

APPENDIX K 2021

Senaste upplagan av Appendix K översatt från den engelska versionen daterad 10.03.2020. Se sid. 2.

Senaste uppdateringar är markerat med rött gällande 2021.

INNEHÅLL		
KAPITEL I: TÄVLINGSREGLER		2
Artikel 1) RIKTLINJER OCH FÖRKORTNINGAR.....		2
Artikel 2) ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER OCH DEFINITIONER AV BILAR		3
Artikel 3) DEFINITIONER OCH DATUM KLASSNINGAR		13
Artikel 4) FIA IDENTITETSHANDLING FÖR HISTORISKA BILAR		18
Artikel 5) SÄKERHETSFÖRESKRIFTER		22
KAPITEL II: TEKNISKA REGLER FÖR BILAR		27
Artikel 6) TEKNISKA REGLER FÖR BILAR SOM INTE ÄR HOMOLOGERADE		27
Artikel 7) TEKNISKA REGLER FÖR SERIEPRODUCERADE BILAR.....		36
Artikel 8) DÄCK		38
APPENDIX I: LISTA FÖR KATEGORIER OCH LÄMPLIGA FORMULA FÖR INTERNATIONELLA TÄVLINGAR		43
APPENDIX II: REKOMMENDERADE MATERIAL ATT ANVÄNDA VID UTBYTE OCH RENOVERING		51
APPENDIX III: KONDITIONSTEST		53
APPENDIX IV: KONTROLL OCH REPARATIONER AV KOMPOSIT STRUKTURER		54
APPENDIX V: RITNINGAR MED REFERENSER TILL Artikel 5.13 STÖRTBÅGAR		55
APPENDIX VI: STÖRTBÅGE/SKYDDSBUR.....		63
APPENDIX VII: SPECIELLT FÖR VISSA BILAR		71
APPENDIX VIII: MODIFIKATIONER GODKÄNDA FÖR BILAR I PERIOD E, F OCH G1, GÄLLANDE STANDARD PRODUKTIONS BILAR T OCH STANDARD PRODUKTIONS GT BILAR		85
APPENDIX IX: MODIFIKATIONER GODKÄNDA FÖR BILAR I PERIOD E, F OCH G1, GÄLLANDE FÖR TÄVLINGSSTANDARD VAGNAR CT, TÄVLINGS GTS – BILAR		91
APPENDIX X: <i>HISTORISKA FORMEL 1 BILAR, TAGES INTE UPP I DENNA UTGÅVA</i>		
APPENDIX XI: TEKNISKA REGLER FÖR BILAR I PERIOD J1&J2 ENDAST RALLY & HILLCLIMP.....		96
APPENDIX XIII: FORMULA JUNIOR		99
TILLÄGG I: PERIODSPECIFIKATION AV STÖTDÄMPARE.....		107
REGLER ANGÅENDE TÄVLINGSNUMMER.....		111
FÖRKLARING, VAD SOM HAR ÄNDRAT SEDAN FÖREGÅENDE ÅR 2020		111

KAPITEL I: TÄVLINGSREGLER

Denna översättning är baserad på den engelska förlagan, vilket innebär att den engelska versionen är gällande vid tolkningsbegrepp och eventuella felskrivningar.

TEKNISKA REGLER FÖR BILAR DELTAGANDE I INTERNATIONELLA HISTORISKA TÄVLINGAR.

1 – RIKTLINJER OCH FÖRKORTNINGAR

1.1 FIA, Federation Internationale de l'Automobile, har skapat reglerna i Appendix K, vilka säger att historiska bilar kan användas i tävlingar under ett regelsystem som bevarar specifikationerna från bilarnas Period och förhindrar modifieringar av prestanda och uppträdande genom utnyttjande av modern teknologi.

Historiska tävlingar är inte enbart ett nytt sätt att vinna troféer, det är en fristående sportgren, i vilken en av de väsentligaste beståndsdelarna är hängivenheten till bilarna och deras historia. Historisk Motor Sport möjliggör ett aktivt hyllande av historien om bilar.

1.2 Appendix K gäller för bilar som antingen är en originaltävlingbil eller en bil byggd exakt till samma specifikation som sin modells internationella tävlingshistoria och överensstämmer med de internationella regler från Perioden då den specifika bilen tävlade.

De enda tillåtna avvikelserna till en Period Specifikation är de som är godkända i Appendix K.

Bilar utan en Internationell tävlingshistoria men som kan ha en tävlingshistoria i ett nationellt mästerskap eller andra viktiga nationella evenemang av liknande status kan också bli accepterad. Om en modell inte har tävlat internationellt i sin Period, måste HTP av motsvarande bilar presenteras för HMSC, och med stöd av bevismaterial från sitt Bilsportförbund där modellen i sin period har en tävlingshistoria av nationell betydelse.

1.3 Det nuvarande Appendix K måste respekteras i alla internationella tävlingar där historiska bilar deltar och rekommenderas starkt att användas för andra historiska tävlingar.

1.4 FIA World Motor Sport Council (WMSC) har givet sitt fulla godkännande till genomförandet av dessa riktlinjer, vilket möjliggör för alla tävlande och bilar att delta i historisk motorsportvärlden runt med samma standard och samma reglemente.

1.5 Mera information kan hämtas på FIA hemsida, www.fia.com

1.6 Förkortningar:	Full titel:
HTP	Historic Technical Passport
HRCP	Historic Regularity Car Pass
HMSC	FIA Historic Motor Sport Commission
HCD	FIA Historic Cars Database
Homologation	Homologeringshandling som är godkänd och bekräftad av FIA
ISC	International Sporting Code.

2 – ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER OCH DEFINITIONER AV BILAR

2.1 ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

2.1.1 Internationell racing var reglerad av Commission Sportive inom ACF från 1906 fram till 1921, och av FIA, vilket då var känd under namnet AIACR fram till 1947, från 1922 fram till idag. Appendix C för tvåsitsiga racingbilar introducerades 1950-, och blev del av Appendix J 1966. Appendix J blev introducerad för Standardbilar och GT bilar 1954. **Appendix K kräver att alla Historiska tävlingsbilar som deltar under dessa regler skall bevara och upprätthålla sin ursprungliga form, med undantag för ändringar på grund av säkerhetsskäl.**

2.1.2 En bil klassificeras i enlighet med den typ som den representerar och till den Period som den tillhörde (Artikel 3) där modellen är definierad i Internationella Grupper till det original den tillhörde samt tävlade vilket sammanfattas av Appendix 1.

2.1.3 Tävlingsorganisationer har fria händer att sätta samman dessa grupper som de vill ur tävlingssynpunkt, men endast när Period specifikationen tillåter att blanda bilar med öppna och täckta hjul.

2.1.4 Om en specifik bil är baserad på en homologerad modell, måste bilens Periodklassifikation vara kompatibel med giltighetstiden på den homologering till vilken tillämpningen är avsedd för denna specifika bil. (Standard form och tillägg). I synnerhet måste Periodklassifikationen ta hänsyn till om modellen har blivit flyttade från en homologeringsgrupp till en annan vid ett specifikt datum.

2.1.5 Period och tillägg av den homologering som kommer ifråga, ska specificeras på HTP för den specifika bilen.

2.1.6 Ingen bil får starta i en FIA Appendix K tävling med en bil vars Periodspecifikation skiljer sig från Perioden vilken bilen är klassificerad för.

2.1.7 Bilar som en gång blivit klassificerade, kan endast genom tillstånd av HMSC bli omklassificerade.

2.1.8 Bilar som deltar i en Internationell Tävling, och som har ett undantag från perioden i Appendix J utställd från FIA och/eller FIA Champion mästerskaps Rally, kommer att tilläggas ett W i sin HTP.

2.1.9 Reklam på bilar

2.1.9.1 Reklam på Serieproducerade bilar (se Artikel 2.3) är tillåtet på båda sidor av karossen under nivån av vind- och bakrutorna, men bakom centrumlinjen av framhjulen och framför centrumlinjen av bakhjulen. Reklam på framdelen såväl som bakdelen och återstående delar av bilen är begränsad till en total yta av 1400 cm². Vidare ska ett område på 1x700 cm² på fronten och 1x700 cm², på varje sida, angränsande till tävlingsnumret kan bli reserverad för arrangörs-reklam, denna reklam kan den tävlande inte neka till. Annan reklam än arrangörens, ovanför och under tävlingsnumret, kan bli placerad intilliggande men får inte beröra tävlingsnumrets bakgrund.

2.1.9.2 Reklam på Racingbilar (se Artikel 2.2) är begränsad till en total yta av 2100 cm²: Ett av de två utrymmena vid varje tävlingsnummer, med en yta av 1x700 cm² på framdelen och 1x700 cm² på varje sida, kan bli reserverad för tävlingsarrangörens reklam, vilket den tävlande inte får neka till. Annan reklam än arrangörens, ovanför och under tävlingsnumret, kan bli placerad intilliggande men får inte beröra tävlingsnumrets bakgrund.

2.1.9.3 Rallyplåtar är enbart reserverade för tävlingsarrangörens reklam.

2.1.9.4 Uppe på vindrutan, ska en remsa som är 10 cm hög kunna bli utnyttjad för internationella eller nationella mästerskapstitlar, utan annan sponsor reklam. Som tillägg kan en sticker som visar perioden bilen tillhör användas.

2.1.9.5 All icke godkänd reklam, måste tas bort, med undantag för den reklam som fanns dokumenterad under Perioden, med undantag för godkänd reklam från perioden (se Artikel 2.1.10) som kan bli accepterad på samma plats som var på perioden.

2.1.9.6 Förarnas namn tillsammans med nationsflagga/or ska finnas en gång på var sida om bilen, med en max. storlek 10 cm x 40 cm. Ett äkta klubbmärke får finnas på var sida om bilen, med en max. dimension, av 10 cm x 10 cm.

2.1.9.7 Ingen grafik eller identifikation får visas på bilen (ex. hjältänder design, personligt budskap, företagsnamn, www.com etc.) Tävlingsarrangören kan vägra att godkänna reklam som är i motsatthet till deras tävling, som t.ex. stötande eller opassande.

2.1.9.8 Dekal som visar bilens klasstillhörighet får fästas i närheten till tävlingsnumret, om detta krävs enligt tävlingsreglerna för tävlingen.

2.1.9.9 Dessa regler ska respekteras genom alla mästerskapstävlingarna, men med undantag för godkänd reklam från perioden, tävlingsarrangörer får ändra sig för att bevilja sådan reklam i en specifik tävling eller en specifik bil, under förutsättning att sådan förändring är identifierad i en relevant tävlings regelverk.

2.1.10 Specifik lackering

Speciell lackering är i detta sammanhang tänkt och definierad med sin kulör och sitt färgschema:

– Med det stora antalet av FIA Homologerade bilar (Grupp Standard, Grupp GT homologerade före 1966). Grupp 1 till 4. Grupp N, A och B), där varje modell av en bil som genom historien kan bevisa att den verkligen har kört med den speciella lackeringen är det tillåtet att använda denna, förutsatt att den har samma kulör och att eventuell logo är av samma storlek.

– För alla andra bilar, är det bara på det specifika chassiet som det är tillåtet att behålla sin speciella lackering, förutsatt att den har samma kulör och att eventuell logo är av samma storlek.

– Varje modell av en bil (speciellt chassiet – se ovan) som genom sin historia kan bevisa att den har kört med en speciell lackering (t.ex. Gulf Porsche; L & M. Lola; JPS Lotus etc.) tillåts även i fortsättningen tävla med denna originallackering och logotyper i originalets färg och storlek.

– Genomgående för ovan nämnda regler, är att tävlande uppmuntras att köra med dessa bilar i sin originallackering.

– Notera. Att i många länder finns restriktioner för reklam, (speciellt reklam av tobak, alkohol etc.). Det är upp till varje tävlande att kontrollera att den speciella lackeringen/reklamen är överensstämmer med de lokala lagarna.

2.1.11 Tävlingsnummer

Se Artikel 15.1 till 15.3 av ISC. *) Se sidan 111 i detta reglemente.

2.1.12 FIA/FIVA Konventionen

FIA beaktar samarbetet med FIVA, som centralt för sin aktivitet i det historiska, på det icke tävlingsmässiga området, vilket har en stor betydelse för en fri och en icke begränsande cirkulation av historiska fordon, samt gynnar ett normalt bruk av fordon som inte bara används inom sportens område. I enlighet med villkoren i FIA/FIVA Konventionen, undertecknad den 1974-10-10, och uppdaterat den 1999-10-27, har FIVA erkänt FIA som den enda internationella auktoriteten i motorsportvärlden. Särskilt ska här nämnas att detta erkännande omfattar tävlingsbruk av historiska bilar av FIA och dess medlemmar, och att den icke tävlingsmässiga sidan, dvs. Regularitet evenemang kan antingen använda FIA, s eller FIVA:s regler. Arrangörer till Touring Koncentrations evenemang, organiserad med auktoritet av FIA, ska respektera FIVA:s internationella evenemangskod.

Arrangörer (FIA eller FIVA och anslutna medlemmar) får organisera (av respektive Bilspportförbund accepterat, om detta förutsätts av den nationella lagstiftningen) regularitets rallyn under förutsättning att den genomsnittliga hastigheten inte överstiger den lägsta av de två följande hastigheterna: 50 km/tim eller den max. hastighet som normalt tillåts i biltävlingar av myndigheterna i det land som är involverad.

2.1.13 Tävlings definition

2.1.13.1 – Historiska evenemang

En historisk tävling kan vara en demonstration, parad, Historisk bantävling, Historiskt Rally, Historiskt Regularitets Rallyn eller en Historisk Touring Koncentration, som är organiserad under FIA och/eller FIVA – kontroll. Alla internationella tävlingar måste följa reglerna i detta Appendix med, undantag för rallyn och baktävlingar (inkluderade är även tävlingar på banor som ingår i rallyn), som ska köras på banor som FIA har godkänt för internationella tävlingar statuerat i Artikel 6 i Appendix O.

2.1.13.2 – Demonstration

Se artikel 6 av ISC.

Tillägg till demonstration med 1967 års- och senare ensitsiga och tvåsitsiga racingbilar är att denna endast får vara organiserad med tillstånd av FIA vid varje separat tillfälle.

2.1.13.3 – Parader

Se artikel 5.1 och 20 av ISC.

2.1.13.4 – Historiska vägevenemang

Ett historiskt vägevenemang är ett evenemang för bilar under Appendix K regler eller FIVA evenemangs kod, som tävlar på allmänna vägar eller enligt resplan där trafikanter möts, sträckningen av dessa vägar är utfärdad, och normalt också kontrollerad av arrangören. Med undantag för Historisk Touring Koncentration, måste alla internationella evenemang vara upptagna i FIA eller FIVA tävlingskalender. Alla tävlingar måste vara organiserade helt i enlighet med varje lands trafikregler där tävlingarna går igenom. Det finns tre typer av historiskt vägevenemang som är separat definierade i följande stycken: **Historiskt Rally**, **Historisk Regularitets Rallyn**, **Historisk Touring Koncentration**.

Historiskt Rally: Är ett vägevenemang av sportig natur där en majoritet av distansen är på vägar som är öppna för normal trafik. Evenemanget kan inkludera en eller flera "specialsträckor", vilka är organiserade på avlysta vägar eller på permanent eller tillfällig tävlingsbana, där hastigheten är den avgörande faktorn. Resultatet från alla "specialsträckorna" ska räknas som totalt avgörande för tävlingen.

Följande villkor måste följas för ett Historiskt Rally:

- Arrangören av ett internationellt Historiskt Rally måste vara ansluten till landets Bilspportförbund.
- Resrutten som inte används för ”special sträckor” kallas för ”transportsträckor”. Den högsta hastigheten på dessa ”transportsträckor” får inte baseras, t.ex. som en jämförelse av högsta hastighet eller snabbaste tid som noterats i den totala resultatlistan. Den högsta genomsnittshastigheten mellan tids kontrollerna får inte överstiga 50 km/tim, om inte högre hastighet är tillåten av det nationella Bilspportförbundet, och är i enlighet med landets lagar.
- Högsta tillåtna genomsnittshastighet på specialsträckor i rally får inte överstiga 120 km/t
- Deltagare måste inneha en FIA godkänd licens.
- Endast föraren är tillåten i varje bil när tävlingen körs på ”specialsträckor” på banor där flera än en bil startar samtidigt.
- Varje bil som startar måste vara registrerad i enlighet med det nationella landets lagar som bilen kommer ifrån och i enlighet med FIA:s anmälningsregler för internationella rallyn.
- Varje tävlande måste visa upp ett gällande FIA HTP för bilen som han ämnar starta med. Det är den tävlandes skyldighet att inför arrangören, besiktningsmännen, tekniker och funktionärer se till att bilen under hela rallyt uppfyller gällande regler.
- Arrangören måste rätta sig efter säkerhetsbestämmelserna av Artikel 5 i Appendix H ur Internationell Sporting Code.

Historiskt Regularitets Rally

(Denna artikel ska inte tillämpas vid FIVA evenemang)

Ett Historiskt Regularitets Rally är ett evenemang som är av Touring natur, där hastigheten inte är den avgörande faktorn, men där den genomsnittliga hastigheten är den avgörande faktorn, vilken inte får överstiga 50 km/tim.

Vid exceptionellt långa distanser mellan orter eller på transportsträckor där motorvägar ingår i resrutten, kan arrangören av dessa rallyn efter anhållan hos sitt nationella förbund tillåta maximum 80 km/tim, för dessa specifika sektioner.

Följande villkor måste följas för ett Historiskt Regularitets Rally:

- Evenemanget måste finnas i FIA/FIVA Internationella kalender. Arrangören måste vara FIA eller FIVA ansluten, genom överinseende av det nationella Bilspportförbundet och följa de nationella trafikreglerna. Med beaktande av FIA Internationella Sporting Code eller FIVA Internationella Evenemang Code.
- I händelse att ett evenemang är anmält i FIA:s kalender och reglerna är jämbördiga med Historiskt Regularitets Rallyn, måste dessa vara i enlighet med ”Standard Supplementära Regulations” utfärdade av FIA. Dessa regler är tillgängliga på FIA:s hemsida: www.fia.com eller genom FIA:s sekretariat.
- Arrangörens angivna resrutt eller vägsträcka/or i Historiskt Regularitets Rallyn måste vara obligatoriska utom vid ”Force Majeure”. Arrangören måste bevisa att de ingående sträckor eller resrutten är godkända av myndigheterna samt av FIA, det nationella förbundet eller FIVA.
- När ett evenemang har för regularitet s.k. testsektioner, får inte slutet på dessa tidsangivna sträckor informeras till de tävlande.
- Arrangören måste ha minst en hemlig fartkontroll per dag för alla tävlande. Straffprickar måste tilläggas, vid för tidig ankomst, samt även diskvalifikation vid för hög hastighet.
- Anmälan av myndighet för vårdslös körning, ska genast innebära diskvalifikation från tävlingen.
- Diskvalifikation innebär att borttagning av tävlingsnummer, rallyskyltar, roadboken samt andra tillhörande tävlingsdetaljer, vilket också gäller för servicebilen/arna.
- Tävlande som deltar i Historiskt Regularitets Rallyn måste uppvisa gällande körkort för alla länder ingående i resrutten och/eller förarlicens för rally eller regularitets licens av minimumgrad

- D, D/H, eller R gällande för innevarande år eller för evenemanget eller uppvisa ett tillstånd från arrangören till evenemanget.
- Varje bilbesättning får namnge ett specifikt teamnamn på sin ansökan. Detta specifika teamnamn blir publicerat tillsammans med förarens namn i alla officiella publikationer för tävlingen eller evenemanget.
 - Tillåtna bilar måste uppfylla de legala bestämmelserna som gäller i det land den är registrerad, och är enlighet med periodspecifikationen upp till och med Period J2. Bilarna måste använda däck som är tillåtna för normalt bruk; däck som är tillverkade endast för tävlingsbruk är inte tillåtet att användas i någon del av evenemanget. Rätten att bestämma över anmälningarna är endast på arrangörens sida.
 - Den tävlande måste förevisa handlingar av HTP, HRCP eller gällande identifikationskort från FIVA för bilen.
 - Före start måste bilen bli besiktad enligt gällande regler och enligt deras HTP-handling.
 - Det är varje tävlandes skyldighet att inför besiktningen och funktionärer samt eventuell FIA-personal visa att hans bil uppfyller och i är enlighet med gällande regler under hela evenemanget.
 - För att förhindra ”grå zoner” som kan skada det historiska och/eller säkerheten vid evenemanget, bör återkommande kontroller införas för att förhindra risken att rådande bestämmelser blir missbrukade eller att hastigheten och/eller den kortaste tiden blir en avgörande faktor, även om endast för en begränsad del av evenemanget.

Historik Touring Koncentration

(Denna artikel gäller inte för ett FIVA evenemang)

Se artikel 4.1, 4.2 och 20 av ISC,

Följande villkor måste tillämpas vid en Historik Touring Koncentration:

- Indelning i klasser får inte avgöras av hastigheten eller på tid.
- Regelverket måste vara enligt med FIVA:s Internationella Evenemangs Code.
- Det nationella Bilsportförbundet samt FIVA, i varje land där tävlingen genomförs, måste bli informerade av evenemanget och routen för detta.
- Tillåtna bilar måste uppfylla de legala bestämmelserna i det land de är registrerade, och de måste ha varit tillverkade minst 15 år före den 1 januari det år de anmäler sig för ett evenemang. Rätten att bestämma över anmälningarna är endast på arrangörens sida.

2.1.13.5 – Bantävlingar

Se artiklar 20 av ISC.

Följande villkor måste tillämpas vid en bantävling:

- Varje tävlande måste uppvisa gällande FIA handling för tävlingsbilen. Tillåtna bilar måste följa de av FIA uppställda regler för bantävling. Det är den tävlandes skyldighet att inför arrangören, besiktningsmännen, tekniker och funktionärer se till att bilen uppfyller gällande regler under hela tävlingen.
- Organisationen för tävlingen ska rätta sig efter de säkerhetsrekommendationer som finns i Appendix H av Internationella Sporting Code.

2.1.13.6 – Backtävlingar

(Se artikel 20 av ISC.

Följande villkor måste tillämpas vid en backtävling:

- Tävlingen måste vara införd i FIVA:s internationella tävlingskalender. Regelverket måste vara i enlighet med Huvudstadgarnas föreskrifter till Internationella Backtävlingars reglementet.
- Arrangören måste vara ansluten till ett FIVA anslutet förbund.
- Varje tävlande måste uppvisa gällande FIA handling för tävlingsbilen.
- Det är den tävlandes skyldighet att inför arrangören, besiktningsmännen, tekniker och funktionärer att se till att bilen uppfyller gällande regler under hela tävlingen.

- Tillåtna bilar måste uppfylla gällande regler från FIA som gäller för en Historisk Baktävling.
- Arrangören för tävlingen ska rätta sig efter de säkerhetsrekommendationer som finns i Appendix H av Internationella Sporting Code och FIA Baktävlings säkerhetsföreskrifter.

2.1.14 Regler för förare

(Denna artikel gäller inte för ett FIVA evenemang)

- Förare måste följa gällande reglementet i Appendix L från Internationella Sporting Code beträffande skyddshjälm, brandsäkra kläder samt gällande licens.

2.2 Racingbilar

2.2.1 Alla tävlingsbilar för bantävlingar som deltar i ett Appendix K evenemang, måste rätta sig efter **Artikel 5** (säkerhet) och **Artikel 6** (Tekniska Regler).

2.2.2 Ensitsiga racingbilar

2.2.2.1 En ensitsig variant byggd för tävlingsändamål i bantävlingar och överensstämmer i kategori, Formula och tävlandet i de internationella reglerna som då utgivets av ACF, AIACR samt FIA, och i sitt original utförande nu tävlar i sin Period. Bilar byggda och tävlade i en nationell Formula kan accepteras.

2.2.2.2 Ensitsiga tävlingsbilar, vilka är indelade i enheter som:

(a) Ensitsiga med utrymme för bara ett säte.

(b) Ensitsiga med utrymme för ytterligare ett, men ett mindre säte som tävlade tillsammans med en riktig ensitsig tävlingsbil under samma Period.

2.2.3 Öppna tvåsitsiga racingbilar

2.2.3.1 Bilar som har utrymme för två sittplatser, och enbart byggda för att tävlas med. Dessa är uppdelade i enlighet med Sportkommissionerna i ACF, AIACR och FIA:s definitioner under Perioden:

(a) Tvåsitsiga racingbilar byggda före 1950 Periodspecifikation.

(b) Bilar byggda under Period E som inte överensstämde med Appendix C.

(c) Modeller av Period E och F byggda till den Periodspecifikation som överensstämde med kraven för FIA Appendix C.

(d) Modeller från Period G eller senare som var byggda till den Periodspecifikation som överensstämde enligt de bestämmelserna i FIA Appendix J grupper för dessa bilar, inkluderade grupperna 4, 5, 6, och 7 för respektive år.

(e) Grupp 4 öppna bilar byggda mellan 1/1/ 1966 och 31/12 1969 deklarerade som tvåsitsiga racingbilar av HMSC.

2.2.4 Täckta tvåsitsiga racingbilar

2.2.4.1 Bilar med utrymme för två säten och enbart byggda för att tävlas med. Dessa är uppbyggda i enlighet med Sportkommissionerna i ACF, AIACR och FIA:s definitioner under Perioden:

(a) Tvåsitsiga tävlingsbilar byggda till en Periodspecifikation före 1950.

forts. av 2.2.4.1

(b) Modeller av period E (1950–1960) som byggdes under dess Periodspecifikation, men inte överensstämde till Appendix "C".

(c) Modeller av Period E och F (1/1 1950 - 31/12 1965) byggda till den Periodspecifikation som överensstämde med kraven för FIA Appendix C.

(d) Modeller från Period G eller senare som var byggda till den Periodspecifikation som överensstämde enligt de bestämmelserna i FIA Appendix J grupper för dessa bilar, inkluderade grupperna 4, 5 och 6 för respektive år.

(e) Grupp 4 täckta bilar, homologerade mellan 1/1 1966 och 31/12 1969 och deklarerades som tvåsitsiga racingbilar av HMSC.

(f) Grupp C och IMSA GTP.

2.2.5 FIA Grand Touring Prototyper (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototyper av en tänkt framtids GT modell, tillhörande Perioden E, F och G (1/1 1947 – 31/12 1969) vilka tävlade internationellt i sin period, i FIA regelsystem.

2.2.5.2 GT bilar vilka var modifierade utöver gränsen för Grupp 3 bilar (1960–65) och tävlade i Grupp 4 (1960–65).

2.2.5.3 GTP bilar för Le Mans byggda 1962 och FIA GTP bilar (1963–65).

2.2.6 Non-FIA Grand Touring Prototyper (Non-FIA GTP 2)

2.2.6.1 Fabriksprototyper av en tänkt framtids GT modell (eller utvecklad ur en av tillverkarens program för en existerande GT specifikation) och vilka tävlade internationellt, men under andra regler än motsvarande från FIA, i period E, F och G från 1947 i originalspecifikation.

2.2.6.2 Frånsett den tillåtna modifikationen i Artikel 5 (säkerhet), GT prototyp bilar är endast tillåtna med de modifikationer vilka utvecklades ur den ursprungliga Perioden gällande för det specifika chassit.

2.2.7 Utvecklingsbilar

2.2.7.1 Racing och GT Prototyp bilar vilka i original utförande var tillverkade för Perioden av FIA tävlingar, och vilka uppfyllde det Internationella regelverket för AIACR eller FIA Appendix C eller Appendix J, men av en eller annan orsak inte deltog i en internationell tävling.

2.2.7.2 En sammanhängande historia av dess existens måste kunna bevisas.

2.2.7.3 HTP måste godkännas av HMSC före publicering.

2.2.8 Historik Special

2.2.8.1 Bil byggd för banracing och backe under FIA klassificerings Period och som inte har någon internationell tävlingshistoria, men som tävlat på lägre nivå och kan uppvisa en signifikativ historia från Perioden.

2.2.8.2 Bilen måste uppfylla **Artikel 5** (säkerhet) och får endast vara en- eller tvåsitsiga racingbil/ar från Perioden A – GR. (Upp till 31/12 1971/1970 för F3).

2.2.8.3 HTP måste godkännas av HMSC före publicering.

2.3 Serieproducerade bilar

2.3.1 Standardvagnar (T) och GT, är bilar vilka var designade och tillverkade för normalt vägbruk, och användes för tävlande i dess Period.

2.3.2 Standardvagnar är uppdelade i T och GT bilar och deras motsvarigheter. Bilar före 1947 års produktion är dessutom separat uppdelade för att ge en uppfattning på de olika specifikationerna på dessa bilar från denna Period.

2.3.3 Bilar före 1947 inkluderar: (a) Sedan eller annan täckt bil, (b) Öppen fyrsitsig Standardbil, (c) Öppen tvåsitsig bil och måste uppfylla Artikel 5 (säkerhet) och Artikel 7 (Tekniska regler).

2.3.4 Standardvagnar (T) från och med 1946.

2.3.4.1 Standardvagnar (T) inkluderar även en stor produktion av fyrsitsig täckt eller cabriolet försedda vagnar, (Bilar med en cylindervolym under 700 cc kan vara tvåsitsig) är antingen:

(a) Modeller som **inte** var homologerade av FIA, men deltog i internationella rallyn eller bantävlingar före 31 december 1960. Men detta ska kunna bevisas, genom det lands Bilspportförbund där bilen har producerats och av FIA.

(b) Modeller homologerade av FIA i Appendix J grupp 1 eller Grupp N efter den 1:a januari 1954.

2.3.5 Tävlingsstandardvagnar (CT) från och med 1946.

2.3.5.1 Tävlingsstandardvagnar från och med 1946 är antingen:

(a) Modeller av en begränsad produktion från Perioden E till I (1/1 1947 – 31/12 1981) skilda från produktionen av modellens standardvagnar men uppgraderade inom gränserna för Perioden Appendix J och inkluderar bilar som var homologerade av FIA i grupp 2 före 1966.

(b) Modeller från 1/1 1966 och framåt vilka var homologerade i grupp 2 eller grupp A och överensstämmer med Periodens Appendix J.

2.3.6 GT-vagnar från och med 1946. (GT)

2.3.6.1 GT-vagnar byggda i små serier, vanligtvis tvåsitsiga bilar, vilka antingen kan vara, öppna eller täckta men som **inte** kan klassificeras som en standardvagn.

2.3.6.2 Modeller vilka **inte** var homologerade i Period E, måste överensstämma med en modell definierad i en katalog och erbjuden till försäljning av tillverkarens försäljningsavdelning. HMSC utfärdar i efterhand möjligheter för homologering baserad på information från det lands Bilspportförbund där bilen har producerats.

2.3.6.3 Alla andra modeller måste ha varit homologerade i Grupp 3 (1966 – 1981). Bilar från Period G1 ska respektera reglerna i Appendix VIII i detta Appendix K. Bilar från Period G2 och framåt ska respektera reglerna i Appendix J från Perioden.

2.3.6.4 Minst det antal bilar homologerade som GT-bilar, ska vara identiska med avseende på mekanik och kaross, och måste ha varit tillverkade i Perioden i deras klassning.

2.3.7 Tävlings GT-vagnar från och med 1946. (GTS).

2.3.7.1 Tävlings GT-vagnar byggda i en liten serie, vanligtvis tvåsitsiga bilar, vilka kunde vara öppna såväl som täckta, och dessa kunde inte bli klassificerade som standardvagnar, men vilka var modifierade bortom en normal serieproduktions specifikation för tävlingsbruk.

2.3.7.2 Bilar vilka inte härstammar från en bil, vilkens tidigare homologering kan inkludera modifikationer gjorda i sin Period, inom de gränser för internationella regler för GTS bilar som fanns på den tiden. Den fundamentala och allmänna designen för modellen – dvs. chassiet, karossen och motorn måste vara detsamma som för motsvarande serieproduktionsmodell.

2.3.7.3 Modellen måste överensstämma som en GT bil och homologerad i grupp 3 (1960–1965).

2.3.7.4 Om modellen ifråga inte varit homologerad i grupp 3 (1960–1965) av FIA, men byggd och utnyttjad under Periodens tävlingar, Bilsporförbundet i tillverkningslandet måste verifiera riktigheten att minst 100 exemplar, identiskt lika med avseende på mekanik och kaross överensstämmer med modellen ifråga, var byggd inom den Perioden av dess klass definierad i artikel 6.

2.3.7.5 För Period G och framåt, endast modeller som har varit homologerade i Grupp 3, Grupp 4 (1970–1981) eller Grupp B samt med hänsyn till Appendix J regler tillämpande för Grupp 3/4 eller B bilar inom respektive Perioder.

2.3.7.6 Tillägg:

(a) Historiska standardbilar införlivade med Grand Touring bilar inom Period E och F (1/1/1947-31/12/1965), antingen med en speciell karossbyggnad eller med en standard karossbyggnad och speciella mekaniska delar och i enlighet med sin Period är endast accepterade för Rally.

(b) Dessa modeller måste innehålla en tävlingshistoria och de speciella mekaniska delarna är begränsade endast till vad som är i Periodens Appendix J regler och tillämpade för Grupp 3 bilar och till Artikel 5 (säkerhet).

(c) Modifikationer måste respektera den teknologi som tillämpades i sin Period.

(d) Skulle dessa modeller ha varit tilläggshomologerade av FIA i Grupp 3, kan dessa endast använda de mekaniska delar inkluderade i en relevant utvidgning av FIA Grupp 3 homologering.

2.3.8 Låg volym icke-homologerade sports/GT bilar (GTP3) från och med 1946

2.3.8.1 Tvåsitsiga öppna eller täckta bilar tillhöriga till Period E-G uppfyllande med sin konstruktion och som överensstämmer med trafikreglerna i det land där dessa bilar producerades, men som byggdes i färre än 100 mekaniskt identiska exemplar.

2.3.8.2 Dessa bilar behöver **inte** ha tävlat i en internationell tävling, i en kategori eller Grupper vilka är kvoterade i Artikel 2.3, frånsett GTP-3. Inga andra modifikationer är tillåtna än de som tillämpas i Appendix VIII i detta reglemente.

2.3.8.3 Den mekaniska Periodspecifikationen för varje enskild modell måste dokumenteras och HTP måste godkännas av HMSC före publicering.

2.3.9 Specialstandardvagnar från och med 1946 och GT-bilar

2.3.9.1 Modeller som härledas från Appendix J Grupp 1 och 2, N eller A från den Period vilka hänvisar till de ändringarna utöver de modifikationerna för följande Grupper, vilka är:

2.3.9.2 Specialstandardvagnar är modeller som kan härledas från den period Grupperna 1 och 2, N eller A vilka var föremål för de förändringarna bortom de modifikationerna tillåtna för dessa grupper.

2.3.9.3 Vilka är:

(a) Grupp 3 (1957–59): Standardbilar med en speciell karossbyggnad eller med en standard karossbyggnad men med mekaniska modifikationer bortom de begränsningarna i Grupp 2 definierad i Appendix J 1959 **Artikel 264**.

(b) Grupp 3 (1960–1965): Inkluderar GT-bilar i Grupp 3. Standardbilar med en speciell karossbyggnad eller med en standard karossbyggnad men med mekaniska modifikationer bortom de begränsningarna i Grupp 2 definierad i Appendix J **Artikel 274**.

(c) Grupp 5 (1966–1969): Tillåtna förändringar som är listade i Appendix J från Period Artikel 267; 1969 års version ska betraktas som definitiv. Modifikationerna tillåtna för dessa bilar är i huvudsak samma som för Special Touring bilar (Grupp 2 1970-75) men dessa är homologerade med 100-off options.

(d) Grupp 5 (1976–81): Tillåtna förändringar som är listade i Appendix J från Period: 1981 års version (Artikel 251 ska betraktas som definitiv).

2.3.10 Nationella tävlingsstandardbilar.

2.3.10.1 Modeller av standardbilar från Period E till J vilka inte har en tävlingshistoria på Internationell nivå, men vilka har en etablerad och betydelsefull tävlingshistoria på nationell nivå av mästerskapstävlingar för standardbilar under de regler som **DÅ** gällde för dessa tävlingar.

2.3.10.2 Modeller som är berättigade måste framläggas för godkännande till **VCSC** med rekommendationer från det bilsportförbund som den nationella tävlingshistorien gäller.

2.3.10.3 Periodens mekaniska specifikation för varje modell måste bli dokumenterad och presenterad för godkännande av **VCSC** (se artikel 7.2.2) och säkerhetskraven ska följas enligt artikel 5.

2.3.11 Nationella tävlings Sport/GT bilar.

2.3.11.1 Modeller av Sport/GT bilar från Period E till J vilka inte har en tävlingshistoria på Internationell nivå, men vilka har en etablerad och betydelsefull tävlingshistoria på nationell nivå av mästerskapstävlingar för Sport och/eller GT bilar under de regler som då gällde för dessa tävlingar.

2.3.11.2 Modeller som är berättigade måste framläggas för godkännande till **VCSC** med rekommendationer från det bilsportförbund som den nationella tävlingshistorien gäller.

2.3.11.3 Periodens mekaniska specifikation för varje modell måste bli dokumenterad och presenterad för godkännande av **HMSC** (se artikel 7.2.2) och säkerhetskraven ska följas enligt artikel 5.

3 – DEFINITIONER OCH DATUM KLASSNINGAR

3.1 En bil blir daterad genom sin specifikation för den specifika bilen ifråga och inte nödvändigtvis när bilen var byggd.

3.2 Datumperioden är följande:

- A) Före 1/1 1905
- B) 1/1 1905 till 31/12 1918.
- C) 1/1 1919 till 31/12 1930.
- D) 1/1 1931 till 31/12 1946.
- E) 1/1 1947 till 31/12 1961 (från 1/1 1946 för GP och Formula 3 bilar upp till 31/12 1960 för ensitsiga och tvåsitsiga racingbilar).
- F) 1/1 1962 till 31/12 1965 (från 1/1 1961 för ensitsiga och tvåsitsiga racingbilar, samt upp till 31/12 1966 för Formula 2), exklusive Formula 3 och en motor märkes-Formelbilar.

- GR) 1/1 1966 till 31/12 1971 för ensitsiga och tvåsitsiga racingbilar. (1/1 1964 till 31/12 1970 för Formula 3)

- G1) 1/1 1966 till 31/12 1969 för homologerade standard (T) och GT bilar.
- G2) 1/1 1970 till 31/12 1971 för homologerade standard (T) och GT bilar.

- HR) 1/1 1972 till 31/12 1976 för ensitsiga och tvåsitsiga racingbilar. (1/1 1971 till 31/12 1976 för Formula 3)

- H1) 1/1 1972 till 31/12 1975 för homologerade standard (T) och GT bilar.
- H2) 1/1 1976 till 31/12 1976 för homologerade standard (T) och GT bilar.

- IR) 1/1 1977 till 31/12 1982 för ensitsiga och tvåsitsiga racingbilar (exklusive Grupp C) och 1/1 1977 till 31/12 1985 för 3 liters F1.

- I) 1/1 1977 till 31/12 1981 för homologerade standard (T) och GT bilar.
- IC) 1/1 1982 till 31/12 1990 för Grupp C och IMSA bilar.

- JR) 1/1 1983 till 31/12 1990 för ensitsiga och tvåsitsiga racingbilar (exklusive 3 liters F1 bilar 1/11 1983 till 31/12 1985).

- J1) 1/1 1982 till 31/12 1985 för homologerade standard (T) och GT-bilar.
- J2) 1/1 1986 till 31/12 1990 för homologerade standard (T) och GT-bilar.

3.3 Periodspecifikation

3.3.1 En Periodspecifikation är definierad som den tekniska konfigurationen av en modell, som är godkänd av FIA eller dess besiktningsmän att den verkligen har existerat och är klassificerad i sin Period enligt Artikel 1.2 i Appendix K.

3.3.2 Alla förändringar av eller tillägg till en bils Periodspecifikation är förbjudna om de inte uttryckligen tillåts i respektive klassreglemente, genom tillkännagivande i FIA Officiella Bulletin som rör den specifika bilmodellen eller komponent, eller ingår i Artikel 5 (säkerhet).

3.3.3 Generellt angående alternativa komponenter:

Alternativa komponenter kan antingen vara en komponent från Perioden som inte kommer från en originalinstallation på en bilmodell (till exempel, en originalkomponent som kommer från en leverantör från Perioden) eller kopior av komponenter (till exempel, en kopia av originalet från biltillverkaren eller en kopia av originalet från leverantörer från Perioden).

Alternativa komponenter enligt biltillverkarens specifikationer kan endast bli godkända om det är bevisat att dessa komponenter var godkända eller homologerade, eller tillåtna enligt Appendix J från Perioden och fanns homologerade och tillämpade på den specifika bilmodellen ifråga samt, i båda fallen var anmäld i en FIA-godkänd internationell tävling i Perioden.

Frihet kan medges i Perioden av Appendix J, men det ger inte fullständig frihet, snarare berättigar det till att utnyttja de modifieringar och/eller av de beståndsdelar som verkligen och juridiskt har använts i perioden för det specifika märket och modellen ifråga, som ett resultat av dessa periodiserade friheter.

3.3.4 Perioden, alternativa delar och komponenter, eller med hänsyn till tilläggen av homologeringshandlingen, ska specificeras i HTP för den specifika bilmodellen.

3.3.5 Såvida det inte på ett annat sätt speciellt påvisas i detta reglemente, måste alla delar vara av samma material och dimension som originaldelarna och måste kunna bevisas av den sökande.

3.3.6 Den teknologi som användes och som tilläts i tilläggshomologeringen måste överensstämma med vad som användes i Perioden.

3.3.7 Bilar som är homologerade: endast Original FIA Homologeringsformulär med de tillägg och variationer som var homologerade i den Period som gällde, är godkända.

Tillägg: reglerna i Appendix J från Perioden gäller om de täcker in den specifikation som användes i Perioden skrivet i 3.3.8 gällande icke-homologerade bilar.

Alla bilar i Period J1 och J2 måste också överensstämma med Appendix XI i Appendix K.

3.3.8 Bilar som inte är homologerade: för att kunna styrka att bilen ifråga tillhör en Period-specifikation kan följande bevisning (angiven i prioritetsordning) gälla:

- (a) Tillverkarens specifikation med följande bevisföring: försäljningsbroschyrer, tester från tidskriftsmagasin, instruktionsböcker, verkstadshandbok och reservdelslista alla måste ha publicerats under Perioden.
- (b) Bevis för att en tillverkarens specifikation var ändrad för en deltagare i en internationell tävling. Varje dokument från tillverkaren, ritning, skiss eller specifikation producerat inom Perioden eller tidskriftsartikel producerad i Perioden (specifikationer i ett tidskriftsmagasin från Perioden måste komma från minst två källor).
- (c) Rapporter från erkänd expert som har inspekterat bilen.
- (d) Av mindre värde, men med viss betydelse i någon situation, kan vara böcker eller tidskriftsartiklar skrivna under Perioden av ansedda författare. Nyskrivna brev från tillverkare, mekaniker, ingenjörer, konstruktörer, förare och teammedlemmar från Perioden kan övervägas för en specifik bil.
- (e) Alla bevis ovan måste gälla för modellen ifråga.

3.4 Riktlinjer för reparationer samt byte av komponenter på tävlingsbilar:

3.4.1 Teknologi, materialet och komponenter som ska användas för en reparation, inkluderat det som finns i tilläggen i homologeringshandligen, måste vara förenligt med det som användes under Perioden och för just den modellen av bilmärket. I fallet med rörformiga strukturer eller komponenter är typen av rör fri under förutsättning att den utvändiga dimensionen samt tjockleken stämmer överens med Periodspecifikationen och materialet i enlighet med artikel 3.6.

3.4.2 Metoden för sammansättning av materialet (svetsning, limning, nitning, etc.) måste vara detsamma som användes i Perioden.

3.4.3 Om fogen var svetsad eller hårdlöd är metoden som används för svetsning eller hårdlödningsfri och utbytbar.

3.4.4 Material som tilläggs måste överensstämma fullständigt i avseende form och i kontakt med originalets struktur. Ytterligare förstärkning eller stöd är inte tillåten, om det inte förekom i Perioden.

3.5 Riktlinjer för reparationer av Aluminiumlegeringar.

3.5.1 Samma regler som ovan gäller även för strukturer av Aluminium, med den skillnaden att det kan vara ytterligare faktorer att räkna med. Därför rekommenderas det starkt att alla reparationer följer tillverkarens specifikationer.

3.5.2 Alla reparationer måste utföras i enlighet med följande artiklar:

3.5.2.1 Det finns olika Aluminiumlegeringar i enlighet med den typ av komponenter som ska bli reparerade eller återskapade. Därför rekommenderas det starkt att ta reda på rätt standard och legering för Aluminiumlegeringen ifråga. Generellt för bilapplikationer serie 5000 och 6000 är det mesta applicerbart.

3.5.2.2 För att välja rätt typ av Aluminiumlegering, rekommenderas det starkt att analysera de mekaniska egenskaperna och möjligen även den fysiska konditionen av materialet som tillverkaren tidigare har utnyttjat och referera till detta vid valet av material. Denna rekommendation får inte underskattas, eftersom de maximala variationerna av materialets styvhet för de olika kvaliteterna av Aluminium är inom 6 % och den maximala sträckgränsen (UTS) kan variera med faktor 6. Ett icke korrekt val av materialet kan resultera i ett annorlunda uppförande av komponenten än vad som var tänkt.

3.5.2.3 Användande av AL/Li legering (Aluminium/Litium) är förbjuden. Användande av denna legering reducerar vikten med 6 % och ökar sträckgränsen med 16 %.

3.5.2.4 Sammanfognings metoder av Aluminium är följande:

- svetsning (fusion svetsning – motståndssvetsning – andra metoder med tryck, med explosion, ultraljuds etc.)
- hårdlödnings
- lödning
- limning
- nitförband

3.5.2.5 Det är obligatoriskt att procedurer och metoder för sammanföring av Aluminiumlegeringar som är fastställd av tillverkaren, följs under hela reparationen och återskapandet av komponenten för att bibehålla originalets styvhet.

3.5.2.6 Det rekommenderas att följa de specifikationer som är standard för sandgjutning av originalets kvalitet. Detta definieras av maximum defekter som är tillåtet för just sandgjutning som en funktion av kvaliteten för en komponent. Avvikelser från detta ger effekter på slutresultatet. (Se tabell 4, App XII).

3.5.2.7 För säkerhetsrelaterade detaljer, såsom (fjädringskomponenter, rörchassi etc.), krav B från tabellen för ”Brottgränskrav” är en tillåten kvalitetsgrad för sandgjutning.

3.6 Riktlinjer för kopior av bilar och komponenter.

3.6.1 Nedan följer några förslag som gör det lättare för applikanten att tillgodose kraven i denna artikel när han ska återskapa en bil eller en komponent.

3.6.2 Angående byggandet av en kopia av en bil eller en komponent nämns det i Artikel 1.2 de principer som gäller om Internationell tävlingshistoria och Perioden för bilen ifråga.

3.6.3 Tillverkare av reservdelar är ansvariga att införskaffa nödvändiga intyg eller licenser som kan komma behövas för att tillverka originalkomponenter eller en komplett bil. FIA kan inte ställas ansvarig för intrång i eventuella patenträttigheter.

3.6.4 Inga som helst öknings av bilens prestanda eller fördelar genom viktändring får användas genom att utnyttja alternativa material eller komponenter.

3.6.5 Material

3.6.5.1 Material som används måste vara samma som i Artikel 3.7.3 och 3.7.4 samt vara tillämpningsbar för alla typer av komponenter.

3.6.5.2 Vid val av alternativa material för en replica så väl utbyte av komponenter och/eller kopior av komponenter är det viktigt att uppfylla de mekaniska och materiella egenskaperna som förekom på originalets komponent.

3.6.5.3 Det ovan nämnda är starkt rekommenderat för komponenter som är prestandarelaterade eller utsatta för höga laster och påfrestningar, eller kritisk för säkerheten men är inte begränsad till:

- styrningsdetaljer
- bromssystemet
- fjädringssystemet, bärarmar, och andra relaterade fjädringsdetaljer
- den strukturerade stommen av rörchassiet
- etc.

3.6.5.4 Det rekommenderas starkt att materialets maximala sträckgräns samt den specifika vikten behålls inom plus/minus 2 % av originalets eller utvalt från listan av lämpligt material som är listad i Appendix II i Appendix K.

3.6.5.5 För vissa av ovan uppräknade säkerhetsrelaterade detaljer, bör en testmetod genomföras. Testkraven finns i Appendix III konditionstest i detta Appendix K.

3.6.6 Teknologi

3.6.6.1 Den teknologi som används, inkluderat vad som är tillåtet inom den teknologiska utvidgningen, kan vara modern men måste vara förenlig med det som användes på Perioden för bilmodellen ifråga.

3.6.6.2 Om det inte uttryckligen uttalats av FIA, komponenter som var nitat på originalet måste vara nitat, komponenter som var punktsvetsad måste vara punktsvetsad, om originalet var limmat ska således samma metod användas.

3.6.6.3 forts. av Teknologi

a) Oavsett vilket material och teknologi som används, vid svetsning av detaljer som blir utsatt för höga laster och tryck eller av betydelse för säkerheten, rekommenderas det att arbetet blir utförd av en kvalificerad svetsare. Dock måste svetsarbetet bli professionellt inspekterat efter eventuella sprickor och defekter.

b) Det rekommenderas starkt att liknande tester utförs på områden av betydelse för den strukturella delen av bilen, såväl för förarens säkerhet, vilket innebär att de testmetoder som lämpar sig för materialet och typen av konstruktion används.

3.6.7 Dimensioner och vikt

3.6.7.1 Alla komponenter eller sammansättningar i en bil, måste bestå av identiska dimensioner samt placering som i originalet.

3.6.7.2 Det rekommenderas starkt att bevis enligt ovan finns tillhands av den sökande före utfärdande av en HTP.

3.6.7.3 Under hela tävlingen får en bils vikt inte vara mindre än minimum vikten som finns specificerad i bilens HTP.

3.7 Allmänna Definitioner

3.7.1 Silhuetten är bilens form sedd från alla håll med karosseridelarna monterade.

3.7.2 Chassiet är den övergripande delen av bilen, där mekaniska komponenter och karosscdelar är monterade inklusive alla strukturella delar.

3.7.3 Termen ”material-typ” avser samma material, men inte nödvändigtvis samma materialspecifikation.

3.7.4 Till exempel är ”Aluminium” metallurgiskt aluminium, men kan ha en annan renhet och innehålla beståndsdelar som inte fanns i originalet, men med undantag för Aluminium/Beryllium. Magnesium får ersättas av aluminium.

3.7.5 Vissa tekniska data av material, riktlinjer för dess användningsområden, reparationer och ombyggnadstekniker finns nämnda i Appendix II i detta Appendix K. Detta avsnitt ger indikationer för vilka alternativa material och teknologier som är lämpliga och användbara i utbytandet och reparationer av komponenter.

3.8 Toleranser

3.8.1 Om inte annat anges i bilens homologeringshandling och i Appendix J vilka är tillämpbara i den Period för bilen ifråga, ska följande toleranser användas:

3.8.2 All maskinbearbetning förutom borrhålens diameter och slaglängden: $\pm 0,2 \%$

3.8.3 Obearbetad gjutning: $\pm 0,5 \%$

3.8.4 Bilens bredd mätt vid bilens fram och bakaxel: $+1 \%$, $-0,3 \%$

3.8.5 Hjulbas: $\pm 1,1 \%$

3.8.6 Spårvidd: $\pm 1 \%$

3.9 Bränsle och Oxidanter

3.9.1 För homologerade bilar, måste bränslet vara bensin eller dieselbränsle, enligt nuvarande Appendix J, Artikel 252 – 9.1 och 9.2.

3.9.2 Med undantag för vad som gäller för icke homologerade bilar i artikel 3.6.3, bränsle för icke homologerade bilar, måste följa enligt vad som står i nuvarande Appendix J, Art. 275. 16.

3.9.3 Alla tävlingsbilar i period C och D (1/1 1919 – 31/12 1946). Formula 1 1946- 57, Formula 2 1947-53, Formula 3 1946-60, Indianapolis 1940–60, får använda alkoholbaserat bränsle.

Alla andra icke homologerade bilar som kan bevisa att de har använt sig av alkohol blandat i bränslet i sin period, får använda sig av denna typ av bränsle, under förutsättning att det finns noterad i sin HTP.

3.9.4 Bilar byggda som Formula 1 eller 2 1946-60 får använda bensin med högre oktantal.

3.9.5 Extra smörjande inblandningar som inte överstiger 2 % per volymenhet, får tillsättas till bränslet. För tvåtaktsmotorer, kan denna inblandning i procent vara högre.

3.9.6 Blyersättningsmedel från allmänna handeln får tillsättas, men detta är inte att föredra. Tillsatsen av bly får inte innebära att detta ersättningsmedel inte höjer oktantalet för bränslet utöver gränsen för 90 MON eller 102 RON. Bly innehållet får inte bli större än 0.15 g/l i något fall. (EN 237 eller ASTM D3237).

3.9.7 Blandningen som är tillsats till bensin för att ersätta bly, får tillsättas från detaljhandeln. Användningen av dessa blandningar får inte höja oktantalet för bränslet utöver gränsen för 90 MON eller 102 RON.

3.9.8 Med undantag för atmosfärisk luft, får ingen ytterligare oxidant tillsättas i bensinen.

4 – FIA IDENTITETSHANDLING FÖR HISTORISKA BILAR.

4.1 Certifiering

4.1.1 Varje fordon som tävlar i en internationell FIA-sanktionerad tävling måste vara certifierade som ett historiskt fordon genom en **HTP**, eller om fordonet tävlar i Regularitets Rallyn, en **HRCP**. Detta dokument ger endast en teknisk information om fordonet och ger ingen som helst garanti om fordonets äkthet.

Varje bil blir identifierad med ett nummer och en bar code godkänd via en FIA stickers placerad både på bilen och på första sidan av HTP, vid tidpunkten för besiktningen av bilen.

4.1.2 En HTP är FIA, s egendom och kan när som helst återkallas av **HMSC**.

I detta fall måste SBF lämna in originalet av HTP till FIA och ta tillbaka den certifierade kopian av HTP från ägaren. En FIA HTP och Application ansökan, kan införskaffas från Bilspportförbundet i det land där den sökande **är medborgare eller bofast**. Den sökande är ansvarig för att en HTP är komplett vid insändandet till Bilspportförbundet, som behåller originalet och alla kompletterande handlingar. En certifierad kopia som med gällande perforering utges till den sökande, samt att FIA får en kopia av HTP och tillhörande handlingar.

4.1.3 En HTP är baserad på en **27** sidors mall från FIA som ifylls av en representant från Bilspportförbundet tillsammans med den sökande.

4.1.4 Med homologerad bil ska HTP åtföljas av med en SBF certifierad kopia (tryckt på ett av FIA vattenmärkt papper) av gällande original homologeringshandling, eller en SBF certifierad kopia (tryckt på ett av FIA vattenmärkt papper) av bilens retrospektiva homologeringshandling från FIA.

4.1.5 **HRCF** är baserad på en mall från FIA och är en förenklad identitetshandling endast för deltagande i Historik Regularitets Rallyn.

4.1.6 **Ändring av ägarinnehavet för ett fordon:** En HTP är ett internationellt dokument och ska accepteras av Bilsportförbundet i varje land. I händelse av försäljning av fordonet till ett annat land, måste det nya Bilsportförbundet erkänna formen av dokumentet som härrör till fordonet och meddela det tidigare Bilsportförbundet angående ändring av ägarinnehavet. Samtidigt en begäran av originalet och tillhörande dokumentet från det tidigare Bilsportförbundet. En certifierad kopia av originalet av HTP måste återtas från den tidigare ägaren av det utgivande Bilsportförbundet och originalet ska makuleras. Det nya Bilsportförbundet måste utfärda en ny HTP (på den senaste mallen) med sitt eget nationella nummer på originalhandlingen.

Den nya HTP måste därefter skickas in till FIA för godkännande och för att uppdatera FIA, s databas.

4.1.7 I händelse av en förlorad HTP, skickas en begäran om en ny HTP till Bilsportförbundet som gör en andra certifierad färgad kopia från det ursprungliga originalet. Bilsportförbundet noterar på första sidan att detta är en andra certifierad kopia samt på sidan 10 noteras att detta är en kopia och när den har utfärdats.

4.2 Användning av en HTP

4.2.1 **En HTP har endast två syften:** för det första: att användas av Tekniker och/eller andra lämpliga funktionärer vid tävlingar. För det andra: att vara ett stöd för en tävlingsarrangör vid klassifikation och klassindelning vid tävlingar.

4.2.2. För att hjälpa arrangören ska alla anmälningar till internationella såväl som nationella tävlingar åtföljas av en fotokopia av bilens HTP första sida där det tydligt framgår klasstillhörighet, period, kategori och giltighet, som det utfärdande Bilsportförbundet tilldelat bilen, baserad på Appendix 1 av Appendix K. Detta dokument måste medfölja vid anmälningar till alla tävlingar ingående i FIA Internationella Sporting Kalender

4.2.3 HTP måste uppvisas när bilen besiktas inför tävlingen. HTP ska stå till tävlingsledningens förfogande under hela tävlingen. Det är endast av FIA utsedd kontrollant eller annan officiell delegat som får göra noteringar i handlingen på svenska, engelska eller franska.

4.2.4 Det är den **tävlandes skyldighet** att bilens specifikation och utförande överensstämmer vad som presenteras i HTP.

4.2.5 Tävlingens besiktningsmän ska godta alla HTP som är korrekt verifierade av ett Bilsportförbundet och godkänna förevarande bilar att delta vid tävlingen, så länge de överensstämmer med sina handlingar, samt vad som sägs i artikel **4.3**.

4.2.6 Arrangörer som tillåter bilar att starta vid tävlingar utan en korrekt HTP, riskerar att uteslutas från den internationella kalendern och vidare sanktioner av FIA.

4.2.7 För en gällande HTP; tillägg till en handling kan bli utgiven som Variant, om delar av ursprunget av handlingen bli ändrad. Men Variant är endast möjligt så länge som informationen på första sidan av HTP förblir oförändrad. Om denna information är ändrad, måste en kompletterande HTP utfärdas.

forts. av 4.2.7.

Som skrivet på första sidan av en Variant-handling; Variant kan bli giltig för en eller flera av följande kategorier: Hill-Climb, Rally, Racing.

Tävlande kan använda Variant som han önskar, under förutsättning att det är rätt kategorier av tävlingar.

Ovan beskrivna regler kommer att gälla för en Variant, men ingen kompletterande sticker på HTP eller på bilen är nödvändig om sidan 1 på HTP är oförändrad. Emellertid, om en ny sida 1 krävs på HTP, en ny stickers får appliceras nära den gamla stickersen och vignetten sätts på den nya sidan 1 på HTP.

4.2.8 En HTP som är utförd på den nya versionen av den 27-sidiga mallen, gäller i 10år.

4.3 Procedur vid ifrågasatt godkännande

4.3.1 Konstateras det att en bil inte överensstämmer med sin HTP eller homologeringshandling och anmärkningen är utanför vad som anges i artikel **4.4 ”red dot” (röd prick)**, är det den **tävlandes skyldighet** att modifiera bilen så att den överensstämmer igen.

4.3.2 Om det inte är möjligt att åtgärda bilen vid tävlingen, kan tävlingsledningen diskvalificera bilen och skicka in HTP till FIA med en kopia till det i fallet ansvariga Bilspportförbundet.

4.3.3 Skulle en bil överstämma med sin HTP men inte med det Tekniska reglementet i Appendix K, kan tävlingsledningen diskvalificera den tävlande och bilen, notera sina skäl skriftligen på bilens handlingar och skicka HTP till FIA med en kopia till det ansvariga Bilspportförbundet.

4.3.4 En HTP kan förklaras ogiltig under följande omständigheter:

(a) Efter en begäran från det ansvariga Bilspportförbundet där bilen är registrerad, ska till FIA anges skälen till ogiltigheten.

(b) En rapport skickas till FIA från en närvarande officiell FIA representant, (eller en av FIA utsedd representant) vid tävlingen där det konstaterades att bilen inte överensstämde med Appendix K, enligt ovan. Dessa representanter måste ange skälen på HTP som skickas in till FIA med en kopia till det ansvariga Bilspportförbundet, samt suspendera klassificeringen av tävlingen.

(c) FIA kan tillkännage eller suspendera vilken HTP som är ogiltig, informera till det ansvariga Bilspportförbundet om sitt beslut och i fallet av tillbakadragandet publicera detta i en FIA Bulletin.

4.3.5 I ett fall som överstämmer med artikel **4.3.4 (a) och 4.3.4 (b)**, får den tävlande en kopia av sin HTP med kommentarer av tävlingsledningen eller annan officiell delegat, vilket kan användas vid tävlingar under en period av 30 dagar. FIA är ansvarig för beslutet hur länge en bil får användas under dessa 30 dagar efter att ha mottagit HTP. Alla poäng eller resultat blir uppskjutna tills vidare.

4.3.6 Skulle FIA besluta att en HTP inte är giltig, återkallas den och efterföljande HTP måste bli godkänd av FIA före utlämnandet.

4.3.7 Funktionärer kan, under speciella omständigheter, och med tillstånd av tävlingsledningen återta HTP med avseende giltighet under en tävling.

4.4 ”Red Dot” (röd prick) procedur

4.4.1 Om det vid besiktningen konstateras att en bil har små Tekniska fel av ringa betydelse eller, i fallet med en homologerad bil, där HTP inte har en bifogad Homologeringshandling, kan en av

forts. av 4.4.1.

FIA, s delegater eller annan officiell delegat, göra en markering på första sidan av en HTP med en **(Red Dot) ”röd prick”** med en notering på avsedd sida i HTP. **Den tävlande måste rätta till detta fel till nästa tävling. (Red dot) ”röd prick”** kan också användas vid en nationell tävling, föreslaget och godkänt av en officiell delegat för evenemanget.

4.4.2 Alla **(red dot) ”röda prickar”** samlas i en central databas.

4.4.3 Om felen inte är åtgärdade till nästa tävling, kan tävlingsledningen diskvalificera bilen från att delta.

4.5 ”Black dot” (svart prick) procedur

4.5.1 Om en bil påträffas, vid vilken tid som helst under ett evenemang, och som inte uppfyller gällande säkerhetskrav, måste en FIA delegat eller annan officiell delegat göra en markering på första sidan av HTP med en **(black dot) ”svart prick”** och med en notering på avsedd sida i HTP, samt omedelbart rapportera händelsen till tävlingens funktionärer.

Om denna händelse inte åtgärdas omedelbart, ska tävlingens funktionärer diskvalificera bilen från tävlingen och en rapport ska sändas till FIA. **(Black dot) ”svart prick”** kan också användas vid en nationell tävling, föreslaget och godkänt av en officiell delegat för evenemanget.

4.5.2 En **(black dot) ”svart prick”** på första sidan av HTP, är liktydligt med att bilen överhuvudtaget inte överensstämmer med FIA, s säkerhetskrav.

Detta resulterar att tävlingsdeltagaren inte längre har rätten att delta i det avsedda evenemanget och/eller liknande evenemang med denna bil. Ändring av beslutet kommer endast ske när händelsen har åtgärdats och besiktats av FIA, s delegat som dessutom satt sin verifikation på samma sida på HTP som nämnts i artikel **4.5.1**.

4.5.3 Alla **(black dots) ”svarta prickar”** kommer finnas i en central databas, vilket indikerar vid vilken datum som beslutet togs samt när beslutet upphörde att gälla.

4.6 Överklagande av Bilspportförbundets beslut

4.6.1 Om Bilspportförbundet vägrar att godkänna en HTP, har den sökande rätten att vända sig till FIA med begäran om en procedur för överklagande. Dessa överklaganden behandlas numera av en arbetsgrupp från HMSC. (HMSC Appeals Sub-Commission.) Varje beslut fastställt av denna grupp är slutgiltigt och kan inte överklagas hos Internationella Court of Appeal.

4.6.2 Den sökande måste skriftligen begära, inom 30 dagar efter mottagandet av avslaget, att Bilspportförbundet skickar en komplett dossier av alla handlingar angående fallet till FIA.

Remittering till HMSC Appeals Sub-Commission: Överklagande ska skickas inom 30 dagar efter mottagande av beslutet om avslaget från den person som beslutet gäller.

Överklagandet ska innehålla följande:

- Identitet på den sökande personen ifråga.
- En kopia på beslutet från HMSC Appeals Sub-Commission samt skälen att föra ärendet till HMSC Appeals Sub-Commission.
- Kvitto på att kostnaden för överklagandet är betald.

4.6.3 Bilspportförbundet måste rätta sig efter denna begäran inom 14 dagar efter mottagande av överklagandet.

4.6.4 Inom 30 dagar efter mottagandet av dossiern, ska FIA sända VCSC´s presentation till den överklagandes ASN med 14 dagars respittid för skriftliga kommentarer. I varje fall ligger ansvaret hos den överklagande att tillhandahålla fullständiga bevis angående giltighet för de hävdade

forts. av 4.6.4.

periodspecifikationerna enligt Artikel 3.3 och i linje med Artikel 1.2 av Appendix K. Skulle detta inte uppfyllas eller att sådana bevis inte kan företes, anses dossiern inte längre giltig.

4.6.5 Då en helt ny fråga har tagits upp medges en period av ytterligare 14 dagar för ett skriftligt avseende denna punkt.

4.6.6 Alla dessa skriftliga presentationer och därtill hörande bevismaterial kommer att behandlas av HMCS Appeals Sub-Commission för beslut av ärendet.

4.6.7 Det finns ingen rätt till ett muntligt förhör.

4.6.8 FIA kommer att skriftligen informera sökanden och hans ASN om HMCS Sub-Commissions beslut inom max 21 dagar efter det att ärendet behandlades av HMCS.

4.6.9 Kostnaden för ovan beskrivna procedur betalas med €1500: - till FIA när besvärs skrivningen inskickas. Om proceduren drar ut på tiden kan avgiften återbetalas till den sökande.

4.7 FIA Historiska Bil Databas

4.7.1 Bilsporförbundet håller alla handlingar för de HTP som har utgivits i sin databas.

5 – SÄKERHETSFORESKRIFTER

Bilspört är en farlig tävlingsform vilket medför att den tävlandes fysiska välbefinnande kan utsättas för betydande risk. Som alla tävlande känner till tävlar Historiska bilar som de var i perioden och i en specification som då var godkänd (och som nu inkluderas i Appendix K, med ytterligare en viss teknisk och säkerhetsmässiga tillägg).

Tävlande **måste** vara medvetna om att möjligheten finns att det kan uppstå korrosion pga. åldrandet på komponenter och de konsekvenser som följer, trots att de inte är skadade och att säkerheten därmed inte åsidosätts, samt att hänsyn med tanke på originalspecifikationen tas.

5.1 Följande föreskrifter är obligatoriska förutom Regularitets Rallyn, där de rekommenderas.

5.2 När den tävlande anmäler sin bil för besiktning är det underförstått att den är i en säker kondition för att kunna delta i tävling. **Bilar ska alltid vid besiktningen vara väl rengjorda.**

5.3 Batteri, huvudströmbrytare

5.3.1 Att **skydda batteripolerna** på lämpligt sätt för att förhindra kortslutning är obligatoriskt. Om batteriet är monterad i förarutrymmet, måste batteriet vara av typ ”TORRT” och ska vara säkert fastsatt och ha en ”överdel av isolerad läckagefri kåpa”.

5.3.2 Det måste finnas en fungerande huvudströmbrytare på varje tävlingsbil som **FULLSTÄNDIGT** bryter alla elektriska kretsar (batteriet, generatoren, lyse, signalhorn, tändning, strömbrytare, etc. – med undantag för den som manövrerar brandsläckaren). När huvudströmbrytaren slås ifrån **SKA MOTORN STANNA!** Brytaren måste vara av en gnistskyddad modell och ska vara åtkomlig både inne från såväl som utifrån. Den utvändiga brytaren placeras vid vindrutans underkant på förarsidan eller 50 cm därifrån. På täckta bilar får brytaren placeras i en bakre sidoruta av t.ex. akrylglas förutsatt att placeringen är bakom förarsätet. Brytaren ska markeras med en röd blixtpå blå botten omgiven av en vit triangel med en bas på minst 120 mm. Den utvändiga brytaren gäller endast på täckta bilar. Den invändiga brytaren ska vara åtkomlig för föraren och kartläsare sittande i sätena med bältena fastspända.

5.3.3 Bilar med magnetändning ska ha en jordkontakt i magnetens lågspänningskrets. Denna kontakt ska vara åtkomlig från förarplats och bilens utsida.

5.3.4 Lithium-baserade batterier är inte tillåtna.

5.4 Kablar, ledningar och elektrisk utrustning

5.4.1 Bränsle, oljerör och bromsledningar på bilens utsida måste skyddas mot mekanisk påverkan (stenar, korrosion etc.) och invändigt mot brand.

5.4.2 Sådant skydd får inte innebära förstärkning av någon del av bilen.

5.4.3 Om serieproducerade monteringar behålls, behövs inget extra skydd.

5.5 Bränslesystem

5.5.1 Bränsletankar i alla bilar i **Perioderna A till E ska** vara standardtankar, homologerade tankar eller säkerhetstankar. Det **rekommenderas** att fylla tankarna med säkerhetsskum i enlighet med amerikansk militär specifikation MIL-B-83 054 (Baffle-material) eller "D-stop" anti explosion foil som Baffle-material.

5.5.2 Bilar i Perioderna F till J är bränsletankarna fria, **men ska vara fyllda med säkerhetsskum** i enlighet med amerikansk militär specifikation MIL-B-83 054 eller "D-stop" anti explosion foil. Det totala maximumkapacitet i bränsletanken, enligt periodspecifikationens tillåtna bränsle innehåll, får inte överskridas. Se för övrigt artikel 6.7.5.

5.5.3 Alla säkerhetstankar ska överensstämma med **Artikel 253. 14** i gällande Appendix J (FIA godkänd säkerhetstank).

5.5.4 Bränslesystem som inte har en elektrisk bränslepump eller mekanisk dito, måste vara försedd med en tydligt utmärkt bränslekran.

5.5.5 Bilar som använder annat bränsle än bensen, t.ex. metanol, måste vara märkta med en orange rondell med en diameter av 75 mm, placerad på samtliga tävlingsnummers bakgrund. Det rekommenderas att denna orange rondell följer specifikation: Pantone 15–1354 TC Orange Crush.

5.5.6 Bränslepåfyllningslock och påfyllningsrör

Alla typer av (Quick release av Monza typ) öppen typ av bränslepåfyllningslock som sticker utanför karossen, måste ha en anordning som förhindrar att bensinlocket öppnas oavsiktligt. Det rekommenderas att alla bilar utrustas med envägsventil, monterad så nära som möjligt mellan påfyllningslocket och tank (arna).

5.5.7 Bränsleledningar eller slangar som används för bensen, som inte står under tryck, exempelvis påfyllnadsslang eller retur slangar, som går invändigt i förarutrymmet måste vara väl skyddade. Om ledningar av en icke metall används, måste de vara av bensen- och brand-säkert material. Bensinledningar som står under tryck måste, om ledningar av en icke metall används, bestå av bensen- och brand-säkert material, samt dessutom enligt följande:

- bilar som är utrustade med insprutningsmotorer måste överensstämma med de krav som finns i Artikel 253–3.2 i Appendix J; eller
- i alla andra bilar ska slangarna motstå ett minimum tryck av 7 bar.

forts. av 5.5.7.

Dessa ledningar får endast fogas samman med tätande skruvanordningar eller av biltillverkarens godkända skruvanordningar.

5.6 Brandväggar

5.6.1 Från Period F och framåt, måste brandsäkra väggar finnas monterade. **Dessa rekommenderas även för andra Perioder.**

5.7 Brandsläckare

5.7.1 Alla bilar som tävlar i racing och baktävlingar, måste vara utrustade med minst en handbrandsläckare som uppfyller gällande Appendix J, Artikel 253.7.3.

5.7.2 Ett Brandsläckarsystem som är Homologerad av FIA och överstämmer med gällande Appendix J, Artikel 253.7.2 (se Appendix J, teknisk lista nr: 16 för homologerade brandsläckare) är obligatorisk för alla bilar tävlande i rally som innehåller specialsträckor och rekommenderas för alla övriga bilar. För ensitsiga och öppna tvåsitsiga racingbilar är den yttre brytanordningen som krävs enligt Artikel 253.7.2.3 inte obligatorisk. Brandsläckaren skall ha ett sådant skydd eller att hållaren är av sådan typ som förhindrar att brandsläckaren kastas sidledes, eller torpedskydd.

5.7.3 Bilar som deltar i Rally med specialsträckor måste ha både en handbrandsläckare och ett brandsläckarsystem i enlighet med ovan angivna Artiklar 5.7.1 och 5.7.2.

5.8 Oljeuppsamlingskärl (inte obligatoriskt i rally, men rekommenderas)

5.8.1 Oljeuppsamlingskärl på minimum 2 (två) liter måste finnas i alla bilar med en cylindervolym på max 2000 cc, för alla andra bilar gäller 3 (tre) liter.

5.8.2 Om bilen är originalutrustad med sluten vevhusventilation, och om detta system behålls, behövs inget oljeuppsamlings-kärl.

5.9 Förgasarspjäll

5.9.1 Varje förgasarspjäll måste vara försett med en utvändig retur fjäder, med undantag för dubbelförgasare som får använda en integrerad fjäder.

5.10 Backspeglar

5.10.1 För racing, ska två backspeglar finnas, med en minsta sammanlagda yta av **90 cm²**.

5.10.2 För rally, ska backspeglarna överensstämja med gällande Trafiklagstiftning i det land där bilen är registrerad.

5.11 Belysning

5.11.1 Vid bantävlingar ska samtliga lyktglas tejpas eller övertäckas.

5.12 Vindrutor

5.12.1 Vindrutor för all standard, CT, GT och GTS **ska vara av laminerat glas**. I undantagsfall kan en FIA officiell representant tillåta användandet av en stabil plastruta för gällande säsong om nu en laminerad ruta inte är tillgänglig för modellen ifråga. Övriga bilar får utrustas med plastrutor.

5.13 ROPS (Störtbåge/Skyddsbur) ritningar se Appendix V regler Appendix VI.

5.14 Röda bakljus

5.14.1 Alla bilar som originalutrustats med bromsljus ska ha dessa i funktion vid tävlingsstart.

5.14.2 Alla ensitsiga bilar samt andra bilar av Period G och framåt, och som inte är originalutrustade med baklysen ska ha en fungerande röd varningslampa som fungerar vid tävlingsstart.

Den ska vara väl synlig bakifrån och monterad högst 10 cm från bilens mittlinje, ha en minsta yta av mellan 20 cm² och 40 cm² stadigt monterad. Den ska kunna tändas av föraren. Dessa lampor ska antingen vara en glödlampa på minst 21 watt, eller vara av LED-typ ("Tharsis" eller "Dm Electronics"). Denna typ av bakljus rekommenderas till alla andra bilar.

5.15 Säkerhetsbälten

5.15.1 Ett säkerhetsbälte för följande typer av bilar måste vara försedda med 6-punkts säkerhetsbälte som överensstämmer med FIA Standard Nr: 8853/98 eller FIA N° 8853–2016:

- a) Ensitsiga racingbilar från Period F
- b) Tvåsitsiga racingbilar från Period F.
- c) Bilar från Period H och framåt som deltar i Rally med specialsträckor.

Alla andra bilar från Period F och framåt med störtbåge måste vara försedda med säkerhetsbälte som överensstämmer med FIA standard Nr: 8854/98 eller Nr: 8853/98 eller FIA N°8853-2016 (se FIA tekniska lista nr: 24)

5.15.2 Det är inte tillåtet att montera bältesinfästningar i säten eller sätesfästen. Säkerhetsbältena får inte modifieras från sitt ursprung. Säkerhetsbälten får installeras i original infästningspunkter i karossen för seriebilen förutsatt att vinklar och längder stämmer för bältets samtliga delar. De rekommenderade geometriska placeringarna av infästningspunkterna, (se ritning K-63 i Appendix V).

För den bakåtgående riktningen för axelbanden ska vara installerad på sådant vis att det inte resulterar mer en vinkel av 45° i förhållande till horisontala planet, den rekommenderade vinkeln inte ökar med 10°. Maximum vinkel i förhållande till centerlinjen av sätet är 20° isärgående eller motgående (axelbanden kan också monteras tvärs liksidigt med centerlinjen av sätet). Om möjligt, ska original infästningspunkten monterad av biltillverkaren vid C-stolpen utnyttjas. Infästningspunkter som ökar en högre vinkel till den horisontala får inte utnyttjas. I så fall ska axelbanden bli monterad vid baksätets Bakre infästningspunkt.

Säkerhetsbälte får inte monteras om sätet inte har nackstöd eller om nackstödet är integrerat med ryggstödet utan hål för säkerhetsbälte. Midje- och benband får inte passera över säteskanten utan ska passera genom sätet, allt för att strama åt och hålla bäckenet över största möjliga yta. Midjebandet måste passa väl ådraget i vinkeln över bäckenbenet och låren. Banden får under inga omständigheter vila mot buken. Skydd ska, om så erfordras, monteras så att inga skador uppstår på bältesbanden. Om montering i standardinfästningspunkter för axel och/eller benbanden är omöjligt, får nya infästningspunkter göras i chassiet eller karossen. Axelbanden får också monteras i skyddsbur eller i ett förstärkningsstag. (se ritning K-5 eller K-6 eller ritning K-25 och K-32) När axelbanden är monterade runt ett rör ska dessa vara låsta enligt bältesfabrikantens monteringsanvisning. Om sådan anvisning saknas gäller skiss K-68.

Ett stag som är avsett för montering av bälten ska vara rör med min dimension 38 x 2,5 mm eller 40 x 2 mm, och kvalitén på röret ska vara samma som för ROPS, dvs. min. sträckgräns 350 N/mm².

Fastsättningen av de bakåtriktade banden kan antingen vara en slinga runt röret eller skruvade fast. I det senare fallet ska en insats svetsas fast, en för varje axelband, (se ritning K-64). Dessa insatser ska vara placerade i röret och axelbanden fästas med skruv och skruvarna ska vara M12 8.8 eller 7/16 UNF dimension.

forts. av 5.15.2

Varje monteringspunkt måste ha en hållfasthet som motsvarar en kraft av 14 700 N med undantag för benbanden där 7200 N räcker. Om samma monteringspunkt används för två bältesband ska summan av erforderlig hållfasthet beräknas genom att lägga samman kraven på varje band.

För varje icke originalmonteringspunkt ska en förstärkningsplatta monteras som har en yta av minst 40 cm² och en tjocklek av minst 3 mm. En sådan förstärkningsplatta kan ersättas av bältestillverkarens specialplatta med svetsat mutterstycke. Under förutsättning att angivna minimimått på storlek och tjocklek uppfylls. Monteringshöjden på ett sådant rör ska vara avpassat så att axelbandens riktning bakåt har en vinkel mellan 10 och 45 grader i förhållande till horisontalplanet, men vinkeln 10 grader rekommenderas.

Principen med montering till chassiet/monocoque (se Appendix V ur Appendix K):

- Generell montering: Se ritning K-65.
- Axelbands montering: Se ritning K-66.
- Midje- och benbands montering: Se ritning K-67.

Användning av ett säkerhetsbälte:

Ett säkerhetsbälte måste bibehållas i sitt homologerade utförande utan några förändringar eller borttagande av material och i överensstämmelse med tillverkarens anvisningar. Säkerhetsbältets effektivitet och hur länge det håller är direkt beroende hur det är installerat, använt och underhållet. Bälten måste utbytas efter en svårare kollision eller om bandväven är skadad, utsträckt eller försvagad på grund av kemikalier eller solljus.

Om metalldelar eller fästen är böjda, deformerade eller rostiga, måste hela säkerhetsbältet utbytas. Varje säkerhetsbältes låsning som inte fungerar perfekt måste bytas ut. Om låsblecket är försedd med hål för låsning ska låsning vara monterad. Om låsblecket inte är försedd med hål, får inte hål borraras för ändamålet.

5.15.3 För deltagande i rally, ska två (2) bältesknivar finnas monterad i bilen och ska kunna nås av föraren och kartläsaren när de sitter i bilen med bältena påsatta och fastspända.

5.16 Nackstöd

5.16.1 Obligatoriskt för 3-liters F1 bilar från Period IR och alla andra en-sitsiga bilar från Period JR.

Rekommenderas för alla andra bilar (se Artikel 259,14.4 enligt gällande Appendix J).

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

5.17.1 Måste vara väl fastsatta. Låsanordningen av serieproduktions typ måste vara demonterad eller göras obrukbar och ersatt med utvändiga säkerhetsfästen.

5.17.2 Från och med Period G specifikation och framåt ska minst **två (2)** extra säkerhetsfästen vara monterade på motorhuv och baklucka.

5.17.3 De från insidan placerade (original) huvöppnarna ska, skall antingen monteras bort eller göras obrukbar.

5.18 Bogser öglor

5.18.1 Förutom ensitsiga bilar **ska** alla bilar vara försedda med en bogser ögla, och/eller ”bogser bälte” fram och bak. Deras karaktäristiska utförande **ska** vara enligt följande:

forts. av 5.18.1

- det som är viktigt är att den har en inre diameter mellan **80 mm och 100 mm**.
- de måste vara väl fastsatta i **chassiets struktur** både fram och bak.
- de måste vara så placerade att de går att använda **utan några som helst problem även om en bil står i sandfällan**.
- de måste vara väl synliga och målade, antingen i gul, röd eller orange färg.

5.19 Styrinrättning

5.19.1 Odelade rattstänger får av säkerhetsskäl ersättas med delad stång eller en med knutar, under förutsättning att originalfunktion kvarstår. Sådan ersättningsstång måste komma från en av FIA homologerad bil med lika eller med större cylindervolym som den aktuella bilen. **Från Period G och framåt ska gällande reglemente respekteras.**

5.19.2 Från och med Period E och framåt, kan en ratt av annan diameter eller utförande användas. Den får också vara avtagbar.

5.20 Spricktest

5.20.1 Fordras för vissa kategorier; se **Appendix III**.

5.21 Reparationer

5.21.1 Reparationer på delar av kompositmaterial ska utföras enligt specifikationen i **Appendix IV**.

5.22 Säten

5.22.1 För GTS och CT bilar i Period F (1/1 1962) eller senare, om originalframsäten utbytes eller ändras, ska dessa säten vara av Periodspecifikation, eller ett komplett system av framsäten, med gällande FIA homologering. För andra Perioder rekommenderas homologerade säten. För bilar i GT och T i Period F (1/1 1962) eller senare, om originalframsäten utbytes eller ändras, ska dessa säten vara av Periodspecifikation, eller ett komplett system av framsäten med gällande FIA homologering. För andra Perioder rekommenderas homologerade säten.

KAPITEL II: TEKNISKA REGLER FÖR BILAR**6 – TEKNISKA REGLER FÖR BILAR SOM INTE ÄR HOMOLOGERADE****6.1 Allmänt**

6.1.1 Icke homologerade bilar måste överensstämma med den specifika original Periodspecifikationen, samt överensstämma med **Artikel 5 – säkerhet**.

6.1.2 **Tillägg: till artikel 6, Formel 1 bilar finns under Appendix X i den engelska versionen av Appendix K. (Kommer tills vidare inte att finnas i svensk översättning).**

6.2 Monocoque eller ett självbärande chassi

6.2.1 Ett sådant chassi måste överensstämma i design, dimension och konstruktion med originalet. Material får tilläggas vid reparation av kompositchassiet, (**se för övrigt Appendix IV enligt detta reglemente**), men professionella kontrollmetoder ska användas för alla sådana chassireparationer. Certifikat från sådan inspektion ska bifogas FIA identitetshandling.

6.2.2 All sådan reparation ska överensstämma med **Appendix IV i Appendix K**. Inga andra förändringar tillåts, förutom enligt Periodspecifikationen, får göras på chassiet, och periodens alla säkerhetskrav från när bilen deltog i internationell tävling (**hädanefter ”internationella livet”**) ska uppfyllas.

6.3 Hjulupphängningar fram och bak

6.3.1 Hjulupphängningens infästningspunkter till chassiet, ska i dimensioner och läge överensstämma med Periodspecifikationen. Stel- och rörliga axlar samt system för infästning ska motsvara vad som anges i Periodspecifikationen.

6.3.2 Hjulupphängningssystemet (fjädertyp och upphängning av hjul och axlar) får inte ändras, och inte heller får kompletterande upphängning eller fjädrar tilläggas om det inte var Periodspecificerat.

6.3.3 Krängningshämmare och teleskopiska stötdämpare är bara tillåtna om de ingår i Periodspecifikationen. Krängningshämmare ska vara av solid stång för alla bilar i Period E och F. Bilar i Period G tillåts krängningshämmare av rör typ om detta är Periodspecificerat för modellen ifråga.

6.3.4 Aluminiumstötdämpare och/eller gasfyllda stötdämpare är endast tillåtna i Period G och framåt, eller om detta var tillåtet enligt Periodspecifikationen. (Se bilaga 1, sid: 103, period specification av stötdämpare). Friktionsstötdämpare får använda friktions armen justerbar.

6.3.5 Justerbara fjädertallrikar får bara användas på bilar, om periodspecifikation tillät detta på modellen ifråga.

6.3.6 Bussningar eller lagringar till hjulupphängningen får ersättas, förutsatt att det inte resulterar i dimensionsförändringar.

6.3.7 Länkstångshuvuden (**Uniballs**) får bara användas om de ingår i Periodspecifikationen. Uniballs får användas på krängningshämmare i klass F och framåt, men hjulgeometrin får inte påverkas.

6.3.8 Fjäderkonstanten får inte ändras, om det inte i Perioden kan styrkas att variabel fjäderkonstant användes.

6.3.9 Bilar som ursprungligen försetts med aktiv fjädring får ändras tillbaka till icke aktivt system som användes under Perioden på den aktuella modellen.

6.3.10 För vissa biltyper, ska hjulupphängningsdetaljer spricktestas i enligt med **Appendix III i Appendix K**.

6.4 Motor

6.4.1 Motorn och dess komponenter måste överensstämma med periodspecifikationen och måste bestå av samma märke, modell, typ och överensstämma med tillverkarens specifikation och för vilken bevisning existerar från Perioden.

6.4.2 Cylinderdiametern i motorn får inte ökas med mera än vad Periodspecifikationen tillåter, **förutom för bilar i Period A till D, för vilka det tillåts en ökning upp till 5 %**, förutsatt att den erhållna volymen inte överskrider original cylindervolymregeln för bilen i fråga. (Se **Appendix I**).

6.4.3 Motorer som var mindre än volymgränsen för Perioden får inte förstöras över den cylindervolym som användes under bilens internationella liv.

6.4.4 Bilar som original haft en DFY motor får utnyttja DFY-utvecklingsmotorer. Bilar som original var utrustad med Cosworth DFV motorer får använda vilka delar som helst utvecklade under DFV Periodens motorer.

6.4.5 Bilar utrustade med motorer från Matra Sport får använda härledda motordelar från Matra sport.

6.4.6 Slaglängden får inte ändras från Periodspecifikationen.

6.4.7 Vevaxeln, vevstakar, kolvar och lager får förstoras mer än vad som sägs i Periodspecifikationen, under förutsättning att den ryms i originalvevhus, de måste vara tillverkade av samma material som originalet. Utformningen av konstruktionen är däremot fri.

6.4.8 Varken antalet ventilportar eller ventilernas längd får avvika från tillverkarens specifikation om inte bevis från Perioden kan visa att så var fallet. Ersättningsstoplock får användas om bevis från Perioden kan uppvisas.

6.4.9 Cylinderkapaciteten (eller den nominella cylinderkapaciteten) på bilar med kompressor, turbo, eller rotationsmotorer, turbinmotorer eller ångmaskinmotorer ska uppräknas med den koefficient som användes för Perioden.

6.4.10 Original tändföljd måste behållas.

6.4.11 Vevaxel som original inte utrustade med packbox av ”Lip type” kan bli konverterade med en dylik packbox och med modifiering av existerade delar och/eller ytterligare packboxhållare.

6.5 Tändning

6.5.1 Elektronisk tändning får bara användas om det var Periodspecificerat.

Bilar av Period F och med bevis från Perioden, att elektroniskt tändsystem har använts, får använda icke Periodspecificerat elektriskt tändsystem förutsatt att systemet är påverkad av brytarspets/ar, och utnyttjar en tändspole med ett minimummotstånd av 3 ohm, samt att gnistan som fördelas genom fördelararm och tändinställningen är kontrollerad med mekaniska delar.

Multi Spark system och system som är kontrollerad elektroniskt är inte tillåtna. Speciella system där bevis finns att detta system utnyttjade alternativa metoder av ”**Trigging**” och som användes under sin Period, tillåtet att användas, förutsatt att metoden är identiskt med vad som verkligen användes under Perioden.

Icke homologerade bilar från Period GR får utnyttja sig av magnetiskt eller optiskt ”**Trigging**” om det fanns eller utnyttjades på Perioden. ”Capacitive discharge systems” får användas under förutsättning att sådana system existerade på Perioden.

Bilar från Period HR och framåt får använda tändspolar med mindre motstånd än 3 ohm och/eller ”Multi Spark System”.

Elektroniska tändsystem vilka kontrollerar tidpunkten av gnistan är endast tillåtna om det var en Period modifiering.

6.5.2 Elektronisk varvtalsbegränsare får användas från Period F och framåt.

6.5.3 Användandet av elektroniskt styrt motorsystem på DFV/DFY motorer är förbjudet och för alla andra bilar måste detta vara Periodspecificerat.

6.5.4 Tändspole, kondensator, fördelare och/eller magnetändning är fria under förutsättning att de förekom på tillverkarens specifikation för modellen ifråga.

6.6 Smörjsystem

6.6.1 Det är tillåtet att ändra motorns smörjsystem, från våtsump till torrsump, om det är Periodspecificerat. (Torrsump är **inte** tillåtet för Formel Junior före 1961).

6.6.2 Antalet och typ av oljepumpar som används och längden på oljeledningarna ska överensstämma med Periodspecifikationen.

6.6.3 Placeringen av oljekylare får ändras under förutsättning att silhuetten på bilen inte ändras.

6.7 Bränslesystem

6.7.1 Alternativa förgasare från samma eller tidigare Period får användas, men endast om de alternativa delarna är av samma antal och allmän typ, samt att funktionsprincipen är den samma som på originalet, samt om den fanns på Perioden för modellen ifråga.

6.7.2 Bilar före 1959 i Period E, med Weber DCOE förgasare av denna typ är inte längre tillåtet att användas. Bilar efter 1958 kan använda sig av ovan nämnda förgasare, dock efter att bevis finns att dessa användes i Period E.

6.7.3 Bilar med bränsleinsprutning får ändras till förgasare från samma Period.

6.7.4 Bränsleinsprutning och/eller överladdning får bara användas om det fanns under Perioden och endast originalsystemet får användas.

6.7.5 Mekaniska bränslepumpar får ersättas med elektriska bränslepumpar eller tvärtom.

6.7.6 (Inventering av max. tillåtna tankeinhålllet beskrivet i periodens Appendix J). Varje bränsletank måste följa artikel 5.5, och inte överstiga originalets tankkapacitet, samt att tanken måste vara placerad enligt originalets placering, eller bak i bilen, sedan tabeller:

År	< 700cc	700-1000cc	1000-1300cc	1300-1600cc	1600-2000cc	2000-2500cc	2500-3000cc	3000-5000cc
1961		70	85	100	110	120	130	140
1962		70	85	100	110	120	130	140
1963		70	85	100	110	120	130	140
1964		70	85	100	110	120	130	140
1965	60	70	80	90	100	110	120	140
1966	60	70	80	90	100	110	120	140
1967	60	70	80	90	100	110	120	140
1968	60	70	80	90	100	110	120	140
1969	60	70	80	90	100	110	120	140
1970	60	70	80	90	100	110	120	140
1971	60	70	80	90	100	110	120	120
1972	60	70	80	90	100	110	120	120
1973	60	70	80	90	100	110	120	120
1974	60	70	80	90	100	110	120	120

1975	60	70	80	90	100	110	120	120
1976	60	70	80	90	100	110	120	120
1977	60	70	80	90	100	110	120	120
1978	60	70	80	90	100	110	120	120
1979	60	70	80	90	100	110	120	120
1980	60	70	80	90	100	110	120	120
1981	60	70	80	90	100	110	120	120
1982	60	70	80	90	100	110	120	120
1983	60	70	80	90	100	110	120	120
1984	60	70	80	90	100	110	120	120
1985	60	70	80	90	100	110	120	120
1986	60	70	80	90	100	110	120	120
1987	60	70	80	90	100	110	120	120
1988	60	70	80	90	100	110	120	120
1989	60	70	80	90	100	110	120	120
1990	60	70	80	90	100	110	120	120

År	>5000cc	G6 >2500cc	Group C	C2 Hill Climp	Can Am
1961	140				
1962	140				
1963	140				
1964	140				
1965	160				
1966	160				
1967	160				
1968	160				
1969	160				
1970	160				
1971	120				

1972	120				330
1973	120				400
1974	120				
1975	120				
1976	120	160			
1977	120	160			
1978	120	160			
1979	120	160			
1980	120	160			
1981	120	160			
1982	120	160	99	20	
1983	120	160	99	20	
1984	120	160	99	20	
1985	120	160	99	20	
1986	120	160	99	20	
1987	120	160	99	20	

1988	120	160	99	20	
1989	120	160	99	20	
1990	120	160	99	20	

6.8 Instrument

6.8.1 Elektroniska instrument måste vara Periodspecificerade, emellertid ”mätvärdebaserade datasystem” som kan spara enligt följande: varvtal, oljetryck, oljetemperatur, vattentemperatur samt bränsletryck får användas.

6.9 Växellåda

6.9.1 Alla bilar måste vara utrustade med växellåda som är Periodspecificerad. Automatisk växellåda, överväxel eller tilläggsväxlar är inte tillåtna om de inte ingår i Periodspecifikationen.

6.9.2 Montering av Cotal-elektrisk, Wilson epicyklisk eller fyrväxlade lådor på en bil i Period C (1/1/1919 – 31/12/1930), och inte är original utrustad med dessa, ska klassificera bilen i Period D (1/1/1931 – 31/12/1946).

6.9.3 Växellådor tillverkade under Period E (1/1/1947 – 31/12/1960), får inte monteras i bilar tillverkade i en tidigare Period.

6.9.4 När en alternativ växellåda monteras, måste den vara från samma eller tidigare Period.

6.9.5 Fr.o.m. 2016-01-01, bilar med mittmotor i Period F och GR får **inte längre använda Hewland Mk8 växellåda**, under förutsättning att den ersättande växellåda har samma antal växlar framåt som i originalet.

6.9.6 Bilar monterade original med halvautomatiska transmissioner får byggas om till manuell växellåda om denna växellåda fanns på bilar av samma modell.

6.9.7 Växellådans ingående och utgående axlar som original inte utrustade med packboxar av ”**Lip type**” kan bli konverterade med en dylik packbox och med modifiering av existerade delar och/eller ytterligare packboxhållare.

6.10 Slutväxel

6.10.1 Differentialspärr/broms får bara monteras om den är Periodspecificerad. Bilar med sådan utrustning fram till och med Period F får bara använda den mekaniska typen av ”**Limited slip devices**”, ”**Begränsad slirordning**” från Periodspecifikationen.

6.10.2 Differentialbroms är inte tillåtna i bilar från Period A till C (- 31/12/1930) och får endast vara monterade i bilar från Period D (1/1/1931 – 31/12/1946) om den var Periodspecificerad för den modellen.

6.10.3 Differentialbroms får **inte** användas på Formula Junior eller Formula 3 (1964 – 1970).

6.11 Bromsar

6.11.1 Bromskomponenterna måste vara helt enligt Periodspecifikationen för modellen ifråga med följande undantag beskrivet härnedan.

6.11.2 Bilar från Period A till C (- 31/12/1930), originalmonterade med tvåhjulsbromsar får ändras till ett system med fyrehjulsbromsar, förutsatt att tillverkaren har försett senare modeller i samma Period, och förutsatt att sådana fyrehjulsbromsar är i den Periodspecifikationen från tillverkaren.

6.11.3 Konvertera till ett annat mekaniskt system eller hydrauliskt system är tillåtet, om det är Periodspecificerat.

6.11.4 Skivbromsar, ventilerade skivor och flerkolvsok är endast tillåtna om det är Periodspecificerat för modellen ifråga.

6.11.5 Bromssystemet får ändras till tvåkretssystem som ger samtidig verkan på alla fyra hjulen via två skilda hydrauliska kretsar.

6.11.6 Det är tillåtet att montera en luftbox, typ kylanordning runt bromsarna.

6.11.7 Hydrauliska ledningar får ersättas med så kallade ”AEROQUIPE” ledningar.

6.11.8 Bilar original utrustade med kolfiber-kolfiberbromsar (”carbon-carbon brakes”) får bli konverterade till stålskivor med samtida broms ok och konventionella belägg.

6.12 Hjul

6.12.1 Alla hjul måste vara Periodspecificerade och ha samma originaldiameter som användes under bilens internationella liv.

6.12.2 Hjulets bredd får inte ökas utan snarare minskas för att kunna använda tillgängliga däckstyper.

6.12.3 Perioden A - D

(a) **19 tums hjul** är tillåtna för montering av racingdäck.

(b) Svulstliknande kant (BE) eller kantråd (SS) fälgar, får ersättas med försänkt mittbane fälgtyp av samma storlek enligt följande tabell:

Originalstorlek	Minimum fälgdiameter	Max. sektion
Be/SS	Normal	Normal
26 x 3	19 tum	3.50 tum
710 x 90,28 x 4	”	4.50 tum
760 x 90,810 x 90	21 tum	4.75 tum
30 x 3,30 x 3,5	”	”
815 x 105,820 x 120	”	5.25 tum
880 x 120,32 x 4,5	”	6.00 tum
730 x 130	17 tum	5.25 tum

(c) Minimum diameter tillåten är **16 tum**, om det inte kan bevisas att en mindre storlek används i Perioden för bilen.

(d) Fr.o.m. 2020-01-01, kommer nedanstående frihet att annulleras:
Maximum fälgvidd får inte vara mera än en (1) tum större än Periodspecifikationen.

6.12.4 Perioden E till och med F

- (a) Det minimum tillåtna diameter är den vilken kan bli verifierad som Periodspecificerad.
- (b) Maximal fälgbredd måste också vara enligt Periodspecifikationen och inte breddare än **5,5 tum (6,5 tum för Period F bilar)**, om inte Periodspecifikationen tillåter större dimension.
- (c) Om Periodspecifikation saknas eller om bredden är större än **5,5 tum (6,5 tum)** är föreslagen, FIA Historic Technical Working Group får specificera dimensionen.
- (d) Den maximala bredd som är tillåten för Formel Junior är **5 tum (127 mm)** för Period E (1/1/1947 – 31/12/1960) och **6,5 tum (165 mm)** för Period F (1/1/1961 – 31/12/1965).
- (e) Endast Periodspecificerade splitfälgar är tillåtna.

6.12.5 Perioden G och framåt

- (a) Hjul med smalare fälgbredd än Periodspecifikationen får användas.
- (b) För en del kategorier, hjul måste överensstämma med regler för spricktest enligt **Appendix III i Appendix K**, även om fälgar är nya.
- (c) Originalfälgar sammansatta av flera material får ersättas med fälgar gjorda av ett av dessa material, förutsatt att alla dimensioner och utförandet bibehålles.

6.12.6 Däck: Måste överensstämma med Artikel 8.

6.13 Kaross

6.13.1 Bilen måste behålla sin originalsilhuett från Perioden som den tävlade i, och inte uppvisar några tillagda luftintag, scoops eller utbuktningar. Montering av en störtbåge anses inte vara en förändring av silhuetten.

6.13.2 Ersatta karosseridelar ska troget följa originalets formgivning från Perioden och höra till aktuellt chassi och tillverkad av samma typ av material som originalet.

6.13.3 För Perioden A – D, en ersättningskaross med tidstypisk formgivning av samma typ av material som originalet och vikt är tillåten, under förutsättning att den överensstämmer med en godkänd modell **forts. av 6.13.3.**

av från Perioden. Ägaren till bilen måste informera Bilspportförbundet med fotografier visande bilens båda sidor, fronten, bakre delen och inne från karossen.

6.13.4 Tonneau covers: sittbrunnskapell måste vara av mjukt material såvida det inte är en originaldel av bilen (**bevisas med fotografier från Perioden**), och vilket kanterna måste vara skyddade. Passagerarsäten får tas ur.

6.13.5 För Formel 1 bilar, karossens yttre måste visa som den modell den var under sitt aktiva internationella liv, förutsatt att den lyder under landets lagar där tävlingen äger rum.

6.14 Aerodynamiska tillbehör

6.14.1 Aerodynamiska tillbehör får endast vara monterade på bilar enligt Periodspecifikationen.

6.14.2 De aerodynamiska tillbehören måste överensstämma i utförande, formgivning, placering och dimensioner med dem som användes under bilens Period.

6.14.3 För ensitsiga bilar, inga aerodynamiska tillbehör som var monterad på bilens ofjädrade delar och/eller var justerbar från förarutrymmet är tillåtna.

6.14.4 Bilar som ursprungligen körde med aerodynamiska tillbehör får köra utan dessa.

6.14.5 Bilar som körde med fasta kjolar ("aerodynamisk "skirts") under perioden (1981 – 1982) får behålla original typ av kjolfastsättning ("skirts-fixing") och designens filosofi. Emellertid, kjolen måste vara modifierad så att den behåller det obligatoriska 40 mm (minimum) statisk markfrigång. Gummiremsor är inte tillåtna.

6.15 Elektriska systemet

6.15.1 Växelströmgenerator får bara monteras om den är Periodspecificerad

6.15.2 Batteriets spänning och all annan elektrisk utrustning får ändras, **från 6 till 12 volt**. Typ, märke och kapacitet i amperetimmar hos batteriet är fritt. Om batteriet behålls i förarutrymmet ska det vara säkert fastsatt och täckt med ett läckagefritt hölje.

6.16 Belysning

6.16.1 Bilar som original utrustade med belysning ska fungera.

6.17 Hjulbas, spårvidd och markfrigång

6.17.1 Hjulbas

Hjulbasen får inte variera från Periodspecifikationen.

6.17.2 Spårvidd

Spårvidden får inte variera från Periodspecifikationen.

6.17.3 Markfrigång

För bilar till och med Period **D**, måste alla delar i den ofjädrade delen hos bilen ha en min. markfrigång av **100 mm**, så att ett block på **100 mm** i höjd kan sättas in under bilen från vilken sida som helst.

Bilar i **Perioden E och F** måste ha en min. markfrigång av **60 mm**, så att ett block på **60 mm** i höjd kan sättas in under bilen från vilken sida som helst.

6.17.4 För alla bilar i **Perioden G och framåt**, ska **Periodspecifikationen respekteras**.

6.17.5 Markfrigången ska mätas **utan förare, men med de hjul och däck** som användes under tävlingen monterade, endast ersatt om däcket eller hjulet är skadat.

6.18 Vikt

6.18.1 Minimumvikten för en bil är den som är specificerad i originalreglerna för bilens kategori, eller den publicerade Periodvikten, när denna vikt inte är specificerad i originalreglerna.

Under en tävling där en bil har blivit uttagen för kontroll av vikten, får enbart bensin tas ur bilen, och ingen vätska, vare sig i flytande eller i gasformig substans får tilläggas.

6.18.2 Minimum vikt för en Formula 3 i Period GR är 400 kg.

7 – TEKNISKA REGLER FÖR SERIEPRODUCERADE BILAR

7.1 Allmänt

7.1.1 Dessa regler tillämpas för följande bilar: **standardvagnar (T), tävlingsstandardvagnar (CT), GT-vagnar (GT), tävlings-GT-vagnar (GTS) och Specialstandardvagnar (SCT), vilka definieras i Artikel 2.2 and 2.3.**

7.1.2 Alla bilar är relaterade till **Artikel 5 (säkerhet).**

7.1.3 Alla bilar med motor i fram och är bakhjulsdriven, som original är försedd med en kopplingskåpa av aluminium får byta denna mot en kopplingskåpa i stål eller gjutjärn försedd med samma nummer, position och storlek samt montering.

7.2 Homologering och igenkänningsform

7.2.1 När FIA införde **Appendix J för Standard- och GT-bilar 1954**, var specifikationen för en bil definierad genom en igenkänning eller homologeringsform, vilket hade sammanställts av Landets förbund. **Från och med 1958 (GT bilar) och 1960 (Standardbilar)**, delgav landets Bilsporfförbund information för dessa former för att bli utgivna av CSI hos FIA. Alla igenkännings eller Homologeringsformer utfärdade av FIA, blir hänvisade som Homologeringshandlingar.

7.2.2 Periodspecifikationen av icke homologerade standard och vägregistrerade Sport/GT bilar, som inte har en Internationell tävlingshistoria, men blivit godkända av HMSC, ska bli beskrivna i en Periodspecifikation-handling för modellen ifråga. Denna Periodspecifikation-handling sammanställs av landets Bilsporfförbund som ansöker godkännande av en modell, och som undersöks av HMSC Tekniska Arbetsgruppen och VCSC-gruppen, innan den blir godkänd av HMSC.

7.3 Allmänna Tekniska Regler för Serieproducerade Bilar

7.3.1 Standardvagnar, tävlingsstandardvagnar, GT- och GTS bilar från Period E, F och G1 (1/1/1947 – 31/12/1969) ska följa de tekniska regler som återfinns i Appendix VIII och IX i Appendix K.

7.3.2 Standardvagnar, tävlingsstandardvagnar, GT- och GTS bilar från Period G2 (1/1/1970 – 31/12/1971) och framåt måste uppfylla med de i Appendix J internationella tävlingsregler tillämpliga till det sista året i sin Period definierad i Artikel 3. Detta gäller speciellt gällande för turboladdade bilar i perioden J1 och J2.

a) En Period J1 eller J2 bil måste vara preparerad till en Periodspecifikation och följa både homologeringshandling och Appendix J för sitt specifika år inom dess Period.

b) Detta påverkar i synnerhet möjliga dimensioner av koefficienter och restriktioner för turbodrivna bilar i Period J1 och J2. I Rally, Period J2 bilar med en cylinderkapacitet högre än tillåtet i Appendix J från 1990 kan endast bli accepterade i enlighet med Appendix J från 1989 specifikationer.

7.3.3 En standardvagn måste överensstämma med sin homologeringshandling, men ingen variant stämplad med **"Gäller endast för Grupp 2"** är tillåten. Bromsservon kan kopplas bort eller demonteras. **Slitna homologerade eller angivna kamaxlar kan slipas om förutsatt att det ursprungliga ventillyftet vid alla kamaxellägen och att alla nockvinklars inbördes förhållanden och att alla killås och styrpinnar som bestämmer kamaxelns läge bibehålles.**

7.3.4 En GT-bil måste överensstämma med sin homologeringshandling, men ingen variant stämplad med ”Gäller endast för Grupp 4” är tillåten. **Slitna homologerade eller angivna kamaxlar kan slipas om förutsatt att det ursprungliga ventillyftet vid alla kamaxellägen och att alla nockvinklars inbördes förhållanden och att alla killås och styrpinnar som bestämmer kamaxelns läge bibehålles.**

7.3.5 För Tävlingsstandardvagnar och Tävlings GT-bilar från Period G2 och framåt, endast Original FIA homologeringshandlingar, med tillägg och variationer homologerade i sin Period är gällande, såväl med de modifikationer som tydligt är godkända i Period Appendix J regler, där tillämpliga.

7.3.6 För tävlingsstandardbilar (CT) från och med period G2 och framåt, byggda i enlighet med ett Nationellt bilsportförbunds regler för Nationella tävlingsstandardbilars mästerskap av typ som multi-modell (detta är föremål för ett godkännande av HMSC), i enlighet med Appendix J och dess regeländringar, Periodens Mästerskapsregler och med FIA original homologeringshandling inklusive dess tillägg samt varianter som är homologerade, och uttryckligen godkänd i Periodens regler och juridiskt bevisat var använd på modellen ifråga blir tillämplig. Bevis på Periodspecifikationen kommer att krävas på alla homologerade och/eller icke homologerade reservdelar och/eller modifikationer.

Godkännande av denna procedur är endast tillämplig för Competition Touring (CT) och Nationell Touring Car Championship som i sin tur är baserad på FIA Grupp 1 regler.

7.3.7 Som tillägg för Tävlingsstandardvagnar och Tävlings GT-bilar och Special Standardbilar: Bromsservon får kopplas bort eller demonteras. Från period E t.o.m. period I, måste bakrutan, dörrglas och ”quarter lights” vara av säkerhetsglas eller plastrutor med en tjocklek på minst **4 mm** (FAA typ materials t.ex. Lexan 400 rekommenderas). Vertikal öppnade sidorutor får ersättas med horisontella öppningsbara. Om den ursprungliga rutan är ersatt, får fönstermekanism demonteras.

Det är tillåtet att förstärka chassi och/eller karossen genom att lägga till material. Men material som tillförs måste följa **originalstruktur**, och måste vara i kontakt med strukturen på varje enskild punkt. Andra former, profiler, kilformiga eller strävor är **inte tillåtna**, om det inte kan bevisas att dessa har använts eller tillåtits på Perioden ifråga.

Om Appendix J från Perioden tillåter skivbromsar får det endast vara av samma typ (**solid skiva, räfflade/spår, ventilerade**).

Golv mattor, innertakklädsel får demonteras, dörrsidor får ersättas.

Passagerarsätet och reservhjulet är tillåtet att tas bort.

Infällbara strålkastare får vara obrukbara fast fixerade och dess mekanism demonterad. Men måste vara fullt fungerade vad som avses på belysning.

Vevaxelns och växellådans ingående och utgående axlar som original inte är utrustade med packbox av ”**Lip type**” kan bli konverterade med en dylik packbox med modifiering av existerade delar och/eller ytterligare packboxhållare.

Bilar i Period F homologerade med ett elektroniskt tändsystem samt bilar av Period G1 och G2 får använda icke Periodspecificerat elektriskt tändsystem förutsatt att systemet påverkas av brytarspets(ar), och utnyttjar en tändspole med ett minimummotstånd av 3 ohm, samt att gnistan fördelas genom fördelararm och tändningsställningen är kontrollerad med mekaniska delar. ”Multi Spark system” och system som är kontrollerad elektroniskt är inte tillåtna.

Bilar av Period G1 och G2 original utrustad med elektroniskt tändsystem får använda magnetiskt eller optiskt ”Trigging”.

forts av **7.3.7.**

Bilar av Period H1 och framåt får använda sig av tändspole med mindre än 3 ohm motstånd och/eller ”Multi Spark System”.

Elektroniska tändsystem vilka kontrollerar tidpunkten av gnistan är endast tillåtna om det var en Period modifiering.

7.3.8 För alla nyproducerade HTP, serieproducerade bilar i Period H, vilka var publicerad efter den 1 januari 2011, är det inte tillåtet att använda karosdelar av plast, vilket ursprungligen var strukna från deras relevanta homologeringshandling daterad 1972-01-01.

Om det skulle finnas bilar med en HTP som var publicerad före den 1 januari 2011, kommer detta att träda i kraft den 1 januari 2012, därefter kommer denna mening att tas bort från Appendix K.

7.3.9 Variationer från standard eller homologerade karosdelar och tillåten på Perioden enligt Appendix J får användas. Sådana ändringar av karosdelarna måste överensstämja med en komplett ändring som var utförd på modellen ifråga under sitt Internationella tävlingsliv under FIA regler för Perioden. Detta måste bevisas genom fotografi på bilens HTP och stämplad av Bilsporförbundet. Särskilt när spårvidden ändras ibland, tillåtet för CT och GTS bilar, måste denna åtgärd verkligen ha använts i Perioden för denna modell, vilket också ska kunna bevisas. Som tillägg, däckets slityta måste täckas av karossen (**se för övrigt Appendix J från perioden**).

7.3.10 Originalfälgar tillverkade av flera material får ersättas med fälgar gjorda av ett av dessa material, under förutsättning att alla dimensioner och designen är densamma.

7.3.11 CT och GTS-bilar från Period H2 och I, får förstärkningsstag monteras mellan främre hjulupphängningstornen och liknande även på den bakre hjulupphängningen.

7.4 Grupp B Bilar

7.4.1 Dessa Grupp B bilar är avskrivna av FIA från Rallyn ur säkerhetsskäl. Dessa kan endast användas för banracing, baktävlingar och/eller demonstrationer, parader. Deras HTP måste kontrolleras av HMSC före den blir offentlig. Dessa bilar är följande:

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

Andra Grupp B bilar får delta i tävlingar utan några restriktioner.

7.4.2 Tekniska detaljer tidigare förbjudna av FIA i Perioden av säkerhetsskäl är endast tillåtna att användas på bilar i demonstrationer/parader.

8 – DÄCK

8.1 Allmänt

8.1.1 Alla bilar som deltar i tävlingar enligt den Internationella kalendern måste följa följande däckregler om inget annat har godkänts av den specifika tävlingens eller seriens regler. Sådana variationer kan bli godkända av FIA, vilken i händelse av en tvist har det avgörande beslutet.

8.1.2 Det är alltid på den tävlandes ansvar att hos tillverkaren försäkra sig om däckets lämplighet för tävlingsändamål.

8.1.3 Såvida det inte är specificerad i Appendix K och med hänsyn till de begränsningarna av tillgång och möjligheter, bredd, utvändig diameter och utseende samt mönster, måste däcken överensstämja med dem som var monterad på bilen eller liknande bilar i den relevanta Perioden. Med hänsyn till det relevanta regelverket för kaross och fälgar, måste detta respekteras och det är alltid på den tävlandes ansvar att försäkra sig om däckets är avpassat för fälgen ifråga.

8.1.4 Användande av däckvärmare är inte tillåtet.

8.1.5 Det är inte tillåtet att använda sig av kemiska medel för att uppnå bättre fäste.

8.1.6 Gummiblandningsbeteckningen (kompond) ska markeras med gul färg på däcksidan. Avon däck har ett kodnummer stället för kompond.

8.2 Bilar i banracing och baktävlingar (Formulabilar omfattas av artikel 8.3 härnedan.)

8.2.1 **Period A till B** ska använda däck som överensstämmer med bilens Periodspecifikation.

8.2.2 **Period C till E** ska använda däck från DUNLOP Vintage serie och som endast har 204 kompond och mönster R5 eller av äldre mönstrad typ. Andra däckstyper som erbjuds för försäljning, med ett profilmförhållande av 75 % eller mer och har en hastighetsmarkering på "S" kan få användas, endast om Dunlop däck inte är tillgängliga i passande specifikation.

T, CT, GT GTS och GTP bilar som deltar i baktävlingar får använda däck märkta med "E" eller "DOT" överensstämmande med lämplig standard i det land där tävlingen äger rum, med ett minimum profilmförhållande av 70 % eller enligt Periodspecifikation om den är större.

CT, GTS och GTP bilar får använda Dunlop "L" racingdäck med CR65 mönster i 204 kompond, eller om tävlingen bedöms av tävlingsledningen vara i regnigt förhållande, får 404 kompond användas.

8.2.3 **Period F** ska använda DUNLOP Vintage, "L" eller "M" racingdäck med mönster CR65 eller tidigare och 204 kompond, eller som alternativ får 404 kompond användas om tävlingen bedöms av tävlingsledningen vara i regnigt förhållande.

T, CT, GT, GTS och GTP bilar som deltar i baktävlingar får använda däck märkt "E" eller "DOT" överensstämmande med lämplig standard i det land där tävlingen äger rum, diametern ska vara ett minimum av bestämmelserna i artikel 8.4.2.

8.2.4 **Period G1, G2 och GR** får använda DUNLOP Vintage, "L" och "M" i 204 kompond, eller om tävlingen bedöms av tävlingsledningen vara i regnigt förhållande, får 404 kompond användas och Post Historik racingdäck i 484 kompond, eller Goodyear "Blue Streak" racingdäck, eller AVON slicks med handskuret "Historiskt Allvädersmönster".

forts av 8.2.4.

T, CT, GT, GTS och GTP bilar får också använda däck märkt "E" eller "DOT" överensstämmande med lämplig standard i det land där tävlingen äger rum, diametern ska vara ett minimum av bestämmelserna i artikel 8.4.2.

8.2.5 Period H1, HR och framåt får använda slicks och regndäck. **T, CT, GT, GTS och GTP** får också använda däck märkt "E" eller "DOT" överensstämmande med lämplig standard i det land där tävlingen äger rum, diametern ska vara ett minimum av bestämmelserna i art. 8.4.2.

8.2.6 Bilar som har hjul med en bredd av 3,5" eller mindre och för vilka det inte finns några DUNLOP Vintage däck och där det inte finns några passande specifikationer tillgängliga, får använda standarddäck som säljs som diagonaldäck eller radialdäck med ett profilmförhållande på 75 % eller mer, och har en hastighetsmarkering på "S" eller över samt har ett "E" eller "DOT" godkännande i överensstämmande med lämplig standard i det land där tävlingen äger rum.

8.2.7 Single seaters och sportbilar som i perioden använde 13" hjul i bak och var utrustad med Dunlop CR65 däck med vidd och ytterdiameter som användes i perioden, är inte längre tillgängliga, därför är det istället tillåtet att använda 15" hjul i bak och med Dunlop CR65 "L" eller "M" section däck med motsvarande vidd och ytterdiameter.

8.2.8 Bilar byggda för "CAN-AM" evenemang kan använda slicks.

8.2.9 Widi, Gilby och Rejo bilar byggda före 31.12.1960 får använda från DUNLOP "L" sektion serie med CR65 mönster och 204 gummiblandning eller om tävlingen bedöms vara i regnigt förhållande får 404 kompond användas.

8.2.10 Period E och framåt, T, CT; GT, GTS, och GTP bilar får använda passande gatdäck i enlighet med de regler för Rally på asfaltssträckor i artikel 8.4 nedan, och vid racingdeltagande i långlopp som pågår mer än 2 timmar, inklusive träning.

8.3 Formula bilar i banracing och backtävlingar

8.3.1 Formula Junior bilar måste använda antingen, DUNLOP Vintage däck med R5 mönster eller äldre eller "L" sektion däck som endast har 204 kompond eller med mönster CR65 eller tidigare.

8.3.2 Historiska Formula 1 bilar ska följa Artikel 13 i Appendix X.

8.3.3 En liters Formula 3 bilar i Period GR:

Bilar byggda före 31 december 1965 och utrustade med sidomonterad förgasare och försedd med 13" hjul och med max bredd på 6,5", får använda sig av, antingen Avon ACB9 "formgjutet" mönster A37 och i kompond med code nummer 7660 (fram) och 7661 (bak) eller Dunlop L med mönster CR65 i 204 kompond, eller om tävlingen bedöms av tävlingsledningen vara i regnigt förhållande, får 404 kompond användas.

Bilar efter 31 december 1965 och/eller bilar med stående förgasare och/eller bilar med hjulbreddare än 6,5" får använda Dunlop däck i följande specifikationer:

I torrt väderförhållande, får Avon A37 kompond slicks skuret till "Historik All väders" mönster, code nummer 7342 (fram) och 7343 (bak) eller i regnigt väderförhållande, Avon A37 kompond slicks skuret till "Classic Formula regn" mönster, code nummer 7714 (fram) och 7715 (bak). Alternativt Dunlop "L eller M" CR65 eller Post Historiskt i 204 kompond, eller om tävlingen bedöms vara i regnigt förhållande, får 404 kompond användas.

8.3.4 1,6 och 2,0 liters Formula 3 bilar (1974 till 1984):

Måste använda Avon racingdäck i följande specifikationer: Fram 7.5/21 x 13", bak 9.2/22.0 x 13", i torrt väderförhållanden slicks i A37 komponent, code nummer 7342 (fram) och 7343 (bak), eller i regnigt förhållanden får slicks skurna till "Classic Formula Wet" mönster A27 komponent kod nummer 7277 (fram) och 7278 (bak).

8.3.5 1,6 och 2,0 liters Formula 2 bilar: Måste använda, antingen:

- däck listad i Artikel 8.2.4; eller
- Avon racingdäck i ovan nämnda specifikationer.

8.3.6 Ensitsiga racingbilar tillhörande varje nationell formula eller andra internationella formula än de som är listade i Artikel 8.3 ovan, och deltar i ett FIA evenemang, måste använda relevant Periodspecificerade däck som är identifierade i Artikel 8.2.

8.4 Däck för rallybilar

8.4.1 Däck som får användas i Rally på asfaltssträckor och vägavsnitt måste vara märkta "E" eller "DOT" överensstämmande med lämplig standard i det land där tävlingen äger rum. De måste ha en utvärdig diameter som ska vara ett minimum överensstämmande med perioden ifråga (se artikel 8.4.2, nedan:) och de får inte vara märkta med "Not for Highway use" eller "For Racing Only". Och ej heller någon indikation som begränsar, specificerar eller rekommendera något speciellt tävlingsändamål. Varje ändring, modifikation eller anpassning av däck, (och för att undanröja varje tvivel, inkluderar det även skärning av ytterligare spår i däcket) förutom normal förslitning, är inte tillåten.

För rallysträckor på grus, och som angivits av tävlingsledningen, behöver däcken inte vara märkta med "E" eller "DOT".

8.4.2 Följande tabell ger en uppfattning om vilken diameter för ett komplett hjul ska användas för sin Period. Fälgens diameter ska respekteras:

Ø Fälgdiameter	Period	Min Ø för ett komplett hjul
10"	F	490 mm
11" till 12"	F	530 mm
Från 10" till 12"	G	490 mm
Från 10" till 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 I fall där tvivel uppstår angående ett däck som en tävlande använder, ska mätning utföras på ett nytt "kallt" däck som den tävlande ställer till förfogande, fyllt med det tryck som rekommenderas av tillverkaren.

8.4.4 Om det kan bevisas att ett däck med lägre profil har använts under sin Period, får HMSC avgöra om detta däck kan användas.

8.4.5 Om radialdäck med lägre hastighetsklass än "S" (max 180 km/t) ska användas bör tillverkaren tillfrågas om lämpligheten av detta däck inför tävlingen.

Detta är speciellt viktigt när man kör på sträckor med löst underlag på däck av "mud & snow" – typ då dessa sällan har högre hastighetsklass än "Q" (max 160 km/t).

8.4.6 Bilar i Period E och tidigare som har en fälgdiameter av 17" eller mer, eller med fälgbred av 3,5" eller mindre får använda sig av gatdäck av radial eller diagonal typ med ett profilmförhållande av 75 % eller mer. Tillverkaren bör tillfrågas om lämpligheten att använda detta däck inför tävlingen.

8.4.7 Det ska noteras att hastighetsklassen för ett diagonaldäck varierar beroende på diametern på hjulet. Diagonaldäck har tre hastighetsklasser. Det finns också däck som är omärkta och därför har lägsta hastighetsklass. Följande klassning gäller:

Ø Hjul diameter	10"	12"	13" eller mer
Hastighetsklass:			
-	120 km/h	135 km/h	150 km/h
S	150 km/h	160 km/h	175 km/h
H	175 km/h	185 km/h	200 km/h
V	Tillverkas inte	Tillverkas inte	210 + km/h

8.4.8 Vinterdiagonaldäck av "mud & snow" – typ har den lägsta hastighetsklassen enligt ovan. Dubbade är beroende på lagstiftningen i det land där tävlingen körs.

APPENDIX I: LISTA FÖR KATEGORIER OCH LÄMPLIG FORMULA FÖR INTERNATIONELLA TÄVLINGAR

Tävlingsorganisatörer är inte bundna till de kategorier eller klasser som ses nedan.

Bilar som uppfyller de Internationella regler från sin Period av konstruktionen eller tävlade, som har satts upp av AIACR eller av FIA, om inte annat sägs, och i enlighet med Appendix K.

Följande förkortningar gäller: **S = Kompressor; U/S = Utan kompressor**

Inom motorsporten har det använts termen Sportbilar/Prototyper/Sportprototyper på många sätt sedan början av motorsporten. För att undvika förväxlingar används inte ovanstående termer i följande lista. Dessa bilar refereras som tvåsitsiga racingbilar (**TSRC**).

Period A

Modeller som tillhör Period A före 1/1/1905

- PA/H Tunga bilar byggda för tävlingen Paris-Amsterdam-Paris från 1898, vikt över 400 kg.
- PA/L Lätta bilar byggda för tävlingen Paris-Amsterdam-Paris från 1898, vikt 200 till 400 kg.
- GB/H Tunga bilar byggda för tävlingen Gordon Bennett Cup, vikt mindre än 1000 kg.
- GB/L Lätta bilar byggda för Gordon Bennett Cup, vikt 400 till 650 kg.
- GB/V Voiturettes byggda för Gordon Bennett Cup, vikt 250 till 400 kg.

Period B

Modeller som tillhör Period B mellan 1/1/1905 till och med 31/12/1918 inklusive

- GP1 Grand Prix bilar 1906, samma som GB/H.
- GP2 Grand Prix bilar 1907, ingen viktbegränsning, bränsleförbrukn. mindre än 30 liter/100 km.
- GP3 Grand Prix bilar 1908–1910, max kolvarea 755cm², min. torr vikt 1100 kg.
- GP4 Grand Prix bilar 1911.
- GP5 Grand Prix bilar 1912, max total bredd 1750 mm.
- GP6 Grand Prix bilar 1913, vikt 800 till 1100 kg, maxbränsleförbrukning 20 lit/100 km.
- GP7 Grand Prix bilar 1914, max. 4500 cm³, min. vikt 1100 kg.

- V1 Voiturettes 1906, min. vikt 700 kg, max. borrh: 120 mm encylindriga, 90 mm tvåcylindriga
- V2 Voiturettes 1908, min. vikt 700 kg, max borrh: 100 mm encylindriga, 80 mm tvåcylindriga, 65 mm för fyrcylindriga.

- V3 Voiturettes 1909, min. vikt 700 kg. Encylindriga motorer: max. borrh 120 mm och max slaglängd 124 mm, eller max 100x250 mm; 2 cylinder motorer: max. 95x95 mm, eller max. 80x192 mm; 4 cylinder motorer: max. 75x75mm, eller max. 65x145 mm.

- V4 Voiturettes 1911, max 3000 cm³, min. vikt 800 kg.
- V5 Voiturettes 1913, max. 3000 cm³.

- IN1 Indianapolis bilar av specifikationen från åren 1911–1918.
- HS1 Historiskt Specialbyggda i Perioden.

Period C

Modeller som tillhör Period C mellan 1/1/1919 till och med 31/12/1930 inklusive

- GP8 Grand Prix bilar byggda 1921, min. vikt 800 kg, max. 3000 cm³.
- GP9 Grand Prix bilar byggda 1922–25, min. vikt 650 kg, max. 2000 cm³.
- GP10 Grand Prix bilar byggda 1926–27, min. vikt 600 kg (1926) och 700 kg (1927), max 1500 cm³, min. karossvidd 850 mm.

Period C, forts.

- GP11 Grand Prix bilar byggda 1928, vikt 550 kg till 750 kg.
 GP12 Grand Prix bilar byggda 1929–30, min. vikt 900 kg, min. karossvidd 1000mm.
 V6 Voiturettes byggda 1920, max 1400 cm³.
 V7 Voiturettes byggda 1921–25, max. 1500 cm³.
 IN2 Indianapolis bilar överstämmande med regler från året bilen tillverkades eller tävlade.
 HS2 Historiska Specialbyggda i Perioden.
- SAL1 Saloon bilar upp till 3000 cm³.
- SAL2 Saloon bilar över 3000 cm³.
 OT1 Öppna fyrsitsiga standardbilar upp till 3000 cm³.
 OT2 Öppna fyrsitsiga standardbilar över 3000 cm³.
 OS1 Öppna tvåsitsiga bilar upp till 1100 cm³.
 OS2 Öppna tvåsitsiga bilar 1100 cm³ till 1500 cm³.
 OS3 Öppna tvåsitsiga bilar 1500 cm³ till 3000 cm³.
 OS4 Öppna tvåsitsiga bilar över 3000 cm³.

Period D

Modeller som tillhör Period D mellan 1/1/1931 till och med 31/12/1946.

Ensitsiga:

- GP13 Grand Prix bilar 1931–33.
 GP14 Grand Prix bilar 1934–37, min. vikt 750 kg, min. karossvidd 850 mm.
 GP15 Grand Prix bilar 1938–39, max. 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S, min. Vikt 850 kg.
- V8 Voiturettes 1934-39, max. 1500 cm³ S.
 V9 Voiturettes 1946, max. 1100 cm³ S, 2000 cm³ U/S, (Formula B 1947 – 48 i en del länder).
- IN3 Indianapolis bilar överstämmande med dess Periodspecifikation.
- HS3 Historiska Specialbyggda i Perioden.
 SAL3 Saloon bilar upp till 3000 cm³.
 SAL4 Saloon bilar över 3000 cm³.
 OT3 Öppna fyrsitsiga standardbilar upp till 3000 cm³.
 OT4 Öppna fyrsitsiga standardbilar över 3000 cm³.
 OS5 Öppna tvåsitsiga bilar upp till 1100 cm³.
 OS6 Öppna tvåsitsiga bilar 1100 cm³ till 1500 cm³.
 OS7 Öppna tvåsitsiga bilar 1500 cm³ till 3000 cm³.
 OS8 Öppna tvåsitsiga bilar över 3000 cm³.

Period E – J

GT, GTS bilar i Period E1 (1947–1954), är klassade som GT1 eller GTS1 under två liter och GT2 eller GTS2 över två liter.

Grand Touring (GT) och Tävlings Grand Touring (GTS), alla bilar i Perioden **E2-J2** är etablerade i följande tabell:

	E2	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Upp till 1150 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1150 – 1300 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
1300 – 1600 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45
1600 – 2500 cm ³	6	11	16	21	26	31	36	41	46
över 2500 cm ³	7	12	17	22	27	32	37	42	47

Klassnummer för GT och GTS ska använda följande prefix t.ex. GTS15.

Period E – J, forts.

Standardvagnar (T) och Tävlings Standard Vagnar (CT) alla bilar i Perioden efter 1947 är etablerade i följande tabell:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Upp till 1150 cm ³	1	6	11	16	21	26	31	36	41
1150 – 1300 cm ³	2	7	12	17	22	27	32	37	42
1300 – 1600 cm ³	3	8	13	18	23	28	33	38	43
1600 – 2500 cm ³	4	9	14	19	24	29	34	39	44
över 2500 cm ³	5	10	15	20	25	30	35	40	45

Klassnummer för T och CT ska använda följande prefix t.ex. T15 eller CT15.

Fr.o.m. 2017-01-01. Tävlingsstandard bilar (CT) byggda i enlighet med det Nationella bilsportförbundet regleras för toppmärkes Nationella tävlingsstandardbilars mästerskap (som blir föremål för ett godkännande av HMSC) är indelade i följande tabell:

	G1	G2	H1	H2	I	J1	J2
Upp till 1150 cm ³	11	16	21	26	31	36	41
1150 – 1300 cm ³	12	17	22	27	32	37	42
1300 – 1600 cm ³	13	18	23	28	33	38	43
1600 – 2500 cm ³	14	19	24	29	34	39	44
över 2500 cm ³	15	20	25	30	35	40	45

Klassnummer för CT skall använda följande prefix t.ex. CT15; och suffix med en ISO kod för det land som härleder till det lands Nationella Formula har implementerat. T.ex. CT15/BEL (Belgien).

Formel 1 bilar i Period E – J är etablerade i följande tabell:

Formula 1	1946–1953	1954–1960	1961–1965	1966–1985	1986–1988	1989–1990
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4	F1/5	F1/6

Formel 2 bilar i Period E – J är etablerade i följande tabell:

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

Indianapolis bilar i Period E – J är etablerade i följande tabell:

Indianapolis bilar	1947 – 1956	1957 - 1971	1972 – 1981	1982–1990
	IN/4	IN/5	IN/6	IN/7

Formula 3 bilar i Period E – J är etablerade i följande tabell:

Formula 3 bilar	1946 – 1960	1964–1970	1971 – 1973	1974 – 1986	1987 – 1990
	F3/1	F3/2	F3/3	F3/4	F3/5

Formula Junior i Period E – J är etablerade i följande tabell:

	1958 – 1960	1961 – 1963
Formula Junior	FJ/1A med motorn framför föraren och utrustad med en motor från Fiat eller Lancia.	FJ/2D med motorn framför eller bakom föraren utrustad med trumbromsar monterade på alla fyra hjulen, enligt originalspecifikation.
	FJ/1B med motorn framför föraren och utrustad med andra motorer än Fiat eller Lancia.	FJ/2E med motor framför eller bakom föraren, utrustad med skivbromsar.
	FJ/1C med motorn bakom föraren	

Tasman bilar i Period E – J är etablerade i följande tabell:

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

Bilar definierade som tvåsitsiga Racingbilar i Period E – J är etablerade i följande tabell:

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

Klassnummer som ska användas för TSRC, är t.ex. TSRC14

Grand Touring Prototyper (GTP) i Period E och F

Bilarna definieras under artikel 2.2.5 och 2.2.6: **GTP 1, GTP 2 och GTP 3.**

Historiska Special bilar av Period E-GR kan bli etablerade enligt följande tabell:

Period E	Period F	Period GR
HS4	HS5	HS6

Ensitsiga Racingbilar byggda till en Nationell Formula i Period E-J kan bli etablerade enligt följande tabell:

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

Grupp 5 Special standardvagnar och Tävlings Grand Touring bilar:

Upp till 1150 cm ³	HST1
1150 - 1300 cm ³	HST2
1300 - 1600 cm ³	HST3
1600 - 2500 cm ³	HST4
Över 2500 cm ³	HST5

Andra ensitsiga Racingbilar i Period F använder följande prefix:

IC1 Interkontinentala Formula 1961 – 1965, 2000 cm³ - 3000 cm³

Andra ensitsiga Racingbilar i Period G:

FV/1 Formula Vee 1964 – 1971 (1285 cm³)
 FF/1 Formula Ford 1967 – 1971 (1600 cm³)
 F5/1 Formula 5000 1969 – 1971 (5000 cm³)
 FG/1 Formula France 1966 – 1971 (1300 cm³)
 FA/1 Formula "A" (USA) 1968 – 1971 (5000 cm³)
 FB/1 Formula "B" (USA) 1967 – 1971 (1101 cm³ - 1600 cm³) & Formula Atlantic (Europé) byggda 1970 – 1971 (1101 cm³ - 1600 cm³ men tillåtna är BDA motorer).
 FC/1 Formula "C" (USA) 1967 – 1971 (1100 cm³)
 FS/1 Formula Skoda 1970 – 1971 (1107 cm³)

Period G bilar som är specifika USA kategorier 1966 – 1971:

Can-Am (= Canadian American Challenge Cup)
 CAN/IG Can-Am cars
 NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
 NAC/1 NASCAR cars (<=7030 cm³ = 429 cu in)
 NAC/2 NASCAR cars (<=5866 cm³ = 358 cu in)
 Trans-AM
 TA/U Trans-AM cars (<=2000 cm³)
 TA/O Trans-AM cars (>2000 cm³)

Formula Libre i Period E – J ska använda prefix FL.

Rallybilar följer det specifika internationella tilläggsreglerna som används på den Afrika kontinenten, för perioden E-J2 blir benämnd som HSA1 – HSA9 (HSA 1 för Period E; HSA2 för Period F; HSA3 för Period G1; HSA4 för Period G2; HSA5 för H1; HSA6 för Period H2; HSA7 för period I; HSA8 för Period J1; HSA9 för Period J2).

Period H**Grupp 6 – Tvåsitsiga Racingbilar**

S2/1 Sports 2000 1972 – 1975 (2000 cm³)

Andra ensitsiga Racingbilar i Period H 1972 – 1976

F5/2a Formula 5000 (5000 cm³)
 FB/2a Formula "B" bilar (USA) 1972 – 1976 (1100 cm³ - 1600 cm³) Formula Atlantic bilar (Europeiska) byggda 1972 – 1976 (1100 cm³ - 1600 cm³ men tillåts använda BDA motorer) och Formula Mondiale.

Andra ensitsiga Racingbilar i Period H 1972 – 1976, forts:

FV/2a	Formula Vee (1285 cm ³)
FE/1a	Formula Easter (1600 cm ³)
FF/2a	Formula Ford (1600 cm ³)
FF/3a	Formula Ford 2000 (2000 cm ³ - period HR 1975 - 1976)
FW/1a	Formula Super Vee 1971 – 1976 (1584 cm ³)
FS/1a	Formula Easter 1972 – 1976 (1300 cm ³)
FS/2a	Formula Skoda 1972 – 1976 (1107 cm ³)
FR/1a	Formula Renault (1600 cm ³)
IN/4a	Indianapolis bilar 1972 – 1976

Period H bilar som är specifika Amerika kategorier 1972 – 1976:

Can-Am	(= Canadian American Challenge Cup)
CAN/1H	Can-Am bilar
IMSA	(=International Motor Sports Association)
IT/1	IMSA Standardbilar (≈ FIA Grupp 1)
IT/2	IMSA Standardbilar (≈ FIA Grupp 2)
IGT/3	IMSA GT bilar (≈ FIA Grupp 4)
ITO	IMSA Standardbilar (>2500 cm ³)
ITU	IMSA Standardbilar (<=2500 cm ³)
IGTO	IMSA GT 2500 bilar (>2500 cm ³)
IGTU	IMSA GT 2500+ bilar (<=2500 cm ³)
IROC	(= International Race of Champions)
IR/1	Porsche Carrera RSR

NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)

NAC/2 NASCAR bilar (<= 5866 cm³ = 358 cu in)

Trans-Am

TA/U Trans-Am bilar (<= 2000 cm³)

TA/O Trans-Am bilar (> 2000 cm³)

TA/C Trans-Am Challenge bilar (2500 cm³)

Period I**Grupp 5 – Special standard härledande från Grupperna 1 – 4****Grupp 6 – Tvåsitsiga racingbilar**

S2/2 Sports 2000 bilar tillhörande Period I 1976 – 1981 (2000 cm³)

Andra Period I ensitsiga Racingbilar 1977 – 1981:

F5/2b	Formula 5000 1977 – 1981 (5000 cm ³)
FB/2a	Formula "B" bilar (USA) 1977 – 1981 (1100 cm ³ - 1600 cm ³) Formula Atlantic bilar (Europeiska) byggda 1977 – 1981 (1100 cm ³ - 1600 cm ³ men tillåts använda BDA motorer) & Formula Mondiale
FV/2b	Formula Ve 1977 – 1981 (1285 cm ³)
FF/2b	Formula Ford 1977 – 1981 (1600 cm ³)
FF/3b	Formula Ford 2000 (2000 cm ³ - 1977 – 1980)
FF/3c	Formula Ford 2000 (2000 cm ³ - period IR2 1981 – 1982)
FW/1b	Formula Super Vee 1977 – 1981 (1584 cm ³)
FS/1b	Formula Easter 1977 – 1981 (1300 cm ³)

Andra Period I ensitsiga Racingbilar 1977 – 1981, forts:

FS/2b	Formula Skoda 1977 – 1981 (1048 – 1107 cm ³)
FR/1b	Formula Renault 1977 – 1981 (1600 cm ³)
FA/2a	Formula Fiat Abarth (2000 cm ³)

Varje bil som lyder under Appendix J från sin Period, varje formula från sin Period eller är homologerad i sin Period.

För ensitsiga och tvåsitsiga Racingbilar tillhörande sin Period mellan 1/1/82 och 31/12/90 plus standard och GT bilar tillhörande till sin Period eller homologerad från 1/1/82 – 31/12/90. En fullständig lista kommer att bli publicerad i FIA Bulletin.

Period I bilar som är specifika Amerika kategorier 1977 – 1981:

Can-Am	(=SCCA Can-Am Challenge)
CAN/2	Can-Am bilar (<= 2000 cm ³)
Can/3	Can-Am bilar (2000 – 5000 cm ³)
IMSA	(= International Motor Sports Association)
IGTO	IMSA GT 2500 + bilar (> 2500 cm ³)
IGTU	IMSA GT 2500 bilar (<= 2500 cm ³)
IGTX	IMSA GT Experimental bilar (≈ FIA Grupp 5)
IROC	(= International Race of Champions)
IR/2	Chevrolet Camaro
NASCAR	(= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/2	NASCAR bilar (< =5866 cm ³ = 358 cu in)
Trans-Am	
TRA/1	Trans-Am bilar (<= 2000 cm ³)
TRA/2	Trans-Am bilar (> 2000 cm ³)

Period IC**Period IC bilar som är specifika Amerika kategorier 1982 – 1990:**

IMSA	(= International Motor Sports Association)
IGTO	IMSA GT 2500 + bilar (> 2500 cm ³)
IGTU	IMSA GT 2500 bilar (<= 2500 cm ³)
IGTX	IMSA GT Experimental bilar (≈ FIA Grupp 5)

Period J

Grupp B – Grupp B bilar tillhörande Perioden 1982 – 1986

Andra Två-sitsiga racingbilar**Grupp C**

S2/3	Sports 2000 bilar 1982 – 1990
GC/1a	Grupp C 1982 – 1988
GC/1b	Grupp C 1989 – 1990 (3500 cm ³)
GC/2a	Grupp C Junior och C2 bilar 1982 – 1988
GC/2b	Grupp C2 bilar 1989 – 1990

Andra Två-sitsiga racingbilar, forts:

SN/2500	Sport National bilar 1983–1990 (2500 cm ³ Alfa Romeo motorer)
SN/3000	Sport National bilar 1989–1990 (3000 cm ³ Alfa Romeo motorer)

Andra Ensitsiga Racing Bilar

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

Period I bilar i Specifik Amerika kategorier 1982–1986:

Can-Am	(=SCCA Can-Am Challenge)
CAN/2	Can-AM bilar (< 2000 cm ³)
CAN/3	Can-Am bilar (2000-5000 cm ³)

APPENDIX II: REKOMMENDERADE MATERIAL ATT ANVÄNDAS VID UTBYTE OCH RENOVERING

1. INTRODUKTION

Denna manual ska ses som en guide till möjligheten av användning av följande material vid ersättning, utbyte och reparation av delar till Formel 1 bilar från 1966 och framåt. Syftet är att tillförsäkra att dessa bilar blir underhållna så säkert som det är möjligt. **Detta dokument är i tre (3) delar:**

1. **Introduktion**
2. **Materiallista**
3. **Tekniska formulär**

Varhelst det är möjligt är det rekommenderat att använda sig av dessa specifikationer från materiallistan. I materiallistan ges möjligheten att välja en stor del av material som finns på bilen. Den tredje delen är datablad som behandlar det mesta på en bil eller liknande. Varje material presenteras i den ordning i vilket de regelmässigt används och säljs. Legeringar är definierade i sin härdningsprocess och där de mest används.

En stor del av de problem som är förknippade med specifikation av material, är de otaliga och skiftande nomenklaturer av olika system och benämningar för att presentera materialet. Tillföras kan att materialet benämns olika vid konstruktion och vid försäljning. Detta består av en standardiseringskod för materialet och där det är passande även en konditionsbeskrivning. Det är tänkt att ge en snabb entydig avgränsning av kravet på det materialet som ska användas.

Materialets tillhörighet benämns i **SI enheter, hårdheten i Vickers system**. Beståndsdelarna i de olika materialen har redan blivit utvärderad genom en i jämförelsevis lätt metod.

Det är rekommenderat att begära värmebehandling på den färdiga delens behörighetskrav istället för att specificera den fullständiga behandlingen, vilket brukar bifogas som en rekommendation. Detta höjer tonvikten på kvaliteten för en värmebehandling på konstruktionen och gör kontrollen lättare. Trots avancerad teknologi, så framstår värmebehandling som en mörk sida i all materialbehandling. Se till att minst en test bit är inkluderad när flera delar av samma typ ska värmebehandlas, så att det efteråt kan kontrolleras.

2. MATERIAL LISTA

2.1 Stållegeringar

2.1.1 Fabricerade stål

- 2.1.1a AISI/SAE 4130-förspända delar (t.ex. hjulupphängning, bärarmar, spindelstöttor, etc.)
- 2.1.1b EN3- allmänt fabricerade stål.
- 2.1.1c 15 CDV 6.
- 2.1.1d T45.

2.1.2 Genomhärdat stål

- 2.1.2a VAR 300M- bearbetade delar som kräver mycket hög hållfasthet (axlar, styraxlar, etc.)

2.1.3 Värmebehandlande stål

- 2.1.3a EN 36C- delar som kräver mycket hård yta (kugghjul, etc.)

2.1.4 Normaliserade stål

- 2.1.4a EN1 A för produkter som inte kräver större hållfasthet (jiggar, fixturer, etc.)
- 2.1.4b EN 16T produkter som kräver viss hållfasthet (axlar, vevaxel, vevstakar, etc.)
- 2.1.4c EN 24T höga krav på hållfasthet (axlar, styraxlar, vevaxlar, vevstakar etc.)

2.2 Aluminiumlegeringar

- 2.2.1 2014 A T6- allmänt hög hållfasthetsaluminium för tillverkningsdelar
- 2.2.2 5251-H3 aluminiumlegering för plåttillverkning
- 2.2.3 6082 T6- svetsbar värmebehandlade legeringar

2.3 Titan legeringar

- 2.3.1 Teknisk ren titan (steg 2) - för lättvikts fabricering
- 2.3.2 Ti 6Al 4V- bearbetade delar som kräver hög specificerad hållfasthet

2.4 Magnesium legeringar

- 2.4.1 ZE 41 A T5- för lättvikts gjutning

2.5 Kopparlegeringar

- 2.5.1 Fosforbrons, PB1- för bearbetning och bussningar

3. TEKNISKA FORMULÄR

Tekniska formulär kan beställas från FIA:

FIA Sport
Historic Cars Department
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Geneva 15 Airport, Switzerland

APPENDIX III: KONDITIONS TEST

1. Artiklar att kontrollera:

1.1 Följande artiklar för alla bilar listad i Artikel 7 nedan, måste kontrolleras för strukturala förändringar och korrosion genom en icke förstörande test:

- upphängningsdetaljer, såsom bärarmar av rör
- upphängningsdetaljer av lättvikts legeringar
- styrningen komplett såsom rattaxel och styrarmar
- delar till styrningen av lättvikts legeringar
- hjul av lättvikts legeringar
- chassi av aluminiumlegering rör

1.2 Denna artikel gäller enbart för Formula 1 bilar och tas inte upp här.

1.3 Det är synnerligen rekommenderat att liknande inspektioner görs på delar som har liknande vital betydelse för bilen, men inte har räknats in ovan.

1.4 Nya delar ingår också i Appendix III och är således föremål för konditionstest.

2. Alla av ovan nämnda komponenter (för att undvika tvivel, inkluderas även reservdelar) måste bli testade och certifierade genom utnyttjande av metoder lämpligt till det material som används i bilens konstruktion. Varje komponent måste bli klart identifierad och märkt, antingen etsad eller på annat lämpligt sätt.

3. Test certifikatet/tillverkarens deklARATION måste bifogas HTP.

4. Testen måste utföras med referens till en eller en annan av följande standards:

4.1 Visuell inspektion, (BSEN 970:1997 eller nuvarande utgåva eller ekvivalent standard erkänd av förbundet av den sökande) x

4.2 Sprickkontroll, (BSEN 571–1:1997 eller nuvarande utgåva eller ekvivalent standard erkänd av förbundet av den sökande) xx

4.3 Magnetisk partikel/sprickkontroll (BS 6072:1981 eller nuvarande utgåva eller ekvivalent standard erkänd av förbundet av den sökande) xxx

4.4 Röntgen sprickkontroll, (BSEN 1435:1997 eller nuvarande utgåva eller ekvivalent standard erkänd av förbundet av den sökande) xxxx

5. Varje ny HTP-ansökan (se gällande kategorier i Artikel 7, nedan) måste åtföljas med ett gällande certifikat som visar att komponenter som är listade i ovan Artikel 1 har genomgått en konditionstest.

6. FÖLJANDE KATEGORIER ÄR GÄLLANDE FÖR DENNA STANDARD

- två-sitsiga racingbilar över 2 liter från Period G och framåt.
- ensitsiga bilar över 2 liter från Period G och framåt.

7. Såvida på annat sätt rekommenderad av biltillverkaren, att test ska bli utförd på mer frekvent bas, test certifikatet ska gälla från och med det datum av en period av:

- 2 år för Formel 1 bilar i Period G och framåt.
- 3 år för övriga bilar.

APPENDIX IV: KONTROLL OCH REPARATIONER AV KOMPOSIT STRUKTURER

Alla reparationer på en säkerhetscell eller nos box måste bli utförd i enlighet med tillverkarens specifikationer, i ett reparationsförfarande som är godkänt av tillverkaren. Om detta inte går att genomföra, då måste alla reparationer utföras i enlighet med följande, förfarandet utprovad av FIA.

1. Det är fyra typer av skador som kan bli effektivt reparerade:
 - 1.1 Inskärning som orsakar deformation på båda yttre laminaten. Reparationer kan allmänt bli ekonomiska att utföra upp till en yta av 250 cm² på varje separat area.
 - 1.2 Genomträngning av båda laminaten orsakar deformation av kärnan. Reparationer kan allmänt bli ekonomiska att utföra upp till 20 % av den totala arean på en Monocoque.
 - 1.3 Area där det yttre laminatet är skiktat. Reparationer kan allmänt bli ekonomiska att utföra upp till 20 % av den totala arean på en Monocoque.
 - 1.4 Genomträngning av hela sandwichstrukturen. Reparationer kan tillfredställande bli utförd upp till 125 cm² på varje separat area.

2. TEST AV KOMPOSIT KONSTRUKTIONER

- 2.1 Vid frånvaro av ultraljudsutrustning, kan en enkel test med ett mynt vara fullt tillräckligt.
- 2.2 Genom att knacka med en liten metallbit, t.ex. ett mynt runt den skadade delen kan ett skiktat laminat ganska lätt upptäckas. Det är ett ihåligt ljud som uppstår när man knackar, till skillnad mot ett klingande ljud på en yta som inte är skadad.

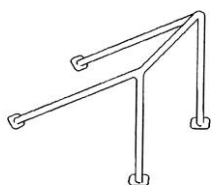
3. REPARATIONS PROCEDUR

- 3.1 Kontrollera den skadade ytan.
- 3.2 Ta bort det skadade laminatet genom att göra ett stort cirkulärt hål om det är möjligt, utan avlägsna allt för mycket av den friska ytan. Skär bort den skadade kärnan ända till det andra laminatet. Om båda laminaten är skadade, välj ut den som har den mest skadade arean.
- 3.3 Slipa avsmalnande en cirkulär eller en ovalliknande area av laminatet runt det skadade området, cirka **10 cm** från den yttre delen av det skadade laminatet.
- 3.4 Gör rent hela det skadade området med acetone eller liknande.
- 3.5 Skär till kärnan från ojämnheter. Gör en plugg som passar in i det skadade hålet. Fäst en självfästande film eller pensla hålet med en blandning av epoxi. Tryck i den nya delen så att epoxiblandningen trycks in i kärnan.
- 3.6 Klipp till bitar av laminatet som för varje lager blir större än den föregående tills det sista laminatet är cirka **10 cm** större än det skadade området.
- 3.7 Placera en upplösande film över området och dränk en duk med epoxi och fäst den med en klippig tape över det skadade området. Placera ett vakuummembran och sug ut luften. Se till att ett **minimum av undertryck på 500 mm** hålls under hela proceduren.

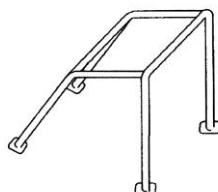
4. TORKNINGSPROCESSEN

- 4.1 Torkningsprocessen baseras på vilket material som används.
- 4.2 En lyckad reparation kan endast utföras på ett skadat område inte mer än **50 cm²** på varje separat area.
- 4.3 Ovan beskrivna procedur kan också utföras där hjulupphängningen är infäst.
- 4.4 Om endast laminatet har skiktats, borra ett antal **Ø 3 mm** hål omkring det skadade området som därefter fylls med två komponents epoxi resin. Se till att hålen fylls upp tillräckligt med epoxi, och täck hålen med tape under hela torkningsprocessen.

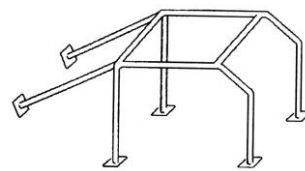
ATT OBSERVERA: VID SKADOR AV STÖRRE ART PÅ ETT CHASSI GJORT AV KOMPOSIT MATERIAL, ÄR DET SYNNERLIGEN VIKTIGT ATT HELA CHASSIET GENOMGÅR EN TOTAL BESIKTNING!

**APPENDIX V: RITNINGAR MED REFERENS TILL ARTIKEL 1 SKYDDSBUR OCH
APPENDIX VI.****OBS. Ritningsnumren refererar till bilden ovanför.**

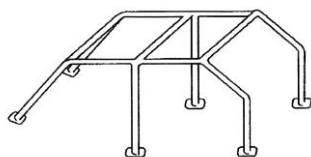
K-1



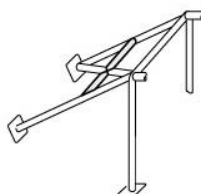
K-2



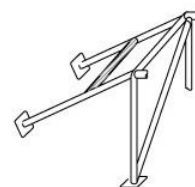
K-3



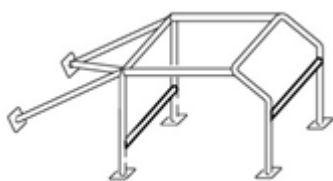
K-4



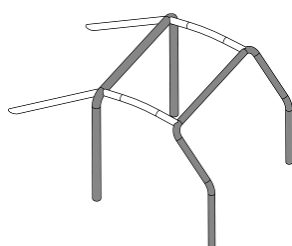
K-5



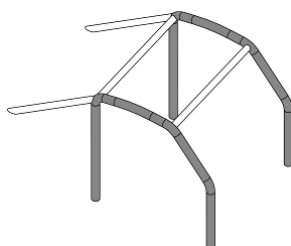
K-6



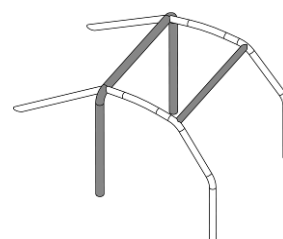
K-7



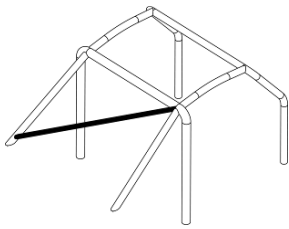
K-8



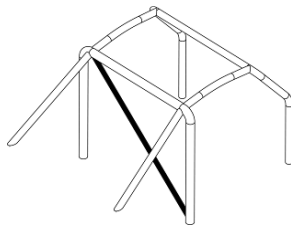
K-9



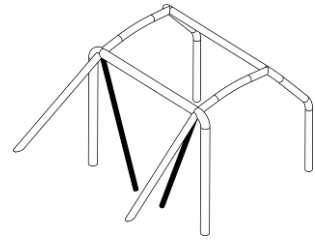
K-10



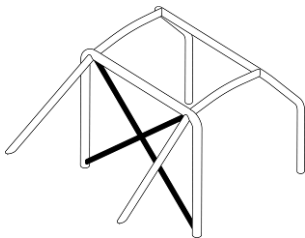
K-11



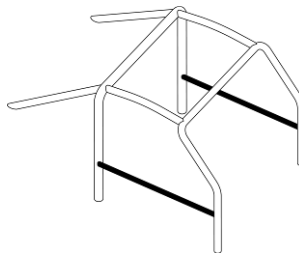
K-12



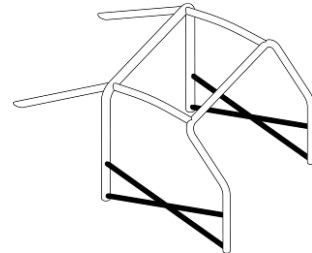
K-13



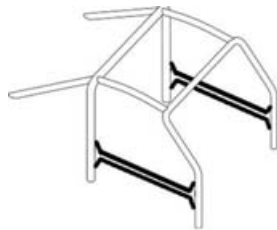
K-14



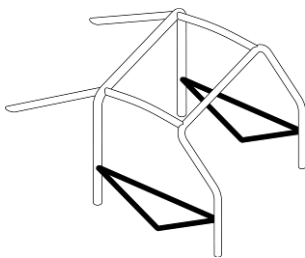
K-15



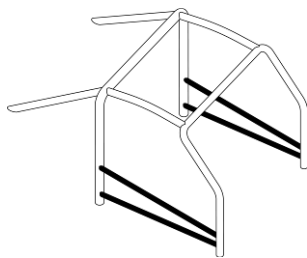
K-16



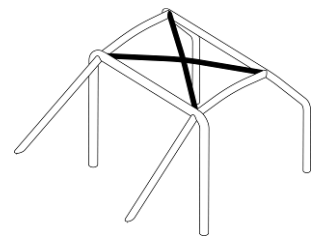
K-15A



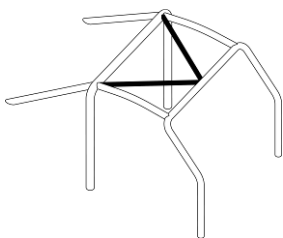
K-17



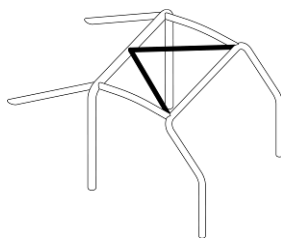
K-18



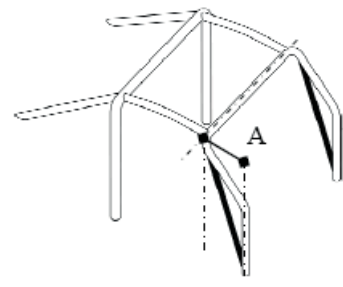
K-19 Godkänd valfrihet: en diagonal



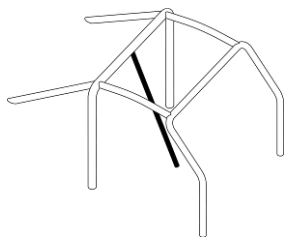
K-20



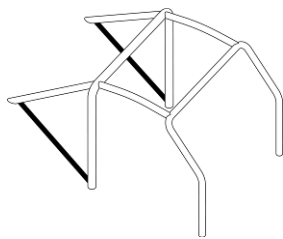
K-21



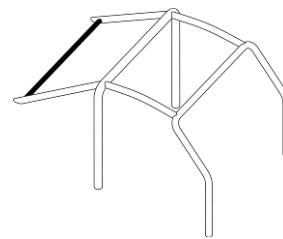
K-22



K-23

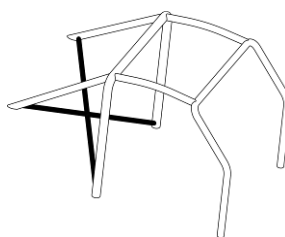


K-24

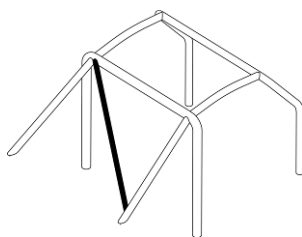


K-25

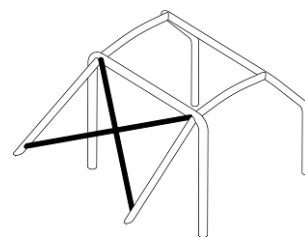
Denna sträva kan också gå i nivå med dörrsträva



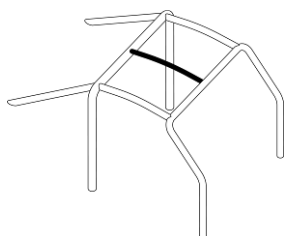
K-26



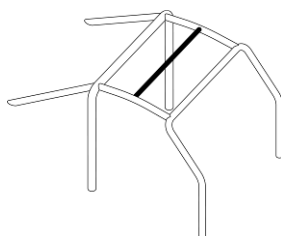
K-27



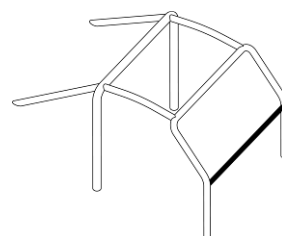
K-28



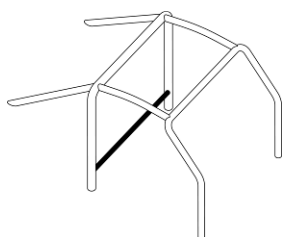
K-29



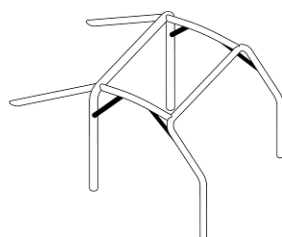
K-30



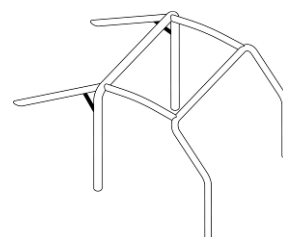
K-31



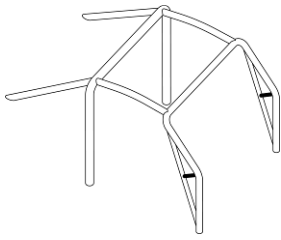
K-32



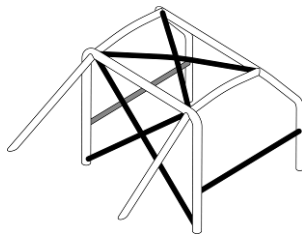
K-33



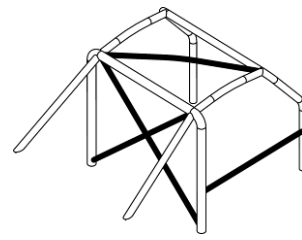
K-34



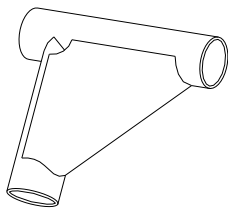
K-35



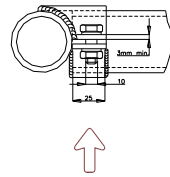
K-36



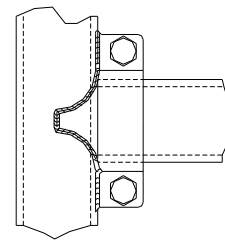
K-37



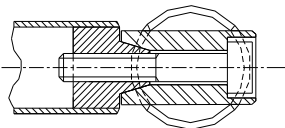
K-38



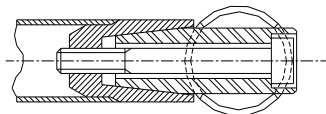
Direction d'application de la charge
Direction of applied load



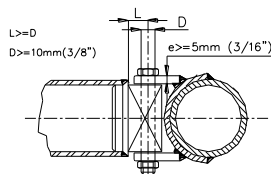
K-39



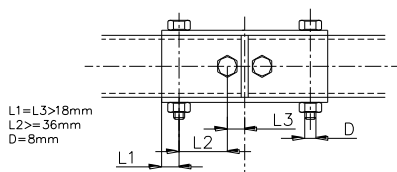
K-40



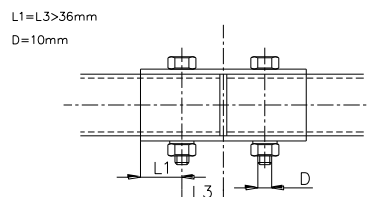
K-41



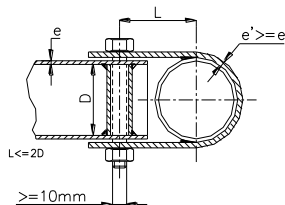
K-42



K-43

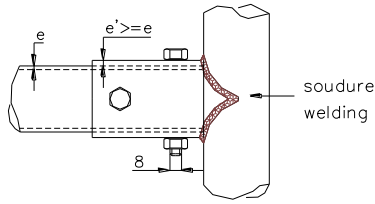


K-44

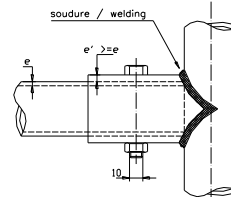


K-45

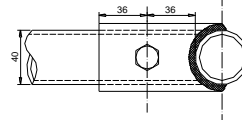
L måste vara minimum. Vidden på Klammern måste vara minst 25mm.



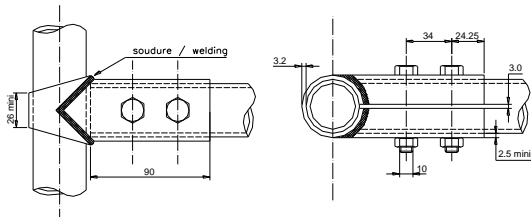
K-46



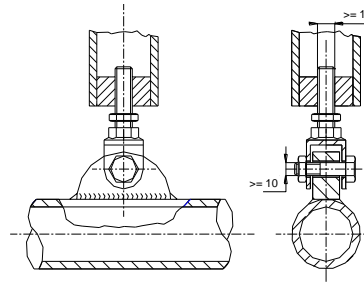
Dessin / Drawing N° 253-35



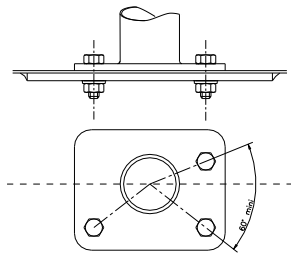
K-47



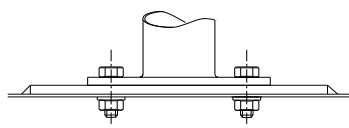
K-48



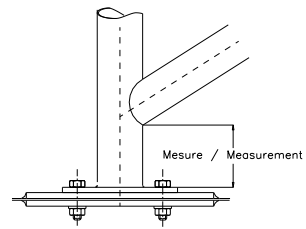
K-49



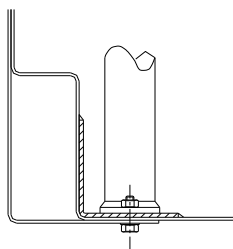
K-52



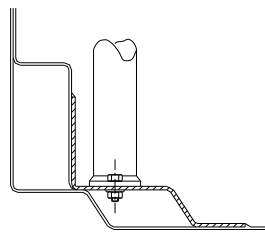
K-53



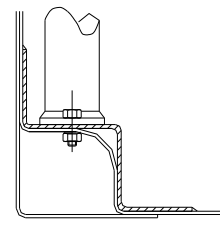
K-54



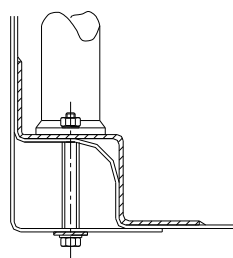
K-55



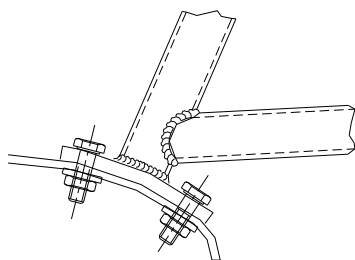
K-56



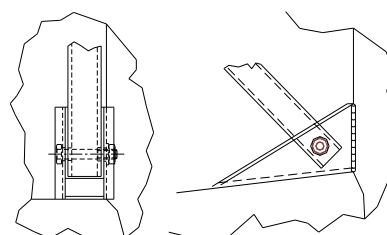
K-57



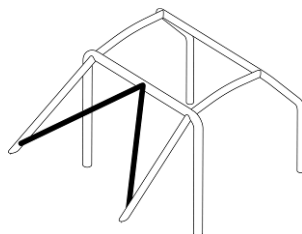
K-58



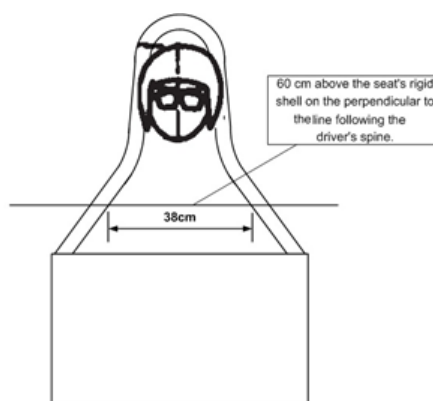
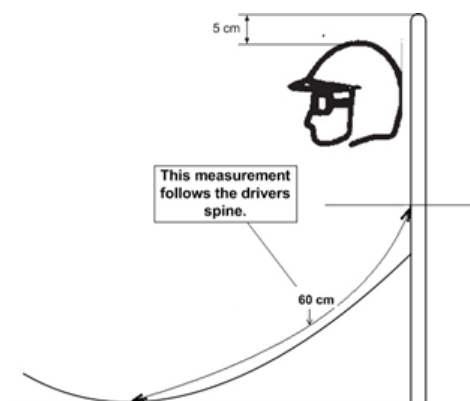
K-59



K-60

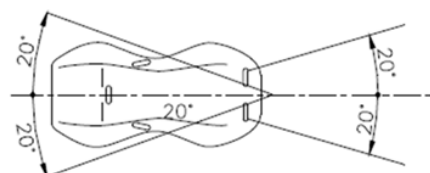
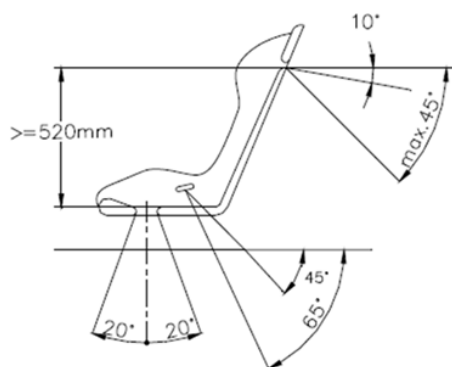


K-61

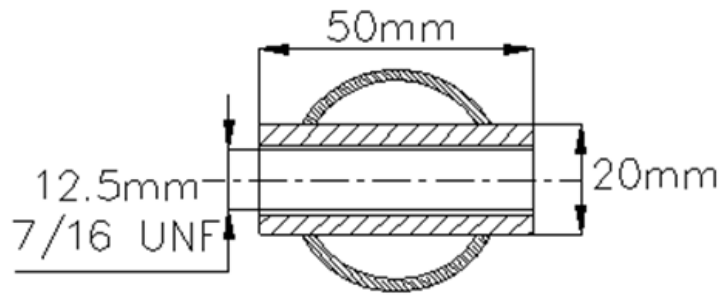


K-62

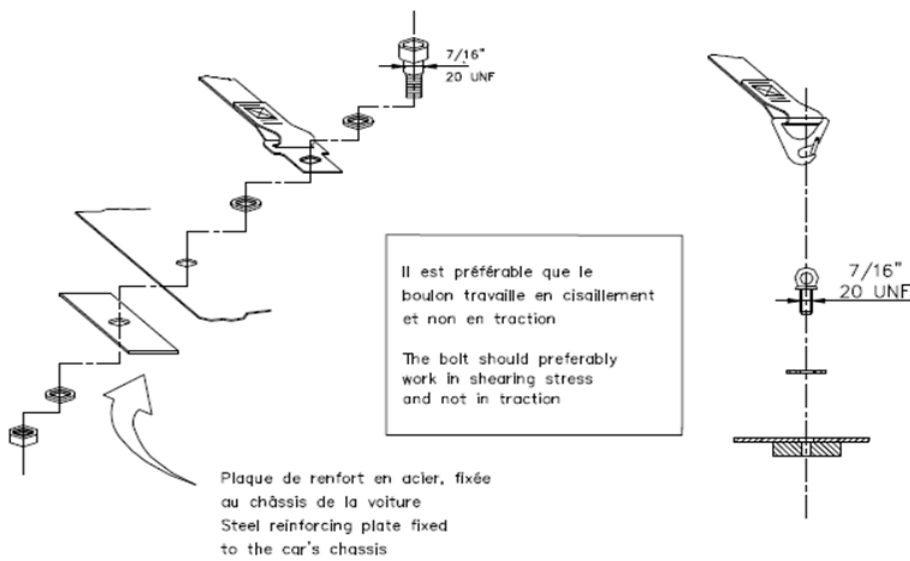
Ovan mått följer förarens rygg 60 cm ovanför sätet vinkelrätt mot linjen som följer förarens ryggrad.



K-63



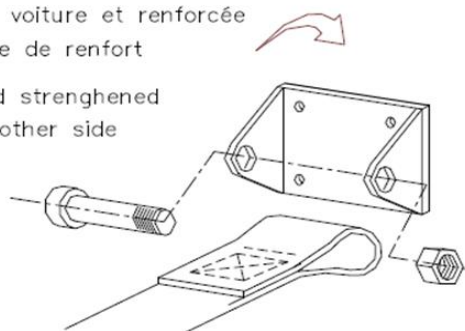
K-64



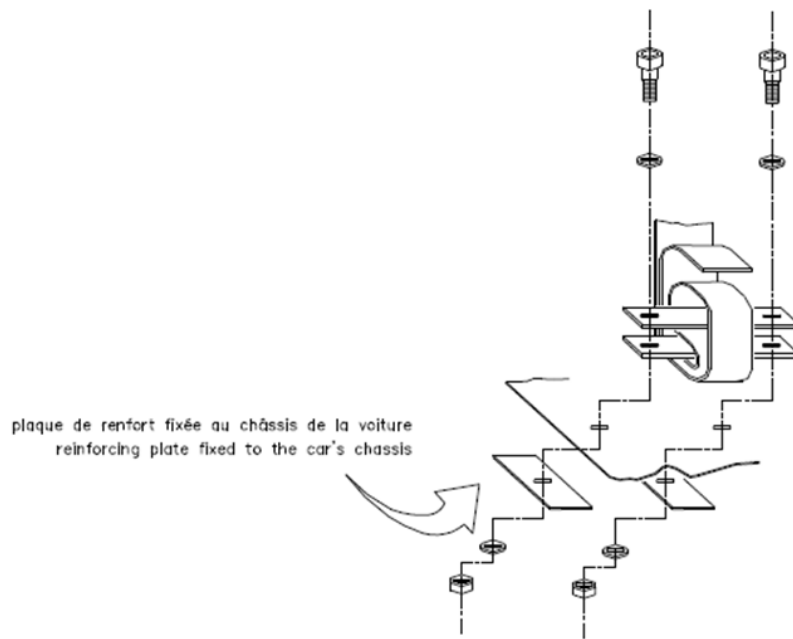
K-65

plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée
de l'autre côté par une plaque de renfort

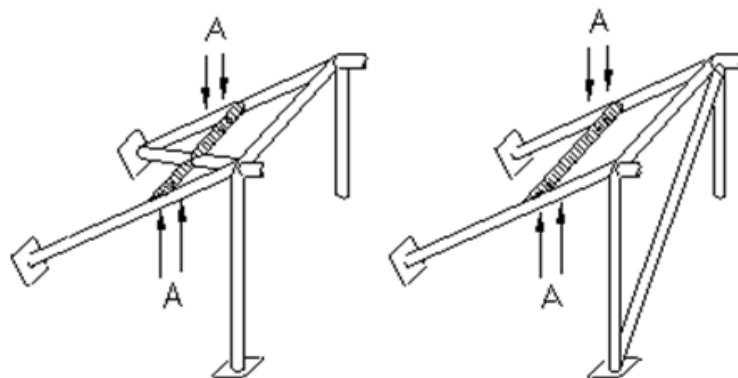
plate fixed to the chassis and strengthened
by a reinforced plate on the other side



K-66



K-67



Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

Monterings hål för Bälten

K-5

K-6

APPENDIX VI: Alla ritningar till denna artikel finns i Appendix V

Roll Over Protection Structure (ROPS)

1. Förord

Även om artikeln inte kräver det, är en störbåge/skyddsbur starkt rekommenderad för alla andra historiska bilar där det är lämpligt.

2. Definition

2.1. En Roll Over Protection Structure = ROPS, är en strukturerad fackverkskonstruktion tillverkad av rör med förbindningar och infästningspunkter som i sin konstruktion är i stånd till att motstå de krafter från skyddsburen, som i sin tur är skapad för att erbjuda tillräckligt skydd för besättningen, och att förhindra deformation i händelse av en kollision eller när bilen välter.

2.2. En Roll Over Protection Structure (ROPS) kan också vara:

2.2.1. Tillverkad i överensstämmelse med de kraven i följande artiklar. Detaljer som användes i perioden gällande för märket och/eller modellen ifråga, kan också användas.

2.2.2. Homologerad eller Certifierad av ASN, före 31/12/2018 i överstämmelse med de krav i Appendix V & VI efter 31/12/2018 och överstämmande med gällande för homologationen och reglementet för Historiska ROPS. Endast de elements som visas i Appendix V och som svetsas eller använder de av FIA homologerade isärtagbara kopplingar och rörelements som användes för märket och modellen ifråga, får användas.

”Detaljer som användes i perioden” är definierad som en design som användes, och inte själva materialet i rörelementet eller dimensionen och/eller hopfogningen.

2.2.3. Homologerad i perioden av FIA.

Det måste vara det objekt av ett tillägg (VO) i en homologeringshandling för den bil som har blivit homologerad av FIA.

2.2.4. Period Specification.

En periodspecifikation ROPS är definierad som en som användes i tävling i perioden för det aktuella märket och modellen av bilen. Den tävlande måste tillhandahålla bevis på en periodspecifikation om så krävs.

2.2.5 Integral.

Definieras som en del av bilens struktur och som inte kan bli separerad utan att resultatet blir att en total förstörelse av själva bilen. En nit som tas bort, eller/och en monocoque som tas isär är inte heller att betrakta som förstörelse.

2.3 Syftet med en APPENDIX BILAR kommer att definieras som följande:

2.3.1 Homologerade

Produktions bilar från Period E och framåt, inkluderade Touring, Competition Touring, Grand Touring, Grupp 1, 2, 3, N, A and B. I detta kan också Grupp 4 och 5 inkluderas beroende på Perioden.

2.3.2 Icke Homologerade

Ensitsiga och Two-sitsiga Racing Cars av tidigare Grupp 4, 5, 6, 7, och 8, så väl som Grupp C, D, E och IMSA GTO, GTU, GTX och GTP.

3. Generella föreskrifter tillämpliga för alla kategorier av bilar.

3.1 När en ROPS är monterad, specifikationen av strukturen som är installerad måste be detaljerad på ett Roll Over Protection System, se bilaga sidan 23 i ett Historisk Tekniskt Pass, (HTP).

Alternativet är, om en FIA Homologerad ROPS eller en av SBF Certifierad ROPS är monterad, ett Certifikat måste finnas anslutet till HTP.

3.2 För bilar tillhörande Perioderna A till E:

ROPS specificerade enligt följande regler rekommenderas, med undantag för bilar som originalutrustats med en ROPS, måste ha ROPS som ett minimumkrav överensstämmer med den specifikation som användes när bilen tävlade under sin period.

Om en bur är installerad:

- En heldragen/oskarvad rörlängd måste användas för huvuddelen i buren med jämna heldragna/oskarvade böjar utan tecken på veck eller brott i godset.
- Bakre eller främre stag måste vara fästa vid huvuddelen i buren antingen längst upp eller för det fall att 2 stag användes, inte längre ned än 1/3 ner mätt från dess övre del till nedre infästningspunkten och vara solitt fäst i chassit.
- Det är tvingande att där en Rops är installerad i en öppen bil måste denna (ROPS) vara minst 50 mm ovanför förarens eller medförarens hjälmar vid alla tillfällen.

Efterlevnad av vad ovan sagts innebär inte ett tvång men varje bur installerad i en bil måste vara säker.

3.3. För bilar tillhörande Period F och framåt:

ROPS som erbjuder tillräckligt skydd är obligatorisk. Strukturen måste vara byggd i enlighet med de specifikationer som anges i denna Appendix och är tvingande.

3.4 - Bakre eller främre stag måste vara fästa vid huvuddelen i buren antingen längst upp eller för det fall att 2 stag användes, inte längre ned än 1/3 ner mätt från dess övre del till nedre infästningspunkten och vara solitt fäst i chassit.

3.5 En heldragen/oskarvad rörlängd måste användas för huvuddelen i buren med jämna heldragna/oskarvade böjar utan tecken på veck eller brott i godset.

3.6. Om det finns en risk att den tävlandes hjälm kan komma i kontakt med ROPS, kroppsligt möjligt måste en stoppning bli monterad, enligt med FIA Standard 8857-2001 type A – se Technical list nr: 23, ”Skyddsbur stoppning homologerad av FIA”.

3.7. När en ROPS är monterad, är det tillåtet att flytta säkringsboxen, förutom för bilar i Grupp N, samt modifiera eller avlägsna baksätet.

3.8. Rören som ingår i skyddsburen får aldrig utnyttjas för vätskor eller andra föremål. ROPS får inte hindra i- och urstigning för bilens besättning.

3.9. Delar av skyddsbågen får inkräkta på utrymmet genom att passera instrumentbrädan och den sidgående stoppningen såväl som baksätet.

3.10. En Period specificerad ROPS av Aluminiumlegering måste ersättas av en i stål identisk design och konstruktion av originalet, genom användande av material i enlighet med artikel 9.1.

3.11 Svetsinstruktioner

3.11.1. Svetsningen ska utföras runt HELA diametern av röret.

3.11.2. Alla svetsar ska vara av högsta möjliga kvalitet med full genomträngning (ljusbågssvetsning, varvid TIG eller MIG svetsning rekommenderas).

3.11.3. Om härdade rörmaterial används, ska tillverkarens rekommendationer noggrant följas. (Materialval elektroder, skyddsgas med mera).

4. Specifikationer för homologerade bilar i Period F och framåt – T, CT, GT GTS och GTP-bilar.

4.1. Homologerade bilar ska endast använda sig av tre (3) typer av en ROPS konstruktion:

4.1.1. Fabricerade som är fastställd i Artikel 2.2.1

4.1.2. Homologerad eller certifierad enligt Artikel 2.2.2

4.1.3. Homologerad i perioden enligt Artikel 2.2.3

4.2. Minimum specifikation av en ROPS ska vara i överensstämmelse med ritningar K-8, K-9 eller K-10 med tillägg av obligatorisk diagonal (placering kan antingen vara enligt K-11 eller K-27) och, förutom när det av speciella orsaker inom dessa regler inte passar in, dörsträvor ska vara enligt ritning i Appendix V.

4.3. Speciellt för bilar i Period F i Kategorierna GT, GTS och GTP, som deltar i Racing och/eller Backetävlingar, men inte i Rally, är godkända att använda sig av ett minimum av ROPS specifikationer i överensstämmelse med ritningar K-1 eller K-2 från Appendix V.

4.4. Bilar av typ IMSA, Trans-Am och NASCAR måste följa deras eget reglemente från perioden enligt när det gäller utförandet. Emellertid, att lägga till en horisontal sträva för montering av bältet, eller en diagonal sträva (placering kan antingen vara enligt K-11 eller K-27) eller dörsträvor är tillåtet.

4.5. Rör genom torpeden eller ihopbyggd till karossen inom 10 cm av framfjädringens infästning är inte tillåtet, om det inte finns bevis som dokumenterar att det användes på bilens märke och modell ifråga från Perioden.

4.6. Bilar t.o.m. period G1, får ROPS inte ha mer än sex (6) infästningspunkter, om inte bevis finns dokumenterat som säger annat för märket och modellen ifråga på Perioden.

4.7. Fr.o.m. Period G2 och framåt; får ROPS innehålla mer än sex (6) infästningspunkter.

4.8. En autentisk kopia av homologeringsintyget eller certifikatet, godkänt av landets bilsportförbund och signerat av en kvalificerad tekniker som representerar tillverkaren, måste visas för tävlingens besiktningsmän.

Varje ny ROPS som är homologerad av landets bilsportförbund och såld efter den 1 januari 2003, måste vara identifierad genom en identifieringsmärkning (ID-plåt) fastsatt på burens av tillverkaren.

forts av 4.8.

Denna identitetsplåt får inte kopieras eller flyttas (dvs. infogad eller ingraverad eller en dekal som inte går att förstöra).

Identitetsplåten (ID-plåt) måste innehålla burtillverkarens firmanamn, homologerings eller certifikatsnummer från landets bilsportförbunds homologeringshandling eller certifikat och det individuella serienumret från tillverkaren. Ett certifikat med samma nummer ska alltid finnas med i bilen och kunna uppvisas vid varje tävlings besiktning

4.9. Bilar homologerad med en ROPS i Perioden, om aluminium användes i originalet som var homologerad av FIA, strukturen av ROPS måste följas men materialet måste vara av stål, överensstämmande enligt artikel 9.1.

Att notera är att alla ROPS som är homologerade och sålda efter 1997 01 01, ska tillverkarens identifikation och serienumret klart och tydligt synas, samt var man kan finna detta i den Homologerade och/eller den Certifierade delen om en ROPS.

Förutom att tillägga ett horisontellt rör för att fixera bältet, eller en diagonal (placerad åt vänster, K-27, eller åt höger, K-11) eller att montera dörrsträvor. Varje modifikation av en homologerad eller en certifierad ROPS är förbjudet.

Annat än ovan beskrivet, alla tillägg, svetsning eller bearbetning betraktas som en modifikation.

5. Specifika krav och/eller frihet som är tillämpliga för Homologerade bilar.

5.1. Specifika konstruktioner – ROPS i bilar med centralrörsram eller en aluminiumrörskonstruktion eller som har skalkonstruktion av glasfiber måste via landets bilsportförbund blivit godkänd av FIA.

5.2 Grupp B bilar över 1600cc – och/eller med överladdning måste utrustad med ROPS. Denna ROPS måste bestå av följande obligatoriska beståndsdelar som ett minimum:

- 5.2.1.** Diagonal sträva, en valfri enligt K-11, K-12, K-13, K-14, K-27, eller K-28, eller alternativet K-61 tillsammans med K-21. K-61 får endast bli använd när andra alternativ inte är möjligt.
- 5.2.2.** Dörrsträvor, endast en av följande tillval: K-15, K-16, K-17, eller K-18.
- 5.2.3.** Takförstärkning, ett tillval av: K-19, K-20 eller K-21.
- 5.2.4.** A-stolpe förstärkning: K-22.
- 5.2.5.** Tvärgående sträva: K-31.
- 5.2.6.** Tvärgående sträva: K-32.

5.3. Specifika strukturer av ROPS, som måste bli godkänd av FIA HMSC:

- Lancia 037 (Homologering nr: B-210)
- Lancia Stratos (Homologering nr: 4-640)
- Renault R5 Turbo (Homologering nr: B-205/B-234, B-267)
- Citroen Vis 1000 Pistes (Homologering nr: B-258)
- Lotus Elan (Homologering nr: GT-127/3-527/3-3026/3-3027)
- Safety Devices – E01X från 1993
- Sassa Roll Bar SAS – från 2000
- Custom Cages – MSA Certificate 15/2435 från 2017
- Andy Robinson Race Cars – MSA Certificate 15/2415 från 2015
- Wiechers – DMSB Certificate 2-784-67 från 2017

5.4. Dispens – Homologerade bilar som inte kan uppfylla vid ovan nämnda krav, kan i undantagsfall bli föremål för en dispens som blir i föremål för ett godkännande av TWG och sådan dispens blir då adderad till HTP.

6.0. Konstruktion av en ROPS för Homologerade bilar.

6.1. Allmänna föreskrifter.

6.1.1. ROPS får vidröra karossen utan att detta anses vara en infästningspunkt, förutsatt att det inte finns någon permanent fixering (annat än tättningsmedel för brandsäkerhet) eller svetsning mellan ROPS och karossen.

6.1.2. Annat än vad som finns i Appendix V, ingen sträva (Med en sträva förstås ett rör som ingår i ROPS mellan två (2) knutpunkter eller mellan en knutpunkt och en infästningspunkt) får placeras längsgående, förutom i taknivå eller mellan vertikala strävor på varje sida av förarens och/eller kartläsarens dörröppningar.

6.1.3. Strävor i dörröppningen får inte hindra i- och urstigning,

6.1.4. Fixering av buren får inte innebära någon förspänning i ROPS.

6.1.5. En sträva som monteringshylsor med höger och vänster hands gänga måste bli obrukbar genom svetsning på en av hylsorna/gängorna.

6.1.6. Ingen skärningspunkt eller infästningspunkt får innehålla en justerbar anordning som innebär förspänning på ROPS. Om så, dessa måste göras oduglig genom svetsning.

6.2. Fixering

6.2.1. Minimum fastsättning av en säkerhetsbur:

- 1 för varje stolpe av huvud- eller längsgående skyddsbågen.
- 1 för varje stolpe av den främre skyddsbågen.
- 1 för varje stolpe av den bakre längsgående stötten.

6.2.2. Infästningen av stolpar till främre bågen, huvudbågen och längsgående bågar måste vara utförda med minst tre (3) bultar. Infästningen av de bakre strävorna måste utföras av minst två (2) bultar. Undantaget om K-60 används. Knutpunkter av den främre- och huvud-skyddsbågen till karossen måste vara förstärkta med en stålplatta på minst 3 mm tjock och dess yta ska vara 120 cm², svetsad till karossen.

forts. av 6.2.2

De bakre strävornas infästningspunkter, måste förstärkas med en stålplatta på minst 3 mm tjock och dess yta ska vara 60 cm², svetsad till karossen. De olika möjligheterna kan ses i ritningar K-52 till K-60.

6.2.3. Sexkantiga bultar eller liknande, med en minimumdiameter av 8 mm (minimum kvalitet 8-8 av ISO- specifikationer) ska användas. Muttrar ska vara av självlåsande typ eller med låsbrickor.

6.2.4. Som alternativ till att använda bultar, kan stolpar och de bakre strävorna svetsas till förstärknings-plåtarna.

6.2.5. Dessa infästningar representerar ett minimum. Det är tillåtet att utöka antalet av bultar.

6.3. Förstärkning

6.3.1. Diameter, tjockleken av material för förstärkningar måste vara av den norm som avses för ROPS. Dessa kan antingen bli svetsad eller installeras med monterbara kopplingar.

6.3.2. Förstärkning av den övre vinkeln mellan huvudskyddsbågen och den längsgående anslutningen med den främre skyddsbågen är tillåten, såväl som den bakre vinkeln av den längsgående skyddsbågen mot den bakre stötten, som ses i ritningar K-33, och K-34.

6.3.3. Förutom specificerat annat vis i artikel 4, delar och förstärkningar vilket kan ses i ritningar K-19 till K-28 och K-29 till K-35 samt K-61 är valfria och kan användas som konstruktören önskar. Om K-61 används måste det vara i kombination med K-21.

Dessa måste antingen svetsas eller fästas med demonterbara kopplingar. Alla delar och förstärkningar enligt ovan, kan användas separata eller i kombination med andra.

6.4. Demonterbara röranslutningar.

6.4.1. Om demonterbara röranslutningar används i en konstruktion av en ROPS, måste dessa vara godkänd av FIA (se ritningar K-39 till K-49).

6.4.2. Skruv och bultar ska vara av minimum kvalitet enligt 8.8 (ISO standard).

7. Specifikationer för Icke-Homologerade bilar i Period F och framåt.

7.1. En- och tvåsitsiga racingbilar från Period F och framåt måste vara utrustad med en ROPS som överensstämmer till Periodspecifikation – som finns definierad i artikel 2.2.4 – om nu en ROPS kräves enligt reglementet eller enligt följande bestämmelser.

7.2. Förutom ROPS av en fri strukturell design och certifierad för att kunna motstå de minimum av kraven enligt artikel 8.1.1 av detta Appendix, dimensionerna av de rör som huvudbågen och dess stötter måste vara av den dimension men inte är mindre än de krav som nämns i ovan artikel 8.1.2.

7.3. Bilar som överensstämmer helt med specifikationen efter 1968: Vidden av bågen måste vara minst 38 cm mätt på insidan av skyddsbågen mellan de två vertikala stolparna på yttersidan av dessa. Detta mått måste mätas horisontellt och parallellt med förarens axlar på ett avstånd av 60 cm (av förarens ryggrad) från botten av sätet. Dessa dimensioner är rekommenderade för bilar som överensstämmer helt före 1969 års specifikation.

Året av specifikation som finns i bilens HTP används för att fastställa en ROPS specifikation – för ytterligare information, se ritning K-62.

7.4. Om en främre båge användes i Perioden, måste en överstämmande enligt Periodspecifikationen monteras.

7.5. ROPS av Aluminiumlegering är inte tillåtna att användas, om inte det kan bevisas att det ingår som en integrerad del av bilens chassistruktur, definierad i artikel 2.2.4 och 2.2.5.

7.6. ROPS tillverkad av Titan är inte tillåtet, förutom att det kan bevisas ha använts som en periodspecifikation av en ROPS för en specifik model där man gör anspråk på enligt artikel 2.2.4.

7.7. Om det var tillåtet eller av olika skäl att aluminium och/eller titanium användes i en ROPS måste detta bli noterad i HTP sidan 23 section 1.6.

7.8. Grupp C och IMSA GTP/IGTO/IGTU/IGTX i Period IC kan använda sig av en periodspecifik ROPS.

8. Konstruktionen av en ROPS till Icke Homologerade bilar i Period F och framåt:

8.1. Två möjligheter är hänvisas till tillverkaren:

8.1.1. Fri struktural konception ROPS

En ROPS som helt och hållet är en fristående konstruktion måste de minimumbelastningarna av tre samtidigt belastningar enligt följande:

- 1.5 w sidledes
- 5.5 w fram och bak
- 7.5w vertikal

Med w motsvarar en vikt av en bil + 75 kg.

Om händelsevis en ROPS har blivit modifierad, den kan då inte betraktas som av en period-specifikation. Det är på den tävlandes ansvar att tillse bilen överensstämmer enligt artikel 8.1.2. och/eller tillhandahåller bevis att bilen överstämmer med de minimumbelastningarna enligt **artikel 8.1.1.**

Sådan fritt strukturellt koncept av en ROPS kan endast bli accepterad genom ett certifikat (refererar till FIA Technical List Nr. 4 och/eller 35).

Förutom att lägga till en horisontal sträva för att fästa säkerhetsbältes band, en diagonal sträva (position valfri) eller dörrsträvor, eller andra modifikationer på en certifierad ROPS är förbjuden. Med modifiering förstås, varje förändring på säkerhetsburen, såsom bearbetning eller svetsning som innebär en permanent modifiering eller ändring av materialet eller säkerhetsburens konstruktion.

8.1.2. Tillverkad ROPS.

Den fabricerade ROPS kan antingen bestå av:

(a) En huvudbåge med en enkel bakre sträva.

(b) En huvudbåge med dubbla bakre strävor.

- **om** alternativet (a) används, rören till huvudbågen och bakre sträva(or) måste ha en diameter \emptyset av minst $1 \frac{3}{8}$ tum (35mm) och minst 0,090 tum i tjocklek (2 mm). Det måste vara minst en sträva från toppen av bågen och bakåt med en vinkel som inte får överstiga 60° av horisontalplanet av bilens struktur. Diameter, och tjockleken av sträva(or) måste vara samma som för huvudbågen.

- **om** alternativet (b) används, Strävor måste vara monterad till huvudbågen på ett avstånd från dess översta punkt som inte överstiger mer än en 1/3-del av avståndet mellan dess högsta punkt och den nedre monteringspunkten, som ska vara en solid del av chassit Dessa strävor får inte hindra vid urstigning. Diametern av båda strävorna kan minskas till minst \emptyset 1 tum (26mm) och tjockleken minst $\frac{1}{8}$ tum (3mm). Strävorna måste ha en vinkel som inte får överstiga 60° av horisontalplanet av bilens struktur.

Demonterbara förbindelser mellan huvudbågen och stöttorna, måste överstämman med ritningarna K-39, till K-49.

Framåtgående stöttor är tillåtna, under förutsättning att det användes på perioden eller att det inte går att använda bakåtgående stöttor.

9. Dimensioner & material. 9.1 Endast för Homologerade bilar.

Material	Min. Sträckgräns	Min. dimension i mm		Används till:
Kalldragna sömlösa olegerade stålrör innehållande max 0.3 % kol	350 N/mm ²	Period F-G2	Period H1 och framåt	Huvudskyddsbågen eller längsgående skyddsbågar enligt konstruktionen
		38 x 2.5 eller 40 x 2.0	45 x 2.5 eller 50 x 2.0	
			38 x 2.5 eller 40 x 2.0	

9.2 För Icke-Homologerade bilar

Material	Min. Sträckgräns	Min. dimension i mm	
Materialet skall vara av kvalitet chromoly eller Chromium molybden (ex: SAE 4130 eller 4125 och/eller lika med DIN, NF, etc.) eller kalldragna sömlösa olegerade stålrör innehållande max 0.3 % kol.	350 N/mm²	Huvudskyddsbågen eller längsgående skyddsbågar enligt konstruktionen	1 sträva 35 x 2,0 mm (1 3/8"x0.080")
			2 strävor 26 x 3.0 (1"x 1/8")

APPENDIX VII: SPECIELLT FÖR VISSA BILAR

ABARTH

- Motorblocket och topplocket för Auto Bianchi A-112 Abarth första serien, typ A112 A1, FIA homologering n° **5518**, är godkänd som ersättningsreservdel för alla Abarth bilar som använder Fiat Abarth 982,2 cm³ motorn.

Motorblocket Typ A112 A2, Homologering Nr: 1486, är också godkänt som ersättningsblock, delvis för möjlighet att fodra och borra blocket upp till Ø65mm som ger 982,2cm³.

Insugsrörets fastsättning kan endast bli modifierad på cylindertoppen, avgasgrenröret måste vara enligt originalet.

A.C.

ACE Bristol och ACE 2.6

ACE Bristol: Period E

ACE 2.6: Period F

ALFA ROMEO

GTA

- Modifikationen av insugsporten på twin-plug GTAM topplock genom tilläggning av material för att återgå till GTA-utförande är förbjuden.

1750 GTAm

2000 GT Veloce motorn (med homologering nr: 1623) antingen med originaltopplock eller med topplocket med dubbla tändsystem kan användas som ett alternativ till motor för 1750 GTAm (homologering nr: 1576) från period G2 och framåt.

1900 SS

- Det är tillåtet att använda sig av **15 tums fälgar**, istället för de originalfälgarna på **400 mm**, det är också tillåtet med en tolerans på **3 tum** för spårvidden, så länge som hjulen är täckta under en kaross som inte är modifierad.

Giulietta Ti

- Följande hjul kan användas till dessa bilar homologering n° **1138**.

- original seriemässiga stålhjul till 1963 års Alfa Romeo 1600 (**4,5x15"** – **vikt 8 kg**).

- aluminiumhjul från "Giulietta Italian Cup" (**4,5x15"** – **vikt 6 kg** - Tillverkare Techno-Meccanica-Bedin).

ALPINE

A 110 1300 (1296 cm³)

- Tillåten i Period F som GTS, bilen måste överensstämma med homologering n° **222 från 1966**.

Spårvidden och fälgdimensioner måste vara samma som i homologering n° **222**:

- Spårvidd fram: **1250 mm** – Spårvidd bak: **1222 mm**.

- Max fälg bredd: **4½ tum**.

ASTON MARTIN**DB3S**

- Original Lockheed bromsok kan bli ersatt med Dunlop bromsok bestående av stål brygga + kolv (Ø 44,5mm)

DB4 GT Zagato

- Minimum bakre spårvidd = **144 cm**.
- Minimum vikt: **1206 kg**.

DB4

- Alla DB4 får använda GT motorn.

DB4 GT

- Både Girling C främre stål callipers och Girling CR främre aluminium callipers är accepterade som Period specifikation.

AUSTIN HEALEY**100 och 3000**

- För alla modeller av Period E och F, maximumspårvidd är:
- Fram: **1270 mm** – Bak: **1285 mm**

3000 Mark II och III

- Eftermarknads tillverkning av aluminiumtopplock från ”**Denis Welch Racing**” är godkänd, det är nu möjligt att använda dessa topplock på ovan nämnda bilar under förutsättning att de överensstämmer med FIA homologering n° **57** eller n° **163**. Dessa topplock måste vara tydligt markerade med orden ”**Denis Welch Racing**” ingjutet.

- Austin-Healey modell 3000 av Period F i GT kategorin (**homologering n° 57**) kan använda, antingen Weber eller SU förgasare.

- Austin-Healey modell 3000 av Period E i GT kategorin (**homologering n° 25**) måste använda SU förgasare.

- Där det är bevisat att en specifik Period E bil var utrustad med Weber förgasare och var så utrustad i tävlingar **före 31 december 1961**, klassas denna specifika bil i **Period E GTP 1 eller 2**. Om det inte kan bevisas, är bilen klassad i **Period F**.

- Varje ändring av en Period eller kategori, måste alltid bli föremål för prövning av Bilspportförbundet och ska noteras på HTP.

Sprite Mark I

- En tolerans på en **(1) tum** är accepterad på **Mark 1 bilars spårvidd i Period E eller F**.

- Bromsok av **GM/ATE typ** (vilket är standardutrustning på de bakre bromsarna på Vauxhall/Opel Carlton 2.0 liter Estate från **1980**, och har **Ø 38 mm kolvar**) dessa är de enda ersättningsdelar som är godkända för nuvarande främre skivbromsarna.

Sprite Mk2 och Turner Climax

- Bromsok av GM/ATE typ (det är standardutrustning på de bakre bromsarna på Vauxhall/Opel Carlton 2,0 liter Estate från 1980, och har **Ø 38 mm kolvar**) dessa är de enda ersättningsdelar som är godkända för de nuvarande främre skivbromsarna.

AWE – Automobilwerk Eisenach

- AWE Wartburg 312 (Homologering Nr: 5078)

Det är tillåtet att använda sig av dessa Weber 40 DCOE förgasare i Period G1.

Bill Thomas Cheetah**Cheetah GT**

Godkänd som en Tvåsitsig Racingbil i period F.

BMC

- **Topplöck** med gjutnummer 12G940 är tillåtna endast som alternativ till följande motorer: 970 cm³, 1071 cm³ och 1275 cm³ Cooper S.

Det nytillverkade topplocket från "Swiftune" 12G9040, är det möjligt att som ett alternativ kan användas till 970, 1070 och 1275S, 1275 Sprite/Midget och till BL Marina. På detta ersättningstopplöck måste det göras en tydlig och synlig markering med ordet "Swiftune" på topplockets gjutning.

Cylinderblock till Mini Cooper S

- Följande cylinderblock gjutnummer n° 12G1279 som används i Austin 1300 – homologering n° 5335 är tillåten som ett alternativ för originalblock för BMC Mini Cooper S.

Ovan beskrivna topplock och block är också tillåtna att användas i alla bilar som använde BMC Cooper S motorer inom perioden.

Motorblock **AEG 312 – Formula Junior, Mini Cooper S 970 cm³ och 1071 cm³.**

Motorblocket AEG 312 är tillåtet att användas som ett alternativ för original AEG 151 motorblock, under förutsättning att topplockets yta mot blocket bearbetats så att ett max. höjd på 219mm.

Fjädring för BMC British Leyland och Innocenti

- På grund av tillgången av den nya Hydrolastic fjädringssystem inte är mera tillgänglig alla Mini-varianter original homologerad med Hydrolastic fjädringssystem får den ersättas med gummikoner (rubber cone) och teleskopiskt stötdämparsystem.

BMW**2002**

- **15 tum och 14 tum diameter (Ø)** är godkända fälgar i Period H.

328

- Volvo M40 får inte användas som ett alternativ. BMW 328 måste vara utrustad med original växellåda eller en växellåda från BMW-Hurth som är tillverkad som ett alternativ av ZF-Tradition (för BMW-Grupp-Classic) med reservdels nr: 23 00 0 035 317.

CHEVROLET**Monza**

-**15 tum diameter (Ø)** är accepterade fälgar i Period H.

CHEVRON**B16 (Homologering Nr: 255)**

- Från 2017-01-01, ska den accepterade bromskonfigurationen för modellen ifråga överensstämma med periodens Homologeringshandling som innehåller solida bromsskivor och Girling AR 2 broms ok, både fram och bak.

B19

-AP Lockheed 2361 och/eller Girling AR5 callipers och ventilerade skivor är godkända både fram och bak.

forts. av Chevron.

- Med Ford Cosworth BDG motor i Period H.

B23

- Med Ford Cosworth FVC motor eller BDG motorn i Period H.

Chrysler**Plymouth Valiant**

Det korrekta originalcylinder diameter för Plymouth Valiant, med homologerings n° 1249, är Ø 92.1 och inte Ø 90.6.

COOPER**Mini**

- Skärmbreddare, är inte tillåtet på bilar **före 1966 års modell.**

DKW**F12**

- De förgasare som är tillåtna i homologering n° 1164 är följande: **Solex 40C1B, Weber 45DCOE, WEBER 42DCOE8.**

DIVA**1650 cm³**

- Denna bil är inte godkänd som en GTS.

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

- Roots kompressor får användas istället för originalet Zoller kompressor.

FERRARI**250 GT**

- Maximum spårvidd i cm:
- Period E: 143.5 fram, 141.4 bak.
- Period F: 144.5 fram, 145.0 bak.

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

- Dessa bilar i Period F, får behålla sitt original Skyddsbur/Skyddsåge i den struktur som är obligatorisk i **Artikel 5.13 enligt detta reglemente.**

FIAT

- Fiat **1100 motorblock från D och R serien** är godkänd som ersättning för de **1100/103 block** som har serienummer **103H.**

8V

I GTS, om de tillåtna 15" stålekerhjulet används, en tolerans på 3" är tillåten för spårvidden fram och bak, så länge som hjulen ryms under original karossen, som ska vara oförändrad.

FORD

- Formel Junior kategorin FJ/2, de topplock som är eftermarknadstillverkade till samma specifikation som Ford Cosworth 105E/109/E topplock från "**Geoff Richardsson Engineering Ltd**", är godkänd som ersättning för de original Cosworth topplock av samma specifikation.

- Ford/Lotus Twin Cam motorer: bilar av Period F, de enda tillåtna lageröverfallen, är de "semicircular" från original Periodspecifikationen. De gjutna lageröverfallen till Ford/Lotus Twin Cam 1558 cm³ motorn, tillverkade av "**Classic Motorsport Ltd**" är godkända som alternativ reservdel. Alla alternativa reservdelar ska ha **nummer 95.1**.

- Ford BDG gjutjärnsblock som används i icke homologerade bilar får ersättas med ett aluminiumblock i sin Periodspecifikation, i Period H.

- Ford Cosworth FVA/FVC motorer: Dessa motorblock tillverkade av "**Geoff Richardsson Engineering Ltd**", är godkända som alternativa reservdelar för Formula 2 och Sportbilar av Period G. Alla alternativa reservdelar ska ha **nummer 95.3**.

- Ford BDA motorn är tillåten i Period GR för Formula 2 bilar.

- Alla bilar med Ford 289 motor utrustad med homologerad korrekt växellåda, får ersätta originalaluminium kopplingskåpa med en tillverkad av stål.

- Ford GT40 och De Tomaso Pantera kan använda RBT-ZF 5DS25-2 som alternativ reservdelför original växellåda.

289 V8 motorer

- Endast originalvippor producerade för FoMoCo motorer, gjutna och med halvrund lagerbricka, är tillåten i Period F och G.

- Ventiltiderna måste drivas genom kedjan utan några extra inställningsdetaljer.

- Endast följande tändningsföljd gäller: **1 – 5 – 4 – 2 – 6 – 3 – 7 – 8** (N^o 1 cylinder är på den högra sidan, närmast kylaren).

Capri RS 2600LW (Homologation Nr: 1609)

Karosdelar såsom huvar, luckor och dörrar tillverkad glasfiber är tillåtet i Period G och H som en del av originalfabriks utrustning för modellen ifråga.

Glasfiber som till skärmbreddare måste överensstämma enligt homologeringen med montering och fästmetod.

Capri RS 3100 (Homologering Nr: 1660)

Karosdelar såsom huvar, luckor och dörrar tillverkad glasfiber är förbjudet att använda för denna model. Dessa delar måste vara tillverkade i stål.

Glasfiber som till skärmbreddare måste överensstämma enligt homologeringen med montering och fästmetod.

Cortina GT

- Bakre bromsarna, i enlighet med de beskrivna i homologering n^o **5024** (Ford Cortina GT) får användas i Period F i ställe för dem som beskrivs i homologering n^o **1225** för Ford Cortina GT.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

Följande maximumdiameter (Ø) på fälgar är accepterade för Period H:

- RS 2000 (Homologering n^o **5566**): **13"**.

forts. av Escort RS 1600 / 1800 / 2000

- RS 1600 / 1800 (Homologering n° 1605): 15".

Det är tillåtet att använda aluminiumkylare på Escort RS 1600/1800 i Period H1 med Homologering n° 1605.

Escort 1000, Escort Twin Cam och Escort 1300 GT

Det är tillåtet att använda Alfa Romeo Alfetta bromsok som ett alternativ för de som är angivna

- på Homologering n° 1524 (tillägg 29/28V)

- på Homologering n° 5211 (tillägg 32/31V)

- på Homologering n° 5256 (tillägg 23/22V).

Reservdelnummer för dessa alternativa bromsok är ATE 132384 – 0 003.2 Li (0 004.2 Re)

Escort

- Ford Escort Mk1: original karossbredd front 1550mm, bak 1572mm.

- Ford Escort MkII: förutom homologeringshandling 650: fram 1565mm, bak 1600mm.

- Ford Escort MkII: homologeringshandling 650: fram 1664mm, bak 1700mm.

Falcon

- Typ "Cragar" fälg med fem ekrar är tillåtna i Period F.

- Den enda tillåtna växellådan i Period F är Ford Borg-Warner som är angiven i homologering n° 1250.

GT40 Mark 1

- Följande maximum tillåtna fälgdiameter (Ø) i Period F är:

- **GTP: Fram: 6.5 x 15"; Bak: 8 x 15"**

- **TSRC: Fram: 8 x 15"; Bak 10 x 15"**

I Period GR är ovan bil klassificerad i TSRC.

Mustang

- Typ "Cragar" fälg med fem ekrar är tillåtna i Period F.

- Den enda tillåtna växellådan i Period F är Ford T&C.

Mustang 289

- Vevaxel som har slaglängden **72,8 mm**, är endast tillåten i Period F.

- Den enda tillåtna växellådan i Period F är Ford T&C.

Mustang "Fastback"

- Denna modell är inte tillåten som GT, GTS, standard eller tävlingsstandard bil, **om inte den används som bas för en Shelby GT 350.**

Sierra Cosworth 4X4 (Homologering Nr: 5414)

Pga. tillgången av AP Racing bromsok nr; CP3720 och CP3326 som finns beskrivet i homologering variant 01/01VO, följande alternativ är accepterade:

- Front – CP5040-30S4 och CP5040-31S4.

- Rear – CP5040-2 & CP5040-3 och/eller CP6720-6S4 & CP6720-7S4.

Shelby American**Shelby GT 350**

Två homologeringar är gällande:

- **Period F-N° 191** "Mustang Shelby GT 350", med främre och bakre spårvidden = **144,8 cm**.

- **Period G1-N° 504** "Ford Shelby GT 350", med **148,8 cm** spårvidd fram, och **147,3 cm** bak.

Det som står på sidan 11 är godkänd om spårvidden, men förutom följande artiklar som är strukna:

S2MR-9510-D – Dubbla fyrportade Holley förgasare samt insugningsrör.

- XEO-200 – 4st Weber 2 portade förgasare samt insugningsrör.

forts av **Shelby American** **Cobra 289 och 427**

- Det är tillåtet använda Uniballs till hjulupphängningen på dessa bilar.
- Minimum vikt är 965 kg.

Hillman

IMP DL & Super av Kalifornien/Chamois Coupé

Girling D12R bromsok tidigare homologerad som Variant Options för Hillman DL & Super (Homologering 5016, 8/6V och Hillman Californian/Chamois Coupé (Homologering 5160, 15/4V) får ersättas med Girling type 12 (SP) bromsok.

JAGUAR

E-Type

- Växellåda av lättmetall är inte tillåten.
- E-Type växellåda får användas på alla bilar som original var utrustade med D-Type växellåda
- Bilar av Period E måste överensstämma med homologering **n° 34 (6A) från 1961** och bilar av Period F med homologering **n° 100 (6B) från 1963**, eller homologering **n° 184 från 1964**.
- **Ventiler:** var och en av de ventiler som finns i homologeringshandlingen får användas till vilken av de homologerade topplocken.
- Avgasgrenröret måste passera mellan motorn och den främre subframe, om inte motsatsen kan bevisas att detta var i Perioden.
- Placeringen av den främre subframe får inte modifieras; bussningar för infästningen får vara gjorda av nylon, Uniballs får inte användas.

- Maximum homologerade dimensioner i homologering **n° 100:**

- Plåtfälg, bredd: **203,2 mm**
- Spårvidd, fram: **135 cm (1350 mm)**
- Spårvidd, bak: **141 cm (1410 mm)**

- **3781 cm³** ersättningsblock av aluminium för Jaguar E-Type, tillverkad av ATS (Arcueil, France) är accepterad som ett alternativ reservdelför GTS och endast i Period F. Ersättnings blocket har serienummer: **ATS 95/02/*****.

- Den enda godkända 5-växlade växellåda, är ZF växellåda från sin Periodspecifikation med gjutjärns hus och detta endast i Period F.
- "Wide angle" heads är tillåtna (GTS, homologering **n° 100**).
- Om bränsleinsprutning används, måste det vara det Lucas system från Periodspecifikationen med spjällöppning (GTS, homologering **n° 100**).
- Fyra "lättvikts" karosser är godkända, men om en av dessa väljes måste hela utförandet av den valda karossformen överensstämma (GTS, homologering **n° 100**).
- **Demontering** av stötfångare är inte obligatorisk på racing- eller backtävlingar. (Appendix VII, artikel 12.1).

LANCIA

Aurelia

- Spårvidd: En tolerans på en **(1) tum är tillåten**.

Lancia Beta Monte (Homologering Nr: 3074)

Pga. otillgänglighet av original bromsok fram som finns beskriven i Homologation Variant 01/01VO, är följande alternativ accepterat att användas:

- Fram CP2271 & 2361

Flaminia Zagato

Weber 35 DCNL förgasare accepteras som ett alternativ för enförgasare Solex eller tribbel Solex 35 förgasare.

forts. av Lancia.

Fulvia (Homologation Nr 3020 Grupp 3).

302 motorblock är accepterad som ett alternativ till 303 motorblock.

Stratos

- Däckets minimum sidoförhållande är **40 %** för alla perioder.

LOLA

Mark I

- Tillhör Period E med bromstrummor och **15" hjul**. Det är beslutat att tillhöra Period F med antingen **13" hjul eller skivbromsar eller båda**.

- Den enda motor som är godkänd, är Coventry Climax **FWA (1100 cm³)** eller **FWE (1220 cm³)**.

T70 Mk1

Får antingen använda Hewland LG500 eller LG600 Mk1 växellådor.

I period F, får bilar utrustade med en Chevrolet motor med Weber förgasare, endast användas på en version av "Side draft" insugningsrör.

T70 Mark 2

Är godkänd i Period F.

Får antingen använda Hewland LG500 eller LG600 Mk1 växellådor.

I period F, får bilar utrustade med en Chevrolet motor med Weber förgasare, endast på en version av "Side draft" insugningsrör.

T70 Mk3 och Mk3 GT

Får antingen använda Hewland LG500 eller LG600 Mk1 växellådor.

T70 Mk 3 B

Minimum vikt: 860 kg.

När bilen körs utan ljuddämpare, måste avgassystemet vara 4 till 1 primärt rör, men med ljuddämpare ska det vara 4 till 2 till 1 primärt system.

Får antingen använda Hewland LG500 eller LG600 Mk1 växellådor.

LOTUS

Ford/Lotus Twin Cam motor

- För bilar i Period F, de enda tillåtna lageröverfallen är de "semicircular" från original Period specifikationen. De gjutna lageröverfallen till Ford/Lotus Twin Cam 1558 cm³ motorn, tillverkade av "Classic Motorsport Ltd" är accepterad som ett alternativ reservdel. Alla alternativa reservdelar ska ha nummer 95.1.

Lotus 11

- Motorer vilka är godkända för en Lotus 11 – Serie 1: Coventry Climax **FWA (1098 cm³)** – **FWB (1460 cm³)** – **FWE (1216 cm³)**.

- Motorer vilka är godkända för en Lotus 11 – Serie 2: Coventry Climax **FWA (1098 cm³)** – **FWB (1460 cm³)** – **FWE (1216 cm³)** – **FPF (1475 cm³)**.

Lotus 23

- Maximum cylindervolym godkänd för en Ford Twin Cam motor är **1600 cm³**.

Lotus 23 B

- "Hardy Spicer och Juboflex" knutkors är accepterade som alternativa reservdelar för original dito på drivaxlarna.

Lotus Cortina

- Varje bromsbelägg passande till original bromsok är tillåten för Seriestandardbilar under förutsättning att bromsbeläggets yta överensstämmer med de homologerade.
 - Det är endast tillåtet att använda original bakaxelfästen. (Förstärkt banjo är således inte godkänd).
- En insugningsbox kan bli användbar under förutsättning att den överensstämmer med Period Specifikationen. Bilder på en insugningsbox finns att hämta på FIA Historik Databas.

Lotus Elite

- Hjulupphängning: Användande av **Uniballs** är godkänd endast på den undre bärmens inre infästningspunkter.
- Minimum fälgdiameter som är godkänd är **Ø 15"**.
- Utvändiga lister (t.ex. runt vindrutan eller till andra rutor) får inte tas bort.

Lotus Elan (Homologering Nr: 127).

De enda tillåtna hjulen är:

- Original stålfälg, vilka kan ses i homologering Nr: 127.
- "Minilite" lättmetallfälgar med 4½ eller 5½ tum bredd.
- Lättmetallfälg med 6 tum bredd, vilken kan ses i homologering form Nr: 127.
- Huvudstrålkastarna måste finnas kvar och fungera; de får dock fixeras och övertäckta med plexiglas.
- För Period F, GTS bilar, torr sump är inte tillåten.
- Lotus Elan i Period F, med Homologering Nr: 127, får använda sig av Girling AR Mk2 eller Mk3 bromsok på främre bromsarna.

En insugningsbox kan bli användbar under förutsättning att den överensstämmer med Period Specifikationen. Bilder på en insugningsbox finns att hämta på FIA Historik Databas.

MC LAREN**M1**

Följande bilar är tillåtna i Period F:

forts MC Laren M1.

- M1 A med Oldsmobile **5,500 cm³** motor.
- M1 A med Ford **4.700cm³** motor.
- M1 A med Chevrolet **5,500 cm³** motor.
- M1 B med Oldsmobile **4,500 cm³** motor.
- M1 A bilar med ventilerade skivor, och M1 B bilar med Ford och Chevrolet motorer, är inte valbar i Period F.

MARCOS**Marcos GT (Volvo)**

- Godkänd som en Special GT bil (GTP) i Period F, i den specifikation som är godkänd av HMSC.

MERCEDES BENZ**300 SL M198 I Roadster**

- Den vikt som anses vara den rätta, är den som kan ses i homologering n° **86**, även för den version som har en kaross som inte är av stål.

500SL (R 107) (Homologation Nr: 673)

Pga. otillgänglighet av original bromsok fram som finns beskriven i Homologation Variant 01/01VO, är följande ATE bromsok är accepterade som ett alternativ:

- Vänster fram – ATE 24 9442-8003.5 230 053
- Höger fram – ATE 24,9442–8004.5 230054

MORGAN

- Den enda modell som är valbar med **2.2 liters motorn** i Period F, är Plus Four Super Sport enligt FIA homologering **n° 64 från 1962**.

ROPS (skyddsbur): Morgan i period F och G kan använda sig av en sträva som går tvärs, i höjd med instrumentbrädan, placerad istället för frontbågen.

Bilar i enlighet av homologering nr:64 får öka både den och den bakre spårvidden med 25mm om 5.5” hjul används.

MITSUBISHI MOTORS CORPORATION**Galant VR-4 (E39A) (Homologation Nr:5364)**

Pga. otillgänglighet av AP Racing bromsok CP3440 som finns beskriven i Homologation Variant 06/06VO, är följande bromsok accepterade som ett alternativ:

- Fram – CP5040-2/3/4/5
- Bak – CP5040-10/11/12/13

NISSAN**Cherry X-1 (Datsun 100A)**

Bromsok till Nissan Cherry X-1 (Datsun 100A), med Homologering **n° 5472**, med tillägg 6/5V, kan ersättas med serie bromsok från Nissan Sunny Datsun 1200 (Homologering **n° 5356**).

Datsun Sport 240Z – H(L)S30 – Homologering n° 3023

- Bilar i enlighet med homologering **n° 3023** (Grupp 3 och B) får använda **Ø 15 tums hjul**

NORTON

- I Period E, F3/1, får motorer som är eftermarknadstillverkade till samma specifikation för Norton 500 cm³ med lång slaglängd (**79.6 mm x 100 mm**) av ”**R. Utley och C. Banyard-Smith**” godkänd att ersätta originalmotorn, av samma specifikation.

NSU

På grund av utelämnande av konstanten i homologering Nr: 1488, 1501 och 5226, är således den rätta konstanten till den fyrväxlade växellådan: 41/20.

1000 L (Typ 67)

- I Period F CT, med lättmetallfälgar **4.5 x 12"** nämnd i homologeringshandling **n° 1313**, spårvidden ska vara enligt följande: **Fram: 1259 mm – Bak: 1248 mm.**

OPEL

Ascona A 1900: Bilar i Period H1 i enlighet med Homologering No 5398 får använda 15” fälgar.

Ascona B 1900: Med anledning av otillgängligheten till de bromsok som finns i Homologering 5612 Variant 21/18V och 23/20V, följande alternativa bromsok är accepterade:

- Bak – AP Racing CP2577.

Kadett B Coupé F

- Det är tillåtet att använda Opel Commodore/Omega bromsok som ett alternativ istället för dem som omnämns i tillägget 12/9V i homologering **n° 5209** (reservdels nr: 93 173 150, kolv Ø 35 mm) och tillägget 5/4V i homologering **n° 5362**.

Kadett C GT/E

Aluminium kylare är tillåtet att använda i period H1 för GT/E bilar som tillhör homologerings nr: 644. Främre bromsok som finns i tillägget 10/10V i Homologerings Nr: 5624 är endast godkänd i Grupp 2, med 2 kolvs bromsok.

Bakre bromsok som finns tillägget 10/10V i Homologering Nr: 5624 är endast godkänd i Grupp 2 med **1** kolvs bromsok.

OSCA

- Dessa bilar som deltar i Formula Juniortävlingar får använda följande max. dimensioner till fram och bakhjul: **4.5J x 15"**.

PEUGEOT**309 GTI (Homologerings Nr: 5332)**

Pga. otillgänglighet av AP Racing Callipers CP334588/89S4 som finns beskriven i Homologering Variant 01/01VO, är följande bromsok accepterade som ett alternativ:

-Fram – CP6628 och CP5040.

PORSCHE**356**

- Den homologerade spårvidden är följande:

- **Fram: 1306 mm – Bak: 1315 mm**

- Bilar med homologerade **60 mm** breda bromstrummor:

- **Fram: 1346 mm – Bak: 1315 mm**

- Bilar som inte har FIA Period homologerade handlingar, följande min. vikt är tillämplig som GTS:

Coupe, cabriolet, hardtop

1100, 1300, 1300S, 1500, 1500S Super	750 kg
A/ 1300, 1300A	805 kg
A/ 1500 GS Carrera/Carrera GT	780 kg
A/ 1600S, 1600 GS, Carrera GT/de Luxe	780 kg
A/ 1600	810kg
B (T5) / 1600, 1600S, 1600 S90	830 kg
B (T5) modeller GT/ 1600, 1600S, 1600 S 90	750 kg
B (T5) cabriolet / 1600, 1600S, 1600 S90	780 kg

Coupe, cabriolet, hardtop

B (T6) / 1600, 1600S, 1600 S90	750 kg
B (T6) / 1600 GS/GT/GT Abarth	780 kg
B (T) / 2000 GS(GT(GT Carrera 2	770 kg
B (T) / 2000 GS Abarth Carrera	770 kg
C/ 1600C, 1600 SC	900 kg

Speedster, roadster

1500s	700 kg
A/ 1600 GS	700 kg
B (T5) / 1600S	800 kg
B (T6) / 1600S, 1600 S90	740 kg

I GTP kategori, vikten är följande:

356 B (T5) 1600 S90, coupe, cabriolet, hardtop	788 kg
356 B (T6) 1600 S90, coupe, cabriolet, hardtop	712 kg
356 B (T6) 1600 S90, speedster, roadster	703 kg

901/911

- 901/911 med kort hjulbas, modellen introducerades **1963**, är endast godkänd som en GTS i Period F i sin specifikation med FIA homologeringshandling **n° 183 från 1965**. (Utom de följande tilläggen). Homologering **n° 503** (med Weber förgasare) är endast tillåten i Period G.

- Bilar i Period F får utnyttja camberjustering som finns på övre främre bärmarmens infästning, som introducerades från **chassi n° 302 695**.

forts. av Porsche 901/911

- Användande av följande reservdelslista är tillåten i Period F för bilar av GTS specifikation, homologering n° 183:
- 5½ tums lättmetallfälgar av märke **Fuchs**.
- Löbro drivaxlar.
- Motortyp 901/20, och dess vipparmar, får endast användas på efterföljande **1966 års 911R**.
- **911 Carrera** modell G av år **1974 och senare får använda 7 tums fälgar fram, och 8 tums fälgar bak i Grupp 3**, och som säljs av tillverkaren.
- Växellåda **typ 915** är inte tillåten **på 911 före 1972**.

- **911 2.7 / 3.0 RS eller RSR från 1974 och framåt:** får använda följande vevhus från **930 Turbo 3.0 (gjut nummer: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, eller 930 101 103 4R & 930 101 104 4R)**, Med allt ovan är under förutsättning att cylindervolymen är enligt homologering 3053. Som en hänvändelse till användande av 9-bults vevaxel är retrospektivt tillåtet för bilar i period H1. Ytterligare, användande av vevhuset 930 101 103/104.0R/930 101 103/104.3R är också tillåtet att användas, under förutsättning att cylindervolymen är enligt homologering 3053.

911 Carrera 3.0 RS/RSR (Homologering n° 3053)

Spiralfjäder och övre stötdämparfästet på Ø100 mm är inte accepterat med tillägget Evolution 3053–15/4E före G-modellen.

- Bromsoken på **911 Turbo 3.3** (Homologering n° **3076** med tillägg **6/3E**) är tillåten som ersättningsdel.

RSR 1975/76 och 934

- Användandet av **16 tums fälgar** är tillåten.

Renault**Renault 11 Turbo (Homologering N° A-5211)**

Pga. otillgänglighet av AP Racing Callipers CP2887 och CP 3720-13 som finns beskriven i Homologering Variant Option 17/12VO, är följande bromsok accepterade som ett alternativ:

- Fram och Bak – CP5100.

Subaru**Legacy Sedan 4WD Turbo (Homologation n°A-5399)**

Pga. otillgänglighet av AP Racing Callipers CP3720-12 och CP3720-13 som finns beskriven i Homologering Variant 07/07VO, är följande bromsok accepterade som ett alternativ:

- Front och/eller Bak – CP5040-30 – CP5040-31 – CP5040-2/3S4.

Singer

Chamois: Girling Typ D12R bromsok som tidigare var homologerad som Variant Options for Singer Chamois (Homologering Nr: 5022, 8/6V) kan ersättas av Girling Typ 12 (SP) bromsok.

SKODA

Följande modeller är godkända som GT bilar:

- Skoda Felicia **typ 994 (1959 – 61) 1150 cm³**.
- Skoda Felicia Super **typ 996 (1961 – 64) 1150 – 1300 cm³**.
- Skoda **450 (195 859) 1150 cm³**.

120 S och 130 RS

Det är tillåtet att använda ett från 1983 av Skoda producerat cylinderblock med cylindervolym 1300cm³ och med vevaxellagring på Ø 60mm, som alternativ istället för originalcylinderblock för Skoda

forts. av Skoda 120S och 130RS

120S (Homologering n° 1636 och 1675) och Skoda 130RS (Homologering n° 1668 och 1676), med reservdelsnummer nr: 114 000 083 eller 007 001 0702.

STANGUELLINI**1100 Corsa**

- Formula Junior som använder **1" bredare fälgar**, spårvidden får därmed ökas från **1220 mm till 1240 mm**.

STUDEBAKER**62V-Lark VIII (FIA Homologation n° 1078)**

Användning av skivbroms fram (Typ Bendix), som är original försåld av Studebaker i perioden men inte specifikt homologerad, är godkänd.

Sunbeam**IMP Sport och Stiletto**

Girling D12 bromsok tidigare homologerad som Variant Options för Sunbeam IMP Sport (Homologation Nr: 5161, 4/2V) och för Sunbeam Stiletto (Homologation Nr: 1490, 4/3V) kan ersättas av Girling Typ 12 (SP) bromsok.

TOYOTA**Celica 1900 RA20L-KA**

- Bromsok till Toyota Celica (Homologering n° 5437) kan ersättas med dem som används till Ford Escort RS 1600 (**Homologering n° 1605**).

Turner Sports Cars**Climax Sports (Homologering Nr: 81)**

Följande felaktigheter måste rättas till avseende växellådan för modellen:

- 1st gear – 11:28 / 2.448
- 2nd gear – 19:32 / 1.619
- 3rd gear – 22:29 / 1.267
- 4th gear – 25:26 / 1.000 – Constant.

TVR**Grantura – Griffith**

På grund av ett fel i original homologeringshandling, är den korrekta hjulbasen följande:

- TVR Grantura Mk. I, MkII och MkII: **213, 36 cm**
- TVR Grantura Mk.III och Griffith: **217,17 cm**

Grantura

- I Period E, den godkända fälgdiametern (**Ø**) är **15"**.
- I Period E, endast styrsnäcka är tillåten.

VOLVO

Följande faktafel måste tillrättaläggas för växellådor enligt de listade modellerna här nedan:

- För 122 S (Homologering Nr: 5012), 144 S (Homologering Nr: 5151), 123 GT (Homologering Nr: 5152) och 1800 S (Homologering Nr: 544):

Art. 277: Konstant = 27:19;
3: ans växel = 22:23 (istället för 23:22).

För 142 S (Homologering Nr: 5289), 122 S (Homologering Nr: 5290), och för 1800 E (Homologering Nr: 3036):

forts. av Volvo

Art. 277: Konstant = 27:19.

För 142 S (Homologering Nr: 5208), 122S (Homologering Nr: 5313), 142 S (Homologering Nr: 5314) och 142 GL (Homologering Nr: 5410):

Art. 277: Konstant = 27:19; alternativ manual Konstant = 25:21.

För 164 E (Homologering Nr: 5465):

Art. 277: Konstant = 33:23.

544, 122, P100, 123 GT, 1800

- Bilar med homologering n° 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313 är det rekommenderat att använda sig av drivaxlar av typ "NorDrive" (NL) som ett alternativ för originalet.

122

- Om **5.5 tums fälgar** används, dessa är homologerade som ett tillbehör (homologering n° 1408), spårvidden får då ökas till **max. 1345 mm.**

- Tillägget av **01/01ET** kan inte användas för bilar före Period G.

122S

- **För bilar med Homologering Nr: 5290 och 5313, de bakre skivbromsarna, som är beskriven in Homologeringen är tillval. Godkända bakbromsar är trummor:**

Art. 93: Antal bromscylinrar per hjul	1
Art. 94: Diameter för hjulcylinrarna	25,4 mm
Art. 95: Inre trumdiameter	228,6 mm
Art. 96: Bromsbands längd	20x2
Art. 97: Bromsbands bredd	50,8 mm
Art. 98: Antal bromsbackar per hjul	2
Art. 99: Total area per bromstrumma	22300 mm ²

PV 544 Sport

- Främre skivbromsarna i tillägget C av homologeringshandling n° 1086 är endast godkänd för bilar i Period F.

242 DL (Homologation form 5626)

Följande ATE ersättnings bromsok är accepterade som ett alternativ:

- Vänster ATE 13 592 290

- Höger ATE 1359230-8

VOLKSWAGEN**VW Käfer/Baggen**

- Denna bil anses vara en GT bil, när den är modifierad av Oettinger i överensstämmelse med homologeringshandling n°138.

APPENDIX VIII: MODIFIKATIONER GODKÄNDA FÖR BILAR I PERIOD E, F och G1 för STANDARD PRODUKTIONS BILAR OCH STANDARD PRODUKTIONS GT BILAR.

INGA ANDRA MODIFIKATIONER ÄR TILLÅTNA:

Generellt gäller, förutom det som uttryckligen är godkänt, vilken reservdel som helst som har blivit skadad genom förslitning eller genom skada, får endast utbytas med en reservdel vilken är identisk i sin specifikation (exakt lika som) får anses vara ersättningsdel.

1. ELEKTRISKA DELAR

1.1 Belysning (tävling på allmän väg):

All belysning och/eller signalutrustning måste överensstämma med lagstiftningen i det land där tävlingen äger rum eller med den Internationella Vägtrafikkonventionen.

1.2 Maximalt **sex (6) extra helljuslampor**, exklusive parkeringsljus, är tillåten.

1.3 Extra strålkastare får monteras på främre delen av karossen eller i kylargrillen, de öppningar som görs måste täckas helt av dessa extraljus.

1.4 Frihet råder för glas, reflektor och glödlampa. Endast glödlampor med glödtråd är tillåtet, Tungsten/Volfram eller Kvarter, Halogen som inte överstiger 12 volt får användas.

1.5 Backljus är tillåtet att monteras/infällas i karossen, under förutsättning att detta backljus bara fungerar när backväxeln är inlagd och att det är tillåtet att användas i enlighet med landets trafiklagar.

1.6 Ett manöverbart sökarljus får monteras under förutsättning att detta är tillåtet att användas genom de länder som bilen passerar.

1.7 Tändstift, tändspole, kondensator och fördelare: Märke och fabrikat är fritt; antal av tändstift per cylinder, tändspolen, kondensator, fördelare och tändstift måste överensstämma med tillverkarens specifikation för modellen ifråga.

1.8 Att montera ett elektroniskt tändsystem är inte tillåtet, inte heller elektronisk varvtalsbegränsare.

1.9 Batteri och generator: Typ och märke är fritt, men byte av likströmgenerator till växelströmgenerator **ÄR INTE TILLÅTEN**. Generatorn måste vara inkopplad och lämna ström när motorn är i gång.

1.10 Det är tillåtet att byta från **sex (6) volts system till tolv (12) volts**. Kapaciteten på batteriet får ändras vad det anbelangar amperetimmarna.

1.11 Originalplaceringen av batteriet får inte ändras om inte batteriet är placerad inne i passagerarutrymmet, och då av säkerhetsskäl.

1.12 Om, batteriet behålls inne i bilen, följande måste beaktas: batteriet måste av typ "Läckagefritt eller torrt" och ska vara säkert fastsatt och täckt med ett läckagefritt hölje.

2. HJULUPPHÄNGNING

2.1 Stötdämpare

2.1.1 Stötdämparnas fabrikat är fritt, men det monterade antal och funktionsprincip måste vara från Periodspecifikationen (teleskopisk eller hävarmstyp, hydraulisk, gasfylld hydraulisk eller friktionstyp) och funktionssystemet måste ha varit i bruk på bilar under Perioden.

2.1.2 Stötdämparmodeller utrustade med en behållare av gaskammare, monterad på utsidan eller insidan av dämparen är inte tillåten.

2.1.3 Fjäderfästen och originalets infästningspunkter får inte ändras på något sätt.

2.1.4 Fjädrarna: Dimensionen på fjädrarna får modifieras. De får ändras till andra under förutsättning att: typ, antal, material, och fjäderkonstant är identisk med Periodspecifikationen de ersätter. Fjäderns antal varv/blad är fritt.

3. HJUL OCH DÄCK

3.1 Hjul

3.1.1 Hjul måste överensstämma med specifikationen med de som tillhandahölls av tillverkaren för den aktuella modellen.

3.1.2 Hjulen definieras av sin diameter, av fälgbredd och offset. Emellertid får hjul med en diameter på **400 mm ersättas med hjul av 15" diameter**, och fälgar med mindre än **4" bredd får ersättas till fälgar upp till 4" bredd**, men endast för tävlingar där **DUNLOP-racingdäck är obligatorisk**.

3.1.3 Placeringen av reservhjulet får inte flyttas, men dess infästning får ändras.

3.2 Däck

Måste överensstämma med Artikel 8 enligt detta reglemente.

4. SÄTEN

Stolsinfästningar får ändras. För bilar utrustade med skyddsbur får bilens baksäte tas bort.

5. MOTOR

5.1 Borrning

5.1.1 Tillåtet att borra upp till max. **0.6 mm från originalborrning**, förutsatt att detta inte resulterar att bilen flyttas till en annan av Periodens cylindervolymklasser.

5.2 Kolvar

Ändringar av kolvarna är inte tillåtna, men de får dock ersättas av andra kolvar som tillverkaren eller annan leverantör kan tillhandahålla, under förutsättning att de överensstämmer med Periodspecifikationen (**form, vikt**).

5.3 Kamaxlar

Får inte ändras eller ersättas.

5.4 Ventiler

Längden får inte ändras.

5.5 Balansering

Det är tillåtet att balansera, men ingen del får lättas mer än **5 %**.

5.6 Luftfilter

Får ändras eller avlägsnas.

5.7 Förgasare

Endast munstycken och halsringar får ändras. Fabrikat och typ som är homologerad samt tillverkarens specifikation måste behållas.

5.8 Vevaxel

Får ersättas av en annan axel under förutsättning att denna är gjord av stålmaterial, och att denna axel är identisk med den ersatta och behåller alla dimensioner. Original eller identisk lika lagerövefall, till form och material, måste behållas.

6. KYLSYSTEM

6.1 Kylare

6.1.1 Alla kylare som tillhandahållits av tillverkaren för modellen är tillåtna, men originalinfästningar måste behållas samt dess placering.

6.1.2 Kylargardin fast eller rörlig, är tillåten.

6.1.3 Värmehållare till vattenkylda motorer och värmeväxlare till luftkylda motorer får tas bort men inte omplaceras.

6.1.4 Vattenanslutningar till kylaren är fritt.

6.2 Fläkt

6.2.1 Frihet råder angående kylfläkten.

6.2.2 Funktionen på kylfläkten får ändras, t.ex. med koppling typ "visco".

6.2.3 Det är tillåtet att ersätta originalet med en elektrisk fläkt.

6.3 Termostat

Fabrikat, märke och typ är fritt.

7. FJÄDRAR

Alla slags fjädrar utom för hjulupphängningen får ersättas, under förutsättning dess antal, material och form överensstämmer med Periodspecifikationen de ersätter.

8. TRANSMISSION/VÄXELLÅDA OCH SLUTVÄXEL

8.1 Högst **två (2)** alternativa utväxlingar till växellådan och slutväxeln, angivet i tillverkarens specifikation i **Grupp 1 för Seriestandardvagnar** och i **Grupp 3 för GT-bilar**, är tillåtet att använda.

8.2 Växellådor utrustade med växellägen av **"Dog-Rings"** är inte tillåtna.

8.3 Montering av överväxel är godkänd att använda till den existerande växellådan, under förutsättning att den överensstämmer med Periodspecifikationen.

8.4 Manövrering av kopplingen måste vara densamma som original, hydraulisk eller mekanisk.

9. BROMSAR

9.1 Bromsreduceringsventil mellan fram och bakbromsar får endast användas om detta ingick i Periodspecifikationen.

9.2 Det är tillåtet att använda sig av metallomspunna slangar.

9.3 Bromsbelägg är fria, men utbyte är endast tillåtet vid normal förslitning.

9.4 Bromsservon, om den ingick i bilens normalutrustning, får den inte avlägsnas.

10. HJULBAS, SPÅRVIDD, MARKFRIGÅNG

10.1 Hjulbas, spårvidd

10.1.1 De måste överensstämja med vad som är homologerad, om modellen inte är homologerad gäller tillverkarens originalspecifikation.

10.1.2 Toleransen för spårvidd är $\pm 1\%$.

10.2 Markfrigång

Alla avfjädrade delar måste ha en minimummarkfrigång på **100 mm**, så att ett block med måtten av **800mm x 800mm x 100mm** kan kontrolleras under hela bilen från vilken sida som helst.

Mätning av markfrigången får göras när som helst under tävlingen på en yta fastställd av besiktningen och i överensstämmelse med **FIA, s regler, publicerad år 1993**.

11. VIKT

Bilens vikt ska behållas under hela tävlingen, en bil får inte väga mindre än den minimivikt som är specificerad i dess HTP.

12. STÖTFÅNGARE

12.1 Om den inte är en intrigerad del av karossen och **undantag för rallytävlingar**, stötfångare och tillhörande fästen som är Homologerade ska demonteras.

Om den inte är en intrigerad del av karossen och med undantag för rallytävlingar, stötfångare på homologerade bilar och tillhörande fästen ska demonteras.

12.2 Följande bilar anses ha integrerade stötfångare:

- Jaguar Mk I och II
- Austin/Morris Mini och alla dess varianter
- Ford Falcon
- Ford Mustang
- Alla typer av Volvo 120
- VEB Wartburg alla typer
- Abarth 850 TC och 1000
- Porsche 911 alla typer
- Lotus Elan

12.3 Bilar som deltar i rallytävlingar måste vara utrustade med stötfångare i enlighet med Periodspecifikationen för modellen ifråga, om inte: - modellen var homologerad i sin Period utan stötfångare.

13. RESERVHJUL

Reservhjul får utelämnas, under förutsättning:

- att den homologerade vikten respekteras
- att vid rallytävlingar, de gällande Trafiklagstiftning skall respekteras.

14. TILLÄGGSUTRUSTNINGAR

14.1 Tilläggsutrustning som inte ingår i Periodspecifikationen eller inte är homologerad är tillåtna utan begränsning under förutsättning att de inte inverkar på uppförandet hos bilen och inte heller påverkar ens indirekt, prestanda på motorn, styrningen, transmissionen, väghållningen eller dess bromsförmåga. Till sådana tillhör räknas det som rör utseendet, den inre bekvämligheten (belysning, värme, radio etc.) samt sådant som möjliggör enklare eller säkrare körning (speedpilot, vindrutespolare etc.)

14.2 Bilens silhuett som definieras i Artikel 3.4.1 enligt detta reglemente, får inte ändras.

14.3 Placeringen av ratten (vänster- eller högerstyrd) är valfri, så länge som tillverkaren tillhandahåller detta under sin specifikation.

14.4 Följande är tillåtet:

14.4.1 Signalhornet får ändras eller tilläggas med flera. Det får vara manöverbart från passagerarsidan.

14.4.2 Vindrutan får ersättas med en av samma material och får vara eluppvärmd.

14.4.3 Värmesystemet får ersättas med ett annat av tillverkaren listad i sin tillbehörskatalog.

14.4.4 Utvändiga dekorationslister får avlägsnas (undantaget av kylargrillen samt lyktsargar) förutsatt att inga skarpa kanter friläggs.

14.4.5 Original hastighetsmätare får ersättas med ett alternativt sådan som passar exakt in i instrumentbrädan, denna ersättnings mätare ska vara av analog typ. Extra instrument av analog typ är tillåtna.

14. TILLÄGGSUTRUSTNINGAR, forts.

- 14.4.6** Elektrisk tempgivare får ersättas med en kapillärgivare och standardmanometer får ersättas med en noggrannare.
- 14.4.7** Domkraftsfästen får förstärkas, deras placering ändras och extra fästen tillfogas.
- 14.4.8** Stötfångarhorn får avlägsnas, men stötfångaren ska bibehållas (om de inte får avlägsnas enligt Artikel 12 enligt detta reglemente).
- 14.4.9** Handskfacket och dörrfickor får bara ändras så att de blir större.
- 14.4.10** När tillägsreglerna medger, skyddsplåt får monteras, broms- och bränsleledningarna får skyddas.
- 14.4.11** Placering och utseende på registreringskyltar är fritt inom trafikbestämmelserna i bilens hemland.
- 14.4.12** Ratt fritt val, men rattens fastsättningsmetod i rattaxeln ska behållas.
- 14.4.13** Extra reläer och strömbrytare får monteras i elsystemet och batterikablarna får förlängas.
- 14.4.14** Alla strömbrytare får ändras med avseende på funktion och placering samt antal.
- 14.4.15** Navkapslar får avlägsnas och hjulen får balanseras.
- 14.4.16** Skruv och muttrar får bytas och/eller låsas med saxpinnar, låsbrickor eller låstråd.
- 14.4.17** Strålkastarskydd får monteras om de inte påverkar bilens aerodynamik.
- 14.4.18** Handbromsen får modifieras till en snabbfunktion, (**”fly-off-funktion”**).
- 14.4.19** En valfri Hardtop från Perioden för sin klass, om den fanns som leverans från tillverkaren eller en tillbehörstillverkare, är tillåten att användas.

APPENDIX IX: MODIFIKATIONER GODKÄNDA FÖR BILAR I PERIOD E, F OCH G1 för TÄVLINGSSTANDARD VAGNAR OCH TÄVLINGS GTS BILAR.

Som tillägg till de modifikationerna och/eller krav av Appendix VIII, följande kompletterande förändringar är tillåtna gällande tävlingsstandardvagnar och tävlings GTS-Bilar, för bilar i Period E, F och G1.

INGA ANDRA MODIFIKATIONER ÄR TILLÅTNA

1. CHASSI

Artikel 7.3.7 i detta Appendix K måste respekteras.

2. HJULUPPHÄNGNING

2.1 Krängningshämmare

2.1.1 Montering av en krängningshämmare är tillåtet, under förutsättning att den inte utgör ett extra element i hjulupphängningen.

2.1.2 Krängningshämmanen får inte vara justerbar och måste vara gjord i ett stycke av en massiv stång.

2.1.3 Uniballs får användas förutsatt att dessa inte påverkar hjulupphängningens geometri.

2.2 Stötdämpare

2.2.1 Justerbara stötdämpare av samma typ som Periodspecifikationen är tillåtna.

2.3 Fjädertallrikar

2.3.1 Justerbara fjädertallrikar är förbjudet, om det inte är Periodspecificerad för modellen, om så, då måste samma justeringar som originalet användas.

2.3.2 Originalets infästningar för fjädertallriken får inte modifieras.

2.4 Fjädrar, hjulupphängning

2.4.1 Dessa får ersättas med andra, under förutsättning att typ och antal är identiska med Periodspecifikationen.

2.4.2 Antalet varv/blad är fritt.

2.4.3 Progressiva fjädrar får användas förutsatt att dessa var Periodspecificerade.

2.5 Hjulupphängningens förstärkningar, stöttor, stag, t.ex. ”anti-tramps”

Detta är förbjudet att använda sig av, om inte de var tillåtna under sin Periodspecifikation, och för modellen ifråga.

3. FJÄDRAR

ALLA slags fjädrar, förutom de till hjulupphängningen får ersättas av andra fjädrar, under förutsättning att dess antal överensstämmer med sin Periodspecifikation.

4. GENERATOR OCH TÄNDNING

Det är tillåtet att ersätta en likströmgenerator med en växelströmgenerator i ett utförande som finns under Perioden, med samma eller högre effekt. Generatorns drivsystem får inte ändras.

Kuggad remskiva är inte tillåten att användas. Tändstift av mindre diameter än standardspecifikation får monteras inklusive adapter, **detta förutsatt att det var tillåtet under sin Periodspecifikation.**

5. MOTOR

5.1 Borrning

Tillåtet att borra upp till max. överdimension av 1.2 mm från originalet, förutsatt att detta inte resulterar att bilen flyttas till en annan av Periodens cylindervolymklasser för bilen.

5.2 Cylinderlock och block

Kompressionsförhållandet får ändras genom planing blocket eller topplocket och/eller genom att utelämna eller använda en topplockspackning med en annan tjocklek.

Endast homologerade vipparmsmekanism är tillåten.

5.3 Kolvar, kamaxlar och ventilfjädrar

Dessa får ändras, eller alternativa kolvar, kamaxlar och ventilfjädrar av annan specifikation eller tillverkning får användas, förutsatt att antalet inte överstiger det som är homologerad.

5.4 Polering/Balansering/Bearbetning

Maskinbearbetning, polering och balansering av motorns delar är tillåten under förutsättning:

5.4.1 att ovan nämnda operationer utförs utan att tillföra material.

5.4.2 att det alltid går att fastställa detaljens ursprung, eller att den är en redan godkänd av detta reglemente och/eller är homologerad.

5.4.3 att mått, dimensioner och vikt är angivna i bilens homologeringshandling, samt att toleranser är i enlighet med handlingarna eller i Periodens Appendix J. Om dessa toleranser **inte** är specificerade i dessa handlingar, en tolerans på $\pm 5\%$ ska beaktas.

6. SMÖRJSYSTEM

6.1 Oljefilter och/eller oljekylare, enbart för motorn, får monteras.

6.2 Oljekylare måste placeras inom bilens yttre begränsningslinje sett uppifrån.

6.3 Fasta och/eller rörliga ”bafflar” eller väggar i oljeträget är tillåtna.

7. AVGASSYSTEMET

7.1 Motorns grenrör måste behållas i original, men avgasrör och ljuddämpare är fritt.

7.2 Avgasbullret får inte vara högre än vad som föreskrivs i det land där tävlingen äger rum.

7. AVGASSYSTEMET, forts.

7.3 Avgasrörets mynning ska vara placerad **mellan 45 cm och 10 cm över marken**. Avgasrörets mynning ska dessutom vara placerad inom bilens yttre kontur och **högst 10 cm från den** yttre begränsningen och bakom en tänkt linje vertikalt bakom på halva axelavståndet.

Avgasrörets mynning får sticka utanför bilens yttre kontur om det var Periodspecificerat för modellen. Dessutom ska avgasröret vara så anordnat att brännskador undviks.

7.4 Avgassystemet får inte vara provisoriskt, och alla avgaser måste passera igenom avgassystemet. Delar av chassiet får inte användas som avgasrör.

8. BRÄNSLESYSTEM

8.1 Elektriska pumpar får ersätta mekaniska och vice versa. Antal och placering får ändras.

8.2 Valfri bränsletank måste överensstämja med Artikel 5.5 enligt detta reglemente, och ska inte ha större volym än den homologerade. Den ska vara placerad antingen på sin originalplats eller i bagageutrymmet.

8.3 Bränsleledningarnas dragning är fri.

9. FÖRGASARE OCH LUFTFILTER

9.1 Förgasare får ersättas med förgasare av en annan än vad som har specificerats i homologeringshandling för modellen ifråga, om följande beaktas:

9.1.1 märke och alla detaljer samt funktionsprincip förblir identiska med förgasaren(na) i sin Periodspecifikation för modellen (antal halsringar, munstycken, spjäll, pumpar etc.)

9.1.2 att dessa förgasare kan monteras direkt på insugningsröret med utnyttjande av originalets fästeanordningar.

9.1.3 **Endast för bilar i period G1:** Eftersom fabrikatet på förgasare varit fritt på period G1, kan även annat fabrikat användas så länge som det användes på perioden för bilmodellen ifråga.

9.2 Luftfilter och filterhus får ersättas med insugningstrattar från Periodspecifikationen.

10. TRANSMISSION

10.1 Växellåda

Endast växellådor (manuella eller automatiska) med tillhörande utväxlingsförhållande, som ingår i Periodspecifikationen får användas. Snedskurna drev får ersättas av raskurna dito.

10.2 Slutväxel

Endast utväxlingsförhållanden angivna i Periodspecifikationen får användas.

10.3 Differential

Differentialbroms av den typ som överensstämmer med Periodspecifikationen för modellen, får användas.

11. HJUL OCH DÄCK

11.1 Hjul

Måste vara homologerade eller i enlighet med Periodspecifikationen.

11.1.1 Hjulen får förstärkas, vilket kan innebära ändring av fastsättningen om sådan fastsättning överensstämmer vad som användes under Perioden för aktuell modell.

11.1.2 Tävlingsstandardvagnar och GTS-bilar i Period F och G1, får använda ”MINILITE” – liknande lättmetallhjul med originaldimensioner för bilen. **DETTA** under förutsättning att **INGA** andra alternativa Periodspecificerade lättvikthjul finns att tillgå. Den max. tillåtna spårvidden måste respekteras.

11.2 Däck

Måste överensstämma med **Artikel 8 enligt detta reglemente.**

12. BROMSAR

Bromssystemet måste i sin helhet överensstämma med Periodspecifikationen, med följande undantag:

12.1 Bromssystemet får ändras till tvåkretssystem med samtidig verkan på alla fyra hjulen via **två (2)** skilda hydrauliska kretsar, under förutsättning att detta inte har någon effekt på vare sig positionen eller fastsättningen av pedalerna och inte heller strukturen på karossen. Bromsservo får monteras eller kopplas ur.

12.2 Bromsreduceringsventiler får inte monteras i hydrauliska bromssystemet om det inte var Periodspecificerat. Ingen utrustning som balanserar bromskraften mellan fram och bakhjulen, får vara manövrerbar från förarplatsen under körning.

12.3 Bromsskivor får inte modifieras.

12.4 Bromsbeläggens material och fästmetod är fri, men dimensionerna på friktionsytorna ska överensstämma med homologeringshandligen.

13. FÖRARUTRYMMET

13.1 Vindrutan

13.1.1 Vindrutor måste vara tillverkade av laminerat glas, såvida det inte har klart utsagt om annat material för den specifika bilen.

13.1.2 Öppna bilar byggda före 1955; vindrutan är fri, förutsatt att denna sträcker sig minst **20 cm** över huvens högsta punkt.

13.1.3 För bilar byggda mellan 1955 och 1961 ska följande minimått gälla:

13.1.3.1 Vertikal höjd ovanför huvens högsta punkt: **20 cm,**

13.1.3.2 Bredd: **90 cm** för bilar upp till **1000 cm³, 100 cm** över **1000 cm³.**

13.1.4 Modifieringar på vindrutans tillbehör (list, fastsättning, gummilister) är inte tillåtet.

13.1 Vindrutan, forts.

13.2 Bakrutor, dörrutor, sidorutor måste vara säkerhetsglas eller annat hårt genomskinligt material av minst **5 mm tjocklek**. (FAA-material t.ex. **Lexan 400 rekommenderas**). Om det ursprungliga dörrglaset är ersatt, får fönstermekanism demonteras.

13.3 Dörrutor som öppnas vertikalt får ersättas av andra horisontellt öppnande. Andra typer av öppningsförfarande eller anordning för ventilation är inte tillåtet, om inte det står angivet i bilens homologeringshandling eller det är bevisats att det användes på Perioden.

13.4 I överensstämmelse med **Artikel 13.3 ovan**, modifikationer på rutornas tillbehör såsom (lister, fastsättning, gummilister, etc.) är inte tillåtet.

13.5 Framsäten får ändras, passagerarsäten får tas bort.

13.6 Mattor och innertak får tas bort, dörrklädselar får ersättas.

13.7 Alla kontroller, manöverorgan och deras funktioner etc. måste finnas enligt med tillverkarens specifikation. **Men**, det är tillåtet att förändra dessa för att underlätta funktionen. T.ex.: sänka rattstången, förlänga handbromsspaken, eller flytta den inom förarutrymmet, förändra dess funktion till **"fly-off-funktion"**.

14. SKYDDSPÅTAR

Skyddsplåtar under bilen är tillåtet, om de ingår i homologeringshandlingen eller godkänns i tillägsreglerna för tävlingen.

15. AERODYNAMISKA HJÄLPMEDEL

Är inte tillåtna.

16. BALLAST

Bilens minivikt kan uppnås genom ballast, under förutsättning att den består av solida block fastsatta med verktyg i förarutrymmets golv och väl synligt samt plomberade av besiktningen. Ett säkert fastsatt reservhjul kan utgöra ballast.

17. KAROSS

17.1 För GTS-bilar exklusivt, det är även tillåtet att modifiera karossen inom perioden med begränsningar angivna i de internationella reglerna för GT-bilar från tiden inklusive vad som anges i Artikel 2.3.7 enligt detta reglemente.

Utförandet på karossen måste överensstämma med ett **KOMPLETT** utförande som användes på modellen ifråga och deltagit i en internationell tävling efter FIA:s regler i Perioden.

17.2 Om karossmodifikationer gjorts på en homologerad kaross, ska detta vara deklarerat i bilens historia och i FIA handling, med datum, beskrivning samt bevisning av modifieringen.

17.3 Infällbara huvudstrålkastare ska vara i originalutförande med hela sin mekanism på plats.

APPENDIX XI: TEKNISKA REGLER FÖR BILAR I PERIOD J1 OCH J2 TILLÄMPLIG FÖR RALLY OCH HILLCLIMP.

1. Tillåtna Bilar:

1.1 Endast i Period J1 (1982-01-01 till 1985-12-31) och J2 (1986-01-01 till 1990-12-31) är följande bilar tillåtna:

- Grupp B bilar – över 1600 cm³ med eller utan överladdning av insugningsluften.
- Grupp B bilar – upp till 1600 cm³.
- Grupp A bilar.
- Grupp N bilar.

1.2 HMSC reserverar sig för rätten att ändra eller tillägga denna lista för ”typ av bilar”.

1.3 Vissa bilar i Grupp B var tidigare förbjudna i Perioden samt i rally med hänsyn till Säkerhet. Av samma skäl är ovan nämnda bilar fortfarande förbjudna att delta i tävlingar. (Se även artikel 7.4.1 i detta Appendix K).

2. Tekniska regler:

2.1 Bilar enligt artikel 1.1 måste överensstämma med artikel 7 i detta Appendix K och till följande artiklar:

2.1.1 Vikt.

Den minimum vikt som anges i Appendix J för perioden J1 och J2 utökas med 25 kg för att kompensera för den säkerhetsutrustning som nu krävs.

2.1.2 Elektronik.

Bilar som var homologerade och original var utrustade med Elektroniska system, som t.ex. ”Engine Management System” och/eller ”Sensorer”, ska använda sig av samma system, anslutet och fungerande i motorn som det var på Perioden enligt Appendix J från perioden.

2.1.3 Restrictor

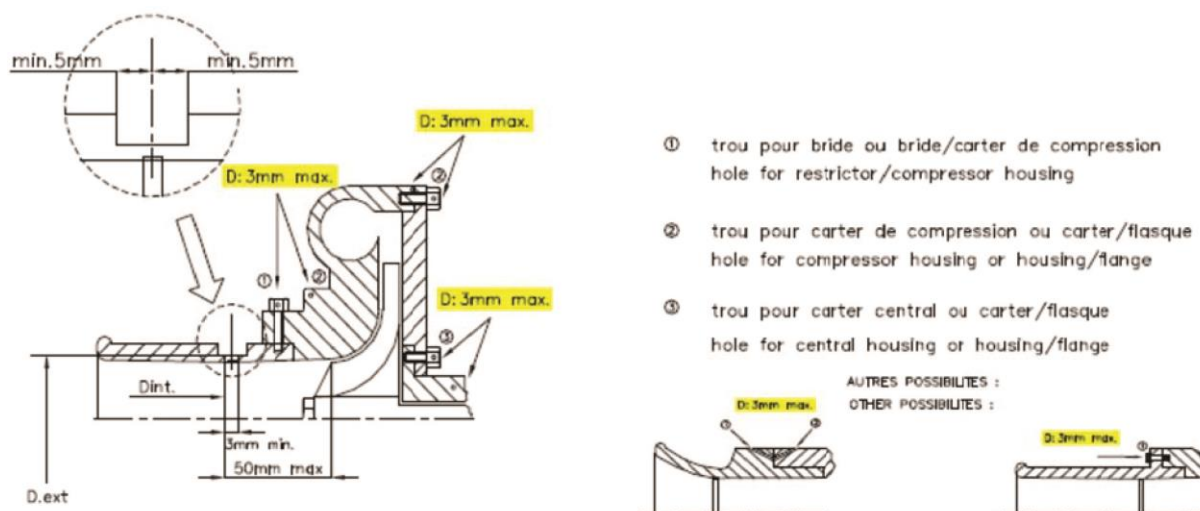
Överladdade bilar i period J2 är endast tillåtna med följande restrictorer: i Grupp N, maximum inre diameter av en restrictor är 36mm, och för Grupp A är den maximala diametern 38 mm.

Alla överladdade bilar i Period J2 måste vara utrustade med en restrictor monterad på kompressorhuset.

En restrictor som är obligatorisk i rallyn, är inte förbjuden i andra tävlingstyper, om nu tävlande skulle vilja använda sig av en sådan.

Insugningsluften till motorn måste passera en restrictor, där följande dimensioner måste respekteras:

Maximum inre diameter för Grupp N (Serie Produktion Standard Bilar) är 36 mm och 38 mm för Grupp A (Tävling Standard Vagnar), med bibehållande för a minimumdistans av 3 mm beräknad nedströms av den plana delen lodrät/vinkelrät/vertikalt till den roterande turbinaxeln och placerad av ett avstånd på 50 mm uppströms av ett plan placerad genom de uppströms turbinhulets blad. Denna distans är beräknad längs en den neutrala centerlinjen av insugningskanalen. (se ritning nedan).



Denna diameter måste kvarstå, oavsett temperaturens betingelser. Den yttre diametern av restriktorn på den smalaste punkt vara mindre än 42mm för Grupp N och 44mm för Grupp A, detta mått ska finnas 5mm på varje sida om restriktorns öppning. Fastsättning av en restriktor till en turboladdare måste ske på ett sådant sätt att två skruvar måste helt och hållet skruvas ut från Kompressorhuset, eller från restriktorn, för att avskilja den från kompressorn.

Infästning medels nålskruv är inte tillåtet.

När en restriktor monteras är det tillåtet att avlägsna material från kompressorhuset och/eller tillägga material, enbart för att fästa restriktorn mot kompressorhuset. Fastsättningskruvarna skulle måste vara förberedda medels hål för plombering.

Restriktorn måste vara tillverkad i ett enda material och ska enkom vara genomborrad med ett hål för plombering, detta hål ska vara placerad mellan de två fastsättningshålerna, mellan restriktorn (eller restriktorn/kompressorhuset fastsättning) och kompressorhuset (eller huset/flänsen fastsättning) Se ritning nedan).

OBS. Den nominala cylinder kapaciteten för bilar i Period J1 med turbomotorer ska vara multiplicerad med en koefficient med 1.4 och för bilar i Period J2 med en koefficient med 1.7.

3. Säkerhetsföreskrifter:

3.1 Bilar enligt artikel 1.1 ska också följa artikel 5 (säkerhet) när de sammanfaller med följande artiklar.

3.2 Bilar enligt artikel 1.1 måste vara utrustade enligt följande:

3.2.1 Sidofönster skydd.

Bilar i Period J1 och J2 ska använda säkerhetsfilm (splitterfilm). Denna film ska fästas på insidan av alla glastrutor, samt att ett litet hål ska finnas i filmen för kontroll.

3.2.2 Vindruta skydd.

Alla bilar som har en laminerad vindruta får förse denna med en skyddsfilm för att förhindra skada. Denna skyddsfilm ska appliceras i samma storlek som vindrutan och vara fullständigt i kontakt med vindrutan.

3.2.3 Skyddsbur.

Se ritningar i Appendix V och Appendix VI i Appendix K för mer information.

3.2.4 Säten.

Säten för bilar i Period J och J2, ska vara homologerade av FIA Standard 8855/1999 eller 8862/2009 utom för Lancia 037 vilken endast FIA Standard 8862/2009 är accepterad. Monteringen av dessa säten skall vara enligt homologerade krav.

3.2.5 Avtagbar ratt.

Användning av avtagbar ratt är obligatorisk för bilar i Period J1 (men måste följa den nationella lagstiftningen).

3.2.6 Bränsle och oljeledningar – bränsleprovtagning.

Bilar i Period J1 och J2 skall byta ut de från Serieproduktionens originalbränsle och oljeledningar och ersätta dessa med så kallade armerade (typ "AEROQUIPE" eller liknande) ledningar i enlighet med nuvarande Appendix J artikel 253 paragraf 3.2. Bränslesystemet ska innefatta en speciell anordning så att bränsleprov skall kunna utföras enligt FIA tekniska list Nr: 5.

3.2.7 Eldsläckare.

Bilar i Period J1 och J2 ska vara utrustade med ett brandsläckarsystem i enlighet med nuvarande Appendix J artikel 253 7.2 och en brandsläckare enligt Appendix J 253 7.3.

3.3 FHR (Front Head Restraint) och säkerhetsbälten.

Besättningar i bilar i Period J1 och J2 ska bära FHR överstämmande med nuvarande Appendix L kapitel 3 paragraf 3 och nuvarande FIA Homologerade FHR System förenligt med ett 6 punktsbälte i enlighet med nuvarande Appendix J artikel 253 6.

APPENDIX XIII: Tekniska Regler För Formula Junior.

Att notera: Under ”Allmänna krav”, Appendix K skall användas främst och först, därefter Appendix VIII, vid bedömning av följande artiklar:

Artikel 1 – Principer och förkortningar.

Artikel 2 – Allmänna bestämmelser.

Artikel 3 – Datum indelning och definitioner.

Artikel 4 – Fordonets identitet och dokument till internationell FIA standard.

Artikel 5 – Säkerhetsföreskrifter.

Artikel 6 – Tekniska regler för icke homologerade bilar.

Artikel 8 – Däck.

Appendix I till Appendix K.

Lista för Kategorier och lämpliga Formula för Internationella tävling.

Appendix II till Appendix K.

Rekommenderat material att användas vid utbyte eller reparation.

Appendix V till Appendix K.

Ritningar med referens till Artikel 5.13 Störtbågar och/eller Appendix VI.

Appendix VI

Störtbågar/Skyddsbur eller Roll Over Protection Structure (ROPS).

Appendix VII till Appendix K.

Specifikt för vissa bilar (BMC och Ford).

Appendix XII till Appendix K.

TABELLER – ALUMINIUM LEGERINGAR, Appendix XII i Appendix K finns tillgängligt på FIA, s Hemsida:

Tillägg I Till Appendix K

Periodspecifikation av stötdämpare.

1. Allmänna villkor

Det är två ”Period Specifikationer” för Formula Junior Bilar.

1.1 FIA Period E (FJ/1) (Klasserna A, B, C)

01/01/1958 – 31/12/1960

FIA Period F (FJ/2) Klasserna D, E)

01/01/1961 – 31/12/ 1963

1.2 Alla bilar med motorn monterad framtill är Period E (FJ/1) förutom U2 Mk 28 och Mk 3 som tillhör Period F (FJ/2).

1.3 Följande lista som klassar bilar med motorn monterad i bak och som har trumbromsar är klar. Denna lista är inte fullständig, med fullständig förstås med: att det kan finnas bilar som inte finns med i denna lista, i så fall gäller datumet för sitt första race som gällande faktor.

1.3.1 FIA Period E (FJ/1C), Klass C – Våt sump – endast med Trumbromsar.
Nedanstående lista är inte fullständig av exempel:

Britannia	Dolphin Mk1	MBM
Caravelle I	Elva 200	Moretti
Cooper T52 (Mk1)	Emeryson	Lotus 18
Cooper T56 (Mk2)	Envoy Mk1	North Star
Crossle Mk4	Fafnir	Sauter DKW
Deep Sanderson	Focus (Mk1, 2 & 3)	Saxon
De Sanctis (Fiat motor)	Joker	Wainer Fiat motor
De Tomaso / ISIS (Fiat motor)	Kieft	Nota #38

1.3.2 FIA Period F (FJ/2D), Klass D – Torr Sump – endast Trumbromsar.

Nedanstående lista är inte fullständig av exempel:

Alexis Mk3	Condor SIII	Gemini Mk3/3A
Ausper T3	Dolphin International (Mk2/2A	Lola Mk3
BMC Mk2, Mk3 Mk4 & Mk6	Elva 300	Lotus 20
Caravelle II & III	Envoy Mk2	

1.4 Bilar måste antingen tillhöra den specifikation som representerade den standardspecifikation den tillhörde enligt till den modell eller en alternativ periodspecifikation som tilläts enligt Artikel 3.3 i Appendix K.

1.5 Andra alternativa komponenter än tillverkarens originalspecifikation, kan endast bli tillåtna om det kan bevisas att dessa användes på perioden, enligt artikel 1.4.

1.5.1 Följande specifika exempel (vilken inte är fullständig) av ändringar som inte är tillåtna:

1.5.1.1 Gemini MkII, byte BMC motor till en Ford motor.

1.5.1.2 Elva 100, byte från DKW motor till en BMC (förutom, om detta kan bevisas att skiftet skedde före 1995.

1.5.1.3 Elva 100, BMC eller DKW motor utbyte till en Ford motor.

1.5.1.4 Cooper T59, utbyte av en BMC motor till en Ford motor.

1.5.1.6 Period E (FJ/1A) Stanguellini, byte från 4-växlad till 5-växlad växellåda.

1.6 Det är inte nödvändigt för en Formula Junior att bevisa sin internationella tävlings historia i sin period.

2. Styrning

2.1 Rattstång utan knutar får utbytas mot en variant med knutar eller ”kollapsversion” på grund av säkerhetsrelaterade skäl, under förutsättning att originalets funktion bibehålls.

2.2 Även om det inte är från perioden, men av säkerhetsskäl får en ”Quick release” snabbkoppling av ratten användas.

2.3 Även om det är att föredra periodens originalratt, får en annan ratt av en avvikande diameter användas.

2.4 Ratt och rattstångens design måste vara enligt periodspezifikationen vad det gäller fabrikat och modell.

3. Chassi.

3.1 Det är inte tillåtet att ändra den yttre diametern eller tjockleken av rören eller plåten vid reparation i chassiet. Diametern och tjockleken av alla rör eller metallplåt måste vara samma som originalet. Exempelvis, om chassit var konstruerad med rör i tum (Imperial tubing) ett ersättningschassi måste vara i tum och inte i millimeter.

3.2 För bilar i period E (kategori FJ/1), är en ROPS (störtbåge) starkt rekommenderad. Om en störtbåge är originalmonterad måste den överensstämma eller överträffa de regler som gällde när bilen tävlade i sin period.

3.3 För bilar i period F (kategori FJ/2) måste ha en ROP (störtbåge) som överensstämmer med sin periodspezifikation eller enligt artikel i appendix V och VI av appendix K.

4. Fram – och bakhjulsupphängningen

4.1 Uniballs får endast användas om det fanns på Periodspezifikationen, Uniballs kan användas på krängningshämmare på bilar i Period F, under förutsättning att geometrin på upphängningen inte blir påverkad.

4.2 Uniballs på stötdämpare är inte tillåtet på bilar i period E (FJ/1), om det inte var en periodspezifikation för bilen ifråga.

4.3 Se bilaga I om periodspezifikation för stötdämpare. (sid: 104)
Den dubbla justering som finns på dämpartyper med dubbla stålrörs enheter är inte tillåten

Från och med 2022-01-01 – Friheten att använda justerbara fjädersäten på bilar i Period E (FJ/1) kommer att bli upphävd. Följande regelverk kommer att gälla istället:

Justerbara fjädersäten är inte tillåtet i period E (FJ/1) bilar såvida det inte var en periodspezifikation för bilen ifråga.

Bilar i period F (FJ/2) får använda justerbara fjädersäten.

4.5 Maximum tillåtna diameter för en krängningshämmare i period F (FJ/2) är 15.87mm (5/8 tum).

5. Motor

- 5.1. Slagvolymen får inte överstiga 1100 cm³, mätt på cylinderdiameter och max kolvsträcka.
- 5.2 Motorns specifikation ska vara från hela Formula Junior-perioden och ska inte bli begränsad till den perioden av de två kategorierna. **Som exempel:**
- 5.2.1 Ford 109E och 105E motorblock är båda tillåtna i Period E (FJ/1) kategorien.
- 5.2.2 1100 cm³ motorer från Ford, BMC och DKW är alla tillåtna i period E (FJ/1) som utbyte av 1000 cm³ motorer, emellertid uppmantras förare att behålla 1000 cm³ motorer som var originalmonterad till sitt chassi.
- 5.3 Bilar med BMC motorer får använda topplock med gjutnummer 12G940 som ersättning för originaltopplocket.
- 5.4 Följande BMC motorer är tillåtna att användas:

Motorursprung	cm ³	Slaglängd mm	Original borr Ø mm
Morris Minor/A35/Sprite	948	76,2	62,92
Mini Cooper 61–63	997	81,5	62,42
Morris Minor/Sprite/Midget	1098	83,72	64,58
Mini Cooper XSP FJ	1071	68,26	70,61

- 5.5 Det är inte tillåtet att använda sig av en vevaxel med en slaglängd på 62 mm som användes i en Cooper 970 "S" motor från 1964 (F3).
- 5.6 Bilar med FIAT motorer kan använda sig av block från 103 typ "D" och "H" motorer, som standard har en cylinderdiameter på 68 mm (vilket ger 1098 cm³) som ersättningsblock istället för originalet 1100/103 block. Det är emellertid förbjudet att använda det senare 103P och 103R blocken.
- 5.7 FIAT 1100 motorblock 103 typ G (vilket har 72 mm cylinderdiameter som standard kan användas under förutsättning att det reduceras ned till 68 mm cylinderdiameter), får också användas som ersättningsblock till 1100/103 som har serienummer 103H.
- 5.8 Bilar med Ford motorer måste använda block med gjutnummer 105E eller 109E. Således är det förbjudet att använda femlagrade block.
- 5.9 Användning av det nyproducerade FORD 109E motorblock från Geoff Richardson Engineering till originalets specifikation, är tillåtet i period E (FJ/1) och period F (FJ/2).
- 5.10 Varje bil i Klass B eller C som är utrustade med Richardsson topplock, skulle normalt bli tillåtna i dessa klasser, men p.g.a. de har Richardssons topplock, ska dessa flyttas till Klass D.
- 5.11 Motorkåpan ska finnas på bilen och ska alltid vara monterad och säkert fastsatt.
- 5.12 För perioden E (FJ/1), drivningen till kamaxeln måste vara kedjedriven: Ingen bil är tillåten att använda drivning av kamaxeln via drev! Om inte det kan bevisas att sådan drivning fanns på perioden.

5.13 För perioden E (FJ/1), är det inte tillåtet att använda sig av tandad drivrem till vattenpumpen. Den enda tillåtna drivningen är av typ "V" rem.

5.14 För att kunna använda tillåtna komponenter (i synnerhet för BMC och Ford motorer) se appendix VII i appendix K.

6. Tändning

6.1 Elektronisk tändning är endast tillåtet på bilar byggda efter 1960-12-31, då i Period F FJ/2), förutsatt att systemet utnyttjar brytarspetsar eller är magnetiskt triggad och använder fördelarlock samt rotor. Lucas systemet AB14 är det enda elektroniskt tändsystem som accepteras och tändspolen ska ha en kapacitet på 1 ohm.

6.2 Tändspolar till Period E (FJ/1) bilar skall ha ett minimumkapacitet på 3 ohm.

6.3 Elektronisk varvtalsbegränsare är tillåten att användas på alla historisk Formula Junior bilar.

6.4 Alla Formula Junior bilar skall vara utrustade med batteri på 6 eller 12 volt och startmotorn skall vara utrustad med möjlighet att starta bilens motor.

6.5 En extern källa av energi får anslutas till bilen temporärt för att kunna starta bilen, dels vid startlinjen såväl i depån.

6.6 En elektrisk varvräknare får användas, men utan växelindikator. All annan instrumentering skall vara analoga och av design från perioden.

7. Smörjsystem

7.1 Antalet och typ av oljepumpar som används samt längden på oljeledningarna ska överensstämma med periodspecifikationen.

7.2 Oljepumpens placering och dess drivning måste vara som på originalet.

7.3 I period E (FJ/1) med våt sump är det inte tillåtet att använda pump monterad fram till på motorn.

7.4 Det är inte tillåtet att ändra på motorns smörjsystem från våt Sump till torrsump i period E (FJ/1).

8. Bränslesystem

8.1 Förutom tvåtaktsmotorer, extra smörjande inblandningar, som inte överstiger 2 % per volymenhet, får tillsättas till bränslet.

8.2 Det är inte tillåtet att ändra på placeringen av bränsletanken.

9. Förgasare och luftfilter.

9.1 Det rekommenderas starkt, att bilar i både period E (FJ/1) och i period F (FJ/2) använder originalförgasare, dvs. av modell och typ som det var på perioden. Med reservation för paragraf 9 är det tillåtet att använda Weber förgasare från perioden som ersättning till SU eller Amal förgasare.

9.2 Max. diam. vid användande av sidedraughts dubbla förgasare är 40 mm, dvs. 40 DCOE.

- 9.3** Max. diam. vid användande av en sidedraughts enkelförgasare är 45 mm, dvs.45DCOE.
- 9.4** Max. diam. vid användande av dubbla SU förgasare är 1 ½”.
- 9.5** Max. diametern vid användande av en enkel SU förgasare är 1 ¾”.
- 9.6** Det är inte tillåtet att använda sig av Weber 42 DCOE eller motsvarande storlek på förgasare från någon annan tillverkare.
- 9.7** Insugningsröret kan vara av olika material såsom, aluminium, stål, rostfritt samt gjutet såväl som svetsad konstruktion.
- 9.8** Det är inte tillåtet att använda Cosworth/Richardsson topplock med stående insug (”down draught F3MAE head”). Det är endast tillåtet att använda stående förgasare på bilar som hade sådana på perioden, (typ Terrier T4 S1 eller Ausper T4).
- 9.9** Utvändig slidspjäll (”slide throttles”) är förbjudet.
- 9.10** Det är inte tillåtet att använda sig av Lambda sond.

10 Kylsystem

- 10.1** Det är överhuvudtaget inte tillåtet att använda rörchassiets rör för vätskor.
- 10.2** Det är inte tillåtet att montera en elektrisk vattenpump istället för en mekanisk driven vattenpump.

11. Växellåda

- 11.1** Med hänvändelse till artiklarna: 11.3 och 11.4, för bilar med motorn bak i Period F (FJ/2) som original har andra växellådor monterade än Hewland eller VW, är det inte tillåtet att montera en växellåda från Hewland eller VW.
- 11.2** Tidigare (**2014-12-31**) gavs det en dispens att följa enligt artikel 11.1, detta skulle göras före den **2015-01-01**, vilket innebär att för en bil som inte är enligt artikel 11.1 och att det inte längre är gällande i sin helhet.
- 11.3** Trots vad som står i artikel 6.9.5 i appendix K av speciella grunder, ägare till Lotus 20 eller en B.M.C. Mk2 som kan påvisa att deras bil var utrustad med en växellåda av typ Hewland eller VW före den 2000-12-31, får utnyttja sådana växellådor, under förutsättning att antalet växlar var detsamma som användes på perioden.
- 11.4** Trots vad som står i artikel 6.9.5 i Appendix K, bilar med motorn monterad bak, byggda efter 1960-12-31 (kategori FJ/2), som var original utrustade med en Hewland eller VW växellåda, får använda sig av en Hewland Mk6 eller Hewland Mk8 växellåda, och som använder VW typ 1 original växellådshus, under förutsättning att antalet växlar var detsamma som användes på perioden. Trots detta, ovan nämnda bilar uppmuntras att använda sig av original växellåda.
- 11.5 Renault typ 318 Växellåda:**
Ovan nämnda växellåda som var monterad i period E (FJ/1) kan bli modifierade till att använda rakskurna drev under förutsättning med följande krav:
- 1.** Standard Renault växellådshus samt att ändkåpan behålls (dvs. inga modifieringar på den utvändiga profilen är tillåten); ändplattan som är levererad av J.R. Mitchell eller av motsvarande tillverkare får användas.

2. Utgående axlarnas ändkåpor måste vara från Periodens design. (dvs. Renault Lotus design).
 3. Standard kronhjul och pinjong (Renault) som slutväxel måste användas.
 4. Ingående axeln måste behålla muffkoppling.
 5. Centrum mellan "layshaft and pinion" måste vara detsamma som på originalet.
 6. Placeringen av växelgafflarna måste vara detsamma som på originalet.
 7. Växelföraxeln måste vara detsamma på samma position som på originalet. (dvs. bak på växellådan).
 8. Endast fyra (4) växlar framåt är tillåten. (Förutom på de bilar som har haft fem (5) växlade versioner byggda av Jean Redele).
 9. Kåpor av pressat stål får bytas ut mot gjutna eller maskintillverkat lättmetallock.
- 11.6** Backväxel är inte obligatorisk.
- 11.7** Bil i klass A, B eller C utrustad med en alternativ växellåda istället för original växellåda, men både av samma märke och före 1963 års tillverkning, skulle kunna vara tillåten för dessa klasser, men eftersom det är en alternativ växellåda, ska de således flyttas till klass D.
- 11.8** P.g.a. specifika orsaker, frontmonterad bil utrustad med en B.M.C. serie "A" växellåda, får utnyttja ett ribbat växellådshus istället för det "släta" växellådshuset, under förutsättning att samma antal växlar som fanns på period används.
- 12. Slutväxel och Koppling**
- 12.1** Angående originalets konstruktion, är det inte tillåtet att ersätta någon Metalastic gummi (Doughnut) eller (Rotoflex) med en universal drivknut av typ Hardy-Spicer inkluderad drivaxel med sliding splines.
- 12.2** Det är inte tillåtet att använda sig av drivknutar av modern typ: Constant Velocity joints (CV).
- 13. Bromsar**
- 13.1** Skivbromsar är endast tillåtet om periodspecifikationen tillät det [med ett undantag] och endast på FJ/2 bilar. Storleken och typ ska vara samma som originalspecifikationen och får inte ändras. Detta gäller både skiv- och trumbromsar.
- 13.2** Ventilerade skivbromsar är inte tillåtet. Skivbromsar får inte modifieras, såsom räfflor och/eller gropar samt genomgående borrarade hål i skivans yta.
- 14. Hjul**
- 14.1** Det maximum fälgstorlek som är tillåten på en Formel Junior i period E (FJ/1) är 5 tum (127 mm eller 5 J) och för bilar i period F (FJ/2) 6.5 tum (165 mm eller 6,5 J).
Ovan nämnda fälgbredd är MAXIMUM mått för dessa kategorier, bilar MÅSTE använda samma eller smalare fälgar som var originalmonterade för bilen i sin period.
- 14.2** Ersättning av ekerhjul till skivfälg eller tvärtom är inte tillåtet.

- 14.3** Tvådelade fälgar är inte tillåtna, såvida det inte var en periodspecifikation.
- 14.4** OSCA får använda 4.5 J x 15” hjul både fram och bak.
- 14.5** För Stanguellini 1100 Corsa är det tillåtet att använda 1 tum bredare fälg i fram, detta innebär att spårvidden får ändras från 1220 till 1240 mm.
- 15. Däck**
- 15.1** Formula Junior måste använda antingen Dunlop Vintage serie R5 mönster eller äldre eller ”L” sektion däck då endast med 204 kompond och med mönster CR65 eller tidigare dito.
- 15.2** Bilar som är utrustade med hjul som är 3,5 tum eller smalare och där det inte finns Dunlop Vintage serie med lämplig specifikation, får använda typ standarddäck av diagonal- eller radial typ, med ett profilförhållande på 75 % eller mer, samt har en hastighets-markering på ”S” eller över, samt har ett ”E” eller ”DOT” godkännande. Däcktillverkaren ska bli konsulterad angående lämplighet att använda däck för tävlingar.
Ovan gäller endast för vissa av Stanguellini, Volpini och andra tidiga italienska bilar.
- 16. Vikt**
- 16.1** Minimum viktgräns är **(400 kg)**. Denna viktgräns är emellertid reducerad till **(360 kg)** för bilar med en cylinderkapacitet av 1000 cm³ eller mindre. Ovan nämnda viktgränser gäller för startklara bilar, med gällande utrustning enligt detta reglemente, men med tom bränsletank.
- 17. Markfrigång**
- 17.1** Alla fjädrade delar hos bilen måste ha en minimummarkfrigång av 60 mm, så att ett block med en höjd av 60 mm kan föras in under bilen från vilken sida som helst och när som helst under tävlingstillfället. Denna mätprocedur ska göras utan föraren men i det utförande med hjul och däck som ska användas under tävlingen.
- 17.2** Denna mätprocedur används på alla fjädrade delar, inkluderande våt sump på period E (FJ/1) bilar, avgassystemet, inre fjädringsdetaljer, alla karosseridelar samt utstickande bultar som är monterade genom golvet.

Tillägg I: Periodspecifikation av stötdämpare.

App-K begränsar specifikationen av ersättningsdelar till en given Periodspecifikation och ger vägledning om ersättningsdelar (App-K Artikel 3.3).

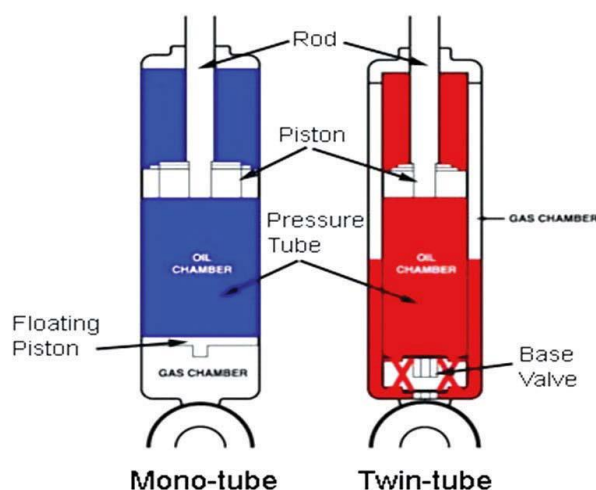
Stötdämparteknoogin har ändrats oerhört sen 1946 och detta avsnitt ger vägledning om vad som var tillgängligt i perioden och vad som kan användas.

Egenskaper som ska omsorgsfullt beaktas innan anskaffning av stötdämpare är:

- Dubbelrörsdämpare eller enkelrörsdämpare
- Atmosfärisk, lågtrycks gasfyllning eller högtrycksgasfyllning
- Tillverkningsmaterial
- Fast, Enkel eller dubbelt justerbar dämpning
- Extern reservoar
- Infästningstyp

Dubbelrörsdämpare har en central vätskefylld kammare med en kolv som rör sig upp och ned och på så sätt flyttar vätskan genom ventiler och därmed skapar dämpningsmotstånd. Eftersom den totala volymen av vätska och metall ökar när stötdämparen trycks ihop har stötdämparen en omgivande kammare dit vätskan kan evakueras. (Traditionellt var denne kammare gasfylld till atmosfäriskt tryck, men senare även med ett litet övertryck.)

Konstruktion av enkeltub och dubbeltub



I en enkelrörsdämpare saknar vätska och gaskontakt med varandra. Dämpare har en ”flytande” kolv som skiljer vätska och gas. När dämparen trycks ihop trycks gaskammaren ihop. Ett högre tryck i stötdämparen motverkar skumbildning. Sentida konstruktioner inbegriper även högtrycks gas i dubbelrörs dämpare. Det sistnämnda är senare teknologi än vad som funnits i nuvarande historisk motorsport och är inte tillåtet att användas.

Att se skillnad på stötdämpartyp monterad i en bil kan vara svårt men enkelrörsdämparen strävar att gå isär av sig själv om den trycks ihop. Är den monterad uppochned eller horisontellt är den av enkelrörstyp.

MacPherson fjäderben som förefaller att ha en grov kolv är en enkelrörsdämpare som monterats uppochned och den rörliga delen man ser är utsidan av stötdämparinsatsen.

Detta monteringsätt har stabilitetsmässig fördel eftersom den större diametern har ett större böj motstånd (vid inbromsning och kurvtagning) i jämförelse med en betydligt mindre diameter hos en dubbelrörsstötdämpare.



Dubbla justeringar för enkelrörsdämpare

En stötdämpare som har 2 justeringar i en monteringspunkt (**en typ visas på bilden men fler finns**) är av enkelrörstyp. För att bilda sig en uppfattning om storleken så är hålen i justeringshjulen 1 mm i diameter. Enkelrörsdämpare tillverkas nu men justeringarna gömda i den övre muttern, i botten eller bakom en plugg.

Detta är inte acceptabelt för en period där justering av stötdämparen inte är accepterad som en periodspecifikation.

Dubbelrörsdämpare kan ha ventiler i botten, i toppen och i kolven. Det är relativt enkelt att tillverka en stötdämpare med en yttre justerbar ventil i botten och tekniken är känd sedan mitten på 50 talet.



Armstrong enkel justering

Armstrong hade 1957, ev. tidigare, ett mer sofistikerat system där både hoptryckningsdämpningen och utdragningsdämpningen justerades samtidigt med ett reglage i botten på dämparen. **(Se bild.)** En strömnings justerare fanns också tillgänglig. Förhållandet mellan hoptryckningsdämpning och utdragningsdämpning var dock fixerad fast under tillverkningen och injusterades samtidigt.

Att göra hoptryckningsdämpning och utdragningsdämpning oberoende av varandra var mer krävande och kom först med Koni 8211 dämparen.

Enkelrörsdämpare med båda ventilerna i den rörliga kolven innebar en utmaning för tillverkarna. Det fanns inga justerbara enkelrörsdämpare tillgängliga förrän på -80 talet och det var först 1983 som den tvåvägs justerbara enkelrörsdämparen fanns tillgänglig. Dämpare med yttre behållare kom därefter och nu finns gasdämpare med 4 vägs justering, men inte för användning i någon form i historisk motorsport.

MacPherson fjäderben finns i två utföranden: tidiga och numera ganska ovanliga där det yttre höljet även är det yttre av stötdämparen. Komponenterna är då monterade i höljet och det finns en synlig påfyllningsnippel någonstans (Se foto): Mer vanligt är enheter med en komplett dämpare monterad i fjäderbenet och som hålls på plats med en hylsmutter. **(Se Bild)** Båda dessa är av dubbelrörstyp och utan justeringsmöjlighet.



Mc Pherson fjäderben

Där MacPherson fjäderbensinsatser (uppochner monterade) används ska diametern på det synliga röret vara av periodkorrekt diameter. Escort Mk I och II använde Bilstein insatser i tidsperioden och hade ytterdiametern 41 mm. 50 mm ytterdiameter användes på Lancia Stratos och Fiat 131. En justerskruv på toppen av fjäderbenet antyder att det är en justerbar enkelrörskonstruktion. Yttre behållare är en senare specifikation.

Fjädersäten måste vara enligt Periodspecifikation. Notera att regelverket inte gör någon skillnad på fjäderns säte i chassit eller på fjäderbenet. För homologerade bilar, i flera perioder, App-J säger att original fjäderfästen måste behållas, så om inte tillverkaren har homologerat justerbara fjädersäten så får de inte användas.

I Appendix-IX artikel 2.3.1 från Appendix K, finner man även detta avseende CT och GTS bilar för perioden E, F och G1. Racerbilar från period F och framåt hade vanligtvis justerbara fjädersäten på stötdämparna. Det finns för närvarande inga periodbevis för att bilar i period F hade justerbara fjädersäten i sin Homologering.

Även om enkelrörsdämpare fanns tillgängliga så var de av en standardspecifikation och användades i period F ytterst begränsad.

Länklager eller uniball joints fastsättning av stötdämpare användes i period F men användningen i homologerade bilar beror på period och kategorin tillämplig för bilen i fråga eftersom tillämpligt regelverk inte alltid medger frihet när det gäller infästning av fjädringen. Appendix J från perioden och periodspecifikationen för ett specifikt fordon måste kontrolleras innan man monterar ledlänklager.

Följande lista ger en uppfattning av olika tillverkares konstruktioner och med en indikation om deras typ och om de var acceptabla per period. Men det är uppenbart att det är fler tillverkare att lista. Samma tillverkare gör både enkelrörsdämpare och dubbelrörsdämpare, med och utan yttre justeringsmöjlighet, även med gömda eller maskerade justeringar. Många tillverkare saknar lång historia och tillverkar inte enkelrörsdämpare. Observera att det är den tävlande som ska förvisa sig att stötdämparen ifråga användes på perioden och fråga efter specifikationen innan man väljer stötdämpare och fråga efter råd om det finns någon tveksamhet.

Som tillägg till följande tabell, kom ihåg att Appendix K begränsar de specifikationer av de delar som byts ut. Ska vara enligt artikel 3.3 i Appendix K.

Den interna teknologin på en detalj måste också beaktas lika med vad ovan sägs, att montera ur en justering från en dubbel justerbar stötdämpare, betyder inte att man kan betrakta den som en singel justerbar stötdämpare.

	Perioder:	E	F	G	H	I	J1	J2
Mont. Metall/Gummi/Plast Bussning		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Mont. Uniball, Homologerade Bilar		Nej	Nej	Regl	Regl	Regl	Regl	Regl
Mont. Uniball, Formelbil, TSRC-Bilar		Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dubl. tuber, stålkropp, ej juster. av dämp		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dubl. tuber, stålkropp, ej juster. av dämp	Från 1957		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dubl. tuber, stålkropp, dubbel justering		Nej	Note 1	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Dubl. tuber, alukropp, dubbel justering		Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Mono tub stålkropp ej justering av dämpn.		Nej	Note 2	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Mono tub alukropp ej justering av dämpn		Nej	Nej	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Mono tub stålkropp, justering av dämpn		Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja
Mono tub, alukropp, juster. av dämpning		Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Ja	Ja
Mono tub med behållare		Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Nej	Note 3

Fäلت markerade ”Regl” kan vara Yes eller No.

Note 1: Fanns endast från 1965. Därför kan den inte accepteras på en bil med specifikation före 1965.

Note 2: Även om en stötdämpare av monotube var tillgänglig till en synnerligen enkel specifikation och även som användes i motorsport så var den av begränsad användning i period F.

Note 3: Kan accepteras som en Period specifikation om det kan bevisas genom homologeringen och/eller med foton.

Allmänt:

Eventuella ändringar kommer under året publiceras i FIA:s officiella månadsbulletiner.

*) Kapitel XVII ur Internationella Sporting Code.

Regler angående tävlingsnummer:

Artikel 205. Siffrorna på tävlingsnummer ska vara svarta på en vit rektangulär bakgrund. Bilar som har vit eller liknande karosfärg skall ha en 5 cm bred svart bård runt den rektangulära bakgrunden.

Artikel 206. Siffrorna ska vara av Classic typ enligt följande: **1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**

Artikel 207. Tävlingsnumret ska placeras enligt följande:

- a) På främre dörrarna eller i nivå med förarplatsen, på båda sidorna av bilen.
- b) På motorhuven läsbar framifrån.

På ensitsiga - och på alla historiska bilar:

- a) Minimum höjd på siffrorna ska vara 23 cm med en bredd på 4 cm.
- b) Den vita bakgrunden ska minst vara 45 cm bredd och 33 cm hög.

Följande ändringar eller tillägg i Appendix K 2021 mot 2020, finns redovisade nedan:

Sid 36; Artikel: 7.3.3.

Sid 37; Artikel: 7.3.4.

Sid 64; Artiklar: 3.2. 3.4. 3.5.

Sid 111; Allmänt, samt om regler angående tävlingsnummer.