3.2 Σχεδιασμός

Μετά το σχηματισμό της βασικής δομής, αυτή πρέπει να συμπληρωθεί με υποχρεωτικά στοιχεία και ενισχύσεις (άρθρο 5.13.5), στα οποία μπορούν να προστεθούν προαιρετικά στοιχεία και ενισχύσεις . Όλα τα στοιχεία και οι ενισχύσεις πρέπει να είναι συνεχή – μοναδικά κομμάτια.

8.3.2.1 Προδιαγραφές για τα υποχρεωτικά στοιχεία και ενισχύσεις

Όταν μία κατασκευή σύμφωνα με το Παράρτημα VIB επιτρέπεται ή απαιτείται στο 5.13.5 και χρησιμοποιείται, όλα τα στοιχεία που περιέχει, υποχρεωτικά ή προαιρετικά, πρέπει να συμφωνούν με τις προδιαγραφές του παρ. VIB.

8.3.2.1.1 Διαγώνια στοιχεία T,GT,GTS (ελάχιστες απαιτήσεις)

Ο κλωβός πρέπει να έχει ένα από τα διαγώνια στοιχεία των σχημάτων K-11,K-12,K-23,K-27. Η κατεύθυνση της διαγώνιου επιτρέπεται να αντιστραφεί. Ο κλωβός μπορεί να έχει δύο διαγώνια στοιχεία στο κύριο τοξύλιο σύμφωνα με τα σχ. K-13, K-14, K-28 ή εναλλακτικά το K-61 με το K-21. Σε περίπτωση που χρησιμοποιηθεί το K-13 η απόσταση μεταξύ των δύο στηρίξεων στο αμάξωμα/σασί δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από 300 mm. Τα στοιχεία πρέπει να είναι ευθύγραμμα και μπορούν να είναι αφαιρούμενα. Το πάνω μέρος του διαγώνιου στοιχείου πρέπει να συνδέεται με το κύριο τοξύλιο όχι μακρύτερα από 100 mm από τη σύνδεση του τελευταίου με το στοιχείο αντιστήριξης ή αντίστροφα το στοιχείο αντιστήριξης να συνδέεται όχι μακρύτερα από 100 mm από τη σύνδεση του κυρίου τοξυλίου με το διαγώνιο στοιχείο. Η κάτω άκρη του διαγώνιου στοιχείου πρέπει να συνδέεται με το κύριο τοξύλιο ή με το στοιχείο αντιστήριξης όχι μακρύτερα από 100 mm από το πέδιλο στήριξης (βλ. σχήμα K-54 για την μέτρηση) (εκτός από την περίπτωση του σχ. K-13)

Προτεινόμενο διαγώνιο στοιχείο, για CT και GTS πάνω από 2000cc.

Ο ROPS πρέπει να έχει δύο διαγώνια στοιχεία στο κύριο τοξύλιο, σύμφωνα με το σχήμα K-14, k-28 ή εναλλακτικά K-61 με το K-21. Τα στοιχεία πρέπει να είναι ευθύγραμμα και μπορούν να είναι αφαιρούμενα. Το κάτω άκρο του διαγώνιου στοιχείου πρέπει να συνδέεται με το κύριο τοξύλιο ή το στοιχείο αντιστήριξης όχι μακρύτερα από 100 mm από το πέδιλο στήριξης (βλ. σχήμα K-54 για τη μέτρηση)

Το πάνω άκρο του διαγώνιου στοιχείου πρέπει να συνδέεται με το κύριο τοξύλιο όχι μακρύτερα από 100 mm από τη σύνδεση του τελευταίου με το στοιχείο αντιστήριξης.

8.3.2.1.2 Στοιχεία θυρών

Ενα ή περισσότερα διαμήκη στοιχεία πρέπει να τοποθετηθούν σε κάθε πλευρά του οχήματος σύμφωνα με τα σχέδια K-15,K-16,K-17 και K-18 (για αυτοκίνητα CT και GTS πάνω 2000 cc, σχέδια K-16,K-17 και K-18). Τα σχέδια πρέπει να εφαρμόζονται. Ο σχεδιασμός πρέπει να είναι όμοιος και από τις δύο πλευρές.

Μπορούν να είναι αφαιρούμενα.

Η πλαϊνή προστασία πρέπει να είναι όσο το δυνατόν ψηλότερα, αλλά το πάνω σημείο στήριξης της δεν μπορεί να είναι ψηλότερα από το μισό ύψος του ανοίγματος της θύρας, μετρούμενο από τη βάση του. Αν αυτά τα πάνω σημεία στήριξης βρίσκονται μπροστά ή πίσω από το άνοιγμα της θύρας, ο συγκεκριμένος περιορισμός ύψους ισχύει επίσης για την αντίστοιχη λογική τομή της σωλήνωσης και του ανοίγματος της θύρας.

Στην περίπτωση που τα στοιχεία σχηματίζουν "X" (σχήμα K-16), συστήνεται τα κάτω σημεία στήριξης του "X" να συνδέονται απευθείας πάνω στο διαμήκες τμήμα του αμαξώματος/σασί και τουλάχιστον ένα μέρος του "X" να είναι μονοκόμματο.

Επιτρέπεται η σύνδεση των στοιχείων θυρών με τις ενισχύσεις των κολωνών του παρ-μπριζ (σχήμα K-22)

Για αγώνες χωρίς συνοδηγό, επιτρέπεται η τοποθέτηση των στοιχείων θυρών μόνο στην πλευρά του οδηγού και δεν είναι υποχρεωτικός ο σχεδιασμός να είναι ίδιος και από τις δύο πλευρές.

8.3.2.1.3 Ενισχύσεις οροφής

Προτεινόμενο ιδιαίτερα, για CT και GTS πάνω από 2000cc.

Το πάνω μέρος του κλωβού ασφαλείας πρέπει να είναι σύμφωνο με ένα από τα σχήματα K-19, K-20 και K-21.

Οι ενισχύσεις πρέπει να ακολουθούν την καμπύλη της οροφής. Μπορούν να είναι αφαιρούμενα. Για αγώνες χωρίς συνοδηγό, μόνο στην περίπτωση του σχήματος K-19, μπορεί να τοποθετηθεί ένα μόνο διαγώνιο στοιχείο, αλλά η μπροστινή του σύνδεση πρέπει να είναι στην πλευρά του οδηγού. Τα άκρα των ενισχύσεων πρέπει να είναι σε απόσταση μικρότερη από 100 mm από τις συνδέσεις μεταξύ τοξυλίων και στοιχείων (δεν ισχύει για την κορυφή του "V", που σχηματίζεται από τις ενισχύσεις στα σχήματα K-20 και K-21).

8.3.2.1.4 Ενίσχυση κολώνας παρ-μπριζ

Προτεινόμενο ιδιαίτερα, για CT και GTS πάνω από 2000cc.

Πρέπει να τοποθετείται σε κάθε πλευρά του εμπρόσθιου τοξυλίου αν η απόσταση "A" είναι μεγαλύτερη από 200 mm (σχήμα K-22). Μπορεί να είναι καμπύλη, με την προϋπόθεση πως από το πλάι φαίνεται ευθύγραμμη, και η γωνία της καμπύλης δεν είναι μεγαλύτερη από 20°. Το πάνω άκρο της πρέπει να είναι σε απόσταση μικρότερη από 100 mm από την ένωση μεταξύ του εμπρόσθιου/πλευρικού τοξυλίου και του διαμήκους/εγκάρσιου στοιχείου (βλ. σχήμα K-54 για τη μέτρηση).

Το κάτω άκρο της πρέπει να είναι σε απόσταση μικρότερη από 100 mm από το εμπρόσθιο πέδιλο στήριξης ή το εμπρόσθιο διαμήκες τοξύλιο.

Σημείωση: αυτή η ενίσχυση είναι υποχρεωτική για κάποιες κατηγορίες αυτοκινήτων (βλέπε παράρτημα XI).

8.3.2.1.5 Ενισχύσεις καμπών και συνδέσεων

Οι συνδέσεις μεταξύ:

- Των διαγώνιων στοιχείων του κυρίου τοξυλίου
- Των ενισχύσεων της οροφής (σχήμα K-19)
- Των στοιχείων θυρών (σχήμα K-16)
- Των στοιχείων θυρών και της ενίσχυσης της κολώνας παρ-μπριζ (σχήμα K-22)

πρέπει να ενισχύονται με τουλάχιστον 2 συνδέσμους όπως περιγράφονται στο άρθρο παράρτημα VI B 8.2.14.

Αν τα στοιχεία θυρών και η ενίσχυση της κολώνας παρ-μπριζ δεν βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο, η ενίσχυση μπορεί να γίνει με ένα επεξεργασμένο φύλλο μετάλλου, που να συμφωνεί σε διαστάσεις με ό,τι αναφέρεται στο άρθρο παράρτημα VI B 8.2.14.

8.3.2.2 Προαιρετικά στοιχεία και ενισχύσεις

Εκτός από ό,τι αναφέρεται διαφορετικά στο άρθρο 5.13.5 και /η Παράρτημα VI B 8.3.2.1, στοιχεία και ενισχύσεις, που φαίνονται στα σχήματα K-19 ως K-28 και K-28 ως K-35 και K-61, είναι προαιρετικά και μπορούν να τοποθετηθούν κατά βούληση από τον κατασκευαστή.

Πρέπει είτε να είναι κολλητά είτε με αφαιρούμενους συνδέσμους.

Όλα αυτά τα στοιχεία και ενισχύσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνα τους ή σε συνδυασμό μεταξύ τους.

8.3.2.2.1 Ενισχύσεις οροφής (σχήματα K-19 ως K-21)

Για αγώνες χωρίς συνοδηγό, μόνο στην περίπτωση του σχήματος K-19, μπορεί να τοποθετηθεί ένα μόνο διαγώνιο στοιχείο, αλλά η μπροστινή του σύνδεση πρέπει να είναι στην πλευρά του οδηγού.

8.3.2.2.2 Ενίσχυση κολώνας παρ-μπριζ (σχήμα K-22)

Μπορεί να είναι καμπύλη, με την προϋπόθεση πως από το πλάι φαίνεται ευθύγραμμη, και η γωνία της καμπύλης δεν είναι μεγαλύτερη από 20°.

8.3.2.2.3 Διαγώνιοι στοιχείων αντιστήριξης (σχήμα K-28)

Η τοποθέτηση του σχήματος K-28 μπορεί να αντικατασταθεί με αυτή του σχήματος K-61 αν χρησιμοποιηθεί ενίσχυση οροφής σύμφωνα με το σχήμα K-21

8.3.2.2.4 Εγκάρσια στοιχεία (σχήματα K-31, K-32)

Εγκάρσια στοιχεία τοποθετημένα στο κύριο τοξύλιο ή μεταξύ των στοιχείων αντιστήριξης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για στήριξη ζωνών ασφαλείας. Απαγορεύεται η χρήση αφαιρούμενων συνδέσμων.

Το εγκάρσιο στοιχείο, που τοποθετείται στο εμπρόσθιο τοξύλιο, δεν πρέπει να καταλαμβάνει χώρο των επιβαινόντων. Μπορεί να τοποθετηθεί όσο το δυνατόν ψηλότερα, αλλά η κάτω πλευρά του δεν πρέπει να είναι ψηλότερα από το ψηλότερο σημείο του ταμπλό.

8.3.2.2.5 Ενισχύσεις καμπών και συνδέσεων (σχήματα K-33 ως K-35, K-38)

Οι ενισχύσεις πρέπει να γίνονται με σωληνες ή με καμπύλα φύλλα μετάλλου με σχήμα "U" σύμφωνα με το άρθρο Παράρτημα VI B 8.2.14.

Το πάχος των εξαρτημάτων, που σχηματίζουν μια ενίσχυση, δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 1 mm.

Τα άκρα των σωληνωτών ενισχύσεων δεν πρέπει να βρίσκονται στηριγμένα μακρύτερα από το ήμισυ του μήκους του στοιχείου στο οποίο είναι κολλημένα, εκτός από αυτά στην ένωση του εμπρόσθιου τοξυλίου, τα οποία μπορούν να συμμετέχουν στη σύνδεση του στοιχείου της θύρας με το εμπρόσθιο τοξύλιο.

8.3.2.3 Ελάχιστες απαιτήσεις για τη μορφή του ROPS

Οι ελάχιστες απαιτήσεις για την μορφή του ROPS, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των παρόντων άρθρων, για διαφορετικές κατηγορίες ορίζονται στο άρθρο 5.13 του Παραρτήματος K.

8.3.2.4 Αφαιρούμενα στοιχεία

Σε περίπτωση, που χρησιμοποιηθούν αφαιρούμενα στοιχεία για την κατασκευή ενός ROPS, οι αφαιρούμενοι σύνδεσμοι που θα χρησιμοποιηθούν πρέπει να είναι κάποιοι από τους συγκεκριμένους από τη FIA (σχήματα K-39 ως K-49).

Δεν πρέπει να κολλούνται μετά τη συναρμολόγησή τους.

Οι βίδες και τα μπουλόνια πρέπει να έχουν ελάχιστη ποιότητα 8.8 (πρότυπο ISO)

Αφαιρούμενοι σύνδεσμοι σύμφωνα με τα σχήματα K-39, K-42, K-45, K-48 και K-49 πρέπει να χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη σύνδεση προαιρετικών στοιχείων και ενισχύσεων, όπως περιγράφονται στο Παράρτημα VI B 8.3.2.2 ή στο 5.13, και απαγορεύονται για τη σύνδεση των πάνω τμημάτων του κύριου τοξυλίου, του εμπρόσθιου τοξυλίου, των πλευρικών τοξυλίων και των πλευρικών ημιτοξυλίων.

8.3.2.6 Στήριξη του ROPS στο αμάξωμα

Τα ελάχιστα σημεία στήριξης είναι:

- Ένα για κάθε σκέλος του εμπρόσθιου τοξυλίου
- Ένα για κάθε σκέλος των πλευρικών τοξυλίων ή ημι-τοξυλίων
- Ένα για κάθε σκέλος του κύριου τοξυλίου
- Ένα για κάθε στοιχείο αντιστήριξης

Για να επιτευχθεί η βέλτιστη στήριξη στο αμάξωμα, η αρχική εσωτερική ταπετσαρία μπορεί να τροποποιηθεί γύρω από το ROPS και τα σημεία στήριξής του, κόβοντας ή παραμορφώνοντάς τη. Ωστόσο, αυτή η τροποποίηση δε σημαίνει πως επιτρέπεται η αφαίρεση ολόκληρων τμημάτων του εσωτερικού διάκοσμου.

Όπου χρειάζεται για την τοποθέτηση του ROPS, επιτρέπεται η μετακίνηση της ασφαλειοθήκης.

Σημεία στήριξης των κύριων, εμπρόσθιων και πλευρικών τοξυλίων και των πλευρικών ημι-τοξυλίων:

Κάθε σημείο στήριξης πρέπει να περιλαμβάνει μια πλάκα ενίσχυσης πάχους τουλάχιστον 3 mm.

Κάθε πέδιλο στήριξης πρέπει να συνδέεται με τουλάχιστον τρεις βίδες σε μία πλάκα ενίσχυσης πάχους τουλάχιστον 3 mm και επιφάνειας τουλάχιστον 120 cm² κολλημένη στο αμάξωμα.

Παραδείγματα σύμφωνα με τα σχήματα K-52 ως K-58.

Για το σχήμα K-53, η πλάκα ενίσχυσης δε χρειάζεται απαραίτητα να είναι κολλημένη στο αμάξωμα.

Οι βίδες στερέωσης πρέπει να είναι ελάχιστης διαμέτρου M8 και ελάχιστης ποιότητας 8.8 (πρότυπο ISO).

Τα παξιμάδια πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενα ή να περιλαμβάνουν ροδέλες ασφαλείας.

Εναλλακτικά από τις βίδες κάθε σκέλοσή στοιχείο αντιστήριξης μπορεί κολληθεί στην πλάκα ενίσχυσης.

Η γωνία μεταξύ 2 βιδών (μετρώμενη από τον άξονα της σωλήνας στο επίπεδο του πεδίου στήριξης (βλ. σχήμα K-52) δεν μπορεί να είναι μικρότερη από 60 μοίρες.

Σημεία στήριξης των στοιχείων αντιστήριξης:

Κάθε στοιχείο αντιστήριξης πρέπει να στερεώνεται με δύο κατ'ελάχιστο βίδες M8 με πέδιλα στήριξης τουλάχιστον 60 cm² (σχήμα K-59) ή με μία περαστή βίδα με στηρίξεις αριστερά – δεξιά (σχήμα K-60), με την προϋπόθεση, πως είναι επαρκούς διατομής και αντοχής και πως μέσα στο στοιχείο αντιστήριξης έχει κολληθεί κατάλληλη κυλινδρική ενίσχυση (αποστάτης).

Αυτές είναι οι ελάχιστες απαιτήσεις. Επιπλέον, μπορούν να χρησιμοποιηθούν περισσότερες βίδες, τα πέδιλα στήριξης μπορούν να κολληθούν στις πλάκες ενίσχυσης ή το ROPS (όπως ορίστηκε στο Παράρτημα VI B 8.3.1) μπορεί να συγκολληθεί στο αμάξωμα/σασί.

Ειδική περίπτωση: Για αμαξώματα/σασί όχι από χάλυβα, απαγορεύεται οποιαδήποτε συγκόλληση μεταξύ ROPS και αμαξώματος/σασί, εκτός από την κόλληση της πλάκας ενίσχυσης στο αμάξωμα/σασί.

8.3.3 Προδιαγραφές υλικών

Μόνο σωλήνες με κυκλική διατομή επιτρέπονται. Οι προδιαγραφές των σωλήνων είναι:

Υλικό	Ελάχιστη αντοχή σε εφελκυσμό	Ελάχιστες διαστάσεις (mm)	Χρήση
Ανθρακούχος αμιγής (όχι σε κράμα) χάλυβας χωρίς ραφή (βλ. παρακάτω), καμπυλωμένος εν ψυχρώ, μέγιστης περιεκτικότητας σε άνθρακα 0.3%	350 N/mm ²	45 x 2.5 (1.75" x 0.095") ή 50 x 2.0 (2.0" x 0.083")	Κύριο τοξύλιο Πλευρικά τοξύλια, ανάλογα με την κατασκευή
		38 x 2.5 (1.5" x 0.095") ή 40 x 2.0 (1.6" x 0.083")	Πλευρικό ημιτοξύλιο και άλλα τμήματα του κλωβού ασφάλειας (εκτός ή και εάν αναφέρεται στα ανωτέρω άρθρα)

Σημείωση: Για αμιγή χάλυβα, η μέγιστη περιεκτικότητα σε πρόσθετα είναι 1.7% για μαγγάνιο και 0.6% για άλλα υλικά.

Κατά την επιλογή του χάλυβα, πρέπει να προσεχθεί να υπάρχουν καλές ιδιότητες επιμήκυνσης και επαρκής ικανότητα συγκολλήσεως.

Η σωλήνα πρέπει να κάμπτεται με διαδικασία εν ψυχρώ και η ακτίνα καμπυλότητας πρέπει να είναι τουλάχιστον 3 φορές τη διάμετρο της σωλήνας.

Αν η σωλήνα αποκτά σχήμα οβάλ κατά την κάμψη της, ο λόγος της μικρής προς τη μεγάλη διάμετρο πρέπει να είναι τουλάχιστον 0.9.

Η επιφάνεια στο σημείο των καμπών πρέπει να είναι ομαλή και ομοιογενής, χωρίς ρυτίδες ή σκασίματα.

Αυτοκίνητα με HTP πριν την 01-01-2010 και με υπάρχον ROPS το οποίο διαφορετικά θα ήταν σύμφωνο με αυτούς τους κανονισμούς μπορεί να χρησιμοποιήσουν υλικά σύμφωνα με το Παράρτημα VI A 8.3

8.3.4 Οδηγίες συγκολλήσεως

Οι συγκολλήσεις πρέπει να γίνονται σε όλη την περίμετρο της σωλήνας.

Όλες οι συγκολλήσεις πρέπει να είναι της υψηλότερης δυνατής ποιότητας, σε όλο το βάθος και κατά προτίμηση χρησιμοποιώντας προστασία με ατμόσφαιρα αερίου ("αργκόν") για το βολταϊκό τόξο.

Παρότι η καλή εξωτερική όψη μιας συγκόλλησης δεν εγγυάται αναγκαστικά την ποιότητά της, μια κακή όψη δε είναι ποτέ σημάδι καλής εργασίας.

Σε περίπτωση χρήσης χάλυβα, που έχει υποστεί πρότερη θερμική επεξεργασία, πρέπει να ακολουθούνται οι οδηγίες του κατασκευαστή (ειδικά ηλεκτρόδια, προστασία με ατμόσφαιρα αερίου)

8.3.5 Προστατευτική επικάλυψη

Στα σημεία, στα οποία τα σώματα των επιβατών έρχονται σε επαφή με τον ROPS , πρέπει να υπάρχει προστατευτική επικάλυψη με υλικό ανθεκτικό στη φωτιά.

Στα σημεία, στα οποία τα κράνη των επιβατών έρχονται σε επαφή με τον ROPS, η προστατευτική επικάλυψη πρέπει να είναι σύμφωνη με το πρότυπο 8857-2001 Τύπου Α της ΔΟΑ (βλ. σχετική τεχνική λίστα) και πρέπει να είναι μόνιμα τοποθετημένη στον κλωβό ασφαλείας .

Εφαρμογή: Για όλες τις κατηγορίες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII
ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ Ε , F ΚΑΙ G1
ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ

Γενικά και εκτός από τα σημεία που σαφώς επιτρέπονται, κάθε εξάρτημα φθαρμένο από χρήση ή ατύχημα μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο με τις ίδιες ακριβώς Προδιαγραφές (ακριβώς όμοιο) με αυτό που αντικαθιστά.

1 ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ

- 1.1 Φωτισμός (για Αγώνες σε ανοικτό δρόμο) : όλες οι συσκευές φωτισμού και σηματοδότησης πρέπει να συμφωνούν με τον ΚΟΚ της χώρας που διεξάγεται ο Αγώνας ή με τον Διεθνή Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.
- 1.2 Η τοποθέτηση πρόσθετων προβολέων επιτρέπεται αλλά συνολικά δεν πρέπει να ξεπερνούν τους 6, μη συμπεριλαμβανομένων των φώτων στάθμευσης.
- 1.3 Οι επιπλέον προβολείς μπορεί, αν είναι αναγκαίο, να τοποθετηθούν στο εμπρός μέρος του αμαξώματος ή στις γρίλιες του ψυγείου, αλλά τα ανοίγματα αυτά πρέπει να καλύπτονται τελείως από τους προβολείς.
- 1.4 Το κρύσταλλο των προβολέων, ο καθρέπτης τους και η λάμπα είναι ελεύθερα.
- 1.5 Η τοποθέτηση προβολέων για την όπισθεν επιτρέπεται, με ενσωμάτωσή του στο αμάξωμα, και αυτοί θα πρέπει να λειτουργούν μόνο με την τοποθέτηση της όπισθεν. Πρέπει επίσης να συμφωνούν με τις απαιτήσεις του ΚΟΚ της χώρας που παρέχει την άδεια Κυκλοφορίας του αυτοκινήτου.
- 1.6 Μπορεί να τοποθετηθεί ένας κινητός προβολέας αλλά θα πρέπει να συμφωνεί με τις απαιτήσεις του ΚΟΚ όλων των χωρών από τις οποίες θα διέρχεται το αυτοκίνητο.
- 1.7 Πηνία ανάφλεξης, πυκνωτές και διανομέας : η μάρκα είναι ελεύθερη εφόσον ο αριθμός των μπουζί ανά κύλινδρο, τα πηνία ανάφλεξης, οι πυκνωτές, οι διανομείς και ο τύπος των μπουζί συμφωνούν με τις Προδιαγραφές του κατασκευαστή για το συγκεκριμένο μοντέλο.
- 1.8 Η προσθήκη ενός ηλεκτρονικού συστήματος ανάφλεξης απαγορεύεται, όπως επίσης και οι ηλεκτρονικοί περιοριστές στροφών.
- 1.9 Μπαταρία και γεννήτρια : Η μάρκα και ο τύπος είναι ελεύθερα, αλλά το δυναμό δεν μπορεί να αντικατασταθεί με εναλλάκτη. Το δυναμό πρέπει να παράγει τάση και να είναι υπό φορτίο, όταν η μηχανή λειτουργεί.
- 1.10 Η τάση λειτουργίας της μπαταρίας και όλων των ηλεκτρικών εξαρτημάτων μπορεί να αλλάξει από 6 σε 12 volt. Η χωρητικότητα της μπαταρίας σε αμπερώρια, είναι ελεύθερη.
- 1.11 Απαγορεύεται η αλλαγή της αρχικής θέσης της μπαταρίας εκτός από την μεταφορά της από τον θάλαμο των επιβατών, για λόγους ασφαλείας, σε άλλο χώρο.
- 1.12 Αν αυτή παραμείνει στο χώρο των επιβατών πρέπει να είναι ξηρού τύπου σταθερά στερεωμένη και να έχει μονωτικό, κα υδατοστεγές κάλυμμα.

2 ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

2.1 Αμορτισέρ

- 2.1.1 Είναι ελεύθερος ο τύπος και ο κατασκευαστής των αμορτισέρ, αλλά ο αριθμός και η αρχή λειτουργίας τους δεν πρέπει να τροποποιηθούν από τις Προδιαγραφές της Περιόδου εκείνης (υδραυλικό ή τριβής, τηλεσκοπικού τύπου ή με βραχίονα) και το σύστημα λειτουργίας πρέπει να χρησιμοποιείται σε Αυτοκίνητα την Περίοδο εκείνη.
- 2.1.2 Μοντέλα εφοδιασμένα με πρόσθετο θάλαμο αερίου μέσα ή έξω από τα αμορτισέρ δεν γίνονται δεκτά.
- 2.1.3 Οι αρχικές στήριξεις της ανάρτησης δεν μπορεί κατά κανένα τρόπο να τροποποιηθούν.
- 2.1.4 Ελατήρια ανάρτησης : οι διαστάσεις των ελατηρίων ανάρτησης δύνανται να μεταβληθούν. Τα ελατήρια ανάρτησης μπορεί να αντικατασταθούν με άλλα χωρίς να τροποποιηθεί ο αριθμός που προέβλεπε ο κατασκευαστής και με τον όρο ότι είναι όμοια σε Προδιαγραφές διαστάσεις, υλικό και σχέσεις με αυτά που αντικαθιστούν. Ο αριθμός των φύλλων / σπειρών είναι ελεύθερος.

3 ΤΡΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ

3.1 Τροχοί

- 3.1.1 Οι τροχοί πρέπει να συμφωνούν με τις Προδιαγραφές που έδινε ο κατασκευαστής για το συγκεκριμένο μοντέλο.
- 3.1.2 Προσδιορίζονται από την διάμετρό τους, το πλάτος της ζάντας και το offset. Ειδικότερα σε Αγώνες όπου απαιτούνται ελαστικά Dunlop Racing, μόνο οι τροχοί διαμέτρου 400 mm μπορούν να αντικατασταθούν από άλλους 15 ιντσών, και οι ζάντες που είναι στενότερες από 4 ίντσες με άλλες πλάτους μέχρι 4 ίντσες.
- 3.1.3 Η θέση του εφεδρικού τροχού δεν μπορεί να αλλάξει αλλά η μέθοδος στήριξης είναι ελεύθερη.

3.2 Ελαστικά

Πρέπει να συμφωνούν με το Άρθρο 8.

4 ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ

Οι βάσεις στα καθίσματα μπορούν να τροποποιηθούν. Για αυτοκίνητα που έχουν κλωβούς ασφαλείας (roll-cage), τα πίσω καθίσματα μπορούν να αφαιρεθούν.

5 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

5.1 Ρεκτιφιέ

5.1.1 Επιτρέπεται το ρεκτιφιέ κυλίνδρων εφόσον η μέγιστη αύξηση της διαμέτρου του κυλίνδρου δεν ξεπερνάει τα 0.6 mm. Η αύξηση του κυλινδρισμού δεν θα πρέπει να επιβάλλει τη μετάταξη του αυτοκινήτου σε άλλη κλάση.

5.2 Πιστόνια : στα πιστόνια δεν επιτρέπονται τροποποιήσεις, μόνο μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα του κατασκευαστή ή από άλλη πηγή με τον όρο ότι συμφωνούν με τις Προδιαγραφές της Περιόδου (σχήμα, βάρος).

5.3 Εκκεντροφόροι : δεν μπορούν να τροποποιηθούν.

5.4 Βαλβίδες : το μήκος τους δεν πρέπει να τροποποιηθεί.

5.5 Ζύγισμα : επιτρέπεται, αλλά το ελάφρωμα κάθε τμήματος πρέπει να είναι λιγότερο από 5%.

5.6 Φίλτρο αέρα : μπορεί να αλλαχτεί ή να αφαιρεθεί.

5.7 Καρμπυρατέρ : μόνο τα μπέκ και οι πεταλούδες μπορούν να αλλάξουν. Ο τύπος και η μάρκα που έχει αναγνωριστεί καθώς και οι Προδιαγραφές του κατασκευαστή πρέπει να παραμείνουν.

5.8 Στρόφαλος : μπορεί να αντικατασταθεί από ένα εξάρτημα κατασκευασμένο από εναλλακτικό σιδηρούν υλικό, με την προϋπόθεση ότι είναι όμοιο σε σχήμα και σε όλες του τις διαστάσεις με τα αρχικά. Τα αρχικά μέταλλα των εδράνων ή τα αναπαραχθέντα με την ίδια μέθοδο και το ίδιο υλικό, πρέπει να παραμείνουν.

6 ΣΥΣΤΗΜΑ ΨΥΞΗΣ

6.1 Ψυγείο :

6.1.1 Κάθε ψυγείο που τοποθετούσε ο κατασκευαστής στο συγκεκριμένο μοντέλο επιτρέπεται, αλλά το σύστημα στερέωσής του και η θέση του δεν μπορεί να αλλάξουν.

6.1.2 Ανεξάρτητα από τον τρόπο λειτουργίας, επιτρέπεται η τοποθέτηση κινητής ή μόνιμης κουρτίνας στο ψυγείο.

6.1.3 Οι θερμαντικές μονάδες για τους υδροψυκτους κινητήρες και οι εναλλάκτες θερμότητας μπορούν να αφαιρεθούν αλλά η θέση τους δεν πρέπει να αλλάξει..

6.1.4 Η τοποθέτηση των σωληνώσεων νερού είναι ελεύθερη.

6.2 Ανεμιστήρας

6.2.1 Πλήρης ελευθερία σχετικά με τον αριθμό και τις διαστάσεις των πτερυγών (ή την πλήρη αφαίρεση).

6.2.2 Δυνατότητα μηχανισμού για προσωρινή διακοπή.

6.2.3 Επιτρέπεται η αντικατάσταση του αρχικού με ένα άλλο ηλεκτρικό.

6.3 Θερμοστάτης :Η μάρκα και ο τύπος είναι ελεύθερα.

7 ΕΛΑΤΗΡΙΑ

Ελατήρια άλλα εκτός των ελατηρίων ανάρτησης δύναται να αντικατασταθούν με άλλα χωρίς να τροποποιηθεί ο αριθμός που προέβλεπε ο κατασκευαστής και με τον όρο ότι είναι όμοια σε Προδιαγραφές (διαστάσεις, υλικό και σχέσεις) με αυτά που αντικαθιστούν.

8 ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ / ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΗ ΣΧΕΣΗ

8.1 Μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο το πολύ σετ εναλλακτικών σχέσεων κιβωτίου και τελικών σχέσεων από αυτές που υπάρχουν στις Προδιαγραφές του κατασκευαστή για το Group 1 των Αυτοκινήτων Παραγωγής και το Group 3 των Αυτοκινήτων Μεγάλου Τουρισμού.

8.2 Κιβώτια ταχυτήτων όπου η επιλογή της σχέσης γίνεται με dog clutches δεν επιτρέπονται.

8.3 Η τοποθέτηση συστήματος overdrive στο υπάρχον κιβώτιο επιτρέπεται εφόσον συμφωνεί με τις Προδιαγραφές της Περιόδου.

8.4 Το πρωτότυπο σύστημα του συμπλέκτη δεν πρέπει να τροποποιηθεί.

9 ΦΡΕΝΑ

- 9.1 Επιτρέπεται η τοποθέτηση μηχανισμού περιορισμού της πίεσης μεταξύ εμπρός και πίσω τροχών μόνο εάν αυτό συμπεριλαμβάνεται στις Προδιαγραφές της Περιόδου.
- 9.2 Οι σωληνώσεις των φρένων μπορούν να προστατεύονται με εύκαμπτο ενισχυμένο υλικό.
- 9.3 Αντικατάσταση των φερμουίτ επιτρέπεται και το υλικό τους είναι ελεύθερο, αλλά μόνο απλή κατεργασία για συντήρηση επιτρέπεται.
- 9.4 Αν υπήρχε τοποθετημένος μηχανισμός υποβοήθησης (servo) δεν επιτρέπεται να αποσυνδεθεί.

10 ΜΕΤΑΤΡΟΧΙΟ, ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ, ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

- 10.1 Μετατρόχιο και μεταξόνιο :
 - 10.1.1 Πρέπει να είναι ακριβώς ίδιο με τις διαστάσεις που αναφέρεται στην homologation ή αν το μοντέλο δεν ήταν αναγνωρισμένο με τις αρχικές Προδιαγραφές του κατασκευαστή.
 - 10.1.2 Οι ανοχές στο μετατρόχιο που επιτρέπονται είναι : $\pm 1\%$
- 10.2 Απόσταση από το έδαφος : όλα τα μέρη του αμαξώματος θα απέχουν από το έδαφος τουλάχιστον 100 mm ούτως ώστε μια μάζα πλάτους 800 mm, μήκους 800 mm και ύψους 100 mm να περνά κάτω από όλο το όχημα από οποιαδήποτε πλευρά καθ' όλη την διάρκεια του Αγώνα.
Η απόσταση από το έδαφος μπορεί να μετρηθεί σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την διάρκεια του Αγώνα, σε μια επιφάνεια που ορίζεται από τον αρμόδιο αντιπρόσωπο και σε συμφωνία με το εγχειρίδιο homologation της FIA του 1993.

11 ΒΑΡΟΣ

Καθ' όλη την διάρκεια του Αγώνα το βάρος του οχήματος δεν πρέπει να είναι λιγότερο από το ελάχιστο αναγνωρισμένο από την FIA, ή με τις αρχικές Προδιαγραφές της Περιόδου αν το μοντέλο δεν ήταν αναγνωρισμένο.

12 ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΕΣ

- 12.1 Εκτός αν αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του αμαξώματος και εκτός από τα Ραλλύ, οι προφυλακτήρες μαζί με τις βάσεις τους υποχρεωτικά πρέπει να αφαιρούνται.
- 12.2 Στα ακόλουθα Αυτοκίνητα οι προφυλακτήρες αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του αμαξώματος :
 - 12.2.1 Jaguar Mark 1 και 2
 - 12.2.2 Austin και Morris Mini, και όλες οι παραλλαγές τους
 - 12.2.3 Ford Falcon
 - 12.2.4 Ford Mustang
 - 12.2.5 Όλα τα Volvo τύπου 120
 - 12.2.6 VEB Wartburg, όλοι οι τύποι
 - 12.2.7 Abarth 850 TC και 1000
 - 12.2.8 Porsche 911 όλοι οι τύποι
 - 12.2.9 Lotus Elan
- 12.3 Τα Αυτοκίνητα που μετέχουν σε Διεθνείς Αγώνες Ραλλύ πρέπει να έχουν προφυλακτήρες της Περιόδου του μοντέλου εκτός αν :
 - 12.3.1 Το μοντέλο ήταν αναγνωρισμένο την Περίοδο εκείνη χωρίς προφυλακτήρες ή
 - 12.3.2 Το συγκεκριμένο αμάξιμα συμμετείχε σε Αγώνες της Περιόδου εκείνης που γίνονταν με κανονισμούς FIA χωρίς προφυλακτήρες.

13 ΡΕΖΕΡΒΑ

Η ρεζέρβα μπορεί να αφαιρεθεί με τον όρο ότι :

- 13.1 Το αυτοκίνητο θα τηρεί το ελάχιστο αναγνωρισμένο βάρος του, οποιαδήποτε στιγμή.
- 13.2 Στα Ραλλύ θα είναι σύμφωνο με τον Κ.Ο.Κ.

14 ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

- 14.1 Βοηθητικά εξαρτήματα που δεν αναφέρονται στο Δελτίο Αναγνώρισης ή στις Τεχνικές Προδιαγραφές της Περιόδου, επιτρέπονται χωρίς περιορισμό με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζουν τη συμπεριφορά του αυτοκινήτου, ακόμα και έμμεσα, την μηχανική απόδοση, το σύστημα διεύθυνσης και μετάδοσης κίνησης, το κράτημα και το φρενάρισμα.
 - 14.1.1 Τέτοια είναι όλα όσα αφορούν την αισθητική, την άνεση (φωτισμός, καλοριφέρ, ραδιόφωνο, κ.λ.π) καθώς και αυτά που συντελούν στην πιο άνετη και ασφαλή οδήγηση (ταχύμετρο, εκτοξευτήρας νερού καθαρισμού τζαμιών, κ.λ.π)
- 14.2 Η εμφάνιση του αυτοκινήτου όπως ορίζεται στο άρθρο 3.4.1, δεν μπορεί να τροποποιηθεί.

- 14.3** Η θέση του συστήματος διεύθυνσης (δεξιά ή αριστερά) είναι προαιρετική εφόσον το μοντέλο προσφέρεται από τον κατασκευαστή έτσι.
- 14.4** Επιτρέπονται τα ακόλουθα :
- 14.4.1** Η κόρνα μπορεί να αντικατασταθεί ή να προστεθεί και άλλη και να τροποποιηθεί το σύστημα ώστε να το χειρίζεται ο συνοδηγός.
 - 14.4.2** Το παρμπρίζ μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο ίδιου υλικού που να είναι εφοδιασμένο με σύστημα ξεθαμπώματος.
 - 14.4.3** Το καλοριφέρ μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο που να περιλαμβάνεται στον κατάλογο του κατασκευαστή.
 - 14.4.4** Τα εξωτερικά διακοσμητικά του αμαξώματος μπορούν να αφαιρεθούν (με εξαίρεση τις γρίλιες του ψυγείου και τα στεφάνια των προβολέων) εφόσον δεν δημιουργούν αιχμηρές προεξοχές.
 - 14.4.5** Το αρχικό ταχύμετρο μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο εφόσον το νέο τοποθετηθεί ακριβώς στην αρχική θέση και είναι αναλογικού τύπου. Συμπληρωματικά όργανα επιτρέπονται.
 - 14.4.6** Ένα ηλεκτρικό θερμόμετρο μπορεί να αντικατασταθεί από ένα τριχοειδές και ένα τυπικό πιεσόμετρο από άλλο μεγαλύτερης ακρίβειας.
 - 14.4.7** Τα σημεία στερέωσης του γρύλου μπορούν να ενισχυθούν, να αλλάξουν θέση ή να προστεθούν νέα.
 - 14.4.8** Τα πουλία των προφυλακτήρων μπορεί να αφαιρεθούν αλλά οι προφυλακτήρες πρέπει να παραμείνουν στη θέση τους (εκτός της περίπτωσης του άρθρου 12 αυτού του Παραρτήματος).
 - 14.4.9** Οι θήκες στις πόρτες και το ντουλαπάκι μπορούν να τροποποιηθούν ώστε να μεγαλώσουν.
 - 14.4.10** Όταν ο ειδικός Κανονισμός ενός Αγώνα επιτρέπει την τοποθέτηση ποδιάς οι σωληνώσεις φρένων και καυσίμων πρέπει να προστατεύονται.
 - 14.4.11** Η θέση και η εμφάνιση των πινακίδων Κυκλοφορίας είναι ελεύθερα εφόσον είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της χώρας από την οποία προέρχεται το αυτοκίνητο.
 - 14.4.12** Το βολάν μπορεί να αντικατασταθεί αλλά η αρχική μέθοδος στήριξης της κολώνας του τιμονιού πρέπει να παραμείνει.
 - 14.4.13** Πρόσθετοι ηλεκτρονόμοι (ρελέ) και διακόπτες μπορούν να τοποθετηθούν και τα καλώδια να επιμηκυνθούν.
 - 14.4.14** Όλοι οι ηλεκτρικοί διακόπτες μπορεί να αλλαχθούν ελεύθερα όσον αφορά τη λειτουργία, τη θέση, και σε περίπτωση πρόσθετων εξαρτημάτων τον αριθμό τους.
 - 14.4.15** Τα διακοσμητικά των τροχών μπορούν να αφαιρεθούν και οι τροχοί να ζυγοσταθμιστούν.
 - 14.4.16** Βίδες και παξιμάδια μπορεί να αντικατασταθούν και / ή να ασφαρίζονται με ασφάλειες ή σύρμα.
 - 14.4.17** Μπορούν να τοποθετηθούν καλύμματα στους προβολείς εφόσον δεν επηρεάζουν την αεροδυναμική του αυτοκινήτου.
 - 14.4.18** Το χειρόφρενο μπορεί να τροποποιηθεί ώστε να επιτυγχάνεται άμεση απελευθέρωσή του ("fly-off").
 - 14.4.19** Οποιοδήποτε αποσπώμενο hardtop της Περιόδου εκείνης όπως το προμήθευε ο κατασκευαστής ή κάποιος άλλος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ
ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ Ε, F ΚΑΙ G1,
ΓΙΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ

1 ΑΜΑΞΩΜΑ

Πρέπει να είναι σύμφωνα με το άρθρο 7.3.6 του Παραρτήματος Κ.

2 ΑΝΑΡΤΗΣΗ

2.1 Αντιστρεπτικοί ράβδοι :

2.1.1 Επιτρέπεται η τοποθέτησή τους εφόσον δεν περιλαμβάνουν πρόσθετο εξάρτημα τοποθετημένο επί των τροχών.

2.1.2 Η ράβδος πρέπει να είναι κατασκευασμένη από μονοκόμματη στερεά μπάρα και δεν πρέπει να είναι ρυθμιζόμενη.

2.1.3 Μπορούν να χρησιμοποιηθούν σύνδεσμοι τύπου "Rose", εφόσον αυτοί δεν επηρεάζουν την γεωμετρία της ανάρτησης.

2.2 Αμορτισέρ : επιτρέπονται ρυθμιζόμενα αμορτισέρ του ίδιου τύπου με τις Προδιαγραφές της Περιόδου.

2.3 Βάσεις ελατηρίων :

2.3.1 Ρυθμιζόμενες βάσεις ελατηρίων και ύψους απαγορεύονται εκτός και αν ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου για το συγκεκριμένο μοντέλο και πρέπει να είναι του ίδιου τύπου με τις αρχικές.

2.3.2 Οι αρχικές βάσεις δεν πρέπει να τροποποιηθούν.

2.4 Ελατήρια ανάρτησης :

2.4.1 Μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα υπό τον όρο ότι ο τύπος και ο αριθμός τους είναι σύμφωνος με τις Προδιαγραφές της Περιόδου αυτών που αντικαθιστούν.

2.4.2 Ο αριθμός των φύλλων / σπειρών είναι ελεύθερος.

2.4.3 Ρυθμιζόμενα ελατήρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο εφόσον ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου.

2.5 Βραχίονες ανάρτησης / ενισχυτικές ράβδοι ή γόνατα και ράβδοι εξισορρόπησης : απαγορεύονται εκτός και αν ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου.

3 ΕΛΑΤΗΡΙΑ

Ελατήρια εκτός από αυτά της ανάρτησης μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα ανεξαρτήτως προέλευσης, αλλά χωρίς να τροποποιηθεί ο αριθμός των Προδιαγραφών της Περιόδου και με τον όρο ότι μπορεί να τοποθετηθούν χωρίς καμία μετατροπή στις αρχικές βάσεις.

4 ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΦΛΕΞΗ

Η αντικατάσταση του δυναμό με εναλλάκτη με Προδιαγραφές διαθέσιμες την Περίοδο εκείνη, ίσης ή μεγαλύτερης ισχύος εξόδου επιτρέπεται, με τον όρο ότι το σύστημα και η μέθοδος ενεργοποίησης της γεννήτριας παραμένει αμετάβλητη. Δεν επιτρέπονται οδοντωτές τροχαλίες. Μπουζί μικρότερης διαμέτρου από την αρχική μπορούν να χρησιμοποιηθούν με τις κατάλληλες προσαρμογές, εφόσον υπάρχουν αποδείξεις για την χρήση τους την Περίοδο εκείνη.

5 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

5.1 Ρεκτιφιέ

Επιτρέπεται το ρεκτιφιέ με μέγιστη ανοχή που δεν ξεπερνάει τα 1.2 mm του αρχικού, υπό τον όρο ότι η αύξηση του κυλινδρισμού δεν θα επιβάλλει τη μετάταξη του αυτοκινήτου σε άλλη κλάση βάσει κυβισμού όπως ορίζει η FIA.

Για Αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν μεταξύ 01.01.1970 και 31.12.1971 το ρεκτιφιέ επιτρέπεται μέχρι τα όρια που επιτρέπονται στην κλάση βάση κυβισμού του αυτοκινήτου, όπως ορίζεται στην Περίοδο G. Αυτή η ρύθμιση είναι επίσης δυνατή για όλα τα άλλα Αυτοκίνητα αν επρόκειτο για ένα μεμονωμένο ιστορικό γεγονός σχετικό με το αυτοκίνητο το οποίο είναι υπό εξέταση.

5.2 Κυλινδροκεφαλή και μπλοκ

Η συμπίεση μπορεί να τροποποιηθεί με κατεργασία του μπλοκ ή της κεφαλής ή / και με την αφαίρεση της φλάντζας ή την αντικατάστασή της με άλλη.

Μόνο επεμβάσεις σύμφωνες με την homologation του αυτοκινήτου μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

5.3 Πιστόνια, εκκεντροφόροι και ελατήρια βαλβίδων

Επιτρέπονται τροποποιήσεις, και μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα διαφορετικού κατασκευαστή ή Προδιαγραφών με τον όρο ότι συμφωνούν σε αριθμό με τις Προδιαγραφές της homologation.

5.4 Επεξεργασία :

Ο καθαρισμός της μηχανής, το γυάλισμα και το ζύγισμα των μηχανικών μερών επιτρέπεται, υπό τους εξής όρους :

5.4.1 Αυτές οι εργασίες πρέπει να γίνονται χωρίς προσθήκη διαφόρων υλικών.

5.4.2 Είναι δυνατό να αναγνωρισθεί αδιαφιλόνικη η προέλευση αυτών των μερών εφόσον είναι προϊόντα σειράς, έχουν εξουσιοδότηση από τον Κανονισμό, ή / και homologation.

5.4.3 Οι διαστάσεις και το βάρος που δίνονται στην homologation του αυτοκινήτου γίνονται σεβαστές, λαμβάνοντας υπόψη τις ανοχές που διευκρινίζονται . ή το J της περιόδου . Εάν δεν διευκρινίζονται, οι ανοχές μπορεί να κυμαίνονται στο $\pm 5\%$.

6 ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΠΑΝΣΗΣ

6.1 Μπορεί να προστεθεί ένα φίλτρο λαδιού και / ή ψυγείο λαδιού μόνο για τον κινητήρα.

6.2 Τα ψυγεία λαδιού πρέπει να τοποθετούνται μέσα στο περίγραμμα του αυτοκινήτου όπως αυτό φαίνεται από πάνω.

6.3 Μόνιμα ή κινητά διαφράγματα και χωρίσματα επιτρέπονται.

7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ

7.1 Η πολλαπλή εξαγωγής πρέπει να παραμένει ίδια με την αρχική αλλά το σιλανσιέ και σωλήνας εξαγωγής είναι ελεύθερα.

7.2 Η τελική στάθμη θορύβου πρέπει να παραμένει μέσα στα νόμιμα όρια της χώρας όπου γίνεται ο Αγώνας.

7.3 Η οπή εξαγωγής πρέπει να είναι μεταξύ 45 cm και 10 cm από το έδαφος. Η εξαγωγή πρέπει να μην εξέρχεται από το περίγραμμα του αυτοκινήτου και να μην είναι περισσότερο από 10 cm μέσα από το περίγραμμα και να βρίσκεται πίσω από το κατακόρυφο επίπεδο που περνάει από το μέσο του μεταξονίου. Η έξοδος μπορεί να είναι έξω από το περίγραμμα μόνο αν ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου για το μοντέλο.

Επίσης πρέπει να υπάρχει ικανοποιητική προστασία στους σωλήνες για το φόβο εγκαυμάτων.

7.4 Το σύστημα εξαγωγής δεν πρέπει να είναι προσωρινό. Τα καυσαέρια πρέπει να βγαίνουν από την άκρη των σωληνώσεων. Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται μέρη του αμαξώματος για την δίοδο των καυσαερίων.

8 ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

8.1 Μια ηλεκτρική αντλία μπορεί να αντικαταστήσει μια μηχανική και αντίστροφα. Ο αριθμός και η θέση τους μπορεί να αλλάξει.

8.2 Οποιοδήποτε ρεζερβουάρ μπορεί να χρησιμοποιηθεί εφόσον συμφωνεί με το άρθρο 5.5, δεν ξεπερνά σε χωρητικότητα την αναγνωρισμένη ή προσδιοριζόμενη χωρητικότητα και είναι τοποθετημένο στην αρχική του θέση ή στο πορτμπραγκάζ.

8.3 Η διαδρομή των σωληνώσεων καυσίμου είναι ελεύθερη.

9. ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ ΚΑΙ ΦΙΛΤΡΑ ΑΕΡΟΣ

9.1 Το/α καρμπυρατέρ μπορεί να αντικατασταθεί/ούν με άλλο/α διαφορετικού μεγέθους από αυτό της homologation για το μοντέλο, εφόσον :

9.1.1 Ο τύπος και όλες οι σχεδιαστικές λεπτομέρειες και αρχές λειτουργίας παραμένουν ίδιες με αυτές των Προδιαγραφών των καρμπυρατέρ της Περιόδου του μοντέλου που αφορούν (αριθμός τσόκ, ζιγκλέρ, πεταλούδες, αντλίες, κ.λ.π.) και

9.1.2 Τα καρμπυρατέρ μπορούν να τοποθετηθούν κατευθείαν στην εισαγωγή με χρήση των αρχικών τους στηριγμάτων.

9.2 Τα φίλτρα αέρα και τα προστατευτικά τους καλύμματα μπορούν να αντικατασταθούν με εισαγωγές τύπου «χωνιού» που θα συμφωνεί με τις Προδιαγραφές της Περιόδου.

10 ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ

10.1 Κιβώτιο ταχυτήτων

Μόνο κιβώτια (αυτόματα ή μη) και σχέσεις που ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου επιτρέπονται. Πηνία ελικοειδούς κοπής μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα ευθείας κοπής.

10.2 Τελική σχέση

Μόνο σχέσεις που ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου επιτρέπονται.

10.3 Διαφορικό

Διαφορικά περιορισμένης ολίσθησης ενός τύπου που ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου για το συγκεκριμένο μοντέλο επιτρέπονται.

11 ΤΡΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ

11.1 Τροχοί : πρέπει να είναι αναγνωρισμένου τύπου ή Προδιαγραφών Περιόδου.

11.1.1 Οι τροχοί μπορούν να ενισχυθούν, που μπορεί να σημαίνει τροποποίηση στο σύστημα στερέωσης, με τον όρο ότι το σύστημα αυτό χρησιμοποιείται την Περίοδο εκείνη από το μοντέλο αυτό.

11.1.2 Τα Αγωνιστικά Αυτοκίνητα Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού των Περιοδών F και G1 μπορούν να χρησιμοποιήσουν αλουμινένιους τροχούς τύπου "Minilite" των αυθεντικών διαστάσεων, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν άλλοι τροχοί χαμηλού βάρους με Προδιαγραφές Περιόδου. Το μέγιστο πλάτος τροχού δεν πρέπει να υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο.

11.2 Ελαστικά : πρέπει να συμφωνούν με το Άρθρο 8.

12 ΦΡΕΝΑ

Το σύστημα πέδησης πρέπει να είναι εξ ολοκλήρου Προδιαγραφών της Περιόδου με εξαίρεση τα παρακάτω :

12.1 Το σύστημα μπορεί να μετατραπεί σε διπλού κυκλώματος που θα ενεργεί ταυτόχρονα σε όλους τους τροχούς μέσω δύο ξεχωριστών υδραυλικών κυκλωμάτων, με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζει τη θέση και τη στήριξη των pedal ούτε την κατασκευή του αμαξώματος. Μπορεί να προστεθεί μηχανισμός υποβοήθησης (σερβό), ή να αποσυνδεθεί.

12.2 Συσκευές περιορισμού της πίεσης δεν πρέπει να τοποθετούνται στο υδραυλικό κύκλωμα εκτός και αν ήταν στις Προδιαγραφές της Περιόδου. Κάθε σύστημα κατανομής της πίεσης μεταξύ εμπρός και πίσω τροχών δεν πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιείται από τον οδηγό όταν αυτός κάθετα στη θέση του.

12.3 Οι δίσκοι δεν επιτρέπεται να τροποποιηθούν.

12.4 Το υλικό τριβής και η μέθοδος στερέωσής του είναι ελεύθερα αλλά οι διαστάσεις των επιφανειών τριβής πρέπει να παραμένουν όπως στην homologation.

13 ΘΑΛΑΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

13.1 Παρμπρίζ :

13.1.1 Το παρμπρίζ πρέπει να είναι laminated εκτός αν για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο έχει δοθεί ελευθερία για την χρήση εναλλακτικού υλικού.

13.1.2 Για ανοικτά Αυτοκίνητα κατασκευής πριν το 1955 το παρμπρίζ είναι ελεύθερο, με τον όρο ότι εξέχει τουλάχιστον 20 cm κάθετα πάνω από την επιφάνεια του καπό.

13.1.3 Για Αυτοκίνητα μεταξύ 1955 και 1961 συμπεριλαμβανομένου, τα παρμπρίζ πρέπει να έχουν τις πιο κάτω ελάχιστες διαστάσεις :

13.1.3.1 Κάθετο ύψος πάνω από το καπό 20 cm

13.1.3.2 Πλάτος : 90 cm για μέχρι 1000 cm³, 100 cm για πάνω από 1000 cm³.

13.1.4 Τροποποιήσεις σε τμήματα του παρμπρίζ (πλαίσιο, στηρίγματα, σφραγίσματα, κλπ) δεν αναγνωρίζονται.

13.2 Τα πίσω παρμπρίζ και τα παράθυρα από τις πόρτες και τα φιλιστρίνια πρέπει να είναι από γυαλί ασφαλείας ή από σκληρό διαφανές υλικό πάχους τουλάχιστον 5 mm (τύπος υλικού FAA π.χ. συνιστάται Lexan 400).

13.3 Πλευρικά παράθυρα που ανοίγουν κατακόρυφα μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα συρόμενα που ανοίγουν οριζόντια.

13.4 Εκτός εάν επιτρέπονται με το άρθρο 13.3, τροποποιήσεις σε τμήματα των παραθύρων (πλαίσιο, στηρίγματα, σφραγίσματα, κλπ), δεν αναγνωρίζονται.

13.5 Τα εμπρός καθίσματα μπορούν να αντικατασταθούν ενώ τα πίσω και τα μαξιλαράκια μπορούν να αφαιρεθούν.

13.6 Η ταπετσαρία του πατώματος και της οροφής μπορεί να αφαιρεθεί, ενώ η ταπετσαρία της πόρτας μπορεί να αντικατασταθεί.

13.7 Τα χειριστήρια και οι διακόπτες ελέγχου και η λειτουργία τους πρέπει να παραμένουν αυτά των Προδιαγραφών του κατασκευαστή αλλά επιτρέπεται η τροποποίησή τους ώστε να γίνουν ευκολότερα στη χρήση, αλλαγή της θέσης τους και του τρόπου λειτουργίας όπως το χαμηλόμετρο της κολώνας του τιμονιού ή επιμήκυνση του χειρόφρενου ή η επανατοποθέτησή του για να επιτρέπει κίνηση "fly off".

14 ΠΟΔΙΑ

Η τοποθέτηση μιας ποδιάς προστατευτικής κάτω από το αυτοκίνητο επιτρέπεται αν αυτή υπήρχε στην αρχική homologation, ή επιτρέπεται από τον ειδικό Κανονισμό του Αγώνα.

15 ΑΕΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

Δεν επιτρέπονται.

16 ΕΡΜΑ

Το βάρος του αυτοκινήτου μπορεί να συμπληρωθεί με έρμα, με την προϋπόθεση ότι αποτελείται από ενιαίο στερεό τεμάχιο, στερεωμένο στο πάτωμα με χρήση εργαλείων και ότι είναι ορατό και μπορεί να σφραγιστεί από τους τεχνικούς εφόρους. Ο εφεδρικός τροχός μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν έρμα.

17 ΑΜΑΞΩΜΑ

17.1 Για αγωνιστικά Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μόνο, επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν μόνο για το αμάξωμα, τροποποιήσεις που ίσχυαν εκείνη την Περίοδο μέσα στα όρια των διεθνών κανονισμών για τα Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού όπως περιγράφονται στο άρθρο 8.9.

Το αμάξωμα πρέπει να είναι σε συμφωνία με την πλήρη παρουσία του αυτοκινήτου σε Διεθνείς Αγώνες της FIA της Περιόδου.

17.2 Αν έχουν γίνει τροποποιήσεις στο αναγνωρισμένο αμάξωμα πρέπει να δηλώνονται στο ιστορικό του αυτοκινήτου στην ταυτότητα της FIA με την ημερομηνία την περιγραφή και τη δικαιολόγηση της μετατροπής.

17.3 Οι αναδιπλούμενοι προβολείς πρέπει να είναι όπως οι αρχικοί με ολόκληρο τον μηχανισμό στην θέση του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ J1 ΚΑΙ J2 ΠΟΥ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΜΟΝΟ ΣΕ SPORTING ΑΓΩΝΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΣΕΙΣ

ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ

1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

- 1.1 Μόνο αυτοκίνητα της περιόδου J1 και J2 (01/01/1982 έως 31/12/1985 και 1/1/1986 έως 31/12/1990) γίνονται δεκτά όπως κάτωθι:
- GROUP B αυτοκίνητα πάνω από 1600 cc
 - GROUP B αυτοκίνητα μέχρι και 1600 cc
 - GROUP A αυτοκίνητα
 - GROUP N αυτοκίνητα
- 1.2 Η Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA διατηρεί το δικαίωμα να αλλάξει και ή να διορθώσει την λίστα των αυτοκινήτων που επιτρέπεται να συμμετέχουν.
- 1.3. Επισημαίνεται ότι κάποια αυτοκίνητα GROUP B απαγορεύθηκαν στην περίοδο στα ράλλυ για λόγους ασφαλείας .Για τους ίδιους λόγους συνεχίζουν να μην επιτρέπεται η συμμετοχή τους (άρθρο 7.4.1 παραρτήματος Κ)

2 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- 2.1 Τα αυτοκίνητα που αναφέρονται στο άρθρο 1.1. πρέπει να συμφωνούν με το άρθρο 7 του παραρτήματος Κ και με τα παρακάτω άρθρα :

2.1.1 ΒΑΡΟΣ

Το ελάχιστο βάρος ορίζεται σαν αυτό που αναφέρεται στο Παράρτημα J της εποχής συν 25 κιλά λόγω του πρόσθετου εξοπλισμού ασφαλείας που είναι πλέον υποχρεωτικός.

2.1.2 ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ

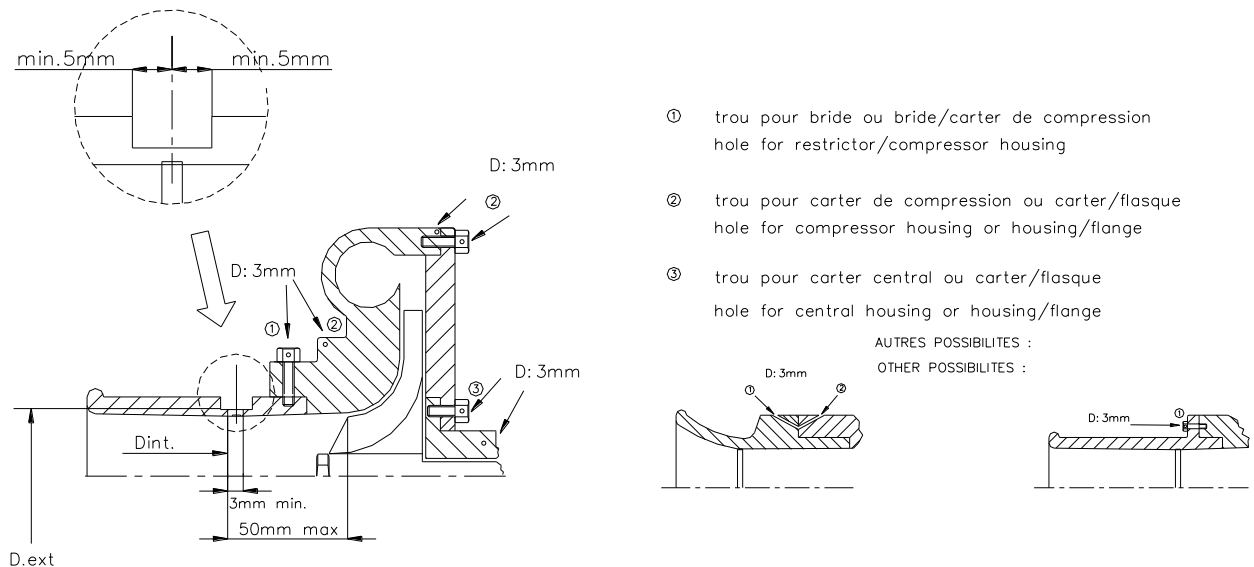
Αυτοκίνητα που έχουν αρχικά αναγνωρισθεί με ή τους έχει επιτραπεί να χρησιμοποιούν ηλεκτρονικές μονάδες ελέγχου , συστήματα διαχείρισης του κινητήρα και /η οι αισθητήρες πρέπει να χρησιμοποιούν το ίδιο σύστημα , συνδεδεμένο και σε πλήρη λειτουργία σε συμφωνία με την περίοδο ή από τις απαιτήσεις του παραρτήματος J της περιόδου.

2.1.3 ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΕΣ

Τα υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα της περιόδου J2 υποχρεούνται να φέρουν περιοριστή στο στόμιο του υπερτροφοδότη εσωτερικής διαμέτρου 38 mm (ομάδα Α δηλ. κλάσεις E1 έως και E4) ή 36 mm (ομάδα N δηλ. κλάσεις E7 και E8) Το σύστημα υπερτροφοδότησης πρέπει να συμφωνεί με αυτό που αναφέρει το δελτίο αναγνώρισης.

Όλα τα αυτοκίνητα που έχουν συμπίεστή πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα περιοριστή τοποθετημένο στο κέλυφός του. Αυτός ο περιοριστής, ο οποίος είναι υποχρεωτικός στα ράλι, δεν απαγορεύεται σε άλλους αγώνες, αν ο αγωνιζόμενος αποφασίσει να τον χρησιμοποιήσει.

Όλος ο αέρας που τροφοδοτεί τον κινητήρα πρέπει να περνάει μέσα από αυτόν τον περιοριστή, ο οποίος πρέπει να είναι σύμφωνος με τα παρακάτω:



Σχήμα 254-4

Η μέγιστη διάμετρος του περιοριστή για την ομάδα A και για την ομάδα N πρέπει να διατηρείται στο παραπάνω μέγεθος για μήκος αγωγού τουλάχιστον 3mm, μετρούμενο προς την κατεύθυνση της ροής σε επίπεδο κάθετο προς τον άξονα περιστροφής και σε διαμήκη θέση που να απέχει κατά μέγιστο 50 mm από ένα επίπεδο που διέρχεται από το ακρότατο σημείο των πτερυγίων του στροβίλου. (βλ. σχέδιο 254-4). Η διάμετρος αυτή πρέπει να παραμένει σταθερή ανεξάρτητα από τις συνθήκες θερμοκρασίας.

Η εξωτερική διάμετρος του περιοριστή, στο στενότερο (εσωτερικό) σημείο του πρέπει να είναι μικρότερη από 42 mm για την ομάδα N και μικρότερη από 44 mm για την ομάδα A και πρέπει να εκτείνεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 5 mm από κάθε πλευρά. Η τοποθέτηση του περιοριστή στον συμπιεστή, πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε για να αφαιρεθεί αυτός από τον συμπιεστή θα πρέπει να ξεβιδωθούν τελείως 2 βίδες από τον περιοριστή ή τον συμπιεστή. Απαγορεύεται η στερέωση του περιοριστή με βίδες που έχουν μύτη στην άκρη (μυτερές).

Επιτρέπεται η αφαίρεση ή η προσθήκη υλικού από το κέλυφος του συμπιεστή, αλλά με μοναδικό σκοπό την σε αυτόν προσαρμογή του περιοριστή.

Στο επάνω μέρος κάθε βίδας πρέπει να υπάρχει τρύπα ώστε να μπορεί να σφραγιστεί. Ο περιοριστής πρέπει να είναι κατασκευασμένος από ένα μόνο υλικό και μπορεί να έχει τρύπες με μοναδικό όμως σκοπό την τοποθέτηση και τη σφράγιση του, η οποία γίνεται μεταξύ των βιδών στερέωσης, του περιοριστή (ή του συστήματος περιοριστή / συμπιεστή), του κελύφους του συμπιεστή (ή του συστήματος κελύφους συμπιεστή / φλάντζας) και του κελύφους του στρόβιλου (ή του συστήματος κελύφους στρόβιλου / φλάντζας) (βλέπε σχέδιο 254.4).

Τα υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα της περιόδου J1 έχουν ονομαστικό κυβισμό = πραγματικό κυβισμό x 1.4 και τα αντίστοιχα της περιόδου J2 έχουν ονομαστικό κυβισμό = πραγματικό κυβισμό x 1.7. Η κατάταξη στις κλάσεις γίνεται σύμφωνα με τον ονομαστικό αυτό κυβισμό.

3 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

3.1 Τα αυτοκίνητα που αναφέρονται στο άρθρο 1.1 πρέπει να συμφωνούν με το άρθρο 5 (ασφάλεια) του παραρτήματος K σε συνδυασμό με τα παρακάτω άρθρα .

3.2 Τα αυτοκίνητα που αναφέρονται στο άρθρο 1.1. πρέπει να συμφωνούν με :

3.2.1 Μεμβράνη ασφαλείας στα πλευρικά παράθυρα

Τα αυτοκίνητα της περιόδου J1 και J2 που διατηρούν γυάλινα πλευρικά παράθυρα πρέπει να τοποθετήσουν εσωτερικά αυτών των παραθύρων μία διάφανη μεμβράνη ασφαλείας . Συνιστάται να υπάρχει στα αριστερά αυτού του φιλμ μία τρύπα για να ελέγχεται το φιλμ στην διάρκεια του τεχνικού ελέγχου .

3.2.2. Μεμβράνη ασφαλείας στο εμπρόσθιο μπαρμπρίζ

Όλα τα αυτοκίνητα με laminated μπαρμπρίζ μπορούν να χρησιμοποιήσουν διαφανές πλαστικό κάλυμμα για την προστασία του . Αυτό το κάλυμμα πρέπει να είναι του ίδιου σχήματος με του μπαρμπρίζ και πρέπει να είναι σε πλήρη επαφή με αυτό .

3.2.3. Κλωβός ασφαλείας

Ισχύει το Παράρτημα V όσο αφορά τα σχήματα και το Παράρτημα VI σχετικά με το κανονισμό κατασκευής.

3.2.4. Καθίσματα

Για αυτοκίνητα της περιόδου J1 και J2 τα καθίσματα πρέπει να συμφωνούν με την προδιαγραφή 8855/1999 ή 8862/2009 εκτός από την LANCIA 037 για την οποία μόνο τα 8862/2009 είναι αποδεκτά . Οι στηρίξεις τους πρέπει να είναι σύμφωνα με τους ισχύοντες τεχνικούς κανονισμούς .

3.2.5 Αποσπώμενο τιμόνι

Το αποσπώμενο τιμόνι είναι υποχρεωτικό σε συμφωνία πάντοτε με τους εθνικούς κανονισμούς κυκλοφορίας .

3.2.6 Γραμμές καυσίμου και λαδιού – δείγμα καυσίμου

Τα αυτοκίνητα αυτής της περιόδου πρέπει να αντικαταστήσουν τις γραμμές καυσίμου και λαδιού του κατασκευαστή με άλλες μεταλλικές (αεροπορικού τύπου ή παρόμοιου) γραμμές σε συμφωνία με το τρέχον J 253. 3.2. Στο κύκλωμα καυσίμου πρέπει να τοποθετηθεί σύνδεσμος για λήψη καυσίμου σύμφωνα με την τεχνική λίστα 5 της FIA .

3.2.7 Πυρόσβεση

Τα αυτοκίνητα αυτής της περιόδου πρέπει να έχουν αναγνωρισμένο εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης σύμφωνα με το τρέχον παράρτημα J 253.7.2. και φορητό πυροσβεστήρα σύμφωνα με το τρέχον παράρτημα J 253.7.3.

3.3 Σύστημα προστασίας για το κεφάλι και ζώνες ασφαλείας

Το πλήρωμα πρέπει να φοράει αναγνωρισμένο σύστημα προστασίας κεφαλιού (FHR) και αναγνωρισμένες ζώνες 6 σημείων συμβατές με σύστημα προστασίας κεφαλιού σύμφωνα με το παράρτημα J άρθρο 253.6 της FIA .