

ANNEXE K AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL / APPENDIX K TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

RÈGLEMENT TECHNIQUE POUR LES VOITURES PARTICIPANT AUX ÉPREUVES HISTORIQUES INTERNATIONALES.

1- PRINCIPES ET ABREVIATIONS

- 1.1** La FIA a créé le règlement figurant dans l'Annexe K afin que les voitures historiques puissent être utilisées en compétition selon des règles préservant les spécifications de leur période et empêchant la modification des performances et des comportements pouvant naître de l'application de la technologie moderne. La compétition historique n'est pas simplement une formule de plus dans laquelle il est possible de remporter des trophées ; c'est une discipline à part, dont l'un des ingrédients principaux est l'attachement profond aux voitures et à leur histoire. Le sport automobile historique permet une célébration active de l'histoire de l'automobile.
- 1.2** La présente Annexe K s'applique aux voitures qui sont soit des voitures de compétition d'origine, soit des voitures construites exactement selon la même spécification que des modèles dont l'histoire de compétition internationale est conforme aux règles internationales de l'époque concernée.
- Si une voiture n'a pas participé en période à des courses internationales, son PTH doit être présenté à la CSAH.
- 1.3** La présente Annexe K doit être respectée dans toutes les épreuves internationales pour voitures historiques et est vivement recommandée pour toute autre épreuve historique.
- 1.4** Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a pleinement approuvé l'application du principe visant à autoriser tous les concurrents et les voitures en sport automobile historique à courir dans le monde entier dans le respect de normes et de règlements communs.
- 1.5** De plus amples informations sont disponibles sur le site Web de la FIA : www.fia.com.

1.6 Abréviations

PTH	Titre complet Passeport Technique Historique
LPVRH	Laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique
CSAH	Commission du Sport Automobile Historique de la FIA
BVDH	Base de Données des Voitures Historiques de la FIA
HC	Heritage Certificate de la FIA
Homologation	Fiches d'Homologation et Fiches de Reconnaissance approuvées par la FIA

2 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET DÉFINITIONS DES VOITURES

2.1 Dispositions Générales

- 2.1.1** Les compétitions internationales ont été régies par la Commission Sportive de l'ACF de 1906 à 1921 et par la FIA (dénommée AIACR jusqu'en 1947) de 1922 jusqu'à aujourd'hui. L'Annexe C pour les voitures de course biplaces a été introduite en 1950 puis intégrée à l'Annexe J en 1966. L'Annexe J a été introduite pour les Voitures de Tourisme et de Grand Tourisme en 1954. L'Annexe K exige que toutes les voitures de Compétition Historiques soient préservées sous la forme dans laquelle elles ont couru selon ces règles, sauf si des modifications sont rendues nécessaires pour des raisons de sécurité.
- 2.1.2** Toutes les voitures seront classées en fonction de leur type, de leur période (Article 3) et, pour faciliter les définitions, du Groupe International dans lequel le modèle courait à l'origine, tel que résumé sous l'Annexe I.
- 2.1.3** Les organisateurs de compétition peuvent réunir ces groupes comme ils le souhaitent à des fins de compétition mais ne peuvent pas mélanger les voitures à roues couvertes et les voitures à roues découvertes excepté lorsque la spécification de période le permet.
- 2.1.4** Si une voiture particulière se fonde sur un modèle homologué, sa classification de période doit être compatible avec les dates de validité de la partie de la fiche d'homologation s'appliquant à cette voiture (fiche de base et extensions).

En particulier, la classification de période doit tenir compte de

TECHNICAL REGULATIONS FOR CARS COMPETING IN INTERNATIONAL HISTORIC EVENTS.

1- PRINCIPLES AND ABBREVIATIONS

- 1.1** The FIA has created the regulations in Appendix K so that Historic Cars may be used for competitions under a set of rules that preserve the specifications of their period and prevent the modifications of performance and behaviour which could arise through the application of modern technology. Historic competition is not simply another formula in which to acquire trophies, it is a discipline apart, in which one of the essential ingredients is a devotion to the cars and to their history. Historic Motor Sport enables the active celebration of the History of the Motor Car.
- 1.2** Appendix K applies to cars which are either original competition cars, or cars built to exactly the same specification as models with international competition history complying with the International rules of the period.
- If a car has not taken part in period in international races, its HTP must be submitted to the HMSC.
- 1.3** The present Appendix K must be respected in all international events for historic cars and is highly recommended for any other historic events.
- 1.4** The FIA World Motor Sport Council has given its full approval for the enforcement of these principles, which allows all competitors and cars in historic motor sport to compete world wide to common standards and common regulations.
- 1.5** More information can be found on the FIA www.fia.com web site.

1.6 Abbreviations

HTP	Full Title Historic Technical Passport
HRCP	Historic Regularity Car Pass
HMSC	FIA Historic Motor Sport Commission
HCD	FIA Historic Cars Database
HC	FIA Heritage Certificate
Homologation	Homologation Forms and Recognition Forms endorsed by the FIA

2 – GENERAL PROVISIONS AND DEFINITION OF CARS

2.1 General Provisions

- 2.1.1** International racing was governed by the Commission Sportive of the ACF from 1906 until 1921 and by the FIA, which was known as AIACR until 1947, from 1922 until the present day. Appendix C for two-seat racing cars was introduced in 1950, becoming part of Appendix J in 1966. Appendix J was introduced for Touring and GT cars in 1954. Appendix K requires that all Historic Competition cars will be preserved in the form in which they raced to these rules, except where safety considerations may enforce changes.
- 2.1.2** A car will be classified according to its type, its period (Article 3) and for ease of definition the International Group in which the model originally raced as summarised in Appendix 1.
- 2.1.3** Competition organisers are free to put such groups together as they wish for competition purposes to the exclusion of mixing open and closed wheel cars except where period specification permitted.
- 2.1.4** If a specific car is based on a homologated model, its period classification must be compatible with the dates of validity of the part of the homologation form applying to that specific car (basic form and extensions).

In particular, the period classification must take into consideration

- l'éventualité qu'à une date donnée, le modèle de ces voitures ait été transféré d'un groupe d'homologation à un autre.
- 2.1.5** La période et les extensions de la fiche d'homologation à prendre en considération seront spécifiées sur le PTH applicable à cette voiture en particulier.
- 2.1.6** Une voiture ne peut prendre part à une compétition FIA relevant de l'Annexe K avec une spécification de période différente de celle dans laquelle elle est classée.
- 2.1.7** Une fois sa classification établie, une voiture n'en changera plus qu'avec l'accord de la CSAH.
- 2.1.8** Les propriétaires des voitures de Période Z sont encouragées à demander des Fiches FIA.
- 2.1.9 Publicité sur les Voitures**
- 2.1.9.1** La publicité occupera au maximum deux emplacements de 50 cm x 14 cm, situés respectivement au-dessus et au-dessous des quatre numéros de compétition maximum. Au cas où il n'y aurait pas suffisamment de place pour insérer la publicité autorisée au-dessus et au-dessous du numéro de compétition, la publicité peut être placée à côté du numéro de compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond. L'un des deux emplacements contigus à chaque numéro de compétition peut être réservé à la publicité de l'Organisateur, sans que le Concurrent puisse s'y opposer.
- 2.1.9.2** Publicité sur les voitures de course monoplaces et biplaces à partir de la Période G :
- Des espaces de 700cm2 chacun maximum, 1 à l'avant et 1 sur chaque côté, peuvent être réservés à la publicité de l'Organisateur de l'épreuve, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser.
- Par ailleurs, un total de 2100 cm2 de publicité supplémentaire (avec des maxima de 700 cm2 à l'avant et sur chaque côté) peut être porté, pouvant être réparti sur plusieurs autocollants, dont chacun, pour le calcul de la surface totale, sera mesuré en fonction du plus petit rectangle pouvant le contenir complètement.
- 2.1.9.3** Les plaques de rallye sont réservées à la publicité de l'Organisateur.
- 2.1.9.4** En rallye, lorsque seulement deux numéros de compétition sont utilisés, deux emplacements supplémentaires de 50 cm x 14 cm sont autorisés pour la publicité.
- 2.1.9.5** Toute publicité non actuelle, à l'exception de la livrée de période, doit être retirée.
- 2.1.9.6** Les noms des pilotes et le drapeau du pays approprié doivent apparaître une fois de chaque côté de la voiture, sur un emplacement ne dépassant pas 10 cm x 40 cm. Un insigne de club reconnu peut apparaître sur chaque côté de la voiture, ses dimensions ne dépassant pas 10 cm x 10 cm.
- 2.1.9.7** Aucun autre motif ou signe distinctif ne pourra apparaître sur la voiture (par ex. des représentations de dents de requin, des autocollants de courses anciennes, des messages personnels, etc.).
- 2.1.9.8** Des autocollants pourront être placés à côté des numéros de course pour identifier la classe du véhicule, si le règlement de l'épreuve l'exige.
- 2.1.9.9** Ces règles devront être respectées pendant toutes les épreuves de championnat.
- 2.1.10 Livrée de Période**
- Toute voiture dont il peut être prouvé historiquement qu'elle a couru dans une livrée particulière (par ex. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus. etc.), sera autorisée à continuer à porter cette livrée à condition qu'elle soit de mêmes couleurs et que la taille des logos soit d'origine.
- 2.1.11 Numéros de compétition**
- Voir Articles 205 à 207 du CSI.
- 2.1.12 Convention FIA/FIVA**
- La FIA considère que la coopération avec la FIVA est essentielle à ses activités dans le domaine historique extra sportif, afin de défendre la circulation libre et sans restriction des véhicules historiques, ainsi que de promouvoir leur utilisation non sportive.
- Aux termes de la Convention FIA/FIVA, signée le 10 octobre 1974 et mise à jour le 27 octobre 1999, la FIVA a reconnu la FIA
- whether at a certain date, the model of these cars has been transferred from one homologation group to another.
- 2.1.5** The period and the extensions of the homologation form to be considered will be specified on the HTP applicable to this specific car.
- 2.1.6** No car may take part in FIA Appendix K competitions with a specification of a period which is different from the period in which it is classified.
- 2.1.7** Once classified, cars may only be re-classified with the approval of the HMSC.
- 2.1.8** Owners of period Z cars are encouraged to apply for FIA forms.
- 2.1.9 Advertising on cars**
- 2.1.9.1** Advertising will be confined to a maximum of one space of 50cm x 14cm along the top, and one along the bottom, of up to four of the competition numbers. Should there be no room to insert the allowed advertising above and below the competition number, it may be placed adjacent to, but not touching, the number background. One of the two spaces attached to each competition number may be reserved for the organiser's advertising, the use of which the competitor may not refuse.
- 2.1.9.2** Advertising on two-seat and single-seat racing cars of Period G onwards:
- 1 x front and 1 x each side spaces, of not more than 700cm2 each, may be reserved for the event organiser's advertising, the use of which the competitor may not refuse.
- Furthermore, a total of 2100cm2 of additional advertising may be carried (with maxima of 700cm2 on the front and on each side), which may be divided into several stickers, each of which will be measured as the smallest rectangle which will contain it completely when calculating the total area.
- 2.1.9.3** The rally plates are reserved to the organiser's advertising.
- 2.1.9.4** In rallies, and when only two competition numbers are used, two additional spaces of 50 cm x 14 cm may be authorised for advertising.
- 2.1.9.5** All non-current advertising, with the exception of Period livery, must be removed.
- 2.1.9.6** The drivers' names and relevant country flag must appear once on each side of the car within the maximum dimensions of 10x40cm. One bona fide club badge may appear on each side of the car within the maximum dimensions of 10cm x 10cm.
- 2.1.9.7** No other graphics or identification may be displayed upon the car (e.g. shark teeth designs, old race stickers, personal messages etc.).
- 2.1.9.8** Stickers may be placed next to the race numbers to identify the class of the vehicle, if so required by the event regulations.
- 2.1.9.9** These rules must be respected throughout all the championship events.
- 2.1.10 Period Livery**
- Any model of car which can be proved by way of history, to have run in a particular livery (e.g.: Gulf Porsche; L. & M. Lola; JPS Lotus etc) will be allowed to continue to display this livery, provided that it is in the same colours and that the logos are of the original size.
- 2.1.11 Competition numbers**
- See articles 205 to 207 of the ISC.
- 2.1.12 FIA/FIVA convention**
- FIA considers that co-operation with FIVA is central to its activities in the historic non-sporting field, in order to defend the free and unrestricted circulation of historic vehicle and promote also their non-sporting use.
- According to the terms of the FIA/FIVA Convention, signed on October 10th 1974, and updated on the 27th of October 1999,

comme étant la seule Autorité Internationale dans le domaine du sport automobile. Plus particulièrement, alors que les épreuves automobiles historiques de nature sportive continueront à relever exclusivement de la compétence de la FIA et de ses membres, les épreuves de régularité non sportives continueront à pouvoir utiliser les règlements FIA ou FIVA. Les Concentrations Touristiques organisées sous l'autorité de la FIA devront respecter le Code pour Epreuves Internationales de la FIA.

Les Organisateur (s) affiliés à la FIA ou à la FIVA) peuvent organiser (sous réserve d'une éventuelle approbation des ASN concernées, en particulier lorsque cela est prévu par la législation nationale) des rallies de régularité dont la vitesse moyenne ne dépasse pas la plus faible des deux vitesses suivantes : 50 km/h ou le maximum normalement autorisé pour les compétitions automobiles par les autorités gouvernementales des pays concernés.

the FIVA has recognised the FIA as being the only International Authority in the world of motor sport. In particular, whereas historic automobile events of a sporting nature shall remain within the exclusive competence of FIA and its members, non-sporting Regularity events shall continue to be entitled to use either FIA or FIVA regulations. Touring Concentrations organised under the authority of the FIA shall respect the FIVA International Events Code.

Organisers (FIA or FIVA affiliated) may organise (subject to possible acceptance of relevant ASNs, in particular when foreseen by national legislation) regularity rallies on condition that the average speed does not exceed the lowest of the two following speeds: 50 km/h or the maximum speed normally permitted for automobile events by the Governmental authorities of the countries involved.

2.1.13 Définitions des épreuves

2.1.13.1 Epreuve Historique

Une Epreuve Historique peut être une démonstration, une parade, une épreuve historique sur route, un rallye historique, un parcours de régularité historique ou une concentration touristique historique organisé sous le contrôle de la FIA et/ou de la FIVA. Toutes les épreuves internationales doivent respecter la réglementation de cette Annexe et, à l'exception des rallyes et courses de côtes (y compris les courses sur circuit pendant les rallyes), doivent avoir lieu sur des circuits approuvés par la FIA pour les épreuves internationales en accord avec l'Annexe O, Article 6.

2.1.13.2 Démonstrations

Voir Article 22.c du CSI.

De plus, les Démonstrations de voitures de course monoplaces et biplaces postérieures à 1967 ne peuvent être organisées qu'avec l'autorisation de la FIA, dans chaque cas.

2.1.13.3 Parades

Voir Article 22.b du CSI.

2.1.13.4 Epreuve Historique sur Route

Une Epreuve Historique sur Route est une épreuve pour voitures selon la réglementation de l'Annexe K ou du Code des Epreuves de la FIVA, empruntant des routes publiques comme itinéraires communs ou convergents, et pour laquelle des itinéraires sont fournis par les Organisateur, pour toute forme de contrôle d'itinéraire commun. A l'exception des Concentrations Touristiques Historiques, toutes les épreuves internationales doivent être inscrites, pour information, aux Calendriers de la FIA et de la FIVA. Toutes les épreuves doivent être organisées dans le respect scrupuleux de la législation de la Circulation Routière des territoires concernés. Il existe trois types d'épreuves historiques sur route définis séparément ci-dessous : Rallye Historique, Rallye de Régularité Historique, Concentration Touristique Historique.

Rallye Historique : Epreuve sur route de nature sportive dans laquelle la majeure partie de la distance couverte est disputée sur des routes ouvertes à la circulation ordinaire. L'itinéraire peut inclure une ou plusieurs «épreuves spéciales», organisées sur des routes fermées à la circulation ordinaire, ou sur des circuits de course permanents ou semi permanents sur lesquels la vitesse la plus élevée est le facteur déterminant. Les résultats de toutes les épreuves spéciales contribueront à déterminer le classement général du rallye.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallyes Historiques :

- Les Organisateur de Rallyes Historiques Internationaux doivent être affiliés à une ASN.
- Les itinéraires non utilisés pour des épreuves spéciales sont appelés «secteurs de liaison». Sur ces secteurs de liaison, la vitesse la plus élevée ne doit jamais compter dans l'établissement du classement général, et la vitesse moyenne requise entre les contrôles ne doit pas excéder 50 km/h, à moins qu'une vitesse supérieure ne soit autorisée par une ASN dans le respect de la législation nationale.
- Les occupants des véhicules participants doivent être détenteurs d'une Licence appropriée de Pilote de Compétition de la FIA.
- Au cours de toutes les épreuves spéciales sur circuit dans lesquelles deux voitures ou plus démarrent simultanément, seul le pilote peut être dans la voiture.
- Les voitures doivent se conformer à la législation routière ainsi qu'aux exigences de la FIA en matière d'inscription pour

2.1.13 Events definitions

2.1.13.1 Historic event

An Historic event may be a demonstration, parade, historic road event, historic rally, historic regularity rally or an historic touring concentration organised under FIA and/or FIVA control. All International events must respect the regulations in this Appendix and, with the exception of rallies and hill-climbs (including circuit races held during rallies), will take place on circuits approved by the FIA for International events as stated in Appendix O, Article 6.

2.1.13.2 Demonstrations

See article 22.c of the ISC.

In addition demonstrations for post-1967 single seat and 2 seat racing cars may only be organised with the authorisation of the FIA in each case.

2.1.13.3 Parades

See article 22.b of the ISC.

2.1.13.4 Historic Road Event

A Historic Road Event is an event for cars eligible under Appendix K regulations or the FIVA Events Code, which use public roads for common or converging itineraries and for which routes are issued by the organiser for any form of common route checking. With the exception of Historic Touring Concentrations, all international events must be entered for information on the FIA and FIVA calendars. All events must be organised entirely within the Road Traffic legislation of the relevant territories. There are three types of Historic Road Events which are separately defined below: Historic Rally, Historic Regularity Rally, Historic Touring Concentration.

Historic Rally: a road event of a sporting nature in which the majority of the distance covered is run on roads open to normal traffic. The route may include one or more «special stages», organised on roads closed to normal traffic or on permanent or semi-permanent race circuits in which the greatest speed is the deciding factor. The results of all special stages will count in determining the general classification of the rally.

The following conditions must be observed for a Historic Rally:

- Organisers of International Historic Rallies must be affiliated to an ASN.
- The itineraries which are not used for special stages are called «road sections». The greatest speed on road sections must never count in determining the general classification and any average speed required between controls must not exceed 50km/h unless a higher speed is permitted by an ASN in accordance with national laws.
- Occupants of participating vehicles must possess an appropriate FIA Competition Driver's Licence.
- During any special stage on a circuit where more than one car starts simultaneously, only the driver may be in the car.
- Cars must be road legal in conformity with the FIA entry requirements for International Rallies during the relevant

- les Rallyes Internationaux durant la période concernée.
- Chaque Concurrent doit être détenteur d'un Passeport Technique Historique de la FIA en cours de validité pour la voiture concurrente. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les Organisateurs devraient respecter les recommandations de sécurité de l'Art. 14 de l'Annexe H du Code Sportif International.

Rallye de Régularité Historique

(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)

Un Rallye de Régularité Historique est une épreuve de nature touristique dans laquelle la vitesse la plus élevée n'est pas un facteur déterminant, mais où des vitesses moyennes (ne dépassant pas 50 km/h) doivent être imposées.

Exceptionnellement, lorsqu'une épreuve a lieu dans un pays où les zones urbaines sont séparées par de longues distances, ou encore où l'itinéraire prévoit l'utilisation d'autoroutes, les Organisateurs des rallyes de régularité peuvent demander à l'ASN appropriée la permission d'augmenter la vitesse moyenne générale (jusqu'à 80 km/h maximum) sur ces secteurs spécifiques.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallyes de Régularité Historiques :

- Ils doivent être inscrits au Calendrier de la FIA ou au Calendrier de la FIVA. Les Organisateurs seront affiliés à la FIA ou à la FIVA, sous la juridiction d'une ASN lorsque exigé par des lois nationales, et la réglementation doit être établie conformément au Code Sportif International, ou au Code des Epreuves Internationales de la FIA.
- Dans le cas d'une épreuve inscrite au calendrier FIA, le règlement applicable au Rallye de Régularité Historique doit être en accord avec le «Règlement Particulier Standard» établi par la FIA. Ce règlement est disponible sur www.fia.com, ou auprès du secrétariat de la FIA.
- L'itinéraire/les itinéraire(s) concerné(s) par un Rallye de Régularité Historique sera/seront obligatoire(s), sauf cas de force majeure. Les Organisateurs doivent pouvoir prouver que cet/ces itinéraire(s) a/ont été approuvé(s) par la ou les autorités de surveillance de la circulation concernées ainsi que la ou les ASN de la FIA ou la ou les ANF de la FIVA concernées.
- Lorsque l'itinéraire d'une épreuve comporte des secteurs de tests de régularité, l'endroit où se terminent ces secteurs chronométrés ne doit pas être communiqué par avance aux Concurrents.
- Les Organisateurs doivent prévoir au moins un contrôle de vitesse secret par jour sur toute voiture en compétition. Les participants arrivés en avance devront être soumis par les Organisateurs à des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion pour excès de vitesse.
- Tout rapport de conduite dangereuse émanant de la police de la route pourra entraîner l'exclusion.
- L'exclusion implique le retrait des numéros de course, des plaques de rallye, du carnet d'itinéraire et d'autres informations concernant le parcours et s'applique également aux véhicules d'assistance.
- Les pilotes participant aux Rallyes de Régularité Historiques doivent être détenteurs d'un permis de conduire routier normal reconnu sur chaque territoire de l'itinéraire, et être détenteurs de tout type de licence de pilote de régularité ou de compétition, de degré H4 minimum, valable pour l'année en cours et l'épreuve, ou obtenir un permis de conduire pour Parcours de Régularité pour la durée de l'épreuve.
- Chaque équipage peut spécifier un nom d'équipage sur le formulaire de demande d'engagement. Ce nom d'équipage apparaîtra aux côtés du nom des pilotes sur toutes les publications officielles de l'épreuve.
- Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement, construites au moins 15 ans avant le 1er janvier de l'année en cours. Les voitures doivent être équipées de pneus admis pour un usage routier ; les pneus fabriqués uniquement pour la compétition ne sont autorisés à aucun moment de l'épreuve. L'acceptation des inscriptions est décidée par les Organisateurs.
- Le Concurrent doit être détenteur d'un PTH, d'un LPRH ou d'une Fiche d'identité FIVA en cours de validité pour la voiture.

period.

- Each competitor must possess a valid FIA Historic Technical Passport for the competing car. It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.
- The organisation should comply with the safety recommendations of Art. 14 of Appendix H to the International Sporting Code.

Historic Regularity Rally

(this article does not apply to FIVA events)

A Historic Regularity Rally is an event of a touring nature in which the greatest speed is not a deciding factor, but in which average speeds (up to 50 km/h) must be imposed.

Exceptionally where long distances between urban areas or where the itinerary includes the use of motorways, the organisers of regularity rallies may request the appropriate ASN to permit the overall average speed to be increased (to a maximum of 80km/h) for these specific sections.

The following conditions must be observed for a Historic Regularity Rally:

- It must be entered on the FIA calendar or on the FIVA Calendar. The organisers will be FIA or FIVA-affiliated, under the jurisdiction of the ASN when required by National laws, but the regulations must be drawn up in accordance with the FIA International Sporting Code, or the FIVA International Events Code.
- In the case of an event entered on the FIA calendar, the regulations applicable to a Historic Regularity Rally must be in agreement with the «Standard Supplementary Regulations» set out by the FIA. These regulations are available on www.fia.com or from the FIA secretariat.
- The itinerary(ies) involved in a Historic Regularity Rally will be compulsory except in the case of «force majeure». Organisers must be able to produce evidence that the itinerary(ies) have been approved by the relevant traffic control authority(ies), as well as the FIA ASN(s) or FIVA ANF(s) concerned.
- Where an event has regularity test sections within the itinerary, the location of the end of the timed sections must not be notified to the competitors in advance.
- Organisers must institute at least one secret time check per day on all competing cars. Penalties must be imposed by the organisers for early arrival, up to exclusion for excess speed.
- Any report of dangerous driving from traffic authorities may invoke a penalty of exclusion.
- Exclusion entails the removal of competition numbers, rally plates, road book and other route details and also applies to service vehicles.
- Drivers participating in a Historic Regularity Rally must possess a driving licence legal for normal road use in every territory of the itinerary, and either, any type of driver's competition or regularity licence, grade H4 minimum valid for the current year and the event, or obtain a Regularity Rally Driving Permit from the organiser for the duration of the event.
- Each crew can specify a crew name on the entry application form. This crew name is published together with the drivers' names in all official publications of the event.
- Eligible cars must satisfy the legal requirements for road use in their countries of registration and have been manufactured at least 15 years before 1st January of the current year. Cars must use tyres eligible for road use; tyres constructed solely for competition use are ineligible for any part of the event. The acceptance of entries is at the discretion of the organisers.
- The competitor must possess an HTP, HRCF, or a valid FIVA Identity Card for the car.

- Avant le départ de l'épreuve, les voitures devront subir un contrôle technique pour vérifier qu'elles sont conformes à la législation et à leur PTH.
 - Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
 - Afin d'éviter toute «zone grise» qui pourrait porter préjudice au mouvement historique et à la sécurité des épreuves, des mesures supplémentaires peuvent être introduites visant à éliminer tout risque d'abus des dispositions en vigueur et à veiller à ce que la vitesse - ou le meilleur temps - ne devienne pas un facteur décisif, même si ces mesures ne s'appliquent qu'à certaines sections précises de l'épreuve.
- Before the start of the event, cars must be scrutineered for compliance with the regulations and their HTP.
 - It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.
 - In order to prevent «grey areas», which may be detrimental to the historic movement and events' safety, supplemental measures may be introduced to eliminate the risk of current provisions being abused and speed - or shortest time - becoming a deciding factor, even if only for limited sections of the event.

Concentration Touristique Historique

(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)

Voir Article 21.b du CSI.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Concentrations Touristiques Historiques :

- Aucun classement n'est décidé par un facteur de vitesse ou de temps.
- Le règlement doit se conformer au Code des Epreuves Internationales de la FIVA.
- Les ASN et la ou les ANF de la FIVA et de chaque territoire de l'itinéraire doivent être informées par avance de l'épreuve et de son parcours.
- Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement, construites au moins 15 ans avant le 1er janvier de l'année en cours. L'acceptation et le classement des engagements sont décidés par les Organisateurs.

Historic Touring Concentration

(this article does not apply to FIVA events)

See article 21.b of the ISC.

The following conditions must be observed for a Historic Touring Concentration:

- No classification decided by a speed or timing factor.
- The regulations must be drawn up in accordance with the FIVA International Events Code.
- The ASNs and the FIVA ANF(s) of every territory of the itinerary must be informed of the event and its route in advance.
- Eligible cars must satisfy the legal requirements for road use in their countries of registration and have been manufactured at least 15 years before 1st January of the current year. The acceptance and classification of entries are at the discretion of the organisers.

2.1.13.5 Course sur Circuit

Voir Article 16.b.1 du CSI.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Courses sur Circuit :

- Chaque Concurrent doit être en possession d'une Fiche de la FIA en cours de validité pour la voiture engagée. Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les épreuves sur circuit. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les Organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code Sportif International.

2.1.13.5 Circuit Race

See article 16.b.1 of the ISC.

The following conditions must be observed for a Circuit Race:

- Each competitor must possess a valid FIA form for the competing car. Eligible cars must conform to the FIA requirements for Circuit events. It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.
- The organisation should comply with the safety recommendations of Appendix H to the International Sporting Code.

2.1.13.6 Course de Côte

Voir Article 16.b.3 du CSI.

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Courses de Côte :

- Elles doivent être inscrites au Calendrier International de la FIA. Le Règlement doit être établi conformément au Chapitre IV du Code Sportif International.
- Les Organisateurs doivent être affiliés à une ASN de la FIA.
- Chaque Concurrent doit posséder une Fiche de la FIA en cours de validité pour la voiture engagée.
- Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les Courses de Côte Historiques.
- Les Organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code Sportif International.

2.1.13.6 Hill-Climb Event

See article 16.b.3 of the ISC.

The following conditions must be observed for a Hill-Climb Event:

- They must be entered on the FIA International Calendar. Regulations must be drawn up in accordance with Chapter IV of the International Sporting Code.
- Organisers must be affiliated to a FIAASN.
- Each competitor must possess a valid FIA form for the competing car.
- It is the duty of each competitor to satisfy the Scrutineers, the Eligibility Delegates and the Stewards of the meeting that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the event.
- Eligible cars must conform to the FIA entry requirements for Historic Speed Hill-Climb.
- The organisation should comply with the safety recommendations of Appendix H to the International Sporting Code.

2.1.14 Réglementation pour pilotes

(Cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA.)

Les pilotes doivent se conformer aux exigences de l'Annexe L du Code Sportif International concernant les casques, les vêtements résistant au feu et les licences.

Les pilotes détenteurs d'une Licence Internationale Historique

2.1.14 Regulations for drivers

(this article does not apply to FIVA events)

Drivers must comply with the requirements of Appendix L to the International Sporting Code concerning crash helmets, fire-resistant clothing and licences.

Drivers holding an International Historic Licence in one or all of

valable pour un ou tous les Degrés H1, H2 et H3 (Article 8 de l'Annexe L) sont autorisés à participer chaque année à un maximum de trois épreuves nationales se déroulant en dehors de leur pays d'origine, à condition que cette ou ces épreuve(s) soi(en)t inscrite(s) au Calendrier National de l'ASN d'accueil et que l'ASN de tutelle du pilote et l'ASN d'accueil aient donné leur accord.

Le nombre de pilotes non nationaux prenant part à une de ces épreuves ne doit dépasser ni 30% du nombre de voitures autorisées à prendre le départ, ni 30% du nombre de participants effectifs. Les circuits sur lesquels se déroulent ces Epreuves doivent être approuvés de façon appropriée par l'ASN.

the Grades H1, H2 and H3 (Appendix L, Article 8) are permitted to take part in up to three national events per year outside their home country always providing that the event(s) concerned are entered on the national calendar of the host ASN and that both the host ASN and the driver's parent ASN have given their permission.

The number of non-national drivers in any of these races is restricted to no more than 30% of track density or 30% of the number of entries, whichever is the lower. The circuit at which any of these events are being held must be a circuit appropriately approved by the ASN.

2.2 Voitures de Course

2.2.1 Toutes les voitures de course participant à des épreuves relevant de l'Annexe K se conformeront à l'Article 5 (Sécurité) et à l'Article 6 (Règlement Technique).

2.2.2 Voiture de course monoplace

2.2.2.1 Voiture construite dans le seul but de courir, se conformant aux règles internationalement reconnues de l'AIACR ou de la FIA qui régissent la catégorie, la formule et les compétitions dans lesquelles elle a été initialement engagée en période dans sa configuration d'origine. Les voitures construites pour courir dans une formule nationale pourront être acceptées.

2.2.2.2 Voitures de course monoplaces, subdivisées en : (a) Monoplaces disposant d'un espace pour un seul siège, (b) Monoplaces disposant d'un second siège, plus petit, mais ayant toujours couru en tant que véritables monoplaces dans leur période.

2.2.3 Voitures de course biplaces ouvertes

2.2.3.1 Les voitures ayant de la place pour deux sièges et construites uniquement pour courir en compétition. Ces voitures se subdivisent en fonction des définitions de Périodes de la FIA et de l'AIACR en :

- (a) Voitures de compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1947,
- (b) Modèles des Périodes E et F construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,
- (c) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les Groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, 6 ou 7 de chaque année respectivement.
- (d) Voitures ouvertes du Groupe 4 construites entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH.

2.2.4 Voitures de course biplaces fermées

2.2.4.1 Les voitures ayant de la place pour deux sièges et construites uniquement pour courir en compétition. Ces voitures se subdivisent en fonction des définitions de Périodes de la FIA en :

- (a) Voitures de compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1947,
- (b) Modèles des Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965) construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,
- (c) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les Groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, ou 6 de chaque année respectivement.
- (d) Voitures fermées de Groupe 4 homologuées entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 et considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH.
- (e) Groupe C et IMSA GTP.

2.2.5 Grand Tourisme Prototypes FIA (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototypes de futurs modèles de voitures GT appartenant aux Périodes E, F et G (1/1/1947 - 31/12/1965) ayant participé à des épreuves internationales en période, conformément au Règlement de la FIA.

2.2.5.2 Voitures GT modifiées au-delà des limites prévues pour le Groupe 3 (1960-65) et ayant couru en Groupe 4 (1960-65).

2.2.5.3 Voitures engagées en GTP, Epreuve du Mans 1962 et voitures GTP de la FIA (1963-65)

2.2.5.4 Le PTH doit être contrôlé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.2.6 Grand Tourisme Prototypes non FIA (Non FIA GTP 2)

2.2.6.1 Prototypes fabriqués par un constructeur avec l'intention d'en

2.2 Racing Cars

2.2.1 All racing cars competing in Appendix K events must comply with Article 5 (Safety) and Article 6 (Technical Regulations).

2.2.2 Single-seat racing car

2.2.2.1 A car built for the sole purpose of racing and conforming to those internationally recognised regulations of the AIACR or the FIA which governed the category, formula and competitions in which it originally raced in period in its present configuration. Cars built and raced to a national formula may be accepted.

2.2.2.2 Single-seat racing cars, which are subdivided into: (a) Single-seat with space for only one seat, (b) Single-seat with space for a second smaller seat but which competed along side true single seat racing cars in their period.

2.2.3 Open two-seat racing cars

2.2.3.1 Cars with space for two seats and built solely for use in racing competition. These are subdivided according to the AIACR and FIA definitions of the periods into:

- (a) Two seat competition cars built to a pre 1947 period specification,
- (b) Models of Period E and F built to the period specification to conform to the requirements of the FIA Appendix C,
- (c) Models of period G or later which were built to the period specification to conform to the requirements of any of the FIA Appendix J Groups for these cars including Groups 4, 5, 6 or 7 in the respective years.
- (d) Group 4 open cars between 1/1/1966 and 31/12/1969 declared as two seat racing cars by the HMSC.

2.2.4 Closed Two Seat racing cars

2.2.4.1 Cars with space for two seats and built solely for use in racing competition. These are subdivided according to the FIA definitions of the periods into:

- (a) Two seat competition cars built to a pre 1947 period specification,
- (b) Models of Period E and F (1/1/1947 - 31/12/1965) built to the period specification to conform to the requirements of the FIA Appendix C,
- (c) Models of period G or later which were built to the period specification to conform to the requirements of any of the FIA Appendix J Groups for these cars including Groups 4, 5 and 6 in the respective years,
- (d) Group 4 closed cars homologated between 1/1/1966 and 31/12/1969 and declared as two seat racing cars by the HMSC
- (e) Group C and IMSA GTP.

2.2.5 FIA Grand Touring Prototypes (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototypes of intended future GT models belonging to period E, F and G which raced internationally in period, under FIA regulations.

2.2.5.2 GT cars which were modified beyond the limits of Group 3 (1960-65) and competed in Group 4 (1960-65).

2.2.5.3 GTP entries for Le Mans 1962 and FIA GTP cars (1963-65).

2.2.5.4 The HTP must be checked by the Historic Motor Sport Commission before being issued.

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

2.2.6.1 Manufacturers' prototypes of intended future GT models (or

faire de futurs modèles de voitures GT (ou du développement dans la période par un constructeur d'un de ses modèles au-delà de la spécification du GT existant), ayant participé à des courses internationales mais sous des règlements autres que ceux de la FIA, en Périodes E, F et G à partir de 1947 et conformes à leurs spécifications d'origine.

2.2.6.2 A part les modifications autorisées sous l'Article 5 (Sécurité), les voitures GT Prototypes n'ont droit qu'aux modifications ayant été effectuées dans la période d'origine sur le modèle particulier concerné.

2.2.6.3 Le PTH doit être contrôlé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.2.7 Voitures expérimentales

2.2.7.1 Voitures de course et Prototypes GT d'origine, conçues pour la compétition en période FIA et conformes aux règles de la période correspondante de l'Annexe J, mais qui, pour une raison quelconque, n'ont pas participé à des compétitions internationales.

2.2.7.2 La preuve de leur histoire ininterrompue doit être apportée.

2.2.7.3 Il reviendra uniquement à la Commission du Sport Automobile Historique de décider si elle accepte ou non une voiture de ce type.

2.2.7.4 Le PTH doit être contrôlé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.2.8 Spéciales Historiques

2.2.8.1 Voiture construite pour des courses (sur circuit et courses de côte) pendant une Période de Classification de la FIA n'ayant pas d'historique en compétition dans une Formule Internationale, mais ayant couru à un niveau inférieur et ayant une histoire significative en période à ce niveau de compétition.

2.2.8.2 La voiture doit respecter l'Article 5 (Sécurité) et ne peut être qu'une monoplace ou une voiture de course biplace des Périodes A à E (jusqu'au 31/12/1960).

2.2.8.3 Le Passeport Technique Historique de la FIA doit être contrôlé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.3 Voitures routières de production de série

2.3.1 Les Voitures routières de Production de Série, les T et les GT, sont des voitures conçues et construites pour un usage routier et dont des exemples ont été utilisés en compétition conformément à la réglementation de période applicable à ces voitures.

2.3.2 En règle générale, les voitures routières de production sont divisées en Voitures de Tourisme et Voitures de Grand Tourisme et leurs dérivés. Toutefois, les voitures de production antérieures à 1947 sont classées séparément pour refléter les différentes spécifications générales des voitures de cette période.

2.3.3 Les voitures antérieures à 1947 comprennent : (a) les berlines ou toutes les voitures fermées, (b) les Voitures de Tourisme ouvertes à quatre places et (c) les voitures biplaces ouvertes et doivent se conformer à l'Article 5 (Sécurité) et à l'Article 7 (Règlement Technique).

2.3.4 Voitures de Tourisme de Production de Série (T) postérieures à 1946

2.3.4.1 Les Voitures de Tourisme incluent les voitures de production fermées à quatre places fabriquées en grand nombre ou les voitures convertibles (Les voitures avec une cylindrée inférieure à 700 cm³ peuvent avoir deux places) et sont des :

- (a) Modèles non homologués par la FIA mais ayant participé à des rallyes internationaux ou à de grandes épreuves internationales sur circuit avant le 31 décembre 1960, auquel cas cela devra être certifié par l'ASN du pays de construction, et approuvé par la FIA.
- (b) Modèles homologués par la FIA en Groupe 1 ou en Groupe N de l'Annexe J après le 1er janvier 1954.

2.3.5 Voitures de Tourisme de Compétition (CT) postérieures à 1946

2.3.5.1 Les Voitures de Tourisme de Compétition postérieures à 1946, sont des :

- (a) Modèles de série limitée des Périodes E à J (1/1/1947 - 31/12/1986) dérivés d'un modèle de voiture de tourisme de production de série et améliorés dans les limites de la période telles qu'indiquées à l'Annexe J, et comprenant des voitures homologuées par la FIA en Groupe 2 avant 1966.
- (b) Modèles à partir du 1/1/1966 homologués en Groupe 2 ou en Groupe A et conformes aux dispositions de l'Annexe J correspondantes.

manufacturers' development in period of one of their models beyond the recognised existing GT specification), which raced internationally, but under regulations different from FIA rules, in the period E, F and G from 1947 to original specifications.

2.2.6.2 Apart from the modifications permitted under Article 5 (Safety), GT prototype cars are permitted only those modifications, which were carried out in the original period on the particular model concerned.

2.2.6.3 The HTP must be checked by the Historic Motor Sport Commission before being issued.

2.2.7 Development cars

2.2.7.1 Original racing cars and GT Prototype cars which were made for period FIA competition, fulfilling the regulations of the period Appendix J, but which, for some reason, did not participate in international competition.

2.2.7.2 The continuous history of their existence must be proved.

2.2.7.3 The decision to accept such a car must be taken by the Historic Motor Sport Commission only.

2.2.7.4 The HTP must be checked by the Historic Motor Sport Commission before being issued.

2.2.8 Historic Special

2.2.8.1 A car built for racing events (circuit and hill-climbs) during an FIA Classification Period which has no competition history in an International Formula, but which has competed at a lower level and has significant history in period at that level of competition.

2.2.8.2 The car must comply with Articles 5 (safety) and may only be a single-seat or two-seat racing car of periods A to E (until 31/12/1960).

2.2.8.3 The Historic Motor Sport Commission must verify the FIA Historic Technical Passport before being issued.

2.3 Series Production Road Cars

2.3.1 Series Production Road Cars, T and GT, are cars which were designed and manufactured for road use and examples of which were used in competition to the period regulations for those cars.

2.3.2 Generally Production Road cars are divided into Touring and Grand Touring cars and their derivatives. However pre 1947 production cars are classified separately to reflect the different general specifications of cars of that period.

2.3.3 Pre 1947 cars include: (a) Saloon Car or any closed car, (b) Open Four Seat Touring Cars and (c) Open Two seat cars and must comply with Article 5 (Safety) and Article 7 (Technical regulations).

2.3.4 Post 1946 Series Production Touring Cars (T)

2.3.4.1 Touring Cars include large volume production four seat closed or convertible cars (Cars with a capacity of less than 700 cc may have two seats) and are either:

- (a) Models not homologated by the FIA but which competed in International rallies or International circuit events prior to 31st December 1960, in which case this must be certified by the ASN of the country of manufacture and approved by the FIA.
- (b) Models homologated by the FIA in Appendix J Group 1 or Group N after 1st January 1954.

2.3.5 Post 1946 Competition Touring Cars (CT)

2.3.5.1 Post 1946 Competition Touring Cars are either:

- (a) Models of limited series production of Periods E till J (1/1/1947 - 31/12/1986) derived from a model of series production touring car and upgraded within the limits of period Appendix J and including cars homologated by the FIA in Group 2 before 1966.
- (b) Models of 1.1.1966 onwards which were homologated in Group 2 or Group A and conforming to the period Appendix J.

2.3.6 Voitures de Grand Tourisme postérieures à 1946 (GT)

2.3.6.1 Les voitures GT sont produites en petites séries, d'ordinaire des voitures de production biplaces ouvertes ou fermées et ne pouvant pas être classées comme des Voitures de Tourisme.

2.3.6.2 Les modèles non homologués en Période E doivent être conformes à un modèle défini dans un catalogue et proposé au public par le Service des Ventes du constructeur. La CSAH délivrera des fiches d'homologation rétrospectives établies à partir des données fournies par l'ASN du constructeur d'origine.

2.3.6.3 Tous les autres modèles doivent avoir été homologués en Groupe 3 (1966-81) et respecter les règles de l'Annexe J applicables aux voitures de ces Groupes dans sa période.

2.3.6.4 Les exemplaires, identiques en tous points pour ce qui est de la carrosserie et des pièces mécaniques et devant avoir été construits dans la période de leur classification, doivent être au nombre minimum requis pour l'homologation.

2.3.7 Voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) postérieures à 1946

2.3.7.1 En règle générale, les Voitures GT de compétition sont produites en petites séries, d'ordinaire des voitures de production biplaces ouvertes ou fermées et ne pouvant pas être classées comme des Voitures de Tourisme et modifiées au-delà de la spécification habituelle de production de série à des fins de compétition.

2.3.7.2 Les voitures qui ne sont pas dérivées d'une voiture qui est antérieure à l'homologation peuvent comprendre des modifications effectuées dans la période, dans les limites des règles internationales pour les Voitures de Grand Tourisme en vigueur à la période. La conception fondamentale et générale du châssis et de la carrosserie du modèle et du moteur doit rester la même que celle du modèle de série correspondant.

2.3.7.3 Les modèles doivent correspondre à des véhicules admissibles en tant que Voitures de Grand Tourisme et être homologués en Groupe 3 (1960-1965).

2.3.7.4 Si le modèle n'a pas été homologué en Groupe 3 (1960-1965) par la FIA au moment de sa construction et de son utilisation en compétition pour sa période, l'ASN du pays du constructeur doit fournir la preuve qu'au moins 100 exemplaires mécaniquement identiques du modèle concerné ont été construits dans la période de la classe telle qu'elle est définie à l'Article 6.

2.3.7.5 A partir de la Période G, uniquement les modèles homologués en Groupe 3, en Groupe 4 (1970-75) ou en Groupe B respectant les dispositions de l'Annexe J applicables aux voitures des Groupes 3, 4 ou B de leur période.

2.3.7.6 En outre :

- (a) Les Voitures de Tourisme assimilées aux Voitures de Grand Tourisme pendant les Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965), soit avec carrosserie spéciale, soit avec carrosserie standard et pièces mécaniques particulières, conformes à la période, sont acceptées pour les rallyes uniquement.
- (b) Ces modèles doivent avoir un historique de compétition et leurs pièces mécaniques particulières sont limitées à celles autorisées par les règles de l'Annexe J de la période applicables aux voitures de Groupe 3 et par l'Article 5 (Sécurité).
- (c) Toutes les modifications doivent respecter la technologie de la période telle qu'appliquée au modèle en question.
- (d) Si ces modèles ont par la suite été homologués en Groupe 3 par la FIA, ils ne pourront utiliser que les pièces mécaniques prévues dans l'extension de la Fiche d'Homologation correspondante du Groupe 3 de la FIA.

2.3.8 Voitures non homologuées postérieures à 1946 produites en petit nombre –Voitures de sport routières / Voitures de Grand Tourisme (GTP 3)

2.3.8.1 Voitures biplaces ouvertes ou fermées appartenant aux Périodes E-G conformes aux règles de construction et d'utilisation en vigueur dans le pays de production à l'époque de la production mais qui ont été construites en moins de 100 exemplaires identiques d'un point de vue mécanique.

2.3.8.2 Ces voitures ne doivent pas avoir été utilisées pour des compétitions internationales dans l'une des catégories ou l'un des groupes cités dans le présent Article 2.3, excepté en GTP-3. Aucune modification autre que celles visées à l'Annexe VIII n'est autorisée.

2.3.8.3 La spécification mécanique de période de chaque modèle doit

2.3.6 Post 1946 Grand Touring Cars (GT)

2.3.6.1 GT cars are small series, usually, two seat production cars which may be open or closed which cannot be classified as Touring Cars.

2.3.6.2 Models which were not homologated in period E, must conform to a model defined in a catalogue and offered to the public by the Sales Department of the manufacturer. The FIA HMSC will issue retrospective homologation forms from data supplied by the ASN of the original manufacturer.

2.3.6.3 All other Models must have been homologated in Group 3 (1966-1981) and respect the Appendix J rules applicable to this group in its period.

2.3.6.4 At least the number required for homologation, identical in every sense concerning bodywork and mechanical parts, must have been manufactured in the period of their classification.

2.3.7 Post 1946 Competition Grand Touring Cars (GTS)

2.3.7.1 Generally Competition GT cars are small series, usually, two seat production cars which may be open or closed which cannot be classified as Touring Cars which are modified beyond normal series production specification for competition purpose.

2.3.7.2 Cars which are not derived from a car which pre dates homologation may include modifications carried out in the period within the limits of the international rules for Grand Touring Cars in force at the time. The fundamental and general designs of the model - chassis, body and of the engine must remain the same as those of the corresponding series production model.

2.3.7.3 The models must be vehicles eligible as Grand Touring cars and homologated into Group 3 (1960-1965).

2.3.7.4 If the model was not homologated in Group 3 (1960-1965) by the FIA when built and used in period competition, the ASN of the country of the manufacturer must provide evidence that at least 100 mechanically identical examples of the model concerned were built within the period of the class as defined in article 6.

2.3.7.5 For Period G onwards only models having been homologated in Group 3, Group 4 (1970-75) or Group B and respecting the App. J rules applicable to Group 3/4 or B cars of their respective periods.

2.3.7.6 Additionally:

- (a) Historic Touring cars assimilated with Grand Touring cars during periods E and F (1/1/1947 - 31/12/1965), either with special coachwork or with standard coachwork and special mechanical parts, in compliance with of the period are accepted for rallies only.
- (b) These models must have a competition history and the special mechanical parts are limited to those authorised in the period Appendix J rules applicable to Group 3 cars and Article 5 (Safety).
- (c) All modifications must respect the technology of the period as applied to that model.
- (d) Should these models have been subsequently homologated by the FIA in Group 3, they may only use those mechanical parts included in the relevant extension of the FIA Group 3 homologation form.

2.3.8 Post 1946 Low volume non-homologated road-going sports/ GT cars (GTP 3)

2.3.8.1 Two seat open or closed cars belonging to Period E-G complying with the construction and use regulations of the country of production at the time of production but which were built in less than 100 mechanically identical examples.

2.3.8.2 These cars must not have been used for international competition in one of the categories or groups quoted in this article 2.3, except GTP-3. No other modification is permitted than those allowed by Appendix VIII.

2.3.8.3 The period mechanical specification for each model must be

être documentée et soumise à l'agrément de la FIA.

documented and submitted for FIA approval.

2.3.9 Voitures de Tourisme Spéciales postérieures à 1946

2.3.9 Post 1946 Special Touring Cars

2.3.9.1 Modèles dérivés des Groupes 1 et 2, N ou A de l'Annexe J ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour ces Groupes. Sont comprises :

2.3.9.1 Models derived from Appendix J Groups 1 and 2, N or A of the period which were submitted to changes beyond the modification authorised for those groups. Are included:

2.3.9.2 Les Voitures de Tourisme Spéciales qui sont des modèles dérivés des Groupes 1 et 2, N ou A de l'Annexe J ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour ces Groupes.

2.3.9.2 Special Touring Cars are models derived from of the period Groups 1 and 2, N or A which were submitted to changes beyond the modification authorised for those groups.

2.3.9.3 Sont inclus :

2.3.9.3 Are included:

(a) Groupe 3 (1957-59) : Voitures de Tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 264 de l'Annexe J de 1959.

(a) Group 3 (1957-59): Touring cars with special coachwork or with standard coachwork but mechanical modifications beyond the limits of Group 2 as defined in App J 1959 Art 264.

(b) Groupe 3 (1960-65) : Figurant sous le Groupe 3 pour Voitures GT. Voitures de tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 274 de l'Annexe J de 1965.

(b) Group 3 (1960-65): Included in Group 3 for GT cars. Touring cars with special coachwork or with standard coachwork but mechanical modifications beyond the limits of Group 2 as defined in App J 1965 Art 274.

(c) Groupe 5 (1966-69) : Les modifications autorisées figurent à l'Article 267 de l'Annexe J ; la version de 1969 sera considérée comme définitive. Les modifications autorisées sur ce type de voiture sont très proches de celles qui s'appliquent aux Voitures de Tourisme Spéciales (Groupe 2 1970- 1975) lorsque ces dernières disposent d'options homologuées avec plus de 100 exemplaires.

(c) Group 5 (1966-69): Permitted changes are listed in Appendix J of the period Art 267; the 1969 version shall be regarded as definitive. The modifications permitted for these cars are broadly similar to that of Special Touring Cars (Group 2 1970-75) when these are fitted with homologated 100-off options.

(d) Groupe 5 (1976-81) : Les modifications autorisées figurent sous l'Annexe J de la période : la version de 1981 (Article 251) sera considérée comme définitive.

(d) Group 5 (1976-81): Permitted changes are listed in Appendix J of the period: the 1981 version (Art 251) shall be regarded as definitive.

2.3.9.4 Le PTH doit être contrôlé par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré.

2.3.9.4 The HTP must be checked by the Historic Motor Sport Commission before being issued.

3. CLASSEMENTS PAR DATE ET DEFINITIONS

3. DATE CLASSIFICATIONS AND DEFINITION

3.1 Une voiture sera datée en fonction de sa spécification et pas forcément en fonction de sa date de construction.

3.1 A car will be dated by the specification of that car and not necessarily by the date of build.

3.2 Les périodes sont les suivantes :

3.2 Dating periods are as follows:

A) avant le 1/1/1905.

A) Before 1/1/1905.

B) du 1/1/1905 au 31/12/1918.

B) 1/1/1905 to 31/12/1918.

C) du 1/1/1919 au 31/12/1930.

C) 1/1/1919 to 31/12/1930.

D) du 1/1/1931 au 31/12/1946.

D) 1/1/1931 to 31/12/1946.

E) du 1/1/1947 au 31/12/1961 (au 31/12/1960 pour les monoplaces et biplaces de course).

E) 1/1/1947 to 31/12/1961 (to 31/12/1960 for single-seat and two-seat racing cars).

F) du 1/1/1962 au 31/12/1965 (à partir du 1/1/1961 pour les monoplaces et biplaces de course et jusqu'au 31/12/1966 pour la Formule 2), à l'exclusion de la Formule 3 et des Formules à moteur de marque unique.

F) 1/1/1962 to 31/12/1965 (from 1/1/1961 for single-seat and two-seat racing cars and up to 31/12/1966 for Formula 2), excluding Formula 3 and single engine-make Formulae.

GR) du 1/1/1966 (1/1/1964 pour F3) au 31/12/1971 pour monoplaces et biplaces de course.

GR) 1/1/1966 (1/1/1964 for Formula 3) to 31/12/1971 for Single-seat and two-seat Racing cars.

G1) du 1/1/1966 au 31/12/1969 pour les Voitures de Tourisme GT homologuées.

G1) 1/1/1966 to 31/12/1969 for homologated Touring and GT.

G2) du 1/1/1970 au 31/12/1971 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.

G2) 1/1/1970 to 31/12/1971 for homologated Touring and GT cars.

HR) du 1/1/1972 au 31/12/1976 pour les monoplaces et biplaces de course.

HR) 1/1/1972 to 31/12/1976 for Single-seat and two-seat Racing cars.

H1) du 1/1/1972 au 31/12/1975 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.

H1) 1/1/1972 to 31/12/1975 for homologated Touring and GT cars.

H2) du 1/1/1976 au 31/12/1976 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.

H2) 1/1/1976 to 31/12/1976 for homologated Touring and GT cars.

IR) du 1/1/1977 au 31/12/1982 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion du Groupe C) et du 1/1/1977 au 31/12/1985 pour les F1 3 litres.

IR) 1/1/1977 to 31/12/1982 for Single-seat and two-seat Racing cars (excluding Group C) and 1/1/1977 to 31/12/1985 for 3-litre F1.

I) du 1/1/1977 au 31/12/1981 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.

I) 1/1/1977 to 31/12/1981 for homologated Touring and GT cars.

IC) du 1/1/1982 au 31/12/1990 pour les voitures du Groupe C et les voitures IMSA.

IC) 1/1/1982 to 31/12/1990 for Group C and IMSA cars.

JR) du 1/1/1983 au 31/12/1990 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion des voitures de F1 3 litres du 1.1.1983 au 31.12.85).

JR) 1/1/1983 to 31/12/1990 for Single-seat and two-seat Racing cars (excluding 3 litres F1 cars 1.1.1983 to 31.12.85).

J) du 1/1/1982 au 31/12/1990 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.

J) 1/1/1982 to 31/12/1990 for homologated Touring and GT cars.

KC) du 1/1/1991 au 31/12/1993 pour toutes les voitures du Groupe C et les voitures IMSA.

KC) 1/1/1991 to 31/12/1993 for all Group C and IMSA cars.

Z) du 1/1/1991 à deux ans avant le 1er janvier de l'année en cours pour les autres voitures.

Z) 1/1/1991 to two years prior to January 1st of the current year for other cars.

3.3 Spécification de période

3.3 Period specification

3.3.1 Par spécification de période, on entend la configuration du modèle dont il a été prouvé, à la satisfaction de la FIA ou des

3.3.1 Period Specification is defined as the configuration of the model, proven to the satisfaction of the FIA or the stewards, to have

- Commissaires Sportifs, qu'il a existé à l'époque à laquelle sa classification a été déterminée.
- 3.3.2** Toute modification de la spécification de période d'une voiture est interdite à moins d'être expressément autorisée par les dispositions de la présente réglementation relatives au Groupe de la voiture ou par une déclaration publiée dans le Bulletin Officiel de la FIA au sujet du modèle de voiture spécifique ou des pièces spécifiques concernées ou à moins d'être imposée à l'Article 5 (Sécurité).
- 3.3.3** Des composants remplaçant des pièces fournies à l'origine par le constructeur de la voiture ne peuvent être utilisés que s'il est prouvé qu'ils étaient autorisés par l'Annexe J de période et/ou la fiche d'homologation applicable à la voiture concernée et utilisés pour cette voiture particulière au cours d'une épreuve inscrite au calendrier international de la FIA dans la période.
- 3.3.4** La période, les composants et pièces de remplacement, ainsi que les extensions de la fiche d'homologation concernés seront spécifiés sur le PTH applicable à cette voiture particulière.
- 3.3.5** Sauf autorisation spécifiée dans le présent règlement, toute partie d'une voiture doit avoir des dimensions identiques à celles de la partie d'origine, et la preuve devra en être fournie.
- 3.3.6** La technologie utilisée, et pour les voitures avec une fiche d'homologation, les extensions utilisées, doivent être compatibles avec la période concernée.
- 3.3.7** Pour les voitures homologuées, seuls les papiers d'homologation FIA d'origine, y compris extensions et variations telles qu'homologuées pendant la période concernée sont valables.
- 3.3.8** Pour les voitures non homologuées, les preuves suivantes (données par ordre de priorité) peuvent être admises pour déterminer la classification de période :
- (a) Spécifications du constructeur contenues dans un des documents suivants : prospectus publicitaires, manuel du constructeur, manuel d'atelier du constructeur, liste des pièces de rechange du constructeur, magazines d'essais automobiles ; la publication de tous ces documents devant dater de la période concernée.
- (b) Preuve que la spécification d'un constructeur a été modifiée pour un concurrent lors d'une épreuve internationale : tout document, dessin, croquis ou spécification du constructeur produit en période (les spécifications publiées dans des magazines et périodiques de la période doivent provenir d'au moins deux sources).
- (c) Rapports d'experts reconnus qui ont inspecté les voitures.
- (d) De moindre valeur, mais auxquels sera accordé un certain crédit lors de toute demande spécifique, seront les livres et articles de magazines écrits hors période par des auteurs réputés. Des lettres récentes écrites par des constructeurs, des mécaniciens, des ingénieurs, des dessinateurs, des pilotes et des membres d'équipes de la période seront prises en considération pour une voiture en particulier.
- (e) Toutes les preuves susmentionnées doivent se référer au modèle en question.
- 3.4 Définitions Générales**
- 3.4.1** La silhouette est la forme de la voiture vue de n'importe quelle direction, les panneaux de carrosserie étant posés.
- 3.4.2** Le châssis est la structure générale de la voiture autour de laquelle sont assemblés les composants mécaniques et la carrosserie comprenant toute partie structurelle de ladite structure.
- 3.4.3** L'expression «type de matériau» indique le même matériau, mais pas nécessairement de même spécification.
- 3.4.4** Ainsi, «l'aluminium» est de l'aluminium d'un point de vue métallurgique, mais peut être d'une qualité différente et contenir des éléments absents du composant d'origine à l'exclusion du béryllium aluminium. Le magnésium peut être remplacé par de l'aluminium.
- 3.5 Tolérances**
- 3.5.1** Sauf indication contraire sur la fiche d'homologation et dans l'Annexe J de période applicables à la voiture, les tolérances suivantes sur les mesures des composants s'appliquent :
- 3.5.2** Tout usinage, sauf alésage et course : $\pm 0,2\%$;
- 3.5.3** Brut de fonderie : $\pm 0,5\%$;
- 3.5.4** Largeur de la voiture aux axes avant et arrière : + 1%, - 0,3% ;
- 3.5.5** Empattement : $\pm 1\%$;
- 3.5.6** Voie : $\pm 1\%$.
- existed in the period in which it is classified.
- 3.3.2** Any additions to a car's period specification are forbidden unless expressly authorised by the regulations herein specific to the car's Group, or by an announcement in the FIA Official Bulletin concerning the specific car model or components, or imposed in Article 5 (safety).
- 3.3.3** Alternative components to the original manufacturer's specifications can only be used if it is proven that these components were allowed by the period Appendix J and/or homologation form applicable to the car concerned and used in that model of car in an event entered on the FIA International calendar in the period.
- 3.3.4** The period, alternative parts and components, and the extensions of the homologation form to be considered will be specified on the HTP applicable to this specific car.
- 3.3.5** Unless otherwise specifically authorised by these regulations, any part of a car must have identical dimensions to the original part and evidence of this must be provided.
- 3.3.6** The technology used, including that allowed with homologation extensions, must be compatible with that used in period.
- 3.3.7** For Homologated Cars, only Original FIA homologation papers, with such extensions and variations, as were homologated in the period concerned are valid.
- 3.3.8** For Non-homologated cars, the following evidence (given in order of priority) may be admitted to prove period specification:
- (a) Manufacturer's specifications as evidenced by any of the following: sales brochures, manufacturer's handbook, manufacturer's workshop manual, manufacturer's spare parts list, road test magazines, all of which must have been published in period.
- (b) Evidence that a manufacturer's specification was varied for an entrant in an international event. Any manufacturer's document, drawing, sketch or specification produced in period, or any magazine article produced in period (specifications in magazines and periodicals of the period must come from at least two sources).
- (c) Reports from recognised experts who inspected the car.
- (d) Of lesser value, but to which consideration will be given in any specific query, will be books and magazine articles written out of period by reputable authors. Recent letters written by manufacturers, mechanics, engineers, designers, drivers and team members of the period may be considered for a specific car.
- (e) All evidence referred to in the above must refer to the model in question.
- 3.4 General Definitions**
- 3.4.1** The silhouette is the shape of the car viewed from any direction, with the body panels in position.
- 3.4.2** The chassis is the overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.
- 3.4.3** The term «material type» indicates the same material, but not necessarily to the same specification.
- 3.4.4** Thus «aluminium» is metallurgically aluminium but may be of a different grade and contain elements not present in the original component to the exclusion of aluminium beryllium. Magnesium may be replaced with aluminium.
- 3.5 Tolerances**
- 3.5.1** Unless otherwise specified on the homologation form and in the appendix J for the period applicable to the car, the following tolerances on measurements of components are to be applied:
- 3.5.2** All machining, excepting bore and stroke: $\pm 0.2\%$;
- 3.5.3** Unfinished casting: $\pm 0.5\%$;
- 3.5.4** Width of car at front and rear axle lines: + 1%, - 0.3%;
- 3.5.5** Wheelbase: $\pm 1.1\%$;
- 3.5.6** Track: $\pm 1\%$.

3.6 Carburant

- 3.6.1** Pour les voitures routières de production, le carburant doit être de l'essence, telle qu'elle est définie à l'Article 252 paragraphes 9.1, 9.2 et 9.3 de l'Annexe J en vigueur.
- 3.6.2** Pour les voitures non homologuées, le carburant doit être conforme à l'Article 275.16 de l'Annexe J.
- 3.6.3** Toutes les voitures de course de Périodes C et D (1/1/1919 - 31/12/1946), Formule 1 1946-57, Formule 2 1947-53, Formule 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, peuvent utiliser des carburants à base d'alcool.
- 3.6.4** Les voitures construites selon les règlements Formules 1 ou 2 1946-60 peuvent utiliser de l'essence ayant un indice d'octane plus élevé.
- 3.6.5** Des additifs de lubrification, ne dépassant pas 2% en volume, peuvent être ajoutés au carburant.
- 3.6.6** L'utilisation d'additifs, ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb, est autorisée à condition que ces derniers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ou 102 RON.
- 3.6.7** Des additifs de lubrification peuvent être ajoutés au carburant pour les moteurs deux temps.

4. DOCUMENTS D'IDENTITE DE VEHICULE CONFORMES A LA NORME INTERNATIONALE DE LA FIA

4.1 Certification

- 4.1.1** Tout véhicule participant à une épreuve internationale de la FIA doit être en possession d'un PTH ou, dans le cas des Parcours de Régularité, d'un Laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique. Ces documents sont de nature purement technique et n'offrent aucune garantie ni appréciation, quelle qu'elle soit, sur l'authenticité de la voiture.
- 4.1.2** Un propriétaire de voiture qui souhaite obtenir de la FIA un certificat au sujet de l'authenticité de sa voiture peut demander à la FIA un HC.
- 4.1.3** Le PTH est la propriété de l'ASN de délivrance et peut être retiré à tout moment sur décision de la CSAH de la FIA. Les PTH de la FIA peuvent être obtenus auprès des ASN par tout résident ou tout citoyen du pays de l'ASN ; il incombe à ces derniers de remplir les PTH avant de les retourner à l'ASN. L'ASN gardera l'original de la fiche ainsi que les détails de la demande, et fournira au candidat une copie de la fiche certifiée par perforation. L'ASN fournira à la FIA pour sa base de données les détails et les copies de tous les documents délivrés.
- 4.1.4** Le PTH est un modèle de la FIA de 11 pages qui est rempli par l'ASN conjointement avec le demandeur.
- 4.1.5** Pour toute voiture homologuée, ce PTH doit être accompagné d'une copie certifiée par la FIA de la Fiche d'Homologation d'origine de la voiture ou d'une copie certifiée de la Fiche d'Homologation Rétrospective de la voiture.
- 4.1.6** Le LPVRH se base sur un modèle de la FIA et est un simple document d'identité de véhicule à utiliser pour les Rallyes de Régularité Historiques.
- 4.1.7** Changement de propriétaire : Le PTH est un document international et doit être accepté par toutes les ASN. Lorsqu'une voiture est transférée à un propriétaire d'un pays différent, la nouvelle ASN devra reconnaître la fiche délivrée à la voiture, informer l'ASN concernée du changement de propriétaire et demander le transfert de l'original accompagné de sa documentation. La nouvelle ASN peut apposer son propre numéro national sur la fiche d'origine.
- 4.1.8** PTH perdus : si un passeport est perdu, une demande devra être faite auprès de l'ASN qui délivrera une copie couleur certifiée de la Fiche établie d'après son propre exemplaire. L'ASN qui délivrera la copie en question inscrira à la page 1 qu'une autre copie a été délivrée ainsi que sur la page 10 la date à laquelle elle a été délivrée.

4.2 Utilisation des PTH

- 4.2.1** Les PTH n'ont que deux objets : pour utilisation par les officiels Techniques et d'Eligibilité pendant les épreuves d'une part et pour utilisation par les organisateurs d'épreuves dans la classification et la structure de leurs épreuves d'autre part.

3.6 Fuel

- 3.6.1** For Production Road Cars, the fuel must be petrol, as defined in current Appendix J, Article 252 paragraph 9.1, 9.2, 9.3.
- 3.6.2** For Non-Homologated Cars, fuel must comply with current Appendix J Article 275.16.
- 3.6.3** All racing cars in period C and D (1/1/1919 - 31/12/1946), Formula 1 1946-57, Formula 2 1947-53, Formula 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, may use alcohol-based fuels.
- 3.6.4** Cars built to the Formula 1 or 2 1946-60 may use petrol having a higher octane number.
- 3.6.5** Additional lubricating compounds, not exceeding 2% by volume, may be added to the fuel.
- 3.6.6** Compounds, which are added to fuel to replace lead, may be added if freely available from commercial retailers. The addition of these compounds must not raise the octane value of the fuel beyond the limit of 90 MON or 102 RON.
- 3.6.7** Additional lubricating compounds may be added to the fuel for two-stroke engines.

4. VEHICLE IDENTITY DOCUMENTS TO INTERNATIONAL FIA STANDARD

4.1 Certification

- 4.1.1** All cars competing in FIA International events must be in possession of a HTP or in the case of a Regularity Rally, an HRCP. These documents are purely technical and offer no guarantee or opinion whatsoever regarding the authenticity of the cars.
- 4.1.2** Owners who wish to obtain from the FIA a certification with regard to the authenticity of their car may apply to the FIA for an HC.
- 4.1.3** The HTP is the property of the issuing ASN and can be withdrawn at any time by order of the FIA HMSC. The HTP can be obtained from the ASN by a resident, or a national, of that ASN. The applicant is responsible for the completion of the HTP before returning it to the ASN. The ASN will keep the original of the form and the application details. The ASN will issue the applicant with a certified copy validated by the perforations and supply the FIA database with details and copies of all issued Identity documents.
- 4.1.4** The HTP is an 11 page FIA template that is filled in by the ASN in conjunction with the applicant.
- 4.1.5** For any homologated car, this HTP must be accompanied by an FIA certified copy of the car's original Homologation Form or a certified copy of the car's Retrospective Homologation Form, from the FIA.
- 4.1.6** The HRCP is based on a FIA template and is a simple Vehicle Identity Document restricted for use only in Historic Regularity Rallies.
- 4.1.7** Change of ownership: the HTP is an International document and must be accepted by all ASNs. In the event of change of ownership to a different country, the new ASN must recognize the form issued to the car, notify the issuing ASN of the change of owner and request the delivery of the original and the supporting documentation. The new ASN may issue its own national number to the original form.
- 4.1.8** Lost HTP: in the event of the form being lost, application must be made to the ASN who will supply a second certified colour-copy of the form from their own original. The issuing ASN will note on the front page that this is a second certified copy and on page 10 that the copy has been issued and when.

4.2 Use of HTP

- 4.2.1** The HTP has only two purposes: firstly for the use of Technical and Eligibility officials at events and secondly for the use of event organisers in both classification and class structure for their events.

- 4.2.2** Afin de faciliter la tâche des Organisateurs, toutes les inscriptions aux épreuves inscrites au Calendrier International DOIVENT être accompagnées d'une photocopie de la première page du PTH de la voiture délivré par l'ASN, indiquant clairement sa classe, sa période et sa catégorie, attribuées à la voiture sur la base sur l'Annexe 1 de l'Annexe K.
- 4.2.3** Le PTH doit être présenté avec la voiture au contrôle technique de l'épreuve. Le PTH de la voiture doit être à la disposition des officiels de la FIA pendant toute la durée de l'épreuve. Seul un des Délégués Eligibilité de la FIA (ou un Officiel nommé par la FIA en leur absence) peut inscrire des commentaires, en anglais ou en français, sur les PTH.
- 4.2.4** Il incombera au concurrent de prouver l'éligibilité des spécifications d'une voiture telles qu'elles sont portées sur le PTH.
- 4.2.5** Les commissaires techniques doivent accepter tout PTH convenablement vérifié par une ASN, et autoriser les voitures à participer à l'épreuve concernée du moment qu'elles se conforment à leur fiche sous réserve des dispositions de l'Article 4.3.
- 4.2.6** Les Organisateurs admettant à leurs épreuves des véhicules sans PTH valide risquent de voir ces épreuves exclues du Calendrier International et de se voir attribuer d'éventuelles sanctions supplémentaires par la FIA.
- 4.3 Procédure en cas de non-conformité**
- 4.3.1** Si une voiture s'avère non conforme à son PTH ou à sa fiche d'homologation lors de l'inspection et si l'irrégularité va au-delà de ce qui est prévu par la procédure du «point rouge» (Art. 4.4), il incombe au concurrent de s'assurer que les modifications appropriées sont apportées à la voiture.
- 4.3.2** S'il n'est pas possible de corriger l'irrégularité lors de l'épreuve, les Commissaires Sportifs peuvent exclure la voiture et envoyer le PTH à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré pour examen.
- 4.3.3** Si une voiture est conforme à son PTH mais non conforme au Règlement Technique de l'Annexe K, les Commissaires Sportifs peuvent exclure le concurrent avec cette voiture, porter par écrit les raisons de cette exclusion sur la fiche de la voiture et l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivrée pour examen.
- 4.3.4** Les PTH de la FIA peuvent être annulés dans les circonstances suivantes :
- (a) A la suite d'une demande de l'ASN auprès de laquelle la voiture est enregistrée à la FIA. Cette demande doit être accompagnée de motifs justifiant l'annulation.
- (b) A la suite d'un rapport à la FIA des officiels FIA (ou des personnes autorisées par les officiels de la FIA) d'une épreuve pour laquelle la voiture a été inscrite et a été jugée non conforme aux dispositions de l'Annexe K ci-dessus. Ils doivent porter leurs raisons sur le PTH, l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré, et suspendre le classement de l'épreuve.
- (c) Par la FIA qui peut invalider tout PTH, en informant l'ASN ayant délivré le PTH de sa décision et en publiant cette dernière dans le Bulletin de la FIA.
- 4.3.5** Dans les cas 4.3.4.(a) et 4.3.4.(b), le concurrent conservera une photocopie du PTH, dûment annotée par les Commissaires Sportifs ou les Délégués Eligibilité, et pouvant être utilisée pour des épreuves pendant une période de 30 jours. Il appartiendra à la FIA de statuer sur la validité de la voiture dans les 30 jours suivant réception du PTH. Au cours de cette période, tous les résultats ou points obtenus par la voiture seront suspendus.
- 4.3.6** Si la FIA décide que le PTH n'est pas valable, il sera retiré et toute nouvelle délivrance de PTH devra être approuvée au préalable par la FIA.
- 4.3.7** Les Délégués Eligibilité peuvent, dans certaines circonstances, être autorisés par les Commissaires Sportifs à garder les PTH pour les examiner ultérieurement pour la durée de l'épreuve.
- 4.4 Procédure des points rouges**
- 4.4.1** Si une voiture se présente aux vérifications techniques avec une légère irrégularité par rapport au Règlement Technique, n'altérant pas ses performances, le Délégué Eligibilité de la FIA (s'il y en a un, ou en son absence, un des officiels de la FIA) peut marquer d'un «point rouge» la page 1 du PTH et indiquer par écrit les raisons de l'irrégularité à la page appropriée. Le concurrent doit corriger l'irrégularité avant l'épreuve suivante.
- 4.4.2** Tous les points rouges doivent être compilés dans une base de
- 4.2.2** In order to assist Organisers, a photocopy of the front page of the car's HTP issued by the ASN clearly showing the class, period and category attributed to the car on the basis of Appendix 1 of Appendix K, MUST accompany all entries for events entered on the International calendar.
- 4.2.3** The HTP must be presented with the car at scrutineering for the event. The car's HTP must be at the disposal of FIA officials throughout the event. Only one of the FIA Eligibility Delegates (or an FIA appointed official, in their absence) may enter comments, in either English or French, on the HTPs.
- 4.2.4** It is the competitor's responsibility to prove the eligibility of a car's specifications as entered on the HTP.
- 4.2.5** Event scrutineers must accept all HTPs if they have been properly issued by an ASN and allow the cars to compete in the event concerned as long as they comply with their forms, subject to the provisions of Article 4.3.
- 4.2.6** Organisers who admit cars to their events without correct HTP risk exclusion of their events from the international calendar and possible further sanctions by the FIA.
- 4.3 Procedure in case of non-conformity**
- 4.3.1** Should a car on inspection be found not to conform to its HTP or homologation form, and the irregularity is outside the scope of the «red dot» procedure (Art 4.4), it is the competitor's responsibility to ensure that the car is modified in order to conform.
- 4.3.2** If it is not possible to correct the irregularity at the event, the Stewards may exclude the car and forward the HTP to the FIA with a copy to the issuing ASN for consideration.
- 4.3.3** Should a car be found to conform to its HTP, but not to conform to the Technical Regulations of Appendix K, the Stewards may exclude the competitor with that car, record their reasons in writing on the car's form and forward it to the FIA with a copy to the issuing ASN for consideration.
- 4.3.4** The HTP may be cancelled in the following circumstances:
- (a) Following a request to the FIA from the ASN, with which the car is currently registered. This request must be accompanied by reasons for the cancellation.
- (b) Following a report to the FIA from the FIA Officials (or those authorised by the FIA officials) of an event, at which the car has been entered and found not to comply with Appendix K as above. They must record the reasons on the HTP and send it to the FIA with a copy to the issuing ASN, suspending the classification.
- (c) By the FIA that may declare invalid any HTP, informing the issuing ASN of its decision and publishing the decision in the FIA Bulletin.
- 4.3.5** In cases conforming to 4.3.4 (a) and 4.3.4 (b) the competitor will retain a photocopy of the HTP, duly annotated by the Stewards or Eligibility Delegates, which may be used for events for a period of 30 days. The FIA will be responsible for making a decision on the validity of the car within 30 days of the HTP's receipt. During this period, any results or points obtained with the car will be suspended.
- 4.3.6** If the FIA decides that the HTP is not valid, it will be withdrawn and any subsequent HTP applied for must be approved by the FIA before being issued.
- 4.3.7** Eligibility Delegates may, under certain circumstances, be given permission by the Stewards to retain HTPs for further consideration for the duration of the event.
- 4.4 Red dot procedure**
- 4.4.1** If a car is presented for scrutineering with a minor Technical Regulation irregularity, which is considered not to affect performance, the FIA Eligibility Delegate (if present or, in his absence, one of the FIA Officials) can mark page 1 of the HTP with a «red dot», recording in writing the reasons on the appropriate page of the form. The competitor must correct the irregularity before the next event.
- 4.4.2** All the red dots will be compiled in a central database

données centrales.

- 4.4.3.** Si cette irrégularité n'est pas corrigée avant l'épreuve suivante, les Commissaires Sportifs pourront exclure la voiture de l'épreuve.
- 4.5 Procédures d'appel contre la décision d'une ASN**
- 4.5.1** Si une ASN refuse d'approuver un PTH, le candidat a le droit de demander à la FIA d'entamer une procédure d'appel.
- 4.5.2** Le candidat doit demander par écrit à l'ASN, dans les 30 jours suivant la notification du refus, d'envoyer à la FIA le dossier complet concernant la fiche.
- 4.5.3** L'ASN doit se conformer à cette demande dans les 14 jours suivant la notification d'appel.
- 4.5.4** La FIA informera le candidat et l'ASN de sa décision.
- 4.5.5** Des frais liés à cette procédure d'appel sont à payer à la FIA au moment de l'interjection de l'appel. Si l'appel est confirmé, l'ASN remboursera les frais à l'appelant.
- 4.6 Base de données des voitures historiques de la FIA**
- 4.6.1** Les ASN conserveront dans une base de données les informations concernant les PTH qu'elles auront délivrés.
- 5. PRESCRIPTIONS DE SECURITE**
- 5.1** Les prescriptions suivantes sont obligatoires sauf pour les Rallyes de Régularité pour lesquels elles sont recommandées.
- 5.2** La présentation d'une voiture aux vérifications techniques équivaut à une déclaration par le concurrent que sa voiture peut prendre part à l'épreuve en toute sûreté. Les voitures doivent être présentées en état de propreté.
- 5.3 Batterie, coupe-circuit**
- 5.3.1** Une protection des bornes des batteries contre les risques de courts-circuits est obligatoire.
- 5.3.2** Il faut qu'il y ait un coupe-circuit général qui isole TOTALEMENT de la batterie tous les circuits électriques et coupe le moteur (à l'exception de ceux qui alimentent l'extincteur). Il est recommandé d'installer la commande extérieure à la base du pare-brise, du côté du pilote, ou à moins de 50 cm de cet emplacement. Dans les voitures fermées, la commande peut être montée sur une vitre arrière latérale en plexiglas, à condition que celle-ci se trouve derrière le siège du pilote. La commande sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 120 mm de base.
- 5.3.3** Sur les voitures à allumage par magnéto, un commutateur de mise à la masse doit être incorporé du côté basse tension du magnéto. On doit pouvoir l'actionner facilement de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.
- 5.4 Câbles, conduites et équipement électrique**
- 5.4.1** Les conduites de carburant et d'huile et les câbles de freins doivent être protégés à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques, etc.) et à l'intérieur contre tout risque d'incendie. 5.4.2 Cette protection n'augmentera pas la résistance structurelle de la voiture.
- 5.4.2** Cette protection n'augmentera pas la résistance structurelle de la voiture.
- 5.4.3** Si l'installation de série est conservée, aucune protection supplémentaire ne sera nécessaire.
- 5.5 Système de carburant**
- 5.5.1** Dans toutes les voitures des Périodes A à E, le réservoir de carburant doit être un réservoir standard, un réservoir homologué ou un réservoir de carburant de sécurité. Il est recommandé de remplir les réservoirs avec de la mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054
- 5.5.2** Pour toutes les voitures de Période F à I le réservoir de carburant est libre mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.
- 5.5.3** Tous les réservoirs de carburant de sécurité doivent être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA).
- 5.5.4** Les systèmes d'alimentation dépourvus de pompe électrique ou mécanique doivent avoir un dispositif isolant qui soit clairement signalé.
- 4.4.3.** If this irregularity is not corrected by the next event, the Stewards may exclude the car from that event.
- 4.5 Appeal procedures against the ASN's decision**
- 4.5.1** If an ASN refuses to approve an HTP, the applicant has the right to request the FIA to open an appeal procedure.
- 4.5.2** The applicant must request, in writing, within 30 days of receipt of the refusal notice, that the ASN shall send the complete dossier concerning the form to the FIA.
- 4.5.3** The ASN must comply with this request within 14 days of the receipt of the notice of appeal.
- 4.5.4** The FIA will inform the applicant and the ASN of their decision.
- 4.5.5** A fee for this appeal procedure is payable to the FIA at the time of entering the appeal, and if the appeal is upheld, the fee is refunded to the appellant by the ASN.
- 4.6 FIA Historic Cars Database**
- 4.6.1** ASNs will keep the details of the HTP that they have issued on a database.
- 5. SAFETY PRESCRIPTIONS**
- 5.1** The following prescriptions are compulsory except on Regularity Rallies where they are recommended.
- 5.2** The presentation of a car at scrutineering implies a declaration by the Competitor that it is in a safe condition to take part in the event. Cars must be presented in a clean condition.
- 5.3 Battery, circuit breaker**
- 5.3.1** Protection of the battery terminals against the risks of shorting is mandatory.
- 5.3.2** There must be a general circuit breaker which isolates all electrical circuits and cut off the engine (with the exception of those that operate the fire extinguisher) TOTALLY from the battery. It is recommended that the outside control be fitted at the base of the windscreen on the driver's side or within 50cm of that point. In closed cars the switch may be mounted on a Perspex rear side window, provided that it is behind the driver's seat. The control will be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 120mm.
- 5.3.3** On cars with magneto ignition, an earthing switch on the low-tension side of the magneto must be incorporated. It must be easily operable from inside and outside the car.
- 5.4 Cables, lines and electrical equipment**
- 5.4.1** Fuel, oil lines and brake cables must be protected externally against any risk of deterioration (stones, corrosion, mechanical breakage, etc.) and internally against all risks of fire.
- 5.4.2** Such protection shall not add to the structural strength of the car.
- 5.4.3** If the series production item is retained, no additional protection is necessary.
- 5.5 Fuel system**
- 5.5.1** Fuel tanks of all cars in Periods A to E must be standard tanks, homologated tanks or safety tanks. It is recommended to fill tanks with safety foam in conformity with American Military Specification MIL-B-83054 or «D-Stop» anti-explosion foil.
- 5.5.2** For all cars of Period F to I the fuel tank is free but must be filled with safety foam in conformity with American Military Specification MIL-B-83054 or «D-Stop» anti-explosion foil.
- 5.5.3** All safety (bag) tanks must comply with Article 253.14 of current Appendix J (FIA Approved Safety Fuel Tanks).
- 5.5.4** Fuel systems which do not have electrical or mechanical pumps, must have an isolating device which is clearly marked.

- 5.5.5** Les voitures utilisant un carburant autre que l'essence, par exemple le méthanol, doivent arborer un disque orange fluorescent de 75 mm de diamètre sur le fond de chaque numéro de compétition. Il est recommandé que la couleur de ce disque soit conforme à la spécification Pantone 15-1354 TC Orange Crush.
- 5.6 Cloisons**
- 5.6.1** A partir de la Période F, des cloisons coupe-feu doivent être installées. Elles sont recommandées pour les autres périodes.
- 5.7 Extincteurs**
- 5.7.1** Toutes les voitures participant à des courses sur circuit, des courses de côte de vitesse et des rallyes sportifs comprenant des épreuves spéciales, devront être équipées d'au moins un extincteur manuel conformément à l'Article 253.7.3 de l'Annexe J (voir Annexe J en cours).
- 5.7.2** Un système d'extinction homologué par la FIA, conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J (voir Annexe J en cours, Liste Technique 16), est recommandé. Toutefois pour les monoplaces et les voitures biplaces de course, le dispositif de déclenchement externe exigé à l'Article 253.7.2.3 n'est pas obligatoire.
- 5.8 Récupérateurs d'huile (pas obligatoire en rallye)**
- 5.8.1** La capacité minimale des récupérateurs d'huile sera de 2 litres pour toutes les voitures d'une cylindrée maximale de 2 litres, et de 3 litres pour toutes les autres voitures.
- 5.8.2** Si la voiture était équipée à l'origine d'un circuit fermé de recyclage des vapeurs d'huile, et si ce système est toujours utilisé, aucun récupérateur d'huile n'est nécessaire.
- 5.9 Papillons**
- 5.9.1** Tous les papillons devront être équipés d'un ressort de rappel externe, à l'exception des carburateurs doubles qui devront être équipés d'un ressort interne.
- 5.10 Rétroviseurs**
- 5.10.1** Pour les courses, deux rétroviseurs devront être prévus, la surface totale de verre n'étant pas inférieure à 90 cm².
- 5.10.2** Pour les rallyes, les rétroviseurs doivent être conformes au code de la route du pays d'immatriculation.
- 5.11 Feux**
- 5.11.1** Lors des courses sur circuit fermé, le verre de tous les feux avant doit être masqué ou recouvert.
- 5.12 Pare-brise**
- 5.12.1** Le pare-brise de toutes les voitures de Tourisme, **CT, GT et GTS** devra être en verre feuilleté. Dans les cas exceptionnels, une dérogation pourra être accordée par le Délégué Eligibilité de la FIA pour l'utilisation de plastique rigide transparent pendant la saison en cours si un pare-brise en verre feuilleté n'est pas disponible pour le modèle concerné. Les autres voitures pourront utiliser du plastique rigide transparent.
- 5.13 Arceaux / cages de sécurité**
- 5.13.1** Même lorsque le présent Article ne les exige pas, les arceaux de sécurité sont fortement recommandés pour toutes les autres voitures historiques lorsque leur utilisation est appropriée.
- 5.13.2 Exigences**
- (a) Périodes A à E : arceaux/cages tels que spécifiés ci-dessous recommandés, sauf pour les voitures qui étaient équipées d'arceaux/cages à l'origine, qui doivent avoir des arceaux respectant ou dépassant la spécification utilisée sur la voiture lorsqu'elle était utilisée en compétition dans sa période.
- (b) Pour toutes les autres périodes, arceaux/cages présentant une sécurité correcte obligatoires, sauf pour les Voitures de Tourisme de série et les Voitures de Grand Tourisme de série, pour lesquelles ils sont fortement recommandés. Ces arceaux/cages de sécurité peuvent répondre aux spécifications de période (sauf pour ce qui concerne les réalisations en alliage léger, voir ci-dessous), ou sinon doivent être réalisés selon les spécifications précisées dans cet Article.
- 5.13.3** En cas d'installation d'une cage de sécurité, le siège arrière peut être enlevé de la voiture.
- 5.13.4** Les arceaux en aluminium sont interdits pour toutes les périodes, sauf pour les voitures dans lesquelles ils ne peuvent être remplacés et font partie de la structure (par exemple : Porsche Carrera 6, 908, 917).
- 5.5.5** Cars which use a fuel other than petrol, e.g. methanol, must display a fluorescent orange disc 75mm in diameter on the background of each competition number. It is recommended that the disc colour follows the specification Pantone 15-1354 TC Orange Crush.
- 5.6 Bulkheads**
- 5.6.1** From period F onwards, fireproof bulkheads must be installed. They are recommended for other periods.
- 5.7 Extinguishers**
- 5.7.1** All cars competing in circuit races, speed hill-climbs, and sporting rallies which include special stages, must be equipped with at least a hand-operated fire extinguisher complying with current Appendix J, article 253.7.3.
- 5.7.2** An extinguishing system homologated by the FIA in accordance with current Appendix J, article 253.7.2 (see Appendix J, Technical List 16) is recommended, with the exception that for single seat and two seat racing cars, the external means of triggering required by article 253.7.2.3 is not mandatory.
- 5.8 Oil catch tanks (not obligatory for rallies)**
- 5.8.1** Catch tanks of a minimum capacity of 2 litres must be fitted to all cars with an engine capacity of up to 2 litres; minimum capacity for all other cars is 3 litres.
- 5.8.2** If the car was originally equipped with closed circuit breathing, and if this system is retained, no catch tanks are necessary.
- 5.9 Throttles**
- 5.9.1** Each butterfly must be equipped with an external return spring with exception of double carburettor with internal spring.
- 5.10 Rear-view mirrors**
- 5.10.1** For racing, two rear-view mirrors must be fitted, with minimum total glass area of 90 cm².
- 5.10.2** For rallies, rear-view mirrors must comply with road regulations in the country of registration.
- 5.11 Lamps**
- 5.11.1** In closed circuit races, all front lamp glasses must be taped or covered.
- 5.12 Windscreens**
- 5.12.1** Windscreens for all Touring, **CT, GT and GTS** cars must be of laminated glass. In exceptional cases, waivers may be granted by the FIA Eligibility Delegate for the use of rigid transparent plastic for the current season if laminated screens are unobtainable for the model concerned. Other cars may use rigid transparent plastic.
- 5.13 Rollbars / rollcages**
- 5.13.1** Even when the present article does not demand them, rollbars are strongly recommended for all other historic cars where appropriate.
- 5.13.2 Requirements**
- (a) Periods A to E: rollbars/rollcages as specified below are recommended, except for cars originally fitted with rollbars/rollcages, which must have rollbars meeting or exceeding the specification used on the car when it was used in competition in its period.
- (b) For all other periods: rollbars/rollcages providing adequate protection are obligatory, except for Series Production Touring Cars and Series Production Grand Touring cars for which they are strongly recommended. These rollbars/rollcages may meet the period specifications (except with regard to constructions made from light alloy, see below), or if not must be built according to the specifications set out in this article.
- 5.13.3** When a rollcage is fitted, the rear seat may be removed from the car.
- 5.13.4** Aluminium cages are banned in any period unless they are an original irreplaceable, integral part of the car's structure (e.g. Porsche Carrera 6, 908, 917).

5.13.5 Spécifications

- (a) Pour les voitures de Formule 1 de Période F (1/1/1961 - 31/12/1965), si l'arceau de sécurité fait partie intégrante de la structure du véhicule, il peut être utilisé en lieu et place de celui prévu à l'Article 5.13.
- (b) A partir de la Période F, pour les autres monoplaces et biplaces de course et les voitures de GT, GTS et GTP découvertes : un arceau conforme à la spécification de période ou à l'Art. 277 de l'Annexe J de 1993 (voir Annexe V à ce règlement). Pour les épreuves au cours desquelles un copilote se trouve à bord de la voiture, la conception doit être au moins en conformité avec le dessin n°253-3 (voir Annexe V à ce règlement) et couvrir toute la largeur de l'ouverture de l'habitacle.
- (c) Les renforts arrière peuvent être remplacés (ou complétés) par des renforts s'étendant vers l'avant, qui doivent être fixés à l'arceau principal à une distance de son sommet qui ne soit pas supérieure à un tiers de la distance séparant son sommet de son point d'ancrage inférieur ; ces entretoises ne doivent pas gêner la sortie des occupants de la voiture.
- (d) Pour les voitures fermées de GT et de Tourisme de production et de compétition, et les voitures fermées de GTP : une cage de sécurité conforme à la spécification de période ou à l'Art. 253.8. de l'Annexe J de 1993 (voir Annexe VI à ce règlement) à laquelle peut être ajoutée de chaque côté une seule barre en diagonale entre une intersection et un point d'ancrage, sur l'arceau principal ou entre les entretoises postérieures, et un maximum de deux barres de protection latérales de chaque côté, comme spécifié en 5.13.3. Les renforts réalisés selon les dessins 253-3 à 253-10 et 253-12 à 253-17B de l'Annexe J en cours sont également autorisés.
- (e) La conception doit être conforme à l'un des dessins 253-4 à 253-6 auxquels peut être ajoutée de chaque côté une seule barre en diagonale entre une intersection et un point d'ancrage, sur l'arceau principal ou entre les entretoises postérieures, et/ou un maximum de deux barres de protection latérales de chaque côté, comme spécifié en 5.13.6.
- (f) Les renforts réalisés selon les dessins 253-7 à 253-9 sont également autorisés.

5.13.6 Exigences générales pour la construction d'arceaux et de cages de sécurité

- (a) Les cages de sécurité pour des voitures de Périodes E et F ne peuvent comporter plus de huit points d'ancrage (voir art. 8.2.2.2 de l'Annexe VI), un point d'ancrage étant la jonction entre l'arceau/cage et le châssis/coque, effectuée par soudure, boulonnage ou rivetage.
Tout arceau/cage de sécurité peut être en contact avec la coque et cela ne sera pas considéré comme point d'ancrage à condition qu'il n'y ait pas de jonction permanente entre cage/arceau et coque.
- (b) Il ne peut y avoir aucune barre latérale sauf au niveau du toit ou entre les barres verticales de chaque côté de l'ouverture de portière du pilote ou du passager avant. Les barres en travers des ouvertures de portières ne doivent pas être plus de deux de chaque côté, ne doivent pas gêner l'entrée ou la sortie et ne peuvent être fixées que par boulonnage, et les réglages de montage ne permettent pas de mettre en charge l'arceau/la cage de sécurité (une «barre» est un morceau de tube formant l'arceau/cage de sécurité entre les intersections avec d'autres tubes ou entre une intersection et un point d'ancrage).
- (c) Aucun point d'ancrage ou intersection ne peut incorporer de dispositif réglable pour permettre une mise en charge de l'arceau/cage de sécurité.
- (d) Les arceaux/cages de sécurité pour voitures ayant un châssis à poutre centrale, ou de construction entièrement en fibre de verre ou en tube d'aluminium, doivent se conformer aux spécifications et conceptions approuvées par la FIA (des spécifications existent pour la Lotus Elan, la Lotus Elite et l'Alpine Renault A110). Les conceptions pour arceaux/cages de sécurité pour ces voitures doivent être soumises à la FIA pour approbation, par une ASN.
- (e) Les conditions de l'Article 253.8.5 de l'Annexe J de 1993 (voir Annexe VI à ce règlement) doivent être respectées.
- (f) Les boulons utilisés doivent avoir un diamètre minimal suffisant en fonction du nombre utilisé. Ils doivent être de la meilleure qualité possible (de préférence de type avion). Il est déconseillé d'utiliser des boulons à têtes écrous à tête carrée.
- (g) Pour la structure principale, doivent être utilisés des tubes d'un seul tenant aux courbes régulières, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défautosité des parois.
- (h) Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc, en particulier sous gaz protecteur).

5.13.5 Specifications

- (a) For Period F Formula 1 cars (1/1/1961 - 31/12/1965), if the safety rollbar is an integral part of the vehicle's structure, it may be used in place of the one stipulated in this article 5.13.
- (b) From Period F onward, other single-seat and two-seat racing cars and open GT, GTS and GTP cars must be fitted with a rollbar conforming to period specification or Art. 277 of Appendix J 1993 (see Appendix VI to this regulation). For events during which a co-driver is in the car, the design must be at least in conformity with drawing n° 253-3 (see Appendix V to this regulation) and cover the full width of the cockpit opening.
- (c) Rearward braces may be replaced (or complemented) by forward-facing ones, which must be attached to the main hoop at a distance from its summit of not more than one third of the distance between its summit and its bottom mounting point; such braces must not impede the exit of the occupants from the car.
- (d) For closed Competition GT and Competition Touring cars and closed GTP cars: a roll cage conforming to Period Specification or Art. 253.8 of Appendix J 1993 (see Appendix VI to this regulation) to which may be added one diagonal bar between an intersection and a mounting point, on the main hoop or between the rear struts, as well as a maximum of two anti-intrusion bars on each side as specified in 5.13.6. Reinforcements made according to the drawings 253-3 to 253-10 and 253-12 to 253-17B of the current Appendix J are also allowed.
- (e) The design must be in conformity with one of the drawings 253-4 to 253-6, to which may be added one diagonal bar between an intersection and a mounting point, on the main hoop or between the rear struts, as well as a maximum of two anti-intrusion bars on each side as specified in 5.13.6 below.
- (f) Reinforcements made according to the drawings 253-7 to 253-9 are also allowed.

5.13.6 General requirements for the construction of rollbars and rollcages

- (a) Rollcages for cars of Period E and F may have a maximum of eight mounting points (see art. 8.2.2.2 of Appendix VI), where a mounting point is the junction of the rollbar/rollcage with the body/chassis by welding, bolting or riveting. Any rollbar/rollcage may be in contact with the bodyshell and this will not be regarded as a mounting point provided there is no permanent join between rollbar/rollcage and bodyshell.
- (b) No bar may run laterally except at roof level or between vertical bars on either side of a driver's or front passenger's door opening. Bars across door openings must not exceed two on each side, and must not impede entry/ exit. Their fixing must not pre-tension the rollbar/rollcage (a «bar» is a length of tube forming the rollbar/rollcage between intersections with other tubes or between an intersection and a mounting point).
- (c) No intersection or mounting point may incorporate any adjustable device to enable pre-tensioning of the rollbar/rollcage.
- (d) Rollbars/rollcages for cars having a backbone chassis, or which are of all fibreglass or aluminium tube construction, must comply with FIA approved specifications and designs (e.g. Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine Renault A 110). Designs for rollbars/rollcages for such cars must have been submitted to the FIA for approval by an ASN.
- (e) The conditions of Art.253.8.5. of Appendix J 1993 (see Appendix VI to this regulation) must be respected.
- (f) The bolts used should be of a sufficient minimum diameter, according to the number used. They must be of the highest possible quality (preferably aircraft). Square head bolts and nuts should not be used.
- (g) One continuous length of tubing should be used for the main structure with smooth continuous bends and no evidence of crimping or wall failure.
- (h) All welding should be of the highest quality possible with full penetration (preferably arc welding and in particular heliarc).

- (i) A partir de la Période G, les prescriptions de sécurité de l'Annexe J applicable à cette période doivent être suivies.
- 5.14 Feux arrière rouges**
- 5.14.1** Les feux «stop» qui équipaient à l'origine les voitures à l'arrière doivent être en état de fonctionnement au départ de la course.
- 5.14.2** Au départ d'une course, toutes les monoplaces à partir de la Période G, et toutes les voitures non monoplaces non équipées de feux arrière à l'origine, doivent être équipées d'un feu rouge d'avertissement en état de fonctionnement, tourné vers l'arrière, clairement visible de l'arrière, monté à moins de 10 cm de l'axe central de la voiture, d'une surface comprise entre 20 et 40 cm², solidement fixé, et qui puisse être allumé par le pilote. Ce feu devra être soit à incandescence et d'une puissance d'au moins 21 watts, soit à LED de type «Tharsis» ou «Dm Electronics». Ce feu arrière rouge est recommandé pour toutes les autres voitures.
- 5.15 Ceintures de sécurité**
- 5.15.1** Les voitures fermées construites entre 1962 et 1965 et toutes les voitures antérieures à 1966 équipées d'arceaux de sécurité doivent avoir un harnais «à 4 sangles» minimum et d'une largeur de sangles de **3 pouces minimum**.
- 5.15.2** Toutes les voitures à partir de 1966 doivent être équipées de harnais conformes à l'Article 253.6 de l'actuelle Annexe J.
- 5.15.3** Dans le cas d'un harnais ayant deux sangles d'épaules et deux sangles abdominales, il devra y avoir deux points de fixation sur la coque pour les sangles abdominales, et un point de fixation, ou éventuellement deux, symétrique(s) par rapport au siège, pour les sangles d'épaule. Les ceintures/harnais de sécurité ne peuvent être modifiés.
- 5.16 Appuie-tête**
- 5.16.1** Conseillé pour toutes les voitures (Art. 259.14.4, Annexe J).
- 5.17 Capot (T, CT, GT, GTS, GTP)**
- 5.17.1** Doit être convenablement fixé. Le verrouillage d'origine doit être supprimé et remplacé par des attaches de sécurité à l'extérieur du capot.
- 5.17.2** A partir des spécifications de la Période G, au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être montées pour verrouiller le capot avant et le capot arrière.
- 5.17.3** Les mécanismes de verrouillage intérieurs seront rendus inopérants ou enlevés.
- 5.18 Anneaux de remorquage**
- 5.18.1** Toutes les voitures, excepté les monoplaces, doivent avoir un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière. Ces anneaux de remorquage doivent présenter les caractéristiques suivantes :
- diamètre intérieur entre 80 mm et 100 mm
 - solidement fixés aux structures avant et arrière de la voiture.
 - doivent être situés de manière qu'ils puissent être utilisés lorsque la voiture est immobilisée dans un bac à graviers.
 - doivent être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.
- 5.19 Direction, volant amovible**
- 5.19.1** Pour des raisons de sécurité, les colonnes de direction d'une pièce peuvent être remplacées par d'autres comprenant des joints à cardan ou des dispositifs télescopiques à condition que toutes les fonctions d'origine soient conservées ; ces autres colonnes doivent provenir de véhicules homologués par la FIA et de cylindrées équivalentes aux voitures concernées. A partir de la Période G, le règlement du groupe en question doit être respecté.
- 5.19.2** Un volant de direction amovible peut remplacer le volant d'origine.
- 5.20 Tests de condition**
- 5.20.1** Obligatoire pour certaines catégories ; voir Annexe III.
- 5.21 Réparations**
- 5.21.1** Les réparations de pièces en composite doivent être faites selon les prescriptions de l'Annexe IV.
- 5.22 Sièges**
- 5.22.1** Dans le cas des voitures de GTS et CT de Période F (1/1/1962) ou plus récentes, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent l'être pour des sièges de spécification de période ou pour lesquels l'homologation FIA est valide. Pour les autres périodes,
- (i) From Period G onwards safety prescriptions of the Appendix J applicable to this period have to be followed.
- 5.14 Red rear lights**
- 5.14.1** All cars originally equipped with brake lights at the rear must have them in working order at the start of the event.
- 5.14.2** All single-seat cars of Periods G onwards, and all non single-seat cars not originally equipped with tail lights must have a red warning light in working order at the start of a race, which faces rearwards, is clearly visible from the rear, is mounted less than 10 cm from the car centre-line, has a surface of between 20 cm² and 40 cm², is solidly attached, and which can be switched on by the driver. This light must be either incandescent and of a power of at least 21 watts, or «Tharsis» or «Dm Electronics» type LED. Such a red rear light is recommended for all other cars.
- 5.15 Safety belts**
- 5.15.1** Closed cars 1962 to 1965 and any pre 1966 car fitted with a roll bar must have a «4-strap» harness, each strap having a minimum width of **3"**.
- 5.15.2** All cars of 1966 onwards must be equipped with harnesses conforming to Article 253.6 of the current Appendix J.
- 5.15.3** In the configuration of two shoulder straps and two abdominal straps there must be 2 fixing points to the body shell for the abdominal straps and two or possibly one fixing point(s), symmetrical in relation to the seat, for the shoulder straps. Safety belts shall not be modified.
- 5.16 Headrests**
- 5.16.1** Recommended for all cars (see current Appendix J Article 259.14.4).
- 5.17 Bonnet (T, CT, GT, GTS, GTP)**
- 5.17.1** Must be adequately fastened. The series production lock must be removed or made inoperative and be replaced by outside safety fastenings.
- 5.17.2** From Period G specifications onwards at least two additional safety fasteners must be fitted for each of the bonnet and boot lids.
- 5.17.3** The interior locking mechanisms will be rendered inoperative or removed.
- 5.18 Towing eyes**
- 5.18.1** Except single-seat cars, all cars must have towing eyes at front and rear. Their characteristics are as follows:
- internal diameter between 80 mm and 100 mm.
 - they must be firmly fastened to the front and rear structures of the car.
 - they must be located in such a manner that they can be used when a car is stopped in a gravel trap.
 - they must be clearly visible and painted yellow, red or orange.
- 5.19 Steering, removable wheel**
- 5.19.1** One-piece steering columns may be replaced by columns having universal joints or telescopic devices for safety reasons provided that all original functions remain; such columns must come from FIA homologated vehicles of equivalent or superior engine capacity to the car concerned. From Period G onwards the regulations of the group in question must be respected.
- 5.19.2** Removable steering wheels may replace original steering wheels.
- 5.20 Condition testing**
- 5.20.1** Required in certain categories; see Appendix III.
- 5.21 Repairs**
- 5.21.1** Repairs to composite parts must be carried out as specified in Appendix IV.
- 5.22 Seats**
- 5.22.1** For cars in GTS and CT of Period F (1/1/1962) or later, if the original front seats are changed, this must be for seats of period specification or for which the FIA homologation is valid. For other periods, these seats are recommended.

ces sièges sont recommandés.

5.23 Volant de direction

5.23.1 Un volant d'un diamètre et d'un style différents peut être installé. Il peut être amovible.

6. REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES NON HOMOLOGUEES

6.1 Généralités

6.1.1 Les voitures non homologuées doivent être conformes à une spécification de période d'origine dans le respect de l'Article 5 (Sécurité).

6.2 Châssis Monocoque ou Construction Monobloc

6.2.1 Le châssis doit se conformer à la conception et à la fabrication d'origine. Du matériau peut être ajouté pour réparer un châssis en composite, mais des techniques d'inspection professionnelle doivent être employées pour ce genre de châssis, et le certificat de ces inspections doit être attaché à la Fiche de la FIA.

6.2.2 Tous ces travaux de réparation doivent être conformes à l'Annexe IV de l'Annexe K. Aucune autre modification ne peut être apportée au châssis, et toutes les exigences de sécurité pour la période de la participation aux compétitions internationales (ci-après : «carrière internationale») de la voiture doivent être respectées.

6.3 Suspensions avant et arrière

6.3.1 Les points auxquels les éléments de suspension sont attachés au châssis doivent se conformer en dimension et en position à la spécification de période. Les essieux rigides et essieux moteurs et le système de guidage doivent être conformes à une spécification de période.

6.3.2 Le système de suspension (type de ressort, amortisseurs et guidage des roues et essieux) ne doit pas être modifié, et des éléments de guidage et de suspension ne doivent pas être ajoutés à moins qu'il ne s'agisse d'une spécification de période.

6.3.3 Les barres anti-roulis et amortisseurs télescopiques ne sont autorisés que si prévus dans la spécification de période. Les barres anti-roulis doivent être constituées d'une barre pleine sur les voitures des Périodes E et F. Les voitures de la Période G peuvent utiliser des barres anti-roulis tubulaires s'il est prouvé qu'elles sont conformes à une spécification de période pour le modèle.

6.3.4 Les amortisseurs télescopiques en aluminium, et/ou à gaz, ne peuvent être montés que sur les voitures à partir de la Période G ou sur celles dont le permettait la classification de période. Les amortisseurs à friction peuvent avoir des niveaux de friction ajustables.

6.3.5 Des plates-formes à ressort réglables peuvent être montées sur toutes les voitures si elles étaient prévues dans la spécification de période.

6.3.6 Les joints de suspension peuvent être remplacés par des pièces n'étant pas d'origine, à condition que les dimensions ne s'en trouvent pas modifiées.

6.3.7 Des rotules ne peuvent être utilisées que si elles étaient prévues dans la spécification de période. Des rotules peuvent être utilisées sur les barres anti-roulis dans les voitures de Période F, à condition que la géométrie de la suspension ne s'en trouve pas affectée.

6.3.8 Les ressorts doivent être à tarage constant, sauf si une preuve de la période indique l'utilisation de ressorts à tarage variable.

6.3.9 Les voitures équipées à l'origine d'un système de suspension active peuvent être reconverties à un système non actif utilisé en période sur ce modèle.

6.3.10 Pour certaines voitures, les éléments de suspensions doivent subir des tests de condition conformément à l'Annexe III de l'Annexe K.

6.4 Moteur

6.4.1 Le moteur et ses éléments doivent être de spécification de période, doivent être de même marque, modèle et type et être conformes à une spécification du constructeur pour laquelle une preuve de période existe.

6.4.2 L'alésage du moteur ne peut pas être augmenté d'un pourcentage supérieur à celui de la spécification de période, sauf dans le cas des voitures des Périodes A à D pour lesquelles l'alésage pourra être augmenté jusqu'à 5%. Cette opération ne peut être effectuée que si elle respecte les limites de cylindrée de

5.23 Steering Wheel

5.23.1 An alternative steering wheel of different diameter and style may be fitted. It may be detachable.

6. TECHNICAL REGULATIONS FOR NON HOMOLOGATED CARS

6.1 General

6.1.1 Non homologated cars must comply with a specific original period specification subject to Article 5 safety.

6.2 Chassis Monocoque or Unitary Construction

6.2.1 The chassis must conform to the design, dimensions and construction of the original chassis. Additional material may be added to repair composite chassis, but professional inspection techniques must be employed for any such chassis and certification of such inspections must be affixed to the FIA form.

6.2.2 All such repair work must comply with Appendix IV of Appendix K. No other alteration, except where period specification, may be made to the chassis, and all safety requirements for the period of the car's participation in international competitions (hereafter: «international life») must be present.

6.3 Front and rear suspension

6.3.1 The points to which suspension elements are attached to the chassis frame must not differ in dimension or position from the period specification. Beam and live axles and the system of location must be to period specification

6.3.2 The system of suspension (spring type and location of wheels or axles) must not be altered nor must any additional location or springing medium be added unless this was a period specification.

6.3.3 Anti-roll bars and telescopic shock absorbers are only permitted if period specification. Anti-roll bars must be made from a solid bar for cars of Periods E and F; Cars of Period G may use tubular anti-roll bars if proven to be a period specification for the model.

6.3.4 Aluminium bodied and/or gas filled telescopic dampers may only be fitted to cars in Periods G onwards or to cars whose period specification allows them. Friction shock absorbers may have the friction levels adjustable.

6.3.5 Adjustable spring platforms may be used on all cars if period specification.

6.3.6 Suspension bushes may be changed provided that this does not result in a change in the dimensions.

6.3.7 Rose joints may only be used if a period specification. Rose joints may be used on anti-roll bars on Period F onward cars providing that the geometry of the suspension is not affected.

6.3.8 Springs must be of constant rate unless period evidence is produced to show the use of variable rate springs.

6.3.9 Cars originally fitted with active suspension systems may be converted back to a non-active system used in period on that model.

6.3.10 For some cars, suspension components must be condition-tested in conformity with Appendix III of Appendix K

6.4 Engine

6.4.1 The engine components and ancillaries must be of period specification, must be of the same make, model and type fitted and conform to a manufacturer's specification for which period evidence exists.

6.4.2 The bore of the engine must not be increased by more than the period specification, except in case of cars of Period A to D for which bore may be increased up to 5%. This operation may be carried out only if it respects the capacity limits of the formula to which the car belongs (see Appendix I).

la formule à laquelle appartient la voiture (voir Annexe I).

- 6.4.3** Pour les moteurs de cylindrée inférieure à la limite maximale en période, la cylindrée ne pourra être augmentée au-delà de la cylindrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture.
- 6.4.4** Les voitures équipées à l'origine d'un moteur DFY peuvent utiliser un moteur dérivé du DFY. Pour les voitures équipées d'un moteur Cosworth DFV, tous les composants de moteurs dérivés du Cosworth DFV peuvent être utilisés.
- 6.4.5** La course ne peut s'écarter d'une cote indiquée dans la spécification de période.
- 6.4.6** vilebrequins, bielles, pistons et paliers peuvent avoir des dimensions supérieures à celles de la spécification de période, dans les limites permises par la taille du carter du moteur. Ils doivent être fabriqués dans le même type de matériau. La méthode de construction est libre.
- 6.4.7** Ni le nombre des sièges de soupapes ni la longueur des soupapes ne doivent dépasser la spécification du constructeur, à moins d'être confirmés par une preuve de période. Des conversions de culasse dont l'utilisation en période est prouvée peuvent être utilisées.
- 6.4.8** La cylindrée (ou la cylindrée estimée) des voitures à moteur suralimenté, turbocompressé, rotatif, à turbine ou à vapeur, sera multipliée par le coefficient utilisé en période.
- 6.4.9** L'ordre d'allumage d'origine doit être conservé.
- 6.5 Allumage**
- 6.5.1** Un allumage électronique ne peut être monté que s'il correspond à une spécification de période, et seulement sur les voitures à partir de la Période F.
- 6.5.2** Un limiteur électronique de régime peut être utilisé sur les voitures à partir de la Période F.
- 6.5.3** L'utilisation de systèmes électroniques de gestion de moteur sur les moteurs DFV/DFY est interdite et pour les autres voitures, ils doivent correspondre à une spécification de période.
- 6.5.4** La bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur ou la marque des magnétos sont libres à condition qu'ils soient conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.
- 6.6 Lubrification**
- 6.6.1** Il est permis de changer le système de lubrification du moteur, par exemple en remplaçant le carter humide par un carter sec, selon la spécification de période. (Les carters secs ne sont pas autorisés pour les voitures Formule Junior antérieures à 1961).
- 6.6.2** Le nombre et le type de pompes à huile utilisées, et la longueur des conduites d'huile, devront se conformer à la spécification de période.
- 6.6.3** Des refroidisseurs d'huile du moteur peuvent être montés, à condition que leur position ne modifie pas la silhouette.
- 6.7 Système de carburant**
- 6.7.1** D'autres carburateurs de la même période ou d'une période antérieure peuvent être utilisés, mais seulement si leur nombre, leur type général et leur principe de fonctionnement sont les mêmes que ceux d'origine.
- 6.7.2** Les voitures à injection peuvent être équipées de carburateurs de la même période.
- 6.7.3** L'injection et/ou la suralimentation ne peut(vent) être autorisée(s) que sur une voiture individuelle qui les/'utilisait pendant la période; de plus, seul le système d'origine peut être utilisé.
- 6.7.4** Les pompes à carburant mécaniques peuvent être remplacées par des pompes électriques, ou vice versa.
- 6.7.5** Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou imposée à l'origine, et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.
- 6.8 Instrumentation**
- 6.8.1** Les instruments de bord électroniques doivent correspondre à la spécification de période, toutefois les systèmes d'acquisition de données qui assuraient les fonctions suivantes : vitesse de rotation moteur, pression et température d'huile moteur, température d'eau
- 6.4.3** Engines which were less than the upper capacity limit in period may not be enlarged beyond the swept volume employed during the car's international life.
- 6.4.4** Only cars originally fitted with DFY engines may utilise DFY-derived engines. Cars fitted with Cosworth DFV engine may use any Cosworth DFV-derived engine component.
- 6.4.5** The stroke may not be altered from a dimension shown in a period specification.
- 6.4.6** Crankshafts, connecting rods, pistons and bearings may be of larger dimensions than the period specification, within the limits of the standard crankcase. They must be made from the same material type. The method of construction is free.
- 6.4.7** Neither the number of valve ports, nor the valve length, may exceed the manufacturer's specification unless period evidence of their use is provided. Cylinder head conversions may be used if period evidence of their use is provided.
- 6.4.8** The cylinder capacity (or deemed cylinder capacity) of cars with a supercharged engine, a turbo-charged engine, a rotary engine, a turbine engine or steam engine shall be multiplied by the coefficient used in period.
- 6.4.9** The original firing order must be retained.
- 6.5 Ignition**
- 6.5.1** Electronic ignition may only be used if a period specification and only on cars of Period F onwards.
- 6.5.2** An electronic rev limiter may be used for Period F onwards.
- 6.5.3** The use of electronic engine management systems on DFV/DFY engines is prohibited and in other cars must be period specification.
- 6.5.4** Ignition coil, condenser, distributor or magneto make are free provided that they conform to the manufacturer's specification of the model concerned
- 6.6 Lubrication**
- 6.6.1** It is permitted to change the system of lubrication, e.g. from wet sump to dry sump, if a period specification. (Dry sump is not allowed for Formula Junior pre-1961).
- 6.6.2** The number and type of oil pumps used and the length of oil piping must conform to the period specification.
- 6.6.3** The position of oil coolers may be changed but must not alter the silhouette of the car.
- 6.7 Fuel system**
- 6.7.1** Carburettors from the same or an earlier period may be used, but only if the components are of the same number and general type and principle of operation as those originally fitted.
- 6.7.2** Cars with fuel injection may be converted to carburettors of the same period.
- 6.7.3** Fuel injection and/or supercharging may only be used if used in the period and only the original system may be used.
- 6.7.4** Mechanical fuel pumps may be replaced by electrical pumps, or vice-versa.
- 6.7.5** Any fuel tank must comply with Art. 5.5, must not exceed the originally specified capacity, and must be in the original location or in the rear of the car.
- 6.8 Instrumentation**
- 6.8.1** Electronic instrumentation must be period specification, however data acquisition system which provides the following functions: engine RPM, engine oil pressure, engine oil temperature, engine water temperature and fuel pressure may be used.

moteur et pression d'alimentation en carburant peuvent être utilisés.

6.9 Boîte de vitesses

6.9.1 Toutes les voitures doivent être équipées de leur boîte de vitesse de spécification de période. Les transmissions automatiques, les vitesses surmultipliées et les vitesses avant supplémentaires ne sont pas acceptées, à moins d'être prévues dans une spécification de période.

6.9.2 Le montage d'une boîte électrique Cotal, d'une boîte épicycloïdale Wilson ou d'une boîte à quatre vitesses sur une voiture de Période C (1/1/1919 - 31/12/1930), qui n'en était pas équipée à l'origine, constituera une raison suffisante pour classer la voiture en Période D (1/1/1931 - 31/12/1946).

6.9.3 Les boîtes de vitesses fabriquées selon les spécifications de Période E (1/1/1947 - 31/12/1960) ne peuvent être montées sur des voitures construites dans les périodes antérieures.

6.9.4 Lorsqu'une boîte de vitesses différente sera montée, elle ne pourra appartenir qu'à la même période ou à une période antérieure.

6.9.5 Les voitures de Période F à moteur à l'arrière peuvent utiliser la boîte de vitesses Hewland Mk8 à condition qu'elle ait le même nombre de vitesses avant.

6.9.6 Les voitures équipées à l'origine de transmissions semi-automatiques peuvent être converties à une boîte de vitesses manuelle d'un type monté sur une voiture du même modèle.

6.10 Couple final

6.10.1 Les différentiels à glissement limité ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période. Toute voiture ainsi équipée jusqu'aux spécifications de Période F incluses ne pourra utiliser que les différentiels à glissement limité de type mécanique répondant à des spécifications de période.

6.10.2 Les différentiels à glissement limité ne sont pas autorisés sur des voitures des Périodes A à C (- 31/12/1930). Ils peuvent uniquement être montés sur des voitures de Période D (1/1/1931 - 31/12/1946) si une spécification de période existe pour le modèle en question.

6.10.3 Un différentiel à glissement limité ne peut être utilisé sur les voitures de Formule Junior ou de Formule 3 (1964-70).

6.11 Freins

6.11.1 Les éléments des freins doivent correspondre entièrement à la spécification de période du modèle avec les exceptions décrites ci-après.

6.11.2 Les voitures de Périodes A à C (- 31/12/1930), équipées à l'origine de freins sur deux roues, peuvent être équipées de freins sur les quatre roues si le constructeur a monté des freins sur quatre roues sur des modèles successifs durant la même période, à condition qu'ils soient conformes à la spécification de période du constructeur.

6.11.3 La conversion à un système mécanique différent ou à un mode de fonctionnement hydraulique est autorisée si elle correspond à une spécification de période.

6.11.4 Les freins à disque, les disques ajourés et les étriers à pistons multiples ne sont autorisés que s'ils correspondent à une spécification de période du modèle.

6.11.5 Les systèmes de freinage hydrauliques peuvent être convertis à un mode de fonctionnement à double circuit opérant simultanément sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts.

6.11.6 L'installation d'une boîte à air autour des freins à disque, à des fins de refroidissement, est autorisée.

6.11.7 Les circuits hydrauliques peuvent être remplacés par des conduits de type «Aeroquip».

6.11.8 Les voitures équipées à l'origine de freins carbone-carbone peuvent être converties à des disques d'acier avec étriers contemporains et plaquettes conventionnelles.

6.12 Roues

6.12.1 Toutes les roues doivent correspondre à une spécification de période et être du diamètre d'origine utilisé pendant la carrière internationale de la voiture.

6.12.2 La largeur des jantes ne doit pas être augmentée, mais elle peut être réduite pour accueillir les pneus disponibles.

6.9 Gearbox

6.9.1 All cars must be fitted with their period specification gearboxes. Automatic transmissions, overdrives and additional forward speeds are not permitted, unless they were a period specification.

6.9.2 The fitting of a Cotal electric, a Wilson epicyclic or four speed gear boxes to a car of Period C (1/1/1919 - 31/12/1930), not so originally equipped, will classify the car as Period D (1/1/1931 - 31/12/1946).

6.9.3 Gearboxes manufactured to Period E (1/1/1947 - 31/12/1960) specifications must not be fitted to cars manufactured in earlier periods.

6.9.4 When an alternative gearbox is fitted, only a gearbox of the same or an earlier period will be permitted.

6.9.5 Rear-engined cars in Period F may utilise the Hewland Mk8 gearbox provided that the replacement gearbox has the same number of forward speeds.

6.9.6 Cars originally fitted with semi-automatic transmissions may be converted to a manual gearbox of a type fitted to a car of the same model.

6.10 Final drive

6.10.1 Limited slip differentials may only be fitted if a period specification. Cars so fitted up to and including Period F may only use mechanical type limited slip devices of period specification.

6.10.2 Limited slip differentials are not permitted on cars of periods A to C (- 31/12/1930) and may only be fitted to cars of period D (1/1/1931 - 31/12/1946) if a period specification for that model.

6.10.3 Limited slip differentials may not be used on cars of Formula Junior or Formula 3 (1964-70).

6.11 Brakes

6.11.1 Brake components must be entirely to period specification of the model with the exceptions described here after.

6.11.2 Cars of periods A to C (- 31/12/1930), originally fitted with two-wheel brakes, may convert to four-wheel brakes if the manufacturer provided four-wheel brakes on later models in the same period and provided such four-wheel brakes are to the period specification of the manufacturer.

6.11.3 Conversion to a different mechanical system or hydraulic operation is permitted if a period specification.

6.11.4 Disc brakes, ventilated discs and multiple pot callipers are only permitted if a period specification of the model.

6.11.5 Hydraulic braking systems may be converted to dual circuit operation which provides simultaneous operation on all four wheels via two distinct hydraulic circuits.

6.11.6 The installation of an air box around disc brakes for cooling purposes is permitted.

6.11.7 Hydraulic lines may be replaced with «Aeroquip» type piping.

6.11.8 Cars originally fitted with carbon-carbon brakes may be converted to steel discs with contemporary callipers and conventional pads.

6.12 Wheels

6.12.1 All Wheels must be period specification and of the original diameter used during the car's international life.

6.12.2 Rim widths must not be increased but may be decreased in order to accommodate available tyres.

6.12.3 Périodes A-D

- (a) Des jantes de 19 pouces sont autorisées pour le montage de pneus de course.
- (b) Des jantes pour pneumatiques à talons (BE) ou pneumatiques à bords droits (SS) peuvent être remplacées par des jantes à base creuse de la même taille conformément au tableau suivant :

Taille d'origine	Diamètre de jante minimum	Section max.
BE/SS	Creux de jante	Creux de jante
26 x 3	19 pouces	3,5 pouces
710 x 90, 28 x 4	19 pouces	4,5 pouces
760 x 90, 810 x 90	21 pouces	4,75 pouces
30 x 3, 30 x 3.5	21 pouces	4,75 pouces
815 x 105, 820 x 120	21 pouces	5,25 pouces
880 x 120, 32 x 4.5	21 pouces	6,00 pouces
730 x 130	17 pouces	5,25 pouces

- (c) Le diamètre minimum autorisé est de 16 pouces à moins qu'il puisse être prouvé qu'une taille inférieure ait été utilisée en période sur la voiture en question.
- (d) La largeur de jante maximale ne doit pas être supérieure à la spécification de période de plus d'un pouce.

6.12.4 Périodes de E à F incluses

- (a) Le diamètre minimum autorisé est celui qui peut être vérifié par une spécification de période.
- (b) La largeur de jante maximale doit respecter la spécification de période et ne doit pas être supérieure à 5½ pouces (6½ pouces pour les voitures de Période F) sauf si une preuve de spécification de période peut être fournie pour justifier une dimension plus large.
- (c) S'il n'existe pas de spécification de période, ou si une largeur de jante supérieure à 5½ pouces (6½) est proposée, alors le Groupe de Travail Technique Historique de la FIA précisera une dimension.
- (d) En Formule Junior, la largeur maximum de jante est de 5 pouces (127 mm) en Période E (1/1/1947 - 31/12/1960) et 6½ pouces (165 mm) en Période F (1/1/1961 - 31/12/1965).
- (e) Seules des roues à jante divisée de spécification de période sont autorisées.

6.12.5 A partir de la Période G

- (a) Des roues à jante plus étroite que celle de la spécification d'origine peuvent être utilisées.
- (b) Pour certaines catégories, les roues doivent être conformes au règlement sur les tests de condition de l'Annexe III de l'Annexe K, même si elles sont neuves.
- (c) Les originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient respectés.

6.12.6 Pneus

Doivent être conformes à l'Article 8.

6.13 Carrosserie

- 6.13.1** La voiture doit présenter la même silhouette qu'en période où elle était engagée à l'origine, sans conduits d'aération, concavités ou renflements supplémentaires. L'ajout d'un arceau de sécurité n'est pas considéré comme une modification de la silhouette.
- 6.13.2** Les éléments de carrosserie de remplacement devraient se conformer fidèlement à la conception originale construite en période pour ce châssis spécifique et être faits du type de matériau d'origine.
- 6.13.3** Pour les Périodes A-D, une carrosserie dans le style de la période, faite du type de matériau d'origine et du même poids, est permise à condition qu'elle soit conforme à une carrosserie accréditée montée sur le modèle de la période en question. Dans ce cas, le propriétaire doit informer l'ASN avec des photographies montrant les deux côtés, l'avant, l'arrière et l'intérieur.
- 6.13.4** Le couvre-tonneau doit être flexible, sauf si c'était un élément de la carrosserie d'origine de la voiture (attesté par une photographie de l'époque), auquel cas les bords devront être protégés. Les sièges des passagers peuvent être enlevés.
- 6.13.5** Pour les TGP, la carrosserie doit arborer une livrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture, si elle est autorisée par les lois du pays où se situe l'épreuve.

6.14 Accessoires aérodynamiques

6.12.3 Periods A-D

- (a) 19 inch wheels are permitted for the fitting of racing tyres.
- (b) Beaded edge (BE) or straight-sided (SS) rims can be replaced by a well-based rim of equivalent size as per the following table:

Original size	Minimum rim diameter	Max. section
BE/SS	Well-base	Well-base
26 x 3	19 inches	3.5 inches
710 x 90, 28 x 4	19 inches	4.5 inches
760 x 90, 810 x 90	21 inches	4.75 inches
30 x 3, 30 x 3.5	21 inches	4.75 inches
815 x 105, 820 x 120	21 inches	5.25 inches
880 x 120, 32 x 4.5	21 inches	6.00 inches
730 x 130	17 inches	5.25 inches

- (c) minimum diameter permitted is 16 inches unless it can be proved that a smaller size was used in period on that car.
- (d) Maximum rim width must be no more than 1 inch greater than period specification

6.12.4 Periods E to F inclusive

- (a) The minimum diameter permitted is that which can be verified as Period Specification.
- (b) Maximum rim width must be according to the period specification and no wider than 5½ inches (6½ inches for Period F cars) unless verified as Period Specification may be produced to support a larger dimension.
- (c) If no period specification exists, or a rim width greater than 5½ inches (6½) is proposed, then the FIA Historic Technical Working Group will specify a dimension.
- (d) The maximum rim width permitted in Formula Junior is 5 inches (127mm) for Period E (1/1/1947 - 31/12/1960) cars and 6½ inches (165mm) for Period F (1/1/1961 - 31/12/1965) cars.
- (e) Only period specification split-rim wheels are permitted.

6.12.5 Periods G onwards

- (a) Wheels with rim widths narrower than period specification may be used.
- (b) For some categories, wheels must comply with the condition test regulations in Appendix III of Appendix K, even if new.
- (c) Original wheels made of several materials may be replaced by wheels made of only one of these materials, providing that the original dimensions and designs are retained.

6.12.6 Tyres

Must comply with Article 8.

6.13 Bodywork

- 6.13.1** The car must retain its original silhouette of the period in which it originally competed and show no additional air ducts, scoops or blisters. The addition of a roll-over bar is not considered to be a change to the silhouette.
- 6.13.2** Replacement body panels must faithfully follow the original design constructed in the period for that original chassis and be made of the original material type.
- 6.13.3** For periods A-D, a replacement period body style made of the original material type and weight is permitted provided that it conforms to an accredited body fitted to that model in period. In this case the owner must inform the ASN with photographs showing both side views, front view, rear view and interior.

- 6.13.4** Tonneau covers must be flexible unless an original body part of the car (proved by a period photograph), in which case the edges must be protected. Passenger seats may be removed.

- 6.13.5** For TGP, the bodywork must display livery used on the model during its active international life, subject to the laws of the country where the event takes place.

6.14 Aerodynamic aids

- 6.14.1** Les accessoires aérodynamiques ne peuvent être montés sur la voiture que s'ils correspondent à une spécification de période.
- 6.14.2** Les dispositifs employés doivent se conformer en conception, position et dimensions à ceux employés pendant la période de la voiture.
- 6.14.3** Pour les monoplaces, aucun dispositif aérodynamique qui était monté sur des pièces non suspendues de la voiture et/ou pouvait être réglé depuis l'habitacle, n'est autorisé.
- 6.14.4** Les éventuels dispositifs aérodynamiques utilisés à l'origine en compétition ne sont pas obligatoires.
- 6.14.5** Les voitures qui ont couru en période avec des jupes aérodynamiques fixes (pendant 1981 et 1982) peuvent retenir la fixation et la philosophie de conception originales. Toutefois la jupe doit être modifiée de façon à conserver la garde au sol minimale statique de 40 mm. Les bandes de frottement ne sont pas autorisées.
- 6.15** **Système électrique**
- 6.15.1** Des alternateurs ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période.
- 6.15.2** La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. Le type, la marque et la capacité (ampères-heures) de la batterie sont libres. L'emplacement d'origine de la batterie peut être modifié. Si la batterie est conservée dans l'habitacle, elle doit y être solidement fixée et avoir un couvercle isolé et étanche.
- 6.16** **Eclairage**
- 6.16.1** Les systèmes d'éclairage d'origine équipant les voitures doivent être en état de fonctionnement.
- 6.17** **Empattement, voie, garde au sol**
- 6.17.1** Empattement
L'empattement ne peut s'écarter de la spécification de période.
- 6.17.2** Voie
La voie ne doit pas s'écarter de la spécification de période.
- 6.17.3** Garde au sol
Pour toutes les voitures jusqu'à la Période D incluse, toutes les parties de la masse suspendue de la voiture doivent avoir une garde au sol minimale de 100 mm, de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 100 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.
Les voitures de Période E et F doivent avoir une garde au sol minimale de 60 mm de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 60 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.
- 6.17.4** Pour toutes les voitures de la Période G et ultérieures, la spécification de période doit être respectée.
- 6.17.5** La garde au sol sera mesurée sans le pilote, mais avec les roues et pneus à utiliser en compétition, remplacés si nécessaire si les roues ou les pneus sont endommagés.
- 6.18** **Poids**
- 6.18.1** Le poids minimum d'une voiture est celui du règlement d'origine pour sa catégorie ou, si le poids n'est pas spécifié dans le règlement d'origine, le poids de période publié.
Pendant une épreuve, lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.
- 6.14.1** Aerodynamic devices may only be fitted to the car if period specification.
- 6.14.2** The devices used must conform in design, positioning and dimensions to those used during the car's period.
- 6.14.3** For single seaters, no aerodynamic device which was fitted to unsprung parts of the car and/or was adjustable from the cockpit is permitted.
- 6.14.4** Cars which originally ran with aerodynamic devices may be run without.
- 6.14.5** Cars that ran fixed aerodynamic skirts in period (during 1981 and 1982) may retain the original skirt fixing and design philosophy. However, the skirt must be modified to maintain the mandatory 40mm minimum static ground clearance. Rubbing strips are not permitted.
- 6.15** **Electrical system**
- 6.15.1** Alternators may only be fitted if a period specification.
- 6.15.2** The nominal voltage of the battery and of all electrical devices may be converted from 6 to 12 Volts. The type, make and capacity (ampere-hours) of the battery are free. If the battery is retained in the cockpit it must be securely fixed and have an insulated, leak proof cover.
- 6.16** **Lighting**
- 6.16.1** Cars originally fitted with lighting systems must have them in working order
- 6.17** **Wheelbase, track, ground clearance**
- 6.17.1** Wheelbase
The wheelbase may not vary from the period specification.
- 6.17.2** Track
The track must not vary from the period specification.
- 6.17.3** Ground Clearance
For all cars up to and including Period D, all parts of the sprung mass of the car must have a minimum ground clearance of 100 mm, such that a block 100mm in height may be inserted beneath the car from any side.
Cars of periods E and F must have a minimum ground clearance of 60 mm such that a block 60mm in height may be inserted beneath the car from any side.
- 6.17.4** For all cars of Period G and onwards, the period specification must be respected.
- 6.17.5** The ground clearance will be measured without the driver, but with the wheels and tyres to be used in the competition fitted, replaced if necessary if tyre or wheel is damaged.
- 6.18** **Weight**
- 6.18.1** The minimum weight for a car is that specified in the original regulations for the car's category, or a period published weight when this weight is not specified in the original regulations.
During an event when a car has been selected for weighing, nothing other than fuel may be removed from the car and no liquid, solid or gaseous substance may be added.
- 7. REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES ROUTIERES DE PRODUCTION**
- 7.1 Généralités**
- 7.1.1** Ces règlements s'applique aux Voitures de Tourisme, Voitures de Tourisme de Compétition, Voitures de Grand Tourisme, et Voitures de Grand Tourisme de Compétition telles que définies à l'Article 2.
- 7.1.2** Toutes les voitures sont soumises à l'Article 5 (Sécurité).
- 7.2 Fiches d'Homologation et de Reconnaissance**
- 7.2.1** Lorsque la FIA a créé l'Annexe J 1954 pour les voitures de Tourisme et de Grand Tourisme, les Fiches de Reconnaissance ou Fiches d'Homologation dressées par les ASN indiquaient les spécifications des voitures. A partir de 1958 (voitures GT) et de 1960 (voitures de Tourisme), les ASN ont fourni à la CSI de la FIA les informations nécessaires pour remplir ces fiches et les délivrer.
- 7. TECHNICAL REGULATION FOR PRODUCTION ROAD CARS**
- 7.1 General**
- 7.1.1** These regulations apply to Touring Cars, Competition Touring Cars, Grand Touring Cars, and Competition Grand Touring Cars as defined in Article 2.
- 7.1.2** All cars are subject to Article 5 (safety).
- 7.2 Homologation & Recognition Forms**
- 7.2.1** When the FIA established Appendix J for Touring and GT cars for 1954, the specification of a car was defined by recognition or homologation forms, which were compiled by ASNs. From 1958 (GT cars) and 1960 (Touring Cars), the ASNs supplied the data for these forms to be issued by the CSI of the FIA. All recognition or homologation forms endorsed by the FIA will be referred to as

- Toutes les Fiches de Reconnaissance ou d'Homologation visées par la FIA seront désignées comme des Fiches d'Homologation.
- 7.2.2** Il est reconnu que certaines voitures de Tourisme et de Grand Tourisme de Période E (du 1/1/1947 - 31/12/1961) n'étaient pas homologuées dans la Période ou que les fiches pouvaient ne pas comprendre toutes les options de Période.
- 7.2.3** Pour les voitures dont les fiches n'ont pas été compilées dans la période, le Groupe de Travail Technique de la CSAH compilera des Fiches d'Homologation Rétrospectives d'après les données fournies par l'ASN du constructeur d'origine.
- 7.2.4** Ces Fiches d'Homologation Rétrospectives devront par la suite être approuvées par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être ajoutées à la liste des Fiches d'Homologation de la FIA.
- 7.2.5** Les voitures des Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965) participeront aux compétitions conformément aux règles figurant dans les Annexes VIII et IX de l'Annexe K.
- 7.3 Règlement Technique général pour voitures routières de production**
- 7.3.1** Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, GT et GTS des Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965) se conformeront aux Annexes VIII et IX de l'Annexe K.
- 7.3.2** Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, de Grand Tourisme et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) à partir de la Période G doivent être conformes à la réglementation de compétition internationale de l'Annexe J correspondant à la dernière année de leur période comme défini à l'Article 3.
- 7.3.3** Une Voiture de Tourisme doit être conforme à sa fiche d'homologation mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 2 uniquement» n'est autorisée. Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.
- 7.3.4** Une voiture GT doit être conforme à sa fiche d'homologation mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 4 uniquement» n'est autorisée.
- 7.3.5** Pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition à partir de la Période G, seuls les documents d'homologation de la FIA d'origine, avec les extensions et les variations homologuées dans la période concernée sont valables ainsi que les modifications explicitement autorisées dans la réglementation de l'Annexe J applicable à cette période.
- 7.3.6** En outre, pour les Voitures de Grand Tourisme, de Tourisme de Compétition et les Voitures de Tourisme Spéciales :
- Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.
- Les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur. (Un matériau de type FAA, par ex. le Lexan 400, est recommandé). Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant **horizontalement**.
- Le châssis** doit répondre à la conception et aux dimensions d'origine, mais peut employer des renforcements locaux.
- Lorsque l'Annexe J applicable à la période autorise le remplacement des freins à disques, dans certaines circonstances, les nouveaux disques devront être du même type (plein, rainuré, ventilé).
- La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.
- Les phares rétractables peuvent être rendus fixes et leur mécanisme démonté, mais leur éclairage doit rester opérationnel.
- 7.3.7** Les Voitures de Tourisme de Compétition de Période H de 1972 seront autorisées à utiliser des éléments de carrosserie en fibre de verre retirés de leur Fiche d'Homologation le 1/1/1973.
- 7.3.8** Des variations par rapport à la carrosserie standard ou homologuée autorisées par l'Annexe J de la période concernée peuvent être adoptées. Ces modifications de carrosserie doivent être conformes à une configuration complète utilisée sur le modèle concerné en compétition internationale disputée selon les règles FIA de la période. Ceci devra être attesté par une photographie de l'époque figurant sur le PTH de la voiture et estampillée par l'ASN qui l'a délivré.
- En particulier, les changements de voie autorisés dans certains cas pour les voitures de CT et de GTS doivent correspondre à
- Homologation Forms.
- 7.2.2** It is recognised that some Touring and GT cars of Period E (1/1/1947 - 31/12/1961) were not homologated in the period, or that the forms may not have included all period options.
- 7.2.3** Retrospective homologation forms will be compiled as required by the HMSC Technical Working Group from data supplied by the ASN of the original manufacturer for those cars for which forms were not compiled in period.
- 7.2.4** Retrospective homologation forms must then be approved by the Historic Motor Sport Commission and will be added to the list of FIA Homologation Forms.
- 7.2.5** Cars of Periods E and F (1/1/1947 - 31/12/1965) will compete under rules published in Appendices VIII and IX of Appendix K.
- 7.3 General Technical Regulations for Production Road Cars**
- 7.3.1** Touring, Competition Touring, GT and GTS Cars of Periods E and F (1/1/1947 - 31/12/1965) will comply with Appendices VIII and IX of Appendix K.
- 7.3.2** Touring, Competition Touring, GT and GTS cars of period G onwards must comply with the Appendix J international competition regulations appropriate to the final year of their period as defined in Article 3.
- 7.3.3** A Touring Car must be in conformity with its homologation form, but no homologation variant stamped 'Valid for Group 2 only' is allowed. Brake servo-assistance may be disconnected or removed.
- 7.3.4** A GT car must be in conformity with its homologation form, but no homologation variant stamped 'Valid for Group 4 only' is allowed.
- 7.3.5** For Competition Touring and Competition Grand Touring Cars of Period G onwards, only Original FIA homologation papers, with extensions and variations homologated in the period concerned are valid, as well as those modifications explicitly authorised in the period Appendix J rules applicable.
- 7.3.6** In addition for Competition Touring, Grand Touring Cars and Special Touring Cars:
- Brake servo-assistance may be disconnected or removed.
- Rear windows, door windows and quarter lights must be of safety glass or a rigid transparent material at least 5mm thick (FAA type material, e.g. Lexan 400 is recommended). Vertically opening side windows may be replaced by horizontally sliding **ones**.
- The chassis** must follow the original design and dimensions but may employ local stiffening.
- When period Appendix J allows the replacement of disc brakes, under conditions, the type of the discs must remain (solid, grooved, ventilated).
- Floor and roof trim may be removed, door trim may be replaced.
- Retractable headlamps may be rendered fixed and their mechanism removed, but their lighting must remain operational.
- 7.3.7** Competition Touring Cars of period H dated 1972 are allowed to use the glass fibre body parts which were cancelled from their homologation form on 1/1/73.
- 7.3.8** Variations from the standard or homologated bodywork permitted by the period Appendix J may be adopted. Such bodywork changes must be in conformity with a complete configuration used on the model concerned in International competition run to FIA regulations in the period. The evidence to support this must appear in a period photograph on the cars' HTP over stamped by the issuing ASN.
- In particular, the track changes sometimes allowed for CT and GTS cars must have been used in period for this model and

une réalité de période pour ce modèle et être justifiés, et la bande de roulement des pneus doit être couverte par la carrosserie (voir Annexe J de période).

be justified. In addition the tyre treads must be covered by the bodywork (see period Appendix J).

7.3.9 Les roues originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient maintenus.

7.3.9 Original wheels made of several materials may be replaced by wheels made of only one of these materials, providing that the original dimensions and designs are retained.

7.3.10 Pour les voitures CT et GTS de périodes H2 et I, des barres de renforts peuvent être installées librement entre les points de montage supérieurs des jambes de suspension avant d'une part, et celles de la suspension arrière d'autre part.

7.3.10 For CT and GTS cars of periods H2 and I, reinforcement bars may be freely installed between the upper mounting points of the front suspension struts on the one hand and those of the rear suspension on the other.

7.4 Voitures du Groupe B

7.4 Group B Cars

7.4.1 Les voitures de Groupe B déclarées illégales par la FIA en rallye en période, pour des raisons de sécurité, ne peuvent être utilisées que pour des courses sur circuit, des courses de côte et des démonstrations / parades et leur PTH doit être vérifié par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être délivré. Ces voitures sont les suivantes :

7.4.1 Those Group B cars regulated out by the FIA in period from rallies for safety reasons, can only be used for circuit racing, in hill-climbs and demonstrations / parades and their HTP must be checked by the Historic Motor Sport Commission before being issued. These cars are the following:

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

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

Les autres voitures de Groupe B peuvent participer aux épreuves sans restriction.

Other Group B cars may participate in events without restrictions.

7.4.2 Les caractéristiques techniques interdites par la FIA en période ne sont autorisées que sur des voitures participant à des démonstrations / parades.

7.4.2 Technical features banned by the FIA in period for safety reason are only allowed to be used on cars in demonstrations / parades.

8. PNEUS

8. TYRES

8.1 Généralités

8.1 General

8.1.1 Toutes les voitures participant à des épreuves inscrites au calendrier international doivent se conformer à la réglementation suivante en matière de pneumatiques sauf modifications de la réglementation applicable à la série ou à l'épreuve approuvée. En cas de différend, la FIA sera l'arbitre final.

8.1.1 All cars taking part in events on the International calendar must comply with the following tyre regulations unless the approved specific event or series regulations vary. In the event of any dispute the FIA will be the final arbiter.

8.1.2 Il est toujours de la responsabilité du concurrent de s'assurer auprès du fabricant de l'adaptation de ce pneu pour son utilisation spécifique.

8.1.2 It is always the competitor's responsibility to ascertain with the manufacturer the suitability of the tyre for the competitor's specific use.

8.1.3 La taille des pneus est libre à condition que les autres règles appropriées (jantes, ailes) soient respectées. Il est de la responsabilité des concurrents de veiller à ce que les pneus choisis soient compatibles avec les jantes utilisées.

8.1.3 Tyre sizes are free as long as the other relevant regulations (rims, mudguards) are respected. Competitors are responsible for ensuring the tyres chosen are compatible with the rims used.

8.1.4 L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus n'est pas autorisée.

8.1.4 The use of tyre warmers is not permitted.

8.1.5 L'utilisation de tout mélange affectant l'hystérésis de la bande de roulement, n'est pas autorisée.

8.1.5 The use of any compound which affects the hysteresis of the tyre tread is not permitted.

8.1.6 La composition des gommes doit être soulignée en jaune sur le côté du pneu.

8.1.6 Tyre compounds must be underlined in yellow on the tyre sidewall.

8.2 Pneumatiques pour toutes les voitures à l'exception des formules historiques de la FIA dans les courses sur circuit et les courses de côte

8.2 Tyres for all cars excluding FIA Historic formulae in circuit racing and hill-climbs

8.2.1 Périodes A à B (avant 31/12/1918) : les voitures doivent utiliser des pneus d'une taille appropriée à leur période.

8.2.1 Periods A to B (before 31/12/1918) must use tyres of a size appropriate to the period of the vehicle.

8.2.2 Périodes C à E (1/1/1919 - 31/12/1960) : les voitures doivent utiliser des pneus de la gamme Dunlop Vintage de gomme 204 exclusivement et ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien. Les Voitures de Tourisme à quatre places ouvertes antérieures à 1947, les Voitures de Tourisme à deux places ouvertes antérieures à 1947, les berlines antérieures à 1947 et les voitures de course monoplaces et biplaces équipées de jantes d'un diamètre de 17" ou plus ou d'une largeur de 3,5" ou moins pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT». Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

8.2.2 Periods C to E (1/1/1919 - 31/12/1960) must use tyres from the Dunlop Vintage range having 204 Compound only and R5 or older type tread pattern. Pre 1947 Open Four Seat Touring Cars, Pre 1947 Open Two Seat Touring Cars, Pre 1947 Saloon cars, Single and Two seat racing cars which have rim-diameters of 17" or more or have rim widths of 3.5" or less may use tyres offered for sale as road tyres, with an aspect ratio of 75% or more, having a speed rating of «S» or above and which have «E» or «DOT» approval. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event.

Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus marqués «E» ou «DOT» d'un rapport d'aspect de 70% au moins

T, CT, GT, GTS and GTP cars may use tyres marked «E» or «DOT» with a minimum aspect ratio of 70% or period

ou de la spécification de période si elle est supérieure. Les voitures CT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus Dunlop de section L.

8.2.3 Période F (voitures construites entre le 1/11/1961 et le 31/12/1965) : elles doivent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, ou de Sections «L» ou «M», dans la gomme 204 exclusivement et ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure. Les voitures T et GT peuvent utiliser des pneumatiques conformément à la réglementation figurant au point 8.4.1 ci-après.

8.2.4 Période G (G1 et G2 - voitures construites entre le 1.1.1966 et le 31.12.1971) : peuvent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, de Section «L» ou «M», ou Post Historic; ou des pneus de course Goodyear «Blue Streak», ou des pneus slicks Avon taillés à la main selon le dessin Dunlop CR65. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques conformément à la réglementation figurant au point 8.4.1 ci-après.

8.2.5 A partir de la Période H (construites après le 31.12.1971) : les voitures peuvent utiliser des pneus slicks et des pneus pluie. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques conformément à la réglementation figurant au point 8.4.1 ci-après.

8.3. Formules et exceptions particulières

8.3.1 Les voitures de Formule Junior devront utiliser soit des pneus de la gamme Dunlop Vintage ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien soit des pneus de Section «L» en gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.

8.3.2 Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5" ou moins auxquelles aucun pneu de la gamme Dunlop Vintage d'une spécification adaptée ne correspond pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport d'aspect de 75% ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT». Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

8.3.3 Les Voitures de Grand Prix Thoroughbred (sauf les voitures construites avant le 31.12.1971) doivent utiliser des pneus slicks Avon A11 ou A26 à carcasse diagonale. Les voitures construites avant le 31/12/71 peuvent utiliser les pneus Dunlop Post Historic. Les pneus pluie sont limités à la gamme Avon à carcasse diagonale.

8.3.4 Les voitures construites pour les épreuves «Can-Am» peuvent utiliser des pneus slicks non taillés.

8.3.5 D'autres pneus peuvent être approuvés par la FIA pour des catégories ou séries spécifiques.

8.3.6 Les voitures Widi, Gilby et Rejo aux spécifications utilisées avant le 31.12.60 peuvent utiliser des pneus de la gamme Dunlop de Section «L» en gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65.

8.3.7 Les voitures de course monoplaces de formule nationale, participant à des courses historiques de la FIA, doivent utiliser les pneus de spécification de période.

8.3.8 Lorsqu'elles participent à des courses d'endurance sur des circuits d'une durée fixée de plus de 2 heures (et aux essais correspondants), toutes les voitures de Tourisme, CT, GT et GTS à partir de la Période G peuvent utiliser les pneus de route conformes à la règle énoncée en 8.4 ci-dessous.

8.4. Pneus pour rallyes

8.4.1 Les pneus pouvant être utilisés pour des épreuves spéciales de rallyes sur asphalte (ainsi que dans des épreuves spéciales de rallyes sur circuits ou sur parcours de courses de côte et lors d'épreuves mixtes) sont limités aux pneus estampillés «E» ou «DOT» (et en excluant ceux portant l'indication «Not for highway use» ou «For racing only») avec un certain rapport d'aspect selon la période considérée. Pour les épreuves spéciales disputées sur terre, ainsi déclarées par le Directeur de Course, aucun marquage spécifique n'est nécessaire pour les pneus.

8.4.2 Le tableau suivant des diamètres de roues complètes en fonction de la période et des diamètres des jantes doit être respecté :

Diamètre de jante	Période	Diamètre minimum de roue complète
10"	F	490 mm
11" et 12"	F	530 mm

specification whichever is greater. CT, GTS and GTP cars may use Dunlop L section tyres.

8.2.3 Period F (built 1.1.1961 to 31.12.1965) must use Dunlop Vintage, or «L» or «M» Section racing tyres which have 204 Compound only and tread pattern CR65 or earlier. T and GT cars may use tyres in conformity with the rule set out in 8.4.1 below.

8.2.4 Period G (G1 and G2 - built 1.1.1966 to 31.12.1971) may use racing tyres from the Dunlop Vintage, «L» and «M» Section and Post Historic ranges, or Goodyear «Blue Streak» racing tyres, or Avon slicks hand cut to the Dunlop CR65 pattern. T, CT, GT, GTS and GTP cars may also use tyres in conformity with the rule set out in 8.4.1 below.

8.2.5 Periods H onwards (built after 31.12.1971) may use slicks and wet tyres. T, CT, GT, GTS and GTP cars may also use tyres in conformity with the rule set out in 8.4.1 below.

8.3 Formulae and specific exceptions

8.3.1 Formula Junior cars must use either Dunlop Vintage range tyre R 5 pattern or older or «L» section tyres only which have 204 Compound and tread pattern CR65 or earlier.

8.3.2 Cars which have wheels with rim widths of 3.5» or less and for which there is no Dunlop Vintage range tyre of a suitable specification available, may use tyres offered for sale as cross ply or radial road tyres, with an aspect ratio of 75% or more, having a speed rating of «S» or above and which have «E» or «DOT» approval. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event.

8.3.3 Thoroughbred Grand Prix Cars (except cars built prior to 31.12.1971) must use cross ply Avon Slicks in compound A11 or A26. Cars built prior to 31/12/71 may use tyres from the Dunlop Post Historic range. Wet weather tyres are limited to the Avon cross ply range.

8.3.4 Cars built for «Can-Am» events may use uncut slicks.

8.3.5 Other tyres may be approved by the FIA for specific categories/series.

8.3.6 Widi, Gilby and Rejo cars of the specifications used before 31.12.60 may use tyres from the Dunlop «L» Section range having CR65 tread patterns and 204 Compound

8.3.7 Single seat racing cars, in any national formula, racing in any FIA historic races, must use the period specification tyre

8.3.8 For period G onwards, Touring, CT, GT and GTS cars may use suitable road tyres in conformity with the rule set out in 8.4. below, when competing in endurance races on circuits of more than 2 hours fixed duration (and the corresponding practice session).

8.4 Tyres for rallies

8.4.1 The tyres that may be used for rally stages on tarmac (and on rally stages on circuits or hill-climbs and on mixed events) are limited to tyres marked «E» or «DOT» (excluding those marked «Not for highway use» or «For racing only») with an aspect ratio corresponding to the period in question. For stages run on gravel, so declared by the Clerk of the Course, no special marking is necessary for these tyres.

8.4.2 The following table giving the diameters of complete wheels in function of the period and the rim diameters must be respected:

Diameter of the rim	Period	Minimum diameter of the complete rim
10"	F	490 mm
11" and 12"	F	530 mm

de 10" à 12"	G	490 mm
de 10" à 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

From 10" to 12"	G	490 mm
From 10" to 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 En cas de doute sur un pneu utilisé par un concurrent, la mesure sera faite sur un pneu neuf de même type fourni par ce concurrent, à froid, le pneu étant gonflé à la pression standard recommandée par le fabricant.

8.4.4 S'il peut être prouvé que des pneus ont été utilisés en période avec des rapports d'aspect inférieurs, la Commission du Sport Automobile Historique pourra en autoriser l'utilisation.

8.4.5 S'il est envisagé d'utiliser un pneu à carcasse radiale, d'une classification de vitesse inférieure à «S» (vitesse maximale 112 miles/h, ou 180 km/h), le manufacturier devrait être consulté sur l'adaptation des pneus. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de rouler sur des épreuves sur terre avec des pneus «Neige» («M + S»), car ceux-ci ont rarement une spécification de vitesse supérieure à Q (vitesse maximale 100 miles/h ou 160 km/h).

8.4.6 Les voitures équipées de jantes d'une largeur de 3,5" ou moins ou d'un diamètre de 17" ou plus pourront utiliser des pneus routiers à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport de section de 75% ou plus. Ces pneus pourront porter l'agrément «E» ou «DOT». Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

8.4.7 Il faut noter que la spécification de vitesse des pneus à carcasse diagonale varie en fonction du diamètre de la roue. Il y a trois marquages de grades vitesses qui s'appliquent à ces pneus. Il y a aussi des pneus qui ne sont pas marqués et ont donc la spécification de vitesse la plus basse. Les spécifications sont indiquées dans le tableau suivant :

taille de roue (pouces)	10	12	13 et plus
indice vitesse			
-	120 km/h / 75 mph	135 km/h / 85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150 km/h / 95 mph	160 km/h / 100 mph	175 km/h / 110 mph
H	175 km/h / 110 mph	185 km/h / 115 mph	200 km/h / 125 mph
V	Pas fabriqué	Not made	210+ km/h / 130+ mph

8.4.8 Les pneus neige du type «M + S» à carcasse diagonale ont le grade de vitesse la plus basse indiquée ci-dessus. Les pneus cloutés sont soumis à la législation des pays dans lesquels les épreuves sont disputées.

8.4.9 Le manufacturier devrait être consulté sur l'adaptation du pneu à l'épreuve.

8.4.3 In case of any doubt about a tyre used by a competitor, measurements will be made on a new tyre supplied by the competitor, cold, the tyre being inflated to the standard pressure recommended by the maker.

8.4.4 If it can be proved that tyres with a lower aspect ratio were used in period, the Historic Motor Sport Commission may authorise their use.

8.4.5 If a radial ply tyre with a speed rating of less than «S» (maximum speed of 112mph or 180km/h) is contemplated, the manufacturer should be consulted as to the tyre's suitability. This is particularly the case when travelling between loose surface stages on «Mud & Snow» type tyres as these rarely have a speed rating of more than Q (maximum speed 100mph or 160km/h).

8.4.6 Cars which have rim-diameters of 17" or more or have rim widths of 3.5" or less may use road tyres of radial or cross ply construction having an aspect ratio of 75% or more. These tyres may be «E» or «DOT» approved. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event.

8.4.7 It should be noted that the speed rating of cross ply tyres varies according to the diameter of the wheel. There are three speed rating markings applied to cross ply tyres. There are also tyres which are not marked and therefore have the lowest speed rating. The ratings are shown in the following table:

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

8.4.8 Winter cross ply tyres of the mud and snow variety have the lowest speed rating shown above. Studded tyres are subject to the legislation of the countries in which the events are run.

8.4.9 The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the event.

ANNEXE I

LISTE DES CATEGORIES ET DES FORMULES ELIGIBLES POUR LES
EPREUVES INTERNATIONALES DE VITESSE

Les organisateurs des épreuves ne sont pas tenus de se conformer aux catégories ou classes énoncées ci-après.

Voitures conformes aux règlements internationaux de leur période de fabrication ou de compétition, établis, sauf indication contraire, par l'AIACR ou la FIA, et aux prescriptions de l'Annexe K.

Les abréviations suivantes sont utilisées :

S : Compresseur ; U/S : Sans Compresseur.

Le sport automobile a utilisé les termes Voitures de Sport / Prototype / Sport Prototype de bien des manières depuis ses débuts. Afin d'éviter toute confusion, les termes ne sont pas utilisés dans la liste des catégories. Il est fait référence à ces voitures comme Voitures de Course biplaces.

Période A

Modèles appartenant à la période d'avant le 1/1/1905

- PA/H Voitures lourdes construites pour la course Paris-Amsterdam-Paris de 1898, poids sup. 400 kg.
PA/L Voitures légères construites pour la course Paris-Amsterdam-Paris de 1898, poids entre 200 et 400 kg.
GB/H Voitures lourdes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids inf. 1000 kg.
GB/L Voitures légères construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 400 et 650 kg.
GB/V Voiturettes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 250 et 400 kg.

Période B

Modèles appartenant à la période entre le 1/1/1905 et le 31/12/1918 inclus

- GP1 Voitures de Grand Prix 1906, comme GB/H.
GP2 Voitures de Grand Prix 1907, poids non limité, cons. inférieure à 30 l/100 km.
GP3 Voitures de Grand Prix de 1908 à 1910, surface max. piston 755 cm², poids min. à sec 1100 kg.
GP4 Voitures de Grand Prix 1911.
GP5 Voitures de Grand Prix 1912, largeur hors tout max. 1750 mm.
GP6 Voitures de Grand Prix 1913, poids de 800 à 1100 kg. Cons. max. 20 l/100 km.
GP7 Voitures de Grand Prix 1914, max. 4500 cm³, poids min. 1100 kg.
V1 Voiturettes 1906. Poids min. 700 kg. Alésage max. : 120 mm mono-cyl., 90 mm bi-cyl.
V2 Voiturettes 1908. Poids min. 700 kg. Alésage max. 100 mm mono-cyl., 80 mm bi-cyl., 65 mm pour 4 cylindres.
V3 Voiturettes 1909. Poids min. 700 kg. Moteurs mono-cyl. : alésage max. 120 mm et course max. 124 mm, ou max. 100 mm x 250 mm ; moteurs bi-cyl. : max. 95 mm x 95 mm, ou max. 80 mm x 192 mm ; moteurs 4 cylindres : max. 75 mm x 75 mm, ou max. 65 mm x 145 mm.
V4 Voiturettes 1911. Maximum 3000 cm³. Poids min. 800 kg.
V5 Voiturettes 1913. Maximum 3000 cm³.
IN1 Voitures Indianapolis conformes aux spécifications des années 1911-18.
HS1 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.

Période C

Modèles appartenant à la période entre le 1/1/1919 et le 31/12/1930 inclus

- GP8 Voitures de Grand Prix 1921. Poids min. 800 kg. Max. 3000 cm³.
GP9 Voitures de Grand Prix 1922-25. Poids min. 650 kg. Max. 2000 cm³.
GP10 Voitures de Grand Prix 1926-27. Poids min. 600 kg (1926) et 700 kg (1927). Max. 1500 cm³. Largeur min. carrosserie 850 mm.
GP11 Voitures de Grand Prix 1928, poids de 550 kg à 750 kg.
GP12 Voitures de Grand Prix 1929-30. Poids min. 900 kg, larg. min. carrosserie 1000 mm.
V6 Voiturettes 1920. Max. 1400 cm³.
V7 Voiturettes 1921-25. Max. 1500 cm³.
IN2 Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de

APPENDIX I

LIST OF CATEGORIES AND FORMULAE ELIGIBLE FOR
INTERNATIONAL EVENTS

Event organisers are not bound by the categorisations or classes hereunder.

Cars complying with the international regulations of their period of construction or competition, as drawn up by the AIACR or FIA, unless otherwise stated, and with the requirements of Appendix K.

The following abbreviations are used:

S: Supercharged; U/S: Unsupercharged

Motor sport has used the term Sports Cars/Prototypes/Sports Prototypes in a variety of ways since its inception. For the avoidance of confusion the terms is not used in the category list. These cars are referred to as Two-Seat Racing Cars (TSRC).

Period A

Models belonging to the period before 1/1/1905

- PA/H Heavy motor cars built for the Paris-Amsterdam-Paris race of 1898, weight over 400kg
PA/L Light motor cars built for the Paris-Amsterdam-Paris race of 1898, weight 200 to 400kg.
GB/H Heavy cars built for the Gordon Bennett Cup, weight less than 1000kg.
GB/L Light cars built for the Gordon Bennett Cup, weight 400 to 650kg.
GB/V Voiturettes built for the Gordon Bennett Cup, weight 250 to 400kg.

Period B

Models belonging to the period between 1/1/1905 and 31/12/1918 inclusive

- GP1 Grand Prix cars 1906, as GB/H.
GP2 Grand Prix cars 1907, no weight limit, fuel cons. inferior to 30 litres per 100km.
GP3 Grand Prix cars 1908-1910, max. piston area 755cm², min. dry weight 1100kg.
GP4 Grand Prix cars 1911.
GP5 Grand Prix cars 1912, max. overall width 1750mm.
GP6 Grand Prix cars 1913, weight 800 to 1100kg, max. fuel cons. 20 l/100km.
GP7 Grand Prix cars 1914, max. 4500cm³, min. weight 1100kg.
V1 Voiturettes 1906, min. weight 700kg, maximum bore: 120mm single cyl., 90mm twin cyl.
V2 Voiturettes 1908, min. weight 700kg, maximum bore: 100 mm single cyl., 80mm twin cyl., 65mm for 4 cylinders.
V3 Voiturettes 1909, min. weight 700kg. Single cylinder engines: max. bore 120mm and max. stroke 124mm, or max. 100mm x 250mm; 2 cylinder engines: max. 95mm x 95mm, or max. 80mm x 192mm; 4 cylinder engines: max. 75mm x 75mm, or max. 65mm x 145mm.
V4 Voiturettes 1911, maximum 3000cm³, min. weight 800kg.
V5 Voiturettes 1913, maximum 3000cm³.
IN1 Indianapolis cars of the specification of the years 1911-1918.
HS1 Historic Specials built in period.

Period C

Models belonging to the period between 1/1/1919 and 31/12/1930 inclusive

- GP8 Grand Prix cars built 1921, min. weight 800kg, max. 3000cm³.
GP9 Grand Prix cars built 1922-25, min. weight 650kg, max. 2000cm³.
GP10 Grand Prix cars built 1926-27, min. weight 600kg (1926) and 700kg (1927), max. 1500cm³, min. body width 850mm.
GP11 Grand Prix cars built 1928, weight 550kg to 750kg.
GP12 Grand Prix cars built 1929-30, min. weight 900kg, min. body width 1000mm.
V6 Voiturettes built 1920, max. 1400cm³.
V7 Voiturettes built 1921-25, max. 1500cm³.
IN2 Indianapolis cars complying with the regulations of their year of manufacture or competition.

Période D

Modèles appartenant à la période entre le 1/1/1931 et le 31/12/1946 inclus
Monoplaces

GP13	Voitures de Grand Prix 1931-33.
GP14	Voitures de Grand Prix 1934-37. Poids min. 750 kg. Largeur min. carrosserie 850 mm.
GP15	Voitures de Grand Prix 1938-39, max. 3000 cm3 S, 4500 cm3 U/S. Poids min. 850 kg.
V8	Voitures 1934-39, max. 1500 cm3 S.
V9	Voitures 1946, max. 1100 cm3 S, 2000 cm3 U/S (Formule B en 1947-48 dans certains pays).
IN3	Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de construction ou de compétition.
HS3	Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.
SAL3	Berlines jusqu'à 3000 cm3
SAL4	Berlines de plus de 3000 cm3
OT3	Voitures de tourisme quatre places ouvertes jusqu'à 3000 cc
OT4	Voitures de tourisme quatre places ouvertes de plus de 3000 cm3
OS5	Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm3
OS6	Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm3 à 1500 cm3
OS7	Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm3 à 3000 cm3
OS8	Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm3

Périodes E - J

Les voitures **GT, GTS de Période E1** (1947-1954), sont classées en GT1 ou GTS1 au-dessous de deux litres et en GT2 ou GTS2 au-dessus de deux litres.

Les voitures de **Grand Tourisme (GT)** et les voitures de **Grand Tourisme de Compétition (GTS)** pour les périodes E2-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Jusqu'à 1150 cm3	3	8	13	18	23	28	33	38
1150 - 1300 cm3	4	9	14	19	24	29	34	39
1300 - 1600 cm3	5	10	15	20	25	30	35	40
1600 - 2500 cm3	6	11	16	21	26	31	36	41
Plus de 2500 cm3	7	12	17	22	27	32	37	42

Les numéros de classe doivent être précédés de GT ou GTS selon le cas ; par ex. GTS15

Les voitures de **Tourisme (T)** et de **Tourisme de Compétition (CT)** pour toutes les périodes après 1947 peuvent être classées selon le tableau suivant :

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Jusqu'à 1150 cm3	1	6	11	16	21	26	31	36
1150 - 1300 cm3	2	7	12	17	22	27	32	37
1300 - 1600 cm3	3	8	13	18	23	28	33	38
1600 - 2500 cm3	4	9	14	19	24	29	34	39
Plus de 2500 cm3	5	10	15	20	25	30	35	40

Les numéros de classe doivent être précédés de T ou CT selon le cas ; par ex. T15

Les voitures de **Formule Un** des Périodes E-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

Formule1	1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4

Les voitures de **Formule Deux** des Périodes E-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

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

Les voitures **Indianapolis** des Périodes E-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

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

Les voitures de **Formule Trois** des Périodes E-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

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

Period D

Models belonging to the period between 1/1/1931 and 31/12/1946 inclusive.
Single-seat

GP13	Grand Prix cars 1931-33.
GP14	Grand Prix cars 1934-37, min. weight 750kg, min. body width 850mm.
GP15	Grand Prix cars 1938-39, max. 3000cc S, 4500cc U/S, min. weight 850kg.
V8	Voitures 1934-39, max. 1500cm3 S.
V9	Voitures 1946, max. 1100cm3 S 2000cm3 U/S, (Formula B in 1947-48 in some countries)
IN3	Indianapolis cars complying with their period specification
HS3	Historic Specials built in period.
SAL3	Saloon cars up to 3000 cm3
SAL4	Saloon cars over 3000cm3
OT3	Open four-seat touring cars up to 3000 cm3
OT4	Open four-seat touring cars over 3000cm3
OS5	Open two-seat cars up to 1100 cm3
OS6	Opens two-seat cars 1100cm3 to 1500cm3
OS7	Open two-seat cars 1500 cm3 to 3000cm3
OS8	Open two-seat cars over 3000cm3

Periods E - J

GT, GTS cars for Period E1 (1947-1954), are classified as GT1 or GTS1 under two litres and GT2 or GTS2 over two litres.

Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS) cars for all periods E2-J can be established by the following table:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Up to 1150 cm3	3	8	13	18	23	28	33	38
1150 - 1300 cm3	4	9	14	19	24	29	34	39
1300 - 1600 cm3	5	10	15	20	25	30	35	40
1600 - 2500 cm3	6	11	16	21	26	31	36	41
Over 2500 cm3	7	12	17	22	27	32	37	42

Class numbers to be prefixed GT or GTS as appropriate. e.g. GTS15

Touring (T) and Competition Touring (CT) cars for all periods after 1947 can be established by the following table:

	E	F	G1	G2	H1	H2	I	J
Up to 1150 cm3	1	6	11	16	21	26	31	36
1150 - 1300 cm3	2	7	12	17	22	27	32	37
1300 - 1600 cm3	3	8	13	18	23	28	33	38
1600 - 2500 cm3	4	9	14	19	24	29	34	39
Over 2500 cm3	5	10	15	20	25	30	35	40

Class numbers to be prefixed T or CT as appropriate. e.g. T15

Formula One cars for the period E-J can be established by the following table:

Formula1	1946-1953	1954-1960	1961-1965	1966-1985
	F1/1	F1/2	F1/3	F1/4

Formula Two cars for the period E-J can be established by the following table:

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

Indianapolis cars for the period E-J can be established by the following table:

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

Formula Three cars for the period E-J can be established by the following table:

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

ANNEXE "K"
APPENDIX "K"

Les voitures de **Formule Junior** des Périodes E-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

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

Les **voitures Tasman** des Périodes E-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

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

Les voitures définies comme des **voitures de Course Biplaces** pour les Périodes E-J peuvent être classées selon le tableau suivant :

	E	F	G	H	I	J
Jusqu'à 750 cm3	1	7	13	25	37	43
750 – 1100 cm3	2	8	14	26	38	44
1100 – 1500 cm3	3	9	15	27	39	45
1500 – 2000 cm3	4	10	16	28	40	46
2000 – 3000 cm3	5	11	17	29	41	47
3000 – 5000 cm3	6	12	18	30	42	48

Les numéros de classe doivent être précédés de TSRC : par ex. TSRC14.

Voitures Prototype de Grand Tourisme des Périodes E et F (GTP)
Voitures définies aux Art. 2.2.5 et 2.2.6 : **GTP 1, GTP 2 et GTP 3.**

Voitures de Tourisme Spéciales Groupe 5:

Jusqu'à 1150 cm3	HST1
1150-1300 cm3	HST2
1300-1600 cm3	HST3
1600-2500 cm3	HST4
Plus de 2500 cm3	HST5

Autres voitures de course monoplaces de Période F :

IC1 Formule Intercontinentale 1961-65 2000 cm3 -3000 cm3

NF2 Monoplaces de Formule Nationale 1961-1965

Autres voitures de course monoplaces de Période G :

FV/1 Voitures de Formule Vee 1964 – 1971 (1285 cm3)

FF/1 Voitures de Formule Ford 1967 – 1971 (1600 cm3)

F5/1 Voitures de Formule 5000 1969 – 1971 (5000 cm3)

FG/1 Voitures de Formule France 1966 – 1971 (1300 cm3)

FA/1 Voitures de Formule «A» (U.S.A.) 1968 – 1971 (5000 cm3)

FB/1 Voitures de Formule «B» (U.S.A.) 1967 – 1971 (1101 cm3 – 1600 cm3) & voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1970 – 1971 (1101 cm3 – 1600 cm3 mais autorisant un moteur BDA)

FC/1 Voitures de Formule «C» (U.S.A.) 1967 – 1971 (1100 cm3)

FS/1 Voitures de Formule Skoda 1970 – 1971 (1107 cm3)

NF3 Monoplaces de Formule Nationale 1961-1971

Les voitures de Formule Libre des Périodes E-J seront désignées par les lettres FL.

Période H

Groupe 6 – Voitures de course biplaces

S2/1 Voitures de Sport 2000 1972 - 1975 (2000 cm3)

Autres voitures de course monoplaces de Période H 1972-1976

F5/2a Voitures de Formule 5000 (5000 cm3)

FV/2a Voitures de Formule Vee (1285 cm3)

FE/1a Voitures de Formule Easter (1600 cm3)

FF/2a Voitures de Formule Ford (1600 cm3)

FW/1a Voitures de Formule Super Vee 1971 - 1976 (1584 cm3)

FS/1a Voitures de Formule Easter 1972 – 1976 (1300cm3)

FS/2a Voitures de Formule Formula Skoda 1972 – 1976 (1107cm3)

FR/1a Voitures de Formule Renault (1600 cm3)

IN/4a Voitures Indianapolis 1972 - 1976

Période I

Groupe 5 – Voitures de production spéciales dérivées des Groupes 1-4

Groupe 6 – Voitures de course biplaces

S2/2 Voitures de Sport 2000 appartenant à la période comprise entre 1976 et 1981 (2000 cm3)

Formula Junior cars for the period E-J can be established by the following table:

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

Tasman cars for the period E-J can be established by the following table:

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

Cars defined as **two-seat racing cars** for the periods E-J can be established by the following table:

	E	F	G	H	I	J
Up to 750 cm3	1	7	13	25	37	43
750 – 1100 cm3	2	8	14	26	38	44
1100 – 1500 cm3	3	9	15	27	39	45
1500 – 2000 cm3	4	10	16	28	40	46
2000 – 3000 cm3	5	11	17	29	41	47
3000 – 5000 cm3	6	12	18	30	42	48

Class numbers to be prefixed by TSRC, e.g. TSRC14.

Period E and F Grand Touring Prototype cars (GTP)

Cars defined under art 2.2.5 and 2.2.6: **GTP 1, GTP 2 and GTP 3.**

Group 5 Special Touring Cars:

Jusqu'à 1150 cm3	HST1
1150-1300 cm3	HST2
1300-1600 cm3	HST3
1600-2500 cm3	HST4
Plus de 2500 cm3	HST5

Other Period F Single-Seat Racing Cars:

IC1 Intercontinental Formula 1961-65 2000cm3 -3000cm3

NF2 National Formula Single-seat 1961-1965

Other Period G Single-Seat Racing Cars:

FV/1 Formula Vee cars 1964 – 1971 (1285cm3)

FF/1 Formula Ford cars 1967 – 1971 (1600cm3)

F5/1 Formula 5000 cars 1969 – 1971 (5000cm3)

FG/1 Formula France cars 1966 – 1971 (1300cm3)

FA/1 Formula «A» cars(U.S.A.) 1968 – 1971 (5000cm3)

FB/1 Formula «B» cars(U.S.A.) 1967 – 1971 (1101cm3 - 1600cm3) & Formula Atlantic cars (Europe) built 1970 – 1971 (1101cm3 - 1600cm3 but allowing BDA engine)

FC/1 Formula «C» cars(U.S.A.) 1967 – 1971 (1100cm3)

FS/1 Formula Skoda cars 1970 – 1971 (1107cm3)

NF3 National Formula Single-seat 1961-1971

Formula Libre cars for the periods E-J will be noted FL.

Period H

Group 6 - Two-seat racing cars

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

Other Period H Single-Seat Racing Cars 1972-1976

F5/2a Formula 5000 (5000cm3)

FV/2a Formula Vee (1285cm3)

FE/1a Formula Easter (1600cm3)

FF/2a Formula Ford (1600cm3)

FW/1a Formula Super Vee 1971 - 1976 (1584cm3)

FS/1a Formula Easter 1972 – 1976 (1300cm3)

FS/2a Formula Skoda 1972 – 1976 (1107cm3)

FR/1a Formula Renault (1600cm3)

IN/4a Indianapolis cars 1972 - 1976

Period I

Group 5 - Special production cars derived from Groups 1-4

Group 6 – Two-seat racing cars

S2/2 Sports 2000 cars belonging to the period 1976 - 1981 (2000cm3)

Autres voitures de course monoplaces de Période I 1977 – 1981 :

F5/2b	Voitures de Formule 5000 1977 - 1981 (5000 cm3)
FV/2b	Voitures de Formule Vee 1977 - 1981 (1285 cm3)
FF/2b	Voitures de Formule Ford 1977 - 1981 (1600 cm3)
FF/3a	Voitures de Formule Ford 2000 1977 - 1981 (2000 cm3)
FW/1b	Voitures de Formule Super Vee 1977 - 1981 (1584 cm3)
FS/1b	Voitures de Formule Easter 1977 – 1981 (1300cm3)
FS/2b	Voitures de Formule Skoda 1977 – 1981 (1048 - 1107cm3)
FR/1b	Voitures de Formule Renault 1977 - 1981 (1600 cm3)

Toute voiture conforme au règlement de l'Annexe J de la période, toute formule de la période ou homologuée dans la période

Pour les voitures de course monoplaces et biplaces appartenant à la période comprise entre le 1/1/82 et le 31/12/90 plus les voitures de tourisme et les voitures GT appartenant à la période ou homologuées entre le 1/1/82 et le 31/12/90. Une liste complète sera publiée dans le Bulletin de la FIA.

Période Z

S'adresse aux voitures de plus de deux ans avant le 1er janvier de l'année en cours et appartenant aux catégories suivantes :

Formule 1, Formule 3000, Groupe C, Formule Indy/CART, IRL, voitures type «Le Mans» (pour les voitures non définies dans les catégories précédentes), voitures de Groupe B et World Rally Cars.

Les propriétaires de voitures de Période Z sont invités à demander des Fiches FIA.

Other Period I Single-Seat Racing Cars 1977 – 1981:

F5/2b	Formula 5000 1977 - 1981 (5000cm3)
FV/2b	Formula Vee 1977 - 1981 (1285cm3)
FF/2b	Formula Ford 1977 - 1981 (1600cm3)
FF/3a	Formula Ford 2000 cars 1977 - 1981 (2000cm3)
FW/1b	Formula Super Vee 1977 - 1981 (1584cm3)
FS/1b	Formula Easter 1977 – 1981 (1300cm3)
FS/2b	Formula Skoda 1977 – 1981 (1048 - 1107cm3)
FR/1b	Formula Renault 1977 - 1981 (1600cm3)

Any cars complying with Appendix J regulations of the period, any formula of the period or homologated within the period.

For single-seat and two-seat racing cars belonging to the period between 1/1/82 and 31/12/90 plus touring and GT cars belonging to the period or homologated from 1/1/82-31/12/90. A full list will be published in the FIA Bulletin.

Period Z

For cars not less than two years old prior to January 1 of the current year and of the following categories:

Formula 1, Formula 3000, Group C, Formula Indy/CART, GT1, IRL, «Le Mans» type cars (for the cars not defined under the previous categories), Group B cars and World Rally Cars.

Owners of period Z cars are encouraged to apply for FIA forms.

ANNEXE II:**Matériaux recommandés pour être utilisés dans le remplacement et la reconstruction****1. Introduction**

Ce manuel est fourni à titre de guide des propriétés, du choix et de l'utilisation des matériaux à employer pour le remplacement et la réparation des composants de voitures de Grand Prix Thoroughbred. L'objectif est de s'assurer que les voitures sont entretenues de façon sûre. Ce document est composé de 3 parties :

1. Introduction**2. Liste de matériaux****3. Fiches techniques de conception.**

Dans la mesure du possible il est recommandé d'utiliser une spécification de la liste. Celle-ci donne une gamme de matériaux destinés à faire face à pratiquement toutes les applications sur ces voitures. La troisième partie comprend des fiches techniques destinées à couvrir la grande majorité des utilisations sur les voitures ou des éléments auxiliaires. Chacun des matériaux est présenté dans la situation dans laquelle il est le plus souvent, avec sa condition d'achat. Les alliages de métaux sont définis dans la condition de traitement thermique dans laquelle ils seront le plus souvent utilisés.

La spécification des matériaux pose un grand nombre de problèmes en raison de la myriade de systèmes de nomenclature utilisés et des différentes unités utilisées pour présenter les données. Pour cela à chacun des matériaux sont attribués une «référence d'étirage» et «condition d'achat». Cela comprend un code standardisé du matériau et, si nécessaire, un descripteur de condition. Le but est de fournir une présentation rapide et claire des exigences du matériau. Toutes les propriétés mécaniques sont fournies en unités SI et la dureté en système Vickers. Les propriétés relatives au choc des divers métaux ont toutes été évaluées en utilisant le test de «Charpy» afin de faciliter la comparaison. Il est préférable d'exiger des traitements thermiques en termes de conditions de qualité finale plutôt que de spécifier le traitement complet, qui est inclus à titre indicatif. Cela met alors l'accent de qualité sur le traiteur thermique plutôt que sur le concepteur et facilite le contrôle. En dépit des progrès technologiques, une bonne partie du traitement thermique des métaux reste de la «magie noire». Veuillez vous assurer qu'une pièce d'essai est incluse avec chaque groupe de composants à traiter thermiquement, afin qu'elle puisse ensuite être contrôlée.

2. Liste de matériaux**2.1 Alliages ferreux****2.1.1 Aciers de fabrication**

2.1.1a AISI/SAE 4130 - fabrications en acier sous tension (suspension, porte-moyeux, etc.)

2.1.1b EN3 - acier de fabrication multi-usages.

2.1.1c 15 CDV 6.

APPENDIX II:**Recommended materials to be used in replacement and re-construction****1. Introduction**

This manual is provided as a guide to the properties, selection and use of materials to be employed in the replacement and repair of components for «Thoroughbred Grand Prix racing cars». The aim is to ensure that the cars are maintained in as safe a manner as is. The document is set out in 3 sections:

1. Introduction**2. Short list of materials****3. Design data sheets.**

Wherever possible it is recommended that a specification from the short list be used. This gives a range of materials to cope with virtually all applications on the cars. The third section comprises data sheets to cover the overwhelming majority of uses on the cars or ancillaries. Each of the materials is presented in the condition in which it is most regularly along with its purchase condition. Metal alloys are defined in the heat treatment condition in which they will be most commonly used.

A great number of problems are incurred in the specification of materials due to the myriad of systems of nomenclature employed and the different units used to present data. To that end each of the materials is given a «drawing reference», and «purchase condition». This consists of a standardised code for the material and, where appropriate, a condition descriptor. It is intended to provide a quick, unambiguous delineation of the material requirements. All mechanical properties are given in SI units and hardness in the Vickers system. Impact properties of the various metals have all been evaluated using the «Charpy» test to allow for ease of comparison.

It is preferable to request heat treatments in terms of final property requirements rather than specifying the complete treatment, which is included as a guide. This then puts the quality emphasis on the heat treater rather than the designer and makes control easier. Despite advances in technology, much heat treatment of metals remains a «black art». Please ensure that a test piece is included with each batch of components to be heat treated so that it can be subsequently checked.

2. Materials List**2.1 Ferrous alloys****2.1.1 Fabricating steels**

2.1.1a AISI/SAE 4130- stressed steel fabrications (suspension, uprights etc.)

2.1.1b EN3- general purpose fabricating steel.

2.1.1c 15 CDV 6.

- 2.1.1d** T45.
- 2.1.2 Aciers de cémentation**
- 2.1.2a** VAR 300M - composants usinés exigeant une résistance très élevée (essieux, arbres de transmission, etc.)
- 2.1.3 Aciers de carburation**
Pour les composants exigeant une cémentation (engrenages, etc.)
- 2.1.3a** EN 36C
- 2.1.4 Aciers faciles à couper**
- 2.1.4a** EN1 A Pour la production rapide de pièces hors tension (gabarits et appareillage, etc.)
- 2.1.4b** EN 16T pièces usinées à résistance moyenne (axes, vilebrequins, bielles, etc.)
- 2.1.4c** EN 24T composants monolithiques et goujons à résistance élevée, etc.
- 2.2 Alliages d'aluminium**
- 2.2.1** 2014 A T6 - alliage d'aluminium général à résistance élevée pour composants usinés.
- 2.2.2** 5251-H3 alliage de trempe pour fabrications de tôles.
- 2.2.3** 6082 T6 - alliage pouvant être traité thermiquement et soudable.
- 2.3 Alliages de titane**
- 2.3.1** Titane pur commercialement (degré 2) - pour fabrications légères.
- 2.3.2** Ti6Al 4V - composants usinés exigeant une résistance spécifique élevée.
- 2.4 Alliages de magnésium**
- 2.4.1** ZE 41 A T5- pour pièces coulées allégées.
- 2.5 Alliages de cuivre**
- 2.5.1 Bronze phosphoreux, PB1 - pour paliers et coussinets.**
- 3. Fiches techniques**

Les fiches techniques détaillées peuvent être obtenues sur simple demande à la FIA :
FIA Sport
Département des Voitures Historiques
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Genève 15 Aéroport, Suisse

- 2.1.1d** T45.
- 2.1.2 Through-hardening steels**
- 2.1.2a** VAR 300M- machined components requiring very high strength (axles, drive shafts etc.).
- 2.1.3 Carburising steels**
For components requiring case hardening (gears etc.).
- 2.1.3a** EN 36C
- 2.1.4 Free cutting steels**
- 2.1.4a** EN1 A For rapid production of non-stressed pieces (jigs and fixtures, etc.)
- 2.1.4b** EN 16T medium strength machined parts (shafts, crankshafts, connecting rods, etc.).
- 2.1.4c** EN 24T high strength monolithic components and studs, etc.
- 2.2 Aluminium alloys**
- 2.2.1** 2014 A T6- general high strength aluminium alloy for machined components.
- 2.2.2** 5251-H3 work hardening alloy for sheet fabrications.
- 2.2.3** 6082 T6- weldable heat treatable alloy.
- 2.3 Titanium alloys**
- 2.3.1** Commercially pure titanium (grade 2)- for light weight fabrications.
- 2.3.2** Ti 6Al 4V- machined components requiring high specific strength.
- 2.4 Magnesium alloys**
- 2.4.1** ZE 41 A T5- for lightweight castings.
- 2.5 Copper alloys**
- 2.5.1 Phosphor bronze, PB1- for bearings and bushings.**
- 3. Technical forms**

The detailed technical forms may be obtained from the FIA on request:
FIA Sport
Historic Cars Department
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296
1215 Geneva 15 Airport, Switzerland

ANNEXE III

Tests de Condition

- 1. ELEMENTS A CONTROLER**
- 1.1** L'intégrité structurelle et la corrosion des éléments suivants doivent être vérifiées au moyen de tests non-destructifs :
- triangles de suspension tubulaires,
 - pièces de suspension en alliage léger,
 - colonnes de direction,
 - roues en alliage léger,
 - châssis tubulaires en alliage d'aluminium.
- 1.2** Il est vivement recommandé que des inspections similaires soient effectuées sur les éléments vitaux pour l'intégrité de la voiture mais qui pourraient ne pas apparaître dans la liste ci-dessus.
- 2.** Tous les éléments ci-dessus devront être testés et certifiés au moyen de méthodes d'essais non-destructifs adaptés à leur matériau et type de construction. Chaque élément devra être clairement identifié et être marqué ou gravé de façon indélébile .
- 3.** Le certificat sera valable pendant une période de cinq années, à partir de la date des tests (ceci inclut les certificats délivrés avant le 31 décembre 2003).
- 4.** Le certificat de test et la déclaration des constructeurs doivent accompagner le Passeport Technique Historique.
- 5.** Les essais doivent être effectués conformément aux normes suivantes :
- 5.1 Inspection visuelle**
BSEN 970:1997 (ou édition en vigueur)

APPENDIX III

Condition Testing

- 1. ITEMS FOR CHECKING**
- 1.1** The following items must be checked for structural integrity and corrosion by a non-destructive tests:
- tubular suspension wishbones,
 - light alloy suspension parts,
 - steering columns,
 - light alloy wheels,
 - aluminium alloy tubular chassis.
- 1.2** It is strongly recommended that similar inspections should be carried out on components that are vital to the integrity of the car but which may not be contained in the list above.
- 2.** All of the above components must be tested and certified using methods appropriate to the material and type of construction of the component in question. Each component must be clearly identified and be indelibly etched or marked.
- 3.** The certificate will be valid for a period of five years, from the date of testing (this includes certificates delivered before 31 December 2003).
- 4.** The test certificate/manufacturer's declaration must be appended to the Historic Technical Passport.
- 5.** The tests must be carried with reference to the following standards:
- 5.1 Visual Inspection**
BSEN 970:1997 (or current edition)

- 5.2 Détection de défauts par pénétration**
BSEN 571-1:1997 (ou édition en vigueur)
- 5.3 Détection de défauts par flux magnétique**
BS 6072:1981 (ou édition en vigueur)
- 5.4 Détection de défauts par rayons X**
BSEN 1435:1997 (ou édition en vigueur)
- 6.** Toute demande de Passeport Technique Historique (voir les catégories concernées dans l'article 7) doit être accompagnée d'un certificat valide montrant que les composants cités dans l'article 1 ont satisfait aux tests de condition.
- 7. Catégories concernées par cette norme**
- voitures de Grand Prix depuis la période G,
 - voitures des Groupes 6 à 8 de 1966 à 1971,
 - Voitures des Groupes 5 à 9 depuis 1975,
 - voitures des Groupes 6 à 8 de 1976 à 1981,
 - voitures des Groupes C à E depuis 1982.
- Pour les voitures de F3, cette norme est seulement recommandée.

- 5.2 Penetration Flaw Detection**
BSEN 571-1:1997 (or current edition)
- 5.3 Magnetic Particle Flaw Detection**
BS 6072:1981 (or current edition)
- 5.4 X-Ray Flaw Detection**
BSEN 1435:1997 (or current edition)
- 6.** Any new application for a Historic Technical Passport (see categories concerned in article 7) must be accompanied by a valid certificate showing that the components listed under article 1 have positively undergone the tests of condition.
- 7. Categories concerned by this standard**
- Grand Prix cars from period G onwards,
 - cars of Groups 6 to 8 from 1966 to 1971,
 - cars of Groups 5 to 9 from 1975 onwards,
 - cars of Groups 6 to 8 from 1976 to 1981,
 - cars of Groups C to E from 1982 onwards.
- For F3 cars this standard is only recommended.

ANNEXE IV

Vérification et réparation des pièces en composite

Toute réparation de la cellule de survie ou du nez devra être effectuée conformément aux spécifications du constructeur, dans une installation de réparation approuvée par le constructeur. En cas d'impossibilité, toute réparation devra être effectuée conformément à ce qui suit dans une installation approuvée par la FIA.

- 1.** Quatre types de dommages peuvent être effectivement réparés :
- 1.1** Entaille causant des déformations au deux peaux. Il peut être économiquement envisagé d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 250 cm² sur une surface donnée.
- 1.2** Pénétration des peaux externes, causant une déformation de l'âme. Il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20 % de la surface totale de la monocoque.
- 1.3** Surfaces délaménées : il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20 % de la surface totale de la monocoque.
- 1.4** Pénétration de toute la structure en sandwich. Jusqu'à 125 cm² d'une surface endommagée peuvent être réparés de façon satisfaisante.
- 2. Test des structures composites**
- 2.1** En l'absence d'équipement pour les tests par ultrasons, un test avec une pièce de monnaie sera suffisant.
- 2.2** Vérifier le délaminage à la périphérie de la surface endommagée en tapotant la peau avec un petit objet métallique comme une petite pièce de monnaie. Une surface délaminée produira un son creux par rapport au son plein d'une surface non endommagée.
- 3. Procédure de réparation**
- 3.1** Examiner la zone endommagée.
- 3.2** Retirer la peau endommagée en pratiquant une découpe de la peau aussi circulaire que possible, sans couper une quantité excessive de peau correctement stratifiée. Découper la partie de l'âme en nid d'abeille endommagée jusqu'à la seconde peau. Si les deux peaux sont endommagées, choisir celle qui présente la plus grande surface détériorée.
- 3.3** Poncer la surface en forme de cercle ou d'ovale, en entonnoir régulier, autour de la surface endommagée ou enlevée, sur une largeur d'environ 10 cm à partir du bord de la zone.
- 3.4** Nettoyer toute saleté ou poussière de ponçage avec de l'acétone ou équivalent.
- 3.5** Tailler le nid d'abeilles et former un insert pour la cavité préparée. Placer un film adhésif ou un mélange de résine sur la bonne peau à la base de la cavité, et une mousse en expansion à la périphérie de la cavité préparée. Prendre le bouchon préparé et l'insérer dans la cavité en appuyant assez fort pour exprimer le surplus de résine dans l'âme de nid d'abeilles.

APPENDIX IV

Check and repair of composite structures

Any repairs to the survival cell or nose box must be carried out in accordance with the manufacturer's specifications, in a repair facility approved by the manufacturer. If this is not possible, all repairs must be carried out in accordance with the following in a facility approved by the FIA.

- 1.** There are four types of damage which can be effectively repaired:
- 1.1** Indentation causing deformation to both skins. Repairs can generally be economically considered up to 250cm² of any one area.
- 1.2** Penetration through the outer skin causing deformation of inner core. Repairs can generally be economically considered up to 20% of the total area of the monocoque.
- 1.3** Areas of delamination. Repairs can generally be economically considered up to 20% of the total area of the monocoque.
- 1.4** Penetration through the entire sandwich structure. Repairs can be satisfactorily carried out up to 125cm² of any one damaged area.
- 2. Testing composite structures**
- 2.1** In the absence of ultra-sonic testing equipment a simple coin test will suffice.
- 2.2** Check for delamination around periphery of the damaged area by tapping the skin with a small metallic object such as a small coin. There is a hollow sound from a delaminated area compared to a ringing-solid sound from non-damaged area.
- 3. Repair procedures**
- 3.1** Examine the damaged area.
- 3.2** Remove the damaged skin by making a hole, as circular as possible without cutting away an excessive amount of sound material, and cut out the damaged honeycomb core down to the other skin. If both skins are damaged, select the one with the largest area of damage.
- 3.3** Sand out a circular or oval dish-shaped area of face laminate, with a uniform taper around the damaged or removed area, to approximately 10cm from the edge of the area.
- 3.4** Wash out any dirt or sanding dust with acetone or similar.
- 3.5** Trim the honeycomb and make a plug which will fit into the prepared cavity. Place adhesive film or resin mixture on sound skin at base of cavity and a foaming paste around its periphery. Take the plug and insert it into the cavity pressing hard enough to squeeze resin into the honeycomb core.

- 3.6** Découper les couches de tissu de remplacement selon la forme de la surface, chacune d'entre elles étant plus grande que la précédente et la périphérie de la couche finale étant approximativement à 10 cm de celle de la zone de réparation.
- 3.7** Recouvrir la nouvelle stratification d'un tissu d'absorption pour la résine excédentaire et d'un film anti-adhésif, puis placer de la bande adhésive autour de la surface réparée, en la couvrant d'une membrane d'aspiration ; faire le vide. Maintenir un minimum de 500 mm de mercure de dépression pendant la stratification.
- 4. Stratification**
- 4.1** La méthode de stratification est fondée sur les matériaux utilisés.
- 4.2** Une réparation peut être effectuée à froid avec succès si la zone de réparation ne dépasse pas 50 cm² à tout endroit. Les stratifications à chaud peuvent s'effectuer dans un four, ou au moyen d'un coussin chauffant.
- 4.3** Les procédures décrites peuvent aussi être utilisées dans la zone des supports de suspension.
- 4.4** S'il ne s'agit que de délaminage, on peut percer des trous de 3 mm de diamètre autour de la surface délaminée, puis simplement injecter un adhésif à froid à base de résine époxy à deux composants dans un des trous, jusqu'à refoulement de l'adhésif par tous les autres trous. Couvrir ensuite les trous avec du film anti-adhésif pendant la prise de la résine.

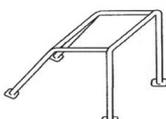
- 3.6** Cut replacement plies to the shape of the area making each bigger than the previous one until the final ply is approximately 10cm bigger around the circumference of the repair area.
- 3.7** Place release film and bleed cloth over the new laminate and put sticky tape around the repaired area, cover with a vacuum membrane and evacuate. Maintain a minimum of 500mm of mercury vacuum during the cure cycle.
- 4. Cure Cycle**
- 4.1** The cure cycle is based on which materials are being used.
- 4.2** Successful repairs can be carried out cold if the repair is not greater than 50cm² in any one area. Hot cures can be placed in an oven or can be carried out using a heat patch.
- 4.3** The procedures described can also be used in a suspension mounting area.
- 4.4** If only delamination has occurred, a number of 3mm diameter holes can be drilled around the delaminated area and then one injected with a two part cold set epoxy resin adhesive until the adhesive is evident in all holes. The holes must then be covered with release tape for the duration of the cure.

ANNEXE V

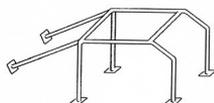
DESSINS AVEC REFERENCE A L'ART. 5.13 ARCEAUX



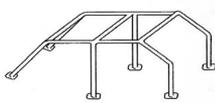
Dessin n° 253-3



Dessin n° 253-4



Dessin n° 253-5



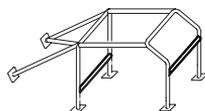
Dessin n° 253-6



Dessin n° 253-7



Dessin n° 253-8



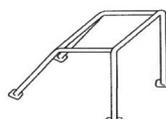
Dessin n° 253-9

APPENDIX V

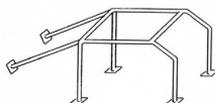
DRAWINGS WITH REFERENCE TO ARTICLE 5.13 ROLLBARS



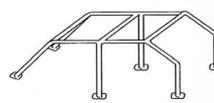
Drawing n° 253-3



Drawing n° 253-4



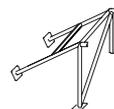
Drawing n° 253-5



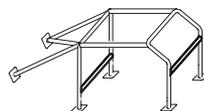
Drawing n° 253-6



Drawing n° 253-7



Drawing n° 253-8



Drawing n° 253-9

ANNEXE VI

Réglement Arceaux / Cages de Sécurité 1993

Art. 253.8 de l'annexe J 1993

8. CAGE DE SECURITE**8.1 Définitions****8.1.1 Armature de sécurité**

Armature structurale composée de tubes, de connexions et de points d'implantation. Elle est conçue afin d'éviter une déformation importante en cas d'accrochage ou de tonneau.

8.1.2 Arceau de sécurité

Armature structurale composée d'un arceau principal, de connexions et de points d'implantation.

8.1.3 Cage de sécurité

Armature structurale composée d'un arceau principal et d'un arceau avant, ou composée de deux arceaux latéraux, de connexions et de points d'implantation.

8.1.4 Arceau principal

Armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, près des dossiers des sièges avant.

8.1.5 Arceau avant

Armature constituée d'un cadre situé dans un plan transversal par rapport à l'axe de la voiture, dont la forme épouse les montants du pare-brise et la partie avant du toit.

8.1.6 Arceau latéral

Armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan longitudinal par rapport à l'axe de la voiture, sur le côté droit ou le côté gauche. Le montant arrière doit être placé contre ou derrière le dossier du siège avant. Au cas où l'arceau principal serait utilisé comme montant arrière, la connexion doit être située près du toit. Le montant avant doit se trouver près du pare-brise et du tableau de bord. Le conducteur et son coéquipier ne doivent pas être gênés pour entrer dans le véhicule ou en sortir.

8.1.7 Entretoise longitudinale

Tube longitudinal, qui n'appartient ni à l'arceau principal, ni à l'arceau avant.

8.1.8 Entretoise diagonale

Tube traversant la voiture d'un des coins de l'arceau principal à un point d'implantation quelconque de l'autre côté de l'arceau ou de l'entretoise longitudinale arrière.

8.1.9 Renfort d'armature

Tube fixé à l'armature de sécurité et permettant d'en compléter l'efficacité.

8.1.10 Plaque de renfort

Plaque en métal fixée au châssis de la voiture aux endroits où l'arceau prend appui.

8.1.11 Plaque d'implantation

Plaque solidaire du tube et permettant l'implantation sur le châssis.

8.1.12 Connexion amovible

Implantation des entretoises latérales ou diagonales et des renforts aux tubes de l'armature de sécurité. Ces dispositifs doivent être démontables.

8.2 Spécifications**8.2.1 Remarques générales****8.2.1.1 Armatures de sécurité**

Les armatures de sécurité devront être conçues et construites de telle façon que, après un montage correct, elles empêchent la carrosserie de se déformer et donc réduisent les risques de blessure des personnes se trouvant à bord.

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité proviennent d'une construction soignée, d'une adaptation à la voiture, de fixations adéquates et d'un montage incontestable contre la carrosserie. L'armature de sécurité ne doit pas être utilisée en tant que tuyauterie de liquides.

APPENDIX VI

1993 Rollbar / Rollcage

Art. 253.8 of 1993 Appendix J

8. ROLLCAGE**8.1 Définitions****8.1.1 Rollcage**

A structural framework made up of tubes, connections and fixation points. It is designed to prevent serious deformation in the case of a collision or a car turning over.

8.1.2 Rollbar

Structural framework made up of a main rollbar, connections and fixation points.

8.1.3 Safety cage

Structural framework made up of a main rollbar and a front rollbar, or of two lateral rollbars, connections and fixation points.

8.1.4 Main rollbar

A structure made out of a vertical frame situated in a transversal plane in relation to the car's axis, near the back of the front seats.

8.1.5 Front rollbar

Structure made up of a frame situated in a transversal plane in relation to the centre-line of the car: the shape of this frame must follow the windscreen pillars and the front part of the roof.

8.1.6 Lateral rollbar

Structure made up of a vertical framework situated in a longitudinal plane in relation to the car's axis placed on the right or the left. The rear pillar must be placed against or behind the back of the driver's seat or that of his co-driver. If the main rollbar is used as the rear pillar, the connection must be near the roof. The front bar must be near the windscreen and dashboard. The driver and his co-driver must be able to get in and out of the vehicle without any inconvenient difficulty.

8.1.7 Longitudinal strut

Longitudinal tube which belongs neither to the main rollbar nor to the front rollbar.

8.1.8 Diagonal strut

Tube crossing the car from one of the corners of the main rollbar to any fixation point on the other side of the rollbar or on the near longitudinal strut.

8.1.9 Framework reinforcement

Tube fixed to the rollcage improving its efficiency.

8.1.10 Reinforcement plate

Metal plate, fixed to the chassis structure of the car on which the rollbar rests.

8.1.11 Fixing plate

Plate which is attached to the tubes and allow their fixation to the chassis.

8.1.12 Removable connection

Optional connection of lateral or diagonal struts to the main rollbar or the front rollbar. It must be possible to dismantle these pieces of equipment.

8.2 Specifications**8.2.1 General comments****8.2.1.1 Safety cages**

Safety Cages should be designed and constructed in such a fashion that after they have been properly built in, they prevent the bodywork from deforming and thus reduce the risks of injury to people on board the vehicle.

The essential characteristics of safety cages come from a finely detailed construction, suitable adaptation and fixation to the car plus snug fitting against the bodywork. The rollbars must never be used as pipes for liquids.

L'armature de sécurité doit être construite de telle façon qu'elle n'entrave pas l'accès aux sièges et n'empiète pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le coéquipier. Les éléments de l'armature peuvent toutefois empiéter sur l'espace des passagers avant en traversant le tableau de bord et les garnitures latérales, ainsi qu'à l'arrière en traversant la garniture ou les sièges arrière. Le siège arrière peut être rabattu.

Toute modification des arceaux homologués (Voir Art. 8.6) est interdite, même en ce qui concerne les fixations et les soudures.

The safety cage must be constructed in such a way that it does not obstruct access to the front seats and does not encroach on the space provided for the driver and co-driver. However, parts of the rollcage may encroach upon the front passenger space by passing through the dashboard and the lateral upholstery as well as at the rear by passing through the upholstery or the rear seats. The rear seat may be folded down.

Any modification to the homologated rollbars (see Art. 8.6) is forbidden, even with regard to the fixations and welds.

8.2.1.2 Armatures de sécurité de base

(dessins 253-3 et 253-4 de l'Annexe K) (utilisables uniquement en rallye).

- Arceau de sécurité : Voitures de Production (Groupe N) et Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) jusqu'à 2000 cm³.
- Cage de sécurité : Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) de plus de 2000 cm³ (facultatif pour Voitures de Production (Groupe N) et Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) jusqu'à 2000 cm³ (dessins 253-5 et 253-6 de l'Annexe K).

8.2.1.2 Basic rollcage

(Drawings 253-3 and 253-4 of Appendix K) for Rallies only.

- Rollbar: Production Cars (Group N) and Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B) up to 2,000cm³.
- Rollcage: Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B) over 2,000cm³ (optional for Production Cars (Group N) and Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B) up to 2,000cm³ (drawings 253-5 and 253-6 of Appendix K).

8.2.1.3 Possibilités d'installation de l'entretoise obligatoire (sauf rallye)

Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (dessins 253-3 à 253-6 de l'Annexe K).

La combinaison de plusieurs entretoises (dessins 253-3 à 253-5 de l'Annexe J actuelle) est autorisée.

8.2.1.3 Obligatory Strut - Different possibilities of installing the obligatory strut (with the exception of rallies):

This strut can be fixed to any basic rollcage (drawings 253-3 to 253-6 of Appendix K).

The combination of several struts (drawings 253-3 to 253-5 of current Appendix J) is permitted.

8.2.1.4 Possibilités d'installation de renforts facultatifs de l'armature de sécurité

Chaque type de renforts (dessins 253-7 à 253-10 et 253-12 à 253-17B de l'Annexe J actuelle) peut être utilisé séparément ou combiné avec un ou plusieurs autres.

Ces possibilités de montage sont applicables à chacune des armatures de base (dessins 253-3 à 253-6 de l'Annexe K).

8.2.1.4 Optional Reinforcements - Different possibilities of installing the optional reinforcements of the rollcage:

Each type of reinforcement (drawings 253-7 to 253-10 and 253-12 to 253-17B of the current Appendix J) may be used separately or combined with one or several others.

These reinforcements can be installed in each of the basic rollcages (drawings 253-3 to 253-6 of Appendix K).

8.2.2 Spécifications techniques

8.2.2.1 Arceau principal, avant et latéral

Les arceaux doivent être d'une pièce. Leur réalisation doit être incontestable, sans bosses ni fissures.

Le montage doit être effectué de telle façon qu'il soit ajusté le plus exactement possible au contour intérieur de la voiture ou tout droit s'il ne peut pas être monté directement. S'il est nécessaire que les arceaux soient arrondis dans leur partie inférieure, ces parties doivent être renforcées et suivre exactement le contour intérieur.

Arrondi minimum de rayon $r = 3 \times$ diamètre du tube

Pour obtenir un montage efficace d'un arceau de sécurité, il est permis de modifier localement les revêtements de série directement sur les montants de l'arceau de sécurité, par exemple par découpage ou enfoncement (déformation).

Seules les parties du revêtement intérieur qui gênent le passage de l'arceau peuvent être retirées.

La modification ne doit cependant en aucun cas conduire à enlever des parties complètes de revêtement.

8.2.2 Technical specifications

8.2.2.1 Main, front and lateral rollbars

The rollbars must be in a single piece. Their construction must be impeccable without unevenness or cracks.

The fitting must be done in such a way that it marries the interior shape of the car, or straight if it cannot be directed upwards. If it is necessary for the lower parts of the rollbar to be rounded, these parts must be strengthened and follow the interior shape exactly.

Minimum bending $r = 3 \times$ tube diameter.

In order to get an efficient installation of the rollcage, it is allowed to modify the original upholstery locally, directly on the legs of the rollcage, for example by cutting or embedding (deformation).

Only those parts of the interior lining which hinder the passage of the rollbar can be withdrawn.

However, this modification can in no case allow the removal of entire parts of the upholstery.

8.2.2.2 Implantation des arceaux sur la caisse

Fixation minimale de l'armature de sécurité :

- 1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral,
- 1 pour chaque montant de l'arceau avant,
- 1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière,
- 1 attache de chaque montant de l'arceau principal ou de chaque montant arrière de l'arceau latéral à la fixation de la ceinture de sécurité avant ou à proximité de cet endroit est recommandée.

Les cages de sécurité ne peuvent comporter plus de six points d'ancrage, sauf si des points de montage supplémentaires deviennent nécessaires en raison de l'utilisation de renforts selon les dessins suivants de l'Annexe J en cours: 253-5 (8 points maximum), 253-6 (7 points maximum), 253-12 (8 points maximum). La fixation des montants de l'arceau devra se faire par au moins trois boulons. Les points d'attache de l'arceau avant et de l'arceau principal sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 3 mm d'épaisseur et d'au moins 120 cm², soudée à la caisse. Les différentes possibilités sont illustrées par les dessins 253-18 à 253-24 de l'Annexe J actuelle.

8.2.2.2 Fixation of the rollbars to the body

Minimum fixations for the safety rollcage:

- 1 for each pillar of the main or lateral rollbar.
- 1 for each pillar of the front rollbar.
- 1 for each pillar of the rear longitudinal strut.
- 1 for each pillar of the main rollbar, and each rear pillar of the lateral rollbar at the fixation point for the front seat belt, or in the approximate area of this position.

The safety cages must have no more than six mounting points, except if supplementary mounting points become necessary because of the use of the reinforcements shown on the following drawings of the current Appendix J: 253-5 (8 points maximum), 253-6 (7 points maximum), 253-12 (8 points maximum). The fixation of the rollbar pillars must be done with at least three bolts. The attachment points of the front and main rollbars on the body must be reinforced with a steel plate of at least 3 mm thick and with a surface area of 120cm², welded to the body. The various possibilities are given in drawings 253-18 to 253-24 of current Appendix J.

Des boulons, à tête hexagonale ou similaire, de 8 mm de diamètre minimum (qualité minimale 8-8 d'après les normes ISO), seront utilisés. Les écrous seront auto-bloquants, «freinés» ou munis de rondelles.

Ces fixations sont des minima. Il est possible d'augmenter le nombre de boulons, ainsi que de souder l'arceau en acier à la coque.

Hexagonal bolts or similar, of a minimum diameter of 8mm (minimum quality 8-8 as per the ISO specifications) shall be used. The nuts shall be self-locking or fitted with washers.

These fixations represent a minimum. It is possible to increase the number of bolts, to weld the steel rollbar to the body shell.

8.2.2.3 Entretroises longitudinales

Elles doivent être fixées à gauche et à droite, à proximité des angles supérieurs de l'arceau principal, revenant directement vers l'arrière, et aussi près que possible du contour intérieur latéral. Une construction avec arrondi (d'un grand rayon) est permise si elle est placée le plus près possible du pavillon.

Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des entretoises longitudinales devra correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité.

Les forces doivent être réparties et amorties efficacement. Les points d'attache devront être renforcés par des plaques si leur situation ne leur permet pas d'absorber des forces.

8.2.2.3 Longitudinal struts

They must be fixed to the left and to the right above and under the main rollbar, then going directly backwards and as near as possible to the interior side contour. A rounded construction (with a large bend) is allowed if it is placed as near to the roof as possible.

The diameter, the thickness and the material of the longitudinal struts should correspond to the norms fixed for the rollcages.

The forces must be efficiently divided and absorbed. The attachment points must be strengthened by plates if their location does not allow them to absorb forces.

8.2.2.4 Entretroises diagonales

Exception faite des rallyes, l'installation d'au moins une entretoise diagonale est obligatoire. Leur construction devra être effectuée conformément aux dessins 253-3 à 253-6 de l'Annexe J actuelle, sans arrondi. Les points d'attache des entretoises diagonales doivent être placés de telle façon qu'ils ne puissent occasionner des blessures.

Elles doivent avoir de préférence le même diamètre que les tubes de la structure principale.

8.2.2.4 Diagonal struts

With the exception of rallies, the installation of at least one diagonal strut is obligatory. Their construction must be carried out in accordance with drawings 253-3 to 253-6 of current Appendix J without bends. The attachment points of the diagonal struts must be so located that they cannot cause injuries.

They must preferably have the same diameter as the tubes of the main structure.

8.2.2.5 Renforts facultatifs de l'armature de sécurité

Le diamètre, l'épaisseur et le matériau des renforts doivent correspondre aux normes fixées pour les armatures de sécurité. Ils seront fixés soit par soudure, soit au moyen d'une connexion amovible. Les tubes constituant les renforts ne seront en aucun cas fixés à la carrosserie.

8.2.2.5 Optional reinforcements of the rollcage

The diameter, the thickness and the material of the reinforcements must correspond to the norms fixed for the rollcages. They shall be either welded into position or installed by means of a detachable connection. The reinforcement tubes should never be attached to the actual bodywork of the car.

8.2.2.5.1 Renfort transversal

Il est autorisé de monter des renforts transversaux tels que représentés sur le dessin 253-7 de l'Annexe J actuelle. Le renfort transversal de l'arceau avant ne doit cependant pas empiéter sur l'espace réservé aux jambes des occupants. Il doit être placé aussi haut que possible sous le tableau de bord.

8.2.2.5.1 Transversal struts

The fitting of transversal struts as shown in drawing 253-7 of current Appendix J is permitted. The transversal strut fixed to the front bar must not, however, encroach upon the space reserved for the occupants. It must be placed as high as possible under the dashboard.

8.2.2.5.2 Renfort longitudinal (protection latérale)

Il est autorisé de monter un renfort longitudinal sur le (ou les) côté du véhicule au niveau de la portière. Ce renfort longitudinal doit être intégré à l'armature de sécurité et son angle avec l'horizontale ne pas excéder 15° (inclinaison en bas vers l'avant).

Aucun point de ce renfort longitudinal ne doit se trouver plus haut au-dessus du seuil de porte que le tiers de la hauteur verticale totale de l'ouverture de la portière.

8.2.2.5.2 Longitudinal struts (lateral protection)

The fixing of a longitudinal strut at the side(s) of the vehicle at door level is permitted. The tube making up this reinforcement must be built into the safety rollcage and its angle with the horizontal tube must not exceed 15° angled downwards towards the front.

No point of the longitudinal strut should be higher than one third of the total height of the door measured from its base.

8.2.2.5.3 Renfort de toit

Il est autorisé de renforcer la partie supérieure de l'armature de sécurité par une (ou des) entretoise diagonale telle que représentée au dessin 253-9 de l'Annexe J actuelle.

8.2.2.5.3 Roof reinforcement

The reinforcement of the upper part of the rollcage by the strut(s) as shown in drawing 253-9 of current Appendix J is permitted.

8.2.2.5.4 Renfort d'angle

Il est autorisé de renforcer les angles supérieurs entre l'arceau principal et les liaisons longitudinales avec l'arceau avant, resp. les angles supérieurs arrière des arceaux latéraux, tel que représenté aux dessins 253-10 et 253-16 de l'Annexe J actuelle.

La fixation supérieure de ces renforts ne sera en aucun cas située plus en avant que le milieu du tube de liaison longitudinal et leur fixation inférieure ne sera en aucun cas située plus bas que le milieu du montant vertical de l'arceau.

8.2.2.5.4 Angle reinforcement

The reinforcement of the upper angles between the main rollbar and the longitudinal connections with the front rollbar is permitted, as is the reinforcement of the upper rear angles of the lateral rollbars, as shown in drawing 253-10 and 253-16 of current Appendix J.

The upper fixation of these reinforcements shall, under no circumstances, be situated to the fore of the middle of the longitudinal linking tube, and their lower fixation shall, under no circumstances, be situated lower than in the middle of the vertical pillar of the rollbar.

8.2.2.6 Garniture

Aux endroits où le corps ou le casque des occupants pourrait entrer en contact avec l'armature de sécurité, une garniture ininflammable doit être utilisée comme protection.

8.2.2.6 Padding for protection

Where the occupants' bodies or their crash helmets could come into contact with the safety cage, non-flammable padding must be provided for protection.

8.2.2.7 Connexions amovibles

Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles devront être conformes ou

8.2.2.7 Removable connections

Should removable connections be used in the construction of the rollbar they must comply with or be similar to a type approved

similaires à un type approuvé par la FIA (voir dessins 253-27, 253-29 à 253-34, 253-36 de l'Annexe J actuelle). Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité (8-8).

by the FIA (see drawings 253-27, 253-29 to 253-34, 253-36 of current Appendix J). The screws and bolts must be of a sufficient minimum diameter, and of the best possible quality (8.8).

8.2.2.8 Indications pour soudure

Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc, surtout sous gaz protecteur). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas la qualité du joint, les soudures de mauvais aspect ne sont jamais le signe d'un bon travail. Lors de l'utilisation des aciers traités thermiquement, les prescriptions spéciales des fabricants doivent obligatoirement être suivies (électrodes spéciales, soudure sous gaz protecteur).

8.2.2.8 Welding instructions

All welding should be of the highest quality possible with full penetration (preferably arc welding and in particular heliarc). Although good outside appearance of a weld does not necessarily guarantee its quality, poor looking welds are never a sign of good workmanship. When using heat treated steel the special instructions of the manufacturers must be followed (special electrodes, welding under protecting gas).

Il faut surtout remarquer que la fabrication des aciers traités thermiquement et des aciers non alliés d'un contenu plus élevé en carbone occasionne certains problèmes et qu'une mauvaise fabrication peut occasionner une diminution de la résistance (crique d'allongement) et une absence de flexibilité.

It must be pointed out above all else that the manufacture of heat treated steel, and high carbon steels may cause certain problems and that bad construction may result in a decrease in strength (crinking) and an absence of flexibility.

8.3 Prescriptions des matériaux

Spécifications des tubes à utiliser :

Matériau minimum	Résistance minimale à la traction	Dimensions minimales (en mm)
Acier au carbone étiré à froid sans soudure	350 N/mm2	38 x 2.5 or 40 x 2

8.3 Material Prescriptions

Specifications of the tubes used:

Minimum material	Minimum tensile strength	Minimum dimensions (in mm)
Cold drawn seamless carbon steel:	350 N/mm2	38 x 2.5 or 40 x 2

Ces dimensions représentent les minima admissibles. Seul l'acier est autorisé. En choisissant la qualité de l'acier, il faut faire attention à l'élongation particulièrement grande et à l'aptitude à la soudure.

These dimensions represent the minima allowed. Only steel is authorised. In choosing the quality of the steel, attention must be paid to the elongation properties and the weldability.

8.4 Règlement pour Voitures

8.4 Regulations for Cars

8.4.1 Voitures de Production (Groupe N)

Le montage d'un arceau ou d'une cage de sécurité est obligatoire pour toutes les épreuves.

8.4.1 Production Cars (Group N)

The fitting of a rollbar or rollcage is compulsory for all events.

Il est permis de déplacer la boîte à fusible pour permettre le montage d'une cage de sécurité.

It is authorised to move the fuse box to enable a rollcage to be fitted.

8.4.2 Voitures de Tourisme (Groupe A) et Voitures de Grand Tourisme (Groupe B)

Le montage d'une armature de sécurité est obligatoire pour toutes les épreuves. En rallye, l'entretoise diagonale n'est pas obligatoire, mais souhaitable.

8.4.2 Touring Cars (Group A) and Grand Touring Cars (Group B)

The fitting of a safety cage is obligatory for all events. The diagonal strut although not obligatory for rallies, is desirable.

Les dispositions d'application sont les suivantes :

- jusqu'à 2000 cm3 : Arceau de sécurité obligatoire, cage de sécurité facultative.
- plus de 2000 cm3 : Cage de sécurité obligatoire.

Rules of application are as follows:

- Up to 2,000 cm3: Rollbar obligatory, rollcage optional.
- Over 2,000 cm3: Rollcage obligatory.

8.5 Exceptions

Cependant, les constructeurs d'armatures de sécurité pourront proposer à une ASN, pour approbation, un arceau de conception libre en ce qui concerne les dimensions des tubes et l'implantation des jambes de force, mais à condition qu'ils soient en mesure de certifier que la construction résiste aux contraintes minimales données ci-dessous (et appliquées simultanément) :

8.5 Exceptions

However, manufacturers of safety rollcages may propose a rollbar of free conception to an ASN for approval as regards the dimensions of the tubes and the implantation of the braces provided that the construction is certified to withstand stress minima given hereafter (and applied simultaneously)

- 1,5 P* latéralement.
- 5,5 P longitudinalement dans les deux directions,
- 7,5 P verticalement,
- * P = poids de la voiture + 75 kg.

- 1.5 w lateral*
- 5.5 w fore and aft
- 7.5 w vertical
- * w = weight of the car + 75kg.

Un certificat sur un formulaire approuvé par l'ASN, doit pouvoir être soumis aux commissaires techniques de l'épreuve. Il doit être accompagné d'un dessin ou d'une photo de l'arceau considéré et déclarer que cet arceau possède la résistance à l'écrasement mentionnée ci-dessus.

It must be possible to submit a certificate, on a form approved by the ASN, signed by a qualified technician to the event's scrutineers. It must be accompanied by a drawing or photo of the rollbar in question declaring that this rollbar can resist the forces mentioned above.

Les arceaux ne doivent pas être modifiés.

Rollbars must not be modified.

8.6 Homologation

La FIA, consciente du problème d'habitabilité soulevé par l'utilisation des armatures de sécurité, propose que chaque constructeur de voitures recommande un type d'armature de sécurité répondant aux normes FIA.

8.6 Homologation

As the FIA is aware of the problem of habitability being raised by the use of safety rollcages, it proposes that each car manufacturer recommend a type of safety rollcage complying with FIA standards.

Cet arceau, en acier, devra être décrit sur une fiche d'extension d'homologation, présentée à la FIA pour approbation, et ne devra pas être modifié (Voir Art. 8.2.1.1).

This rollbar, made from steel, must be described on a homologation extension form presented to the FIA for approval, and must not be modified (See Article 8.2.1.1).

Art. 277 de l'Annexe J 1993 - Arceaux

Les dimensions des arceaux de sécurité doivent être les suivantes :

La hauteur minimale doit être d'au moins 92 cm (36 pouces) mesurée le long d'une ligne droite suivant la colonne vertébrale du pilote, depuis la coque en métal du siège jusqu'au sommet de l'arceau. Le sommet de l'arceau doit également dépasser d'au moins 5 cm le casque du pilote assis normalement à son volant. La largeur doit être d'au moins 38 cm mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les côtés. Elle doit être mesurée à 60 cm au-dessus de la coque de métal du siège, sur la perpendiculaire à la droite suivant la colonne vertébrale du pilote.

Robustesse

Afin d'obtenir une robustesse suffisante de l'arceau, deux possibilités sont laissées aux constructeurs :

- L'arceau de conception structurale entièrement libre doit être capable de supporter les forces minimales indiquées à l'Article 275.15.2.3, avec p égal à 740 kg.
- Le tube et la (ou les) entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 3,5 cm et d'une épaisseur de paroi minimale de 2 mm. Le matériau étant du chrome molybdène SAE 4130 ou SAE 4125 (ou équivalent en NF, DIN, etc.).

Il doit y avoir au moins une entretoise à partir du sommet de l'arceau et dirigée vers l'arrière, ne dépassant pas un angle de 60 degrés avec l'horizontale.

Le diamètre et le matériau de l'entretoise doivent être les mêmes que ceux de l'arceau proprement dit.

Dans le cas de deux entretoises, le diamètre de chacune peut être ramené à 20/26 mm.

Des connexions amovibles entre l'arceau principal et l'entretoise doivent être conformes aux dessins 253-29 à 253-31, 253-33 et 253-34 de l'Annexe J actuelle.

Les étais frontaux sont permis.

Art. 277 of 1993 Appendix J - Rollbars

The dimensions of the rollbars must be as follows:

The minimum height must be at least 36 inches (92cm) measured along the straight line following the driver's spine, from the seat's metal shell to the top of the rollbar. The top of the rollbar must also be at least at 5cm above the driver's helmet when the driver is sitting in normal driving position. The width must be at least 38cm measured inside the rollbar between the two vertical pillars of the sides. It must be measured at 60 cm above the seat's metal shell on the perpendicular to the straight line following the driver's spine.

Strength

In order to obtain a sufficient strength for the rollbar, two possibilities are left to the manufacturers:

- The rollbar, of entirely free structural conception, must be capable to withstand the stress minima indicated in article 275.15.2.3, with w being 740 kg.
- The tubes and brace(s) must have a diameter of at least 1 3/8 inch (3.5cm) and at least 0.090 inch (2mm) wall thickness. The material should be molybdenum chromium SAE 4130 or SAE 4125 (or equivalent in DIN, NF, etc.).

There must be at least one brace from the top of the bar rearwards at an angle not exceeding 60° to the horizontal.

The diameter and material of the brace must be the same as those of the rollbar itself.

In the case of two braces, the diameter of each of them may be reduced to 20/26mm.

Removable connection between the main hoop and the brace must comply with drawings 253-29 to 253-31, 253-33 and 253-34 of current Appendix J.

Forward fitted stays are allowed.

ANNEXE VII

Spécificités de certaines voitures

Abarth

Le bloc moteur **et la culasse** de l'Autobianchi Abarth A-112 première série, type A112 A1, fiche d'homologation FIA n° 5518, **sont acceptés** comme pièces de substitution pour toutes les voitures Abarth utilisant un moteur Fiat Abarth 982,2 cm3.

A.C.

Cobra

Il est autorisé de monter des joints «Unibal» sur les suspensions de ces voitures.

ACE Bristol et ACE 2.6

ACE Bristol : Période E

ACE 2.6 : Période F

Alfa Romeo

GTA

La modification des conduits d'admission des culasses à doubles bougies de la GTAM, par l'ajout de métal pour revenir aux dimensions des GTA, n'est pas admise.

1900 SS

Au cas où les jantes admises de 15 pouces sont utilisées au lieu de celles d'origine de 400 mm, une tolérance de 3 pouces est accordée pour la voie, à condition que les roues demeurent couvertes, par la carrosserie sans modification.

Alpine

A 110 1300 (1296 cm3)

- Cette voiture doit être conforme à la fiche d'homologation n° 222 de 1966, pour être utilisée en GTS de Période F.
- Les dimensions des voies et des jantes doivent être conformes à la Fiche d'Homologation n° 222 :

APPENDIX VII

Specific to certain Cars

Abarth

The engine block **and the cylinder head** of the Autobianchi A-112 Abarth first series, type A112 A1, FIA homologation form n° 5518, **are** accepted as replacement **parts** for all Abarth cars using a Fiat Abarth 982.2cm3 engine.

A.C.

Cobra

It is permitted to fit rose-joints to the suspension of these cars.

ACE Bristol and ACE 2.6

ACE Bristol: Period E

ACE 2.6: Period F

Alfa Romeo

GTA

The modification of the inlet ports of the twin-plug GTAM cylinder heads by the addition of metal to revert to GTA dimensions is forbidden.

1900 SS

If the permitted 15 inch rims are used instead of the original 400mm, a tolerance of 3 inches is allowed for the track, as long as the wheels remain covered by the unmodified bodywork.

Alpine

A 110 1300 (1296 cm3)

- To be eligible for Period F in GTS, the car must conform to homologation form n° 222 of 1966.
- Track and rim dimensions must be as in homologation form n° 222:

- Voie avant : 1250 mm - Voie arrière : 1222 mm.
- Largeur maximum de jante : 4½ pouces.

Aston Martin

DB4 GT Zagato

- La voie arrière maximum est 144 cm.
- Poids minimum 1206 kg.

DB4

Tout modèle de DB4 peut être équipé du moteur de la GT.

Austin-Healey

100 et 3000

Pour tous les modèles périodes E et F les voies maximum sont :

Avant : 1270 mm - Arrière : 1285 mm

3000 Mark II et III

- Suite à une refabrication il est possible d'utiliser sur ces voitures, uniquement si elles correspondent aux fiches d'homologation FIA n° 57 ou 163, les culasses d'aluminium «Denis Welch Racing». Ces culasses doivent porter visiblement l'indication «Denis Welch Racing» dans leur fonderie.
- Les Austin Healey 3000 de Période F de catégorie GT (homologation n°57) peuvent utiliser soit des carburateurs Weber soit des carburateurs SU.

Les Austin Healey 3000 de Période E (homologation n°25) de catégorie GT ne peuvent utiliser que des carburateurs SU.

Lorsqu'il est prouvé qu'une voiture spécifique de Période E était équipée de carburateurs Weber et a été utilisée en compétition avant le 31 décembre 1961, cette voiture spécifique pourra être classée dans la Période E GTP 1 ou 2. Si cela ne peut être prouvé, la voiture sera classée dans la Période F.

Tout changement de période et/ou de catégorie devra être approuvé par l'ASN et enregistré sur le PTH.

Sprite Mark I

- Une tolérance de 1 pouce est autorisée sur la voie, pour les modèles Mark I des périodes E et F.
- Les étriers de freins de type GM/ATE (équipement standard sur les freins arrière des Vauxhall/Opel Carlton 2,0 litres Estate de la fin des années 80, utilisant des pistons de 38 mm) sont la seule substitution acceptable pour les freins à disques avant existants.

Sprite Mk2 et Turner Climax

Les étriers de freins de type GM/ATE (équipement standard sur les freins arrière des Vauxhall/Opel Carlton 2,0 litres Estate de la fin des années 80, utilisant des pistons de 38 mm) sont la seule substitution acceptable pour les freins à disques avant existants.

BMC

Les culasses portant le numéro de fonderie 12G940 ne sont acceptées comme remplacement que sur les moteurs Cooper S 970 cm3, 1070 cm3 et 1275 cm3.

Bloc-cylindre pour la BMC Mini Cooper S

Le bloc suivant (fonderie n° 12G1279 tel qu'utilisé dans l'Austin 1300 – homologation n°5335) est autorisé en remplacement du bloc d'origine de la BMC Mini Cooper S.

BMW

2002

Les diamètres de 15 pouces et 14 pouces sont acceptés pour les roues de Période H.

328

La boîte de vitesses de la Volvo M40 ne doit pas être utilisée en remplacement. Les BMW 328 doivent être équipées de boîtes d'origine.

- Front track: 1250mm - Rear track: 1222mm.
- Max. rim width: 4½ inches.

Aston Martin

DB4 GT Zagato

- The maximum rear track is 144cm.
- Minimum weight: 1206kg.

DB4

All DB4's may use the GT engine.

Austin-Healey

100 and 3000

For all models of Periods E and F the maximum tracks are:

Front: 1270mm - Rear: 1285mm

3000 Mark II and III

- Following the remanufacturing of «Denis Welch Racing» aluminium cylinder heads, it is possible to use these cylinder heads on these cars but only if they correspond to FIA homologation form n° 57 or n° 163. These cylinder heads must be marked visibly with the words «Denis Welch Racing» on their casting.
- Austin-Healey 3000 cars of period F in the GT category (homologation n°57) may use either Weber or SU carburettors.

The Austin-Healey 3000 cars of period E (homologation n°25) in the GT category must only use SU carburettors.

Where it is proven that a specific period E car was fitted with Weber carburettors and used in competition prior to 31 December 1961, that specific car may be classified as period E GTP 1 or 2. If not so proven the car will be classified in period F.

Any change of period and/or category must be approved by the ASN and recorded on the HTP.

Sprite Mark I

- A tolerance of 1 inch is accepted on tracks for Mark I cars of Periods E or F.
- Brake callipers of the GM/ATE type (standard equipment on the rear brakes of the Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litre Estate of the late 1980's, utilising 38 mm pistons) are the only substitution acceptable for the existing front disc brakes.

Sprite Mk2 and Turner Climax

Brake callipers of the GM/ATE type (standard equipment on the rear brakes of the Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litre Estate of the late 1980's, utilising 38 mm pistons) are the only substitution acceptable for the existing front disc brakes.

BMC

Cylinder heads bearing the casting number 12G940 are accepted as an alternative only on the 970 cm3, 1070 cm3 and 1275 cm3 Cooper S engines.

Cylinder block for the BMC Mini Cooper S

The following block (foundry n° 12G1279 as used in the Austin 1300 – homologation n° 5335) is authorised as a replacement for the original block of the BMC Mini Cooper S.

BMW

2002

15 inches and 14 inches diameters are accepted for wheels in Period H.

328

The gearbox of the Volvo M40 must not be used as a replacement. The BMW 328 must be equipped with its original gearbox.

Cortina GT

Les freins arrière conformes à ceux décrits sur la fiche d'homologation n° 5024 pour Ford Cortina GT peuvent être utilisés en période F pour les Ford Cortina GT, en lieu et place de ceux décrits dans la fiche d'homologation n° 1225.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

Les diamètres maximum acceptés pour les roues en Période H sont les suivants :

- RS 2000 (Homologation n° 5566) : 13».
- RS 1600 / 1800 (Homologation n° 1605) : 15».

Falcon

- Les roues à cinq rayons de type «Cragar» sont autorisées pour les voitures de période F.
- La seule boîte de vitesses pouvant être utilisée sur les voitures de période F est la Borg-Warner comme décrite sur la fiche d'homologation n°1250.

GT40

- En période F les dimensions maximales autorisées de jantes sont les suivantes :
Avant : 6,5 x 15» Arrière : 8 x 15»
- Cette voiture est classée dans la catégorie GTP si elle est de période F et dans la catégorie GTS si elle est de période G.

Lotus Cortina

Les plaquettes de freins compatibles avec les étriers d'origine sont autorisées sur les Voitures de Tourisme de Série si les surfaces de frottement sont celles qui ont été homologuées.

Mustang

- Les roues à cinq rayons de type «Cragar» sont autorisées pour les voitures de période F.
- La seule boîte de vitesses pouvant être utilisée sur les voitures de période F est la T&C Ford.

Mustang 289

- En période F, seul le vilebrequin générant une course de 72,8 mm peut être utilisé.
- La seule boîte de vitesses pouvant être utilisée sur les voitures de période F est la T&C Ford.

Mustang «Fastback»

Ce modèle n'est pas admissible en voiture de Tourisme de Série (T) ou de Compétition (CT), Grand Tourisme de Série (GT) ou Grand Tourisme de Compétition (GTS) en période F.

Shelby GT 350

- Deux fiches d'homologation FIA sont acceptées :
- n° 191 «Mustang Shelby GT 350», avec des voies avant et arrière de 144,8 cm.
- n° 504 «Ford Shelby GT 350», avec des voies de 148,8 cm à l'avant et 147,3 cm à l'arrière. La page 11 de cette fiche n'est pas acceptée.

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

Ces voitures peuvent conserver les cages/arceaux de sécurité d'origine en lieu et place des structures de sécurité requises par l'Article 5.13 de l'Annexe K.

Jaguar

Type-E

- Les boîtes de vitesses en alliage léger ne sont pas autorisées.
- Les boîtes de Type-E peuvent être utilisées sur toutes les voitures équipées à l'origine des boîtes de Type-D.
- Fiches d'homologation originales : les voitures de la Période E doivent se conformer à la fiche FIA n° 34 (6A) de 1961 et celles de la Période F à la fiche n° 100 (6B) de 1963 ou fiche n° 184 de 1964.
- Jaguar Type-E 4,2 litres : est acceptée en période F en spécification standard (fiche d'homologation de la FIA n°506) uniquement (sans les options de 3,8 litres).
- Soupapes : chaque soupape indiquée sur la fiche d'homologation peut être utilisée pour l'une ou l'autre des culasses homologuées.

Cortina GT

Rear brakes in conformity with those described on homologation form n° 5024 (Ford Cortina GT) may be used in Period F in place of those described on homologation form n° 1225 for Ford Cortina GT.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

The maximum diameters accepted for the wheels in Period H are the following:

- RS 2000 (Homologation n° 5566): 13».
- RS 1600 / 1800 (Homologation n° 1605): 15».

Falcon

- «Cragar» type wheels with five spokes are allowed in Period F.
- the only gearbox allowed on cars of Period F is the Ford Borg-Warner as stated on the homologation form n° 1250.

GT40

- In period F the maximum authorised rim diameters are as follows:
Front: 6.5 x 15» Rear: 8 x 15»
- This car is classified in GTP category if it is of Period F and in GTS category if it is of Period G.

Lotus Cortina

Any brake pad compatible with the original calliper is allowed in Series Production Touring Cars if the friction surface remains as homologated.

Mustang

- «Cragar» type wheels with five spokes are allowed in Period F.
- the only gearbox allowed on cars of Period F is the Ford T&C.

Mustang 289

- for period F, only the crankshaft giving a stroke of 72.8 mm may be used.
- the only gearbox allowed on cars of Period F is the Ford T&C.

Mustang «Fastback»

This model is not eligible as a GT, GTS, Touring or Competition Touring car in Period F.

Shelby GT 350

- Two FIA homologation forms are valid:
- n° 191 «Mustang Shelby GT 350», with front and rear tracks of 144.8cm.
- n° 504 «Ford Shelby GT 350», with 148.8cm front track and 147.3cm rear track. Page 11 of this form is not accepted.

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

For these cars, the original safety rollcages/rollbars may be used in place of the safety structures stipulated in article 5.13 of Appendix K.

Jaguar

E-Type

- Light-alloy gearboxes are not allowed.
- E-Type gearboxes may be used on all cars originally equipped with D-Type boxes.
- Cars of Period E must conform to FIA form n° 34 (6A) of 1961 and cars of Period F to FIA form n° 100 (6B) of 1963, or FIA form n° 184 of 1964.
- Jaguar E-Type 4.2 litres: accepted in Period F in standard specification (FIA homologation form n° 506) only (not with 3.8 litre options).
- Valves: each of the valves shown on the homologation form may be used with either of the homologated heads.

- Les tubulures du collecteur d'échappement doivent passer entre le bloc moteur et le faux-châssis avant, en l'absence de preuves d'une autre configuration dans la période.
- Le montage des faux-châssis arrière doit être celui d'origine ; les bagues pourront être en nylon, mais elles ne pourront être remplacées par des joints Unibal.
- Dimensions maximum homologuées sur la fiche n° 100 :
- Largeur de jante de la roue pleine : 203,2 mm.
- Voie avant : 135 cm.
- Voie arrière : 141 cm.
- Le bloc moteur en aluminium de 3781 cm³ pour la Jaguar Type-E de la Période F, catégorie GTS, fabriqué par la société ATS (Arcueil, France) est accepté comme pièce de remplacement. Toutes les pièces portent un numéro de série de type ATS 95/02/****.
- Pour les voitures de la Période F, catégorie GTS, la seule boîte de vitesses à 5 rapports admise est la boîte ZF à carter en fonte, de spécification d'époque.
- L'utilisation d'une culasse à grand angle est autorisée (GTS, fiche homol. n° 100).
- Si une pompe à injection est utilisée, il faut que ce soit le système d'époque Lucas à papillon (GTS, fiche homol. n° 100).
- Quatre configurations de carrosserie «Lightweight» sont acceptées, mais lorsqu'une configuration est choisie, elle doit être pleinement respectée (GTS, fiche homol. n° 100).
- Le démontage des pare-chocs n'est pas obligatoire en circuit ou course de côte (Annexe VIII, art. 12.1).
- Exhaust manifold pipes must pass between the engine and the front sub-frame, in the absence of proof that a different configuration was current in the period.
- The location of the rear sub-frame must not be modified; mounting may be done with nylon bushes, but rose-joints must not be used.
- Maximum homologated dimensions for FIA homologation form n° 100:
- Disc wheel rim width: 203.2mm.
- Front track: 135cm.
- Rear track: 141cm.
- The 3781cm³ replacement block in aluminium for the Jaguar E-Type, manufactured by ATS is accepted as a replacement part for GTS Period F only. All replacement parts carry a serial number of the following type: ATS 95/02/****.
- The only 5 speed gearbox accepted will be the period specification ZF gearbox with the cast iron casing for GTS cars running in Period F.
- The use of the wide angle head is permitted (GTS, homologation form n° 100).
- If a fuel injection pump system is used, it must be the period specification Lucas system using a butterfly throttle (GTS, homologation form n° 100).
- Four «Lightweight» body configurations are accepted, but when a configuration is chosen it must be fully respected (GTS, homologation form n° 100).
- The removal of bumpers is not mandatory in circuit races or hill-climbs (Appendix VIII, art. 12.1).

XKD

Une Jaguar XKD de période E peut soit être considérée comme de période E avec moteur 3,4 litres, soit comme de période F avec moteur 3,8 litres.

Lancia

Aurelia

Voie : une tolérance de 1 pouce est acceptée.

Stratos

Le rapport d'aspect minimal des pneus est de 40 % pour toutes les périodes.

Lola

Mark I

- Est considérée de Période E avec freins à tambour et roues de 15». Est considérée de Période F avec soit des roues de 13», soit des freins à disque, soit les deux.
- Les seuls moteurs acceptés sont le Coventry Climax FWA (1100 cm³) ou le FWE (1220 cm³). Le Coventry Climax FWE n'est éligible qu'à partir de la période F (1961-1965).

T70 Mk. II

Admissible en Période F.

Lotus

Moteurs Ford Twin Cam

Pour les voitures de période F, les seuls chapeaux de paliers de vilebrequin autorisés sont ceux, semi-circulaires, conformes à la spécification d'époque d'origine. Les chapeaux de palier semi-circulaires en fonte pour moteurs Ford/ Lotus Twin Cam 1558 cm³ fabriqués par Classic Motorsport Ltd sont acceptés comme pièces de remplacement. Toutes les pièces de remplacement portent le numéro 95.1.

Lotus 7

- La Lotus 7 n'est pas acceptée en tant que voiture GT ou GTS.
- Cette voiture n'est admise qu'en Sport/Prototype, à l'exclusion de toute épreuve de Championnat, Trophée ou Coupe FIA.

Lotus 11

- Moteurs utilisables pour Lotus 11 - Série 1 : Coventry Climax FWA (1098 cm³) - FWB (1460 cm³) - FWE (1216 cm³).
- Moteurs utilisables pour Lotus 11 - Série 2 : Coventry Climax FWA (1098 cm³) - FWB (1460 cm³) - FWE (1216 cm³) - FPF (1475 cm³).

Lotus 23

La cylindrée maximale acceptable pour les moteurs Ford Twin Cam est de 1600 cm³.

XKD

A Jaguar XKD in Period E may be considered to be either from Period E with a 3.4 litre engine, or from Period F with a 3.8 litre engine.

Lancia

Aurelia

Track: tolerance of 1 inch is granted.

Stratos

The minimum tyre aspect ratio is 40 % for all periods.

Lola

Mark I

- Is considered to be from Period E with drum brakes and 15» wheels. Is considered to be from Period F with either 13» wheels or disc brakes or both.
- The only engines acceptable are the Coventry Climax FWA (1100 cm³) or FWE (1220 cm³). The Coventry Climax FWE is only eligible from period F (1961 - 1965) onwards.

T70 Mark II

Is eligible in Period F.

Lotus

Ford/ Lotus Twin Cam engines

For cars of Period F the only main bearing caps admitted are the semi-circular ones to the original period specification. The cast iron main bearing caps for Ford/ Lotus Twin Cam engines manufactured by Classic Motorsport Ltd are accepted as a replacement part. All replacement parts carry the number 95.1

Lotus 7

- The Lotus 7 is not accepted as a GT or GTS car.
- It is eligible only in Sports-Prototype, and not in an FIA Championship, Trophy or Cup.

Lotus 11

- Engines which can be used for Lotus 11 - Series 1: Coventry Climax FWA (1098cm³) - FWB (1460cm³) - FWE (1216cm³).
- Engines which can be used for Lotus 11 - Series 2: Coventry Climax FWA (1098cm³) - FWB (1460cm³) - FWE (1216cm³) - FPF (1475cm³).

Lotus 23

The maximum cylinder capacity acceptable for Ford Twin Cam engines is 1600cm³.

Lotus 23B

Les joints «Hardy Spicer» et «Juboflex» sont acceptés comme remplacement des joints originaux des arbres de transmission.

Lotus Cortina

Le guidage de l'essieu arrière doit être exclusivement conforme à la spécification standard (tubes de renfort interdits).

Lotus Elite

- Suspension : l'utilisation des joints «Unibal» est uniquement acceptée sur les points d'attache au châssis du triangle inférieur arrière.
- La diamètre minimum permis pour les jantes est de 15 pouces.
- Les garnitures extérieures (par ex. les cadres des fenêtres et du parebrise) ne peuvent pas être enlevées.

Lotus Elan 26 et 26 R

- La suspension à joints Unibal («rose-joints») n'est pas permise sur les Lotus Elan des catégories GT ou GTS dans la Période F.
- Les seules jantes admises sont :
 - les jantes d'origine en tôle figurant sur la fiche n°127.
 - les jantes en alliage de type «Minilite» de 4,5 ou 5,5 pouces.
 - les jantes en alliage 6 pouces figurant sur l'extension de la fiche n°127.
- Les phares doivent rester opérationnels ; ils peuvent être rendus fixes et couverts d'une feuille de résine acrylique transparente.

Lotus 26 R

- Voitures de Période F, catégorie GTS :
- Ne doivent pas être équipées d'un carter sec.

McLaren

M1

Les modèles suivants sont admissibles en Période F :

- M1 A équipé du moteur Oldsmobile 4500 cm3.
 - M1 A équipé du moteur Ford 4700 cm3.
 - M1 A équipé du moteur Chevrolet 5500 cm3.
 - M1 B équipé du moteur Oldsmobile 4500 cm3.
- Les M1 A équipés de disques ventilés et les M1 B équipés de moteurs Ford et Chevrolet ne sont pas admissibles en Période F.

Marcos

Marcos GT (Volvo)

Acceptée comme Voiture de Grand Tourisme de Compétition (GTS) en Période F, dans la spécification approuvée par la Commission du Sport Automobile Historique.

Mercedes Benz

300 SL M198 I Roadster

Le poids à considérer est celui indiqué sur la fiche d'homologation n° 86, même pour la version dont le matériau de carrosserie ne comprend pas d'acier.

Morgan

Le seul modèle admissible avec le moteur 2,2 litres en période F est le «Plus Four Super Sports» conforme à la fiche d'homologation de la FIA n° 64 de 1962.

NISSAN

Datsun Sport 240Z - H(L)S 30 – Homologation n° 3023

Les voitures conformes à la fiche d'homologation n°3023 (Groupes 3 et B) peuvent utiliser des roues d'un diamètre de 15 pouces.

Norton

En Formule 3 de période E, les moteurs produits par R. Utley et C. Banyard Smith avec des spécifications identiques à celles du moteur Norton 500 cm3 à course longue (79,6 mm x 100 mm) sont acceptés pour remplacer le moteur d'origine de même spécification.

NSU

1000 L (Type 67)

En CT période F, lorsque la roue en alliage de 4,5 x 12 pouces mentionnée dans la fiche d'homologation n°1313 est utilisée, les voies sont les suivantes :

Avant : 1259 mm - Arrière : 1248 mm

Lotus 23B

The «Hardy Spicer» and «Juboflex» joints are accepted as replacements for the original joints of the transmission shaft.

Lotus Cortina

Rear axle location must only be by the standard specification bracket (reinforcing tubes are not acceptable).

Lotus Elite

- Suspension: the use of rose-joints («Unibal») is accepted on the inboard pick-up points of the bottom rear wishbone only.
- The minimum rim diameter permitted is 15 inches.
- Exterior trim (e.g. window and windscreen surrounds) may not be removed.

Lotus Elan (26 and 26R)

- Rose-jointed suspension is not permitted on Lotus Elans in the GT or GTS categories in Period F.
- The only wheels accepted are:
 - the original steel wheel which appears on form n°127.
 - «Minilite»-style alloy wheels of 4½ or 5½ inches.
 - the 6-inch alloy wheel which appears on the extension of form n°127.
- The headlights must remain operational; they may be fixed and covered with a sheet of transparent acrylic resin.

Lotus 26R

- For Period F, GTS cars:
- Dry sumps are not admitted.

McLaren

M1

The following cars are eligible in Period F:

- M1 A with Oldsmobile 5,500cm3 engine.
 - M1 A with Ford 4,700cm3 engine.
 - M1 A with Chevrolet 5,500cm3 engine.
 - M1 B with Oldsmobile 4,500cm3 engine.
- M1 A cars with ventilated discs, and M1 B cars with Ford and Chevrolet engines, are not eligible in Period F.

Marcos

Marcos GT (Volvo)

Accepted as a Competition Grand Touring Car (GTS) in Period F, in the specification approved by the Historic Motor Sport Commission.

Mercedes Benz

300 SL M198 I Roadster

The weight to be considered is that stated on homologation form n° 86, even for the version whose bodywork material contains no steel.

Morgan

The only model eligible with the 2.2 litre engine in Period F is the Plus Four Super Sports conforming to FIA homologation form n° 64 of 1962.

NISSAN

Datsun Sport 240Z - H(L)S 30 – Homologation n° 3023

Cars in accordance with the homologation form n°3023 (Group 3 and B) may use 15" diameter wheels.

Norton

In Period E Formula 3, the engines re-manufactured to the specification of the Norton 500cm3 long stroke (79.6mm x 100mm) engine by R. Utley and C. Banyard-Smith are accepted to replace the original engines of the same specification.

NSU

1000 L (Type 67)

In Period F CT, when the alloy wheel 4.5 x12" mentioned in homologation form n°1313 is used, tracks shall be as follows:

Front: 1259mm - Rear: 1248mm

Opel**Ascona A 1900**

Les voitures de Période H1 et conformes à la fiche d'homologation n° 5398 peuvent utiliser des roues de 15 pouces de diamètre.

Osca

Dans les épreuves de Formule Junior, ces voitures peuvent utiliser des roues avant et arrière aux dimensions maximales suivantes : 4,5 J x 15 pouces.

Porsche**356**

Les voies homologuées sont les suivantes :

- Avant : 1306 mm - Arrière : 1315 mm

Voitures avec tambours de 60 mm homologués en option :

- Avant : 1346 mm - Arrière : 1315 mm

Pour les voitures pour lesquelles il n'existe pas de papiers d'homologation d'époque de la FIA, le poids minimal suivant s'appliquera en GTS :

Coupé, cabriolet, hardtop

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

Speedster, roadster

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

Dans la catégorie GTP, ces poids sont :

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

901/911

- Le modèle 901/911 à empattement court introduit en 1963 est admis comme GTS en Période F, avec les spécifications de la fiche d'homologation FIA n° 183 de 1965 uniquement (c'est à dire sans les extensions postérieures). La fiche n° 503 (carburateurs Weber) n'est valable qu'en Période G.
- Les voitures de la période F peuvent utiliser le dispositif de réglage de carrossage se trouvant sur les attaches supérieures de la suspension avant, créé sur le châssis n° 302695.
- L'utilisation des pièces mentionnées ci-dessous est autorisée (GTS, période F, fiche homol. n° 183) :
- Jante Fuchs de 5½ pouces en alliage ;
- demi-arbres Löbro.
- Le moteur de type 901/20, et les culbuteurs correspondant, ne peuvent être utilisés que sur les 911R postérieures à 1966.
- Les 911 Carrera modèle G à partir de l'année 1974 peuvent utiliser des roues de 7 pouces à l'avant et de 8 pouces à l'arrière, telles que fournies par le concessionnaire de la marque.
- Les boîtes de vitesses 915 ne sont pas autorisées sur les voitures 911 antérieures à 1972.
- 911 2.7 / 3.0 RS ou RSR à partir de 1974 : les carters du moteur peuvent être remplacés par ceux pour les 930 Turbo 3.0 (numéros de fonderie : 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, ou 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), à condition que la cylindrée reste celle originale.

911 Carrera 3,0 RS/RSR (Homologation n° 3053)

Les étriers de freins utilisés sur les 911 Turbo 3.3 (numéro d'homologation 3076, extension 6/3E) sont autorisés en tant que pièces de remplacement.

RSR 1975/76 et 934

L'utilisation de jantes de 16 pouces de diamètre est autorisée.

Opel**Ascona A 1900**

Cars of period H1 and in accordance with the homologation form n° 5398 may use 15" diameter wheels.

Osca

In Formula Junior events these cars may use front and rear wheels with the following maximum dimensions: 4.5" J x 15".

Porsche**356**

The homologated tracks are the following:

- Front: 1306mm - Rear: 1315mm

Cars with homologated option 60 mm wide drums:

- Front: 1346mm - Rear: 1315 mm

For cars for which there were no period FIA homologation papers, the following minimum weight will apply in GTS :

Coupé, cabriolet, hardtop

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

Speedster, roadster

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

In the GTP category, the weights are as follows:

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

901/911

- The 901/911 short wheelbase model introduced in 1963 is eligible as a GTS in Period F, to the specifications of the FIA homologation form n° 183 of 1965 only. (i.e. excluding subsequent extensions). Form n° 503 (Weber carburetors) is only valid for Period G.
- Cars of Period F may use the camber adjustment facility featured on the front suspension top mounts, introduced on chassis n° 302695.
- The use of the parts listed below is permitted (GTS, Period F, homologation form n° 183) :
- Fuchs 5½ inches alloy wheel.
- Löbro half shafts.
- The 901/20 type engine, and the corresponding rocker arms, may be used only in post-1966 911R.
- 911 Carreras model G of the year 1974 and beyond may use 7 inches wheels at the front and 8 inches wheels at the rear, as supplied by the make concessionaire.
- 915 gearboxes are not allowed on 911 cars before 1972.
- 911 2.7 / 3.0 RS or RSR from 1974 onwards: the crankcases can be replaced by those for the 930 Turbo 3.0 (cast numbers: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, or 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), provided the cylinder capacity remains original.

911 Carrera 3,0 RS/RSR (Homologation n° 3053)

The brake callipers used on the 911 Turbo 3.3 (homologation number 3076, extension 6/3E) are allowed as replacement parts.

RSR 1975/76 and 934

The use of rims of 16 inches diameter is allowed.

Skoda

Les modèles suivants sont acceptés en GT :

- Skoda Felicia type 994 (195961) 1150 cm3.
- Skoda Felicia Super type 996 (196164) 1150/1300 cm3.
- Skoda 450 (195859) 1150 mm.

Stanguellini

1100 Corsa

En Formule Junior, pour utiliser les jantes d'une largeur d'un pouce supplémentaire à l'avant, il est permis d'augmenter la voie avant de 1220 mm à 1240 mm.

TVR

Grantura - Griffith

En raison d'une erreur dans la fiche d'homologation d'origine, les empattements corrects sont les suivants :

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

Grantura

- En période E le diamètre de jantes autorisé est de 15».
- En période E seule la direction par vis sans fin est admise.

Volvo

544, 122, P100, 123 GT, 1800

Pour les voitures portant les numéros d'homologation 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313, il est recommandé d'utiliser les demi-arbres fabriqués par «NorDrive» (NL) en remplacement des originaux.

122

- En cas d'utilisation des roues de 5.5 pouces homologuées en option (fiche d'homologation n° 1408), la voie peut être portée à 1345 mm, maximum.
- l'évolution 01/01ET ne peut pas être prise en compte pour les voitures d'avant la période G.

PV 544 Sport

Les freins à disque avant homologués dans l'extension C de la fiche d'homologation FIA n° 1086 sont admis uniquement sur les voitures de la période F.

Volkswagen

VW Käfer

Cette voiture doit être considérée comme une GT lorsque modifiée par Oettinger en accord avec la fiche d'homologation n°138.

Skoda

The following models are accepted as GT cars:

- Skoda Felicia type 994 (1959-61) 1150cm3.
- Skoda Felicia Super type 996 (1961-64) 1150-1300cm3.
- Skoda 450 (195859) 1150cm3.

Stanguellini

1100 Corsa

In Formula Junior, in order to use 1» wider rims at the front, the front track may be increased from 1220 mm to 1240 mm.

TVR

Grantura - Griffith

Due to an error in the original homologation forms, the correct wheelbases are as follows:

- TVR Grantura Mk. I, Mk. II and Mk. IIa: 213.36cm.
- TVR Grantura Mk. III and Griffith: 217.17cm .

Grantura

- In period E the authorised rim diameter is 15».
- In Period E, only worm steering is allowed.

Volvo

544, 122, P100, 123 GT, 1800

For the cars with homologation numbers 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313, it is recommended to use the half shafts built by «NorDrive» (NL) in replacement of the original ones.

122

- if 5.5 inches wheels are used that are homologated as an option (homologation form n° 1408), the track may be increased to a maximum of 1345 mm.
- the evolution 01/01ET cannot be taken into consideration for cars before Period G.

PV 544 Sport

The front disc brakes in extension C of FIA homologation form n° 1086 are only accepted for cars of Period F.

Volkswagen

VW Käfer

This car must be considered as a GT when modified by Oettinger in accordance with homologation form n°138.

ANNEXE VIII

Modifications autorisées pour les Voitures des Périodes E, F et G1, pour les Voitures de Tourisme de Production de Série et les Voitures de Grand Tourisme.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISEE

En général, en dehors de ces autorisations explicites, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce dont la spécification est identique (exactement semblable) à celle qu'elle remplace.

1. Appareils électriques

1.1 Eclairage (épreuves sur route ouverte)

Tous les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve ou à la convention internationale sur la circulation routière.

1.2 Le montage de phares supplémentaires est autorisé jusqu'à un total de six, tous feux compris sauf ceux de stationnement.

1.3 D'autres phares peuvent être montés sur l'avant de la carrosserie ou dans la grille du radiateur, mais les ouvertures nécessaires devront être complètement bouchées par ces phares.

APPENDIX VIII

Modifications authorised for Cars of period E, F and G1 for Series Production Touring Cars and Standard Grand Touring Cars

NO OTHER MODIFICATIONS ARE PERMITTED

In general, except for what is otherwise explicitly authorised, any part damaged through wear or accident may only be replaced by a part which is identical in specification to (exactly the same as) the one for which it is substituted.

1. Electrical devices

1.1 Lighting (open road events)

All lighting and signalling devices must comply with the legal requirements of the country of the event or with the International Convention on Road Traffic.

1.2 The fitting of additional headlights is permitted up to an inclusive total of six, not including parking lights.

1.3 Extra headlights may be fitted into the front part of the coachwork or into the radiator grille, but such openings as are needed in this case must be completely filled by the additional headlights.

- 1.4 Le verre du phare, le réflecteur et les ampoules sont libres.
- 1.5 Le montage de feux de recul est autorisé en les encastrant dans la carrosserie, mais à condition qu'ils ne soient allumés que lorsque la marche arrière est enclenchée, et qu'ils respectent la législation de la circulation routière du pays d'immatriculation de la voiture.
- 1.6 Un projecteur manoeuvrable peut être monté, à condition de respecter les exigences légales de tout pays traversé par la voiture.
- 1.7 Bougies, bobine d'allumage, condensateur et distributeur : Les marques sont libres. Le nombre de bougies par cylindre, la bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur et les types de bougies doivent être conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.
- 1.8 L'adjonction d'un système d'allumage électronique est interdite, ainsi que celle d'un limiteur de régime électronique.
- 1.9 Batterie et générateur : Le type et la marque sont libres, mais une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur. Le générateur doit générer du courant et être en charge du moteur lorsque celui-ci tourne.
- 1.10 La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. La capacité de la batterie (ampères-heures) est libre.
- 1.11 L'emplacement d'origine de la batterie ne peut pas être changé, sauf s'il s'agit de la déplacer de l'habitacle à un autre compartiment pour des raisons de sécurité.
- 1.12 Si la batterie est gardée dans l'habitacle, elle doit y être solidement fixée, et être pourvue d'un couvercle isolé et étanche.
- 2. Suspensions**
- 2.1 Amortisseurs**
- 2.1.1 La marque est libre, mais leur nombre et leur principe de fonctionnement doivent être ceux de période (télescopique ou à bras, hydraulique avec ou sans chambre à gaz, ou à friction), et leurs systèmes d'opération doivent avoir été utilisés sur des automobiles dans la Période.
- 2.1.2 Les modèles équipés d'un réservoir à gaz supplémentaire par rapport à l'original, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur du corps de l'amortisseur, ne sont pas acceptables.
- 2.1.3 Supports : Les supports d'origine ne devront subir aucun changement.
- 2.1.4 Ressorts de suspension : Les dimensions des ressorts de suspension peuvent être modifiées. Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type, leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent. Le nombre de spires/ lames est libre.
- 3. Roues et pneus**
- 3.1 Roues**
- 3.1.1 Elles doivent être de même spécification que celles fournies par le constructeur pour le modèle considéré.
- 3.1.2 Elles sont définies par le diamètre, la largeur de la jante et le déport. Cependant, des roues de 400 mm de diamètre peuvent être remplacées par des roues de 15 pouces de diamètre, et les jantes de moins de 4 pouces de large peuvent être remplacées par des jantes jusqu'à 4 pouces de large, uniquement pour les épreuves nécessitant des pneus Dunlop racing.
- 3.1.3 L'emplacement de la roue de secours ne peut être modifié, mais la méthode de fixation est libre.
- 3.2 Pneus :**
Doivent être conformes à l'Article 8.
- 4. Sièges**
Les supports des sièges peuvent être modifiés. Pour les voitures ayant une cage de sécurité, les sièges arrière peuvent être enlevés.
- 5. Moteur**
- 5.1 Réalésage**
- 5.1.1 Autorisé jusqu'à une augmentation de 0,6 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture.
- 5.2 Pistons**
Il est interdit de modifier les pistons, mais ils peuvent être remplacés par d'autres pistons, fournis ou non par le constructeur de la voiture, à condition de correspondre à la spécification de période (forme, poids).
- 1.4 Freedom is granted with regard to the frontal glass, the reflector and the bulbs.
- 1.5 The fitting of reversing lights is authorised by recessing into the coachwork, but provided they will only be switched on whilst the reverse gear is engaged. They must conform to the road traffic requirements of the country of registration of the car.
- 1.6 A manoeuvrable searchlight may be fitted subject to the legal requirements of any countries through which the car may pass.
- 1.7 Plugs, ignition coil, condenser and distributor: Makes are free; The number of plugs per cylinder, the ignition coil, condenser, distributor and spark plug types must conform to the manufacturer's specification for the model concerned.
- 1.8 The addition of an electronic ignition system is not permitted, nor is that of an electronic rev. limiter.
- 1.9 Battery and generator: The type and make are free, but a dynamo may not be changed for an alternator. The generator must generate an electric output and be on load when the engine is running.
- 1.10 The nominal voltage of the battery and all electrical devices may be converted from 6 to 12 volts. The capacity (ampere-hours) of the battery is free.
- 1.11 The original location of the battery may not be changed except to move it from the cockpit to another compartment for safety reasons.
- 1.12 If the battery is retained in the cockpit it must be securely fixed and have an insulated, leak proof cover.
- 2. Suspensions**
- 2.1 Shock absorbers**
- 2.1.1 Make is free but the number fitted and principle of operation must be of the period specification (telescopic or lever type, hydraulic, gas-filled hydraulic or friction operated) and the operating systems must have been in use on automobiles in the period.
- 2.1.2 Models fitted with a gas chamber additional to the original, whether outside or inside the damper body, are not acceptable.
- 2.1.3 The spring supports and suspension mounting points may not be changed in any way.
- 2.1.4 Suspension springs: The dimensions of the suspension springs may be modified. They may be replaced with others on condition that their type, number, material and rate are identical to those of the period specification ones they replace. The number of coils/ leaves is free.
- 3. Wheels and Tyres**
- 3.1 Wheels**
- 3.1.1 They must conform in specification to those provided by the manufacturer for the model concerned.
- 3.1.2 They are defined by the diameter, the width of the rim and the offset. However, wheels of 400mm diameter may be replaced by wheels of 15 inch diameter and rims less than 4 inches wide may be replaced by rims up to 4 inches wide, only for events where Dunlop racing tyres are required.
- 3.1.3 The location of the spare wheel may not be altered but the method of attachment is free.
- 3.2 Tyres**
Must comply with Article 8.
- 4. Seats**
Seat brackets may be altered. For cars having a rollcage, the rear seats may be removed.
- 5. Engine**
- 5.1 Roboring**
- 5.1.1 Allowed to a maximum oversize of 0.6 mm of the original bore, provided that the increase does not change the period capacity class of the car.
- 5.2 Pistons**
Modifications to pistons are not permitted, but they may be replaced by others supplied by the car manufacturer or not, on condition that they correspond to the period specification (shape, weight).

- 5.3 Arbres à cames**
Ne peuvent être modifiés.
- 5.4 Soupapes**
La longueur ne doit pas être modifiée.
- 5.5 Equilibrage**
Est autorisé, mais l'allègement de chaque pièce doit être inférieur à 5 %.
- 5.6 Filtre à air**
Peut être changé ou enlevé.
- 5.7 Carburateur(s)**
Seuls les buses et gicleurs peuvent être changés ; la marque, le type homologués et la spécification du constructeur doivent être conservés.
- 5.8 Vilebrequin**
Peut être remplacé par un élément fabriqué à partir d'un matériau ferreux, à condition que sa conception et toutes ses dimensions soient identiques à celles de la pièce d'origine. Les chapeaux de paliers de vilebrequin d'origine, ou les reproductions de chapeaux, fabriqués selon le dessin et dans le matériau d'origine, doivent être utilisés.
- 6. Système de refroidissement**
- 6.1 Radiateur**
- 6.1.1** Tout radiateur fourni par le constructeur pour le modèle concerné est autorisé, mais son système de fixation ne sera modifié en aucune manière et sa position ne doit pas être changée.
- 6.1.2** L'adjonction d'un rideau de radiateur fixe ou mobile, quel que soit son système de commande, est autorisé.
- 6.1.3** Les faisceaux du système de chauffage pour les moteurs refroidis par liquide et les échangeurs thermiques pour les moteurs refroidis à l'air peuvent être enlevés, mais leur emplacement ne peut être modifié.
- 6.1.4** L'emplacement des conduites d'eau est libre.
- 6.2 Ventilateur**
- 6.2.1** Liberté en ce qui concerne le nombre et la dimension des pales (ou leur élimination).
- 6.2.2** Il est possible d'en supprimer momentanément l'emploi par débrayage.
- 6.2.3** Possibilité de remplacer le ventilateur d'origine par un ventilateur électrique.
- 6.3 Thermostat**
Marque et type sont libres.
- 7. Ressorts**
Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.
- 8. Transmission/ Embayage/ Boîte de Vitesses et Couple Final**
- 8.1** Un maximum de deux jeux de rapports de boîte de vitesses supplémentaires et de couples finaux différents, dont la liste est donnée dans la spécification du constructeur en Groupe 1 pour les Voitures de Tourisme de Série et en Groupe 3 pour les Voitures de Grand Tourisme Standard, peut être utilisé.
- 8.2** Les boîtes de vitesses à crabots ne sont pas autorisées.
- 8.3** L'adjonction d'une «overdrive» à la boîte de vitesses existante est autorisée si elle se conforme à la spécification de période.
- 8.4** Le système original de commande d'embayage ne doit pas être modifié.
- 9. Freins**
- 9.1** Un limiteur de pression entre les freins avant et arrière ne pourra être monté que s'il est prévu dans la spécification de période.
- 9.2** Les tuyaux de freins peuvent être protégés par une enveloppe armée flexible.
- 9.3** Le matériau des garnitures de frein est libre, mais seul un usinage d'entretien normal est autorisé.
- 9.4** Si un système d'assistance de frein était normalement prévu, il ne peut pas être déconnecté.
- 5.3 Camshafts**
Must not be altered.
- 5.4 Valves**
The length must not be modified.
- 5.5 Balancing**
Is authorised but the lightening of each part must be less than 5%.
- 5.6 Air filter**
May be changed or removed.
- 5.7 Carburettor(s)**
Only the jets and chokes may be changed; the make and type homologated and the manufacturer's specification must be retained.
- 5.8 Crankshaft**
May be replaced by a component manufactured from a ferrous material, provided that it is identical in design and in all of its dimensions to the original component. The original main bearing caps, or reproduction caps manufactured to the same pattern and from the same material as the originals, must be retained.
- 6. Cooling system**
- 6.1 Radiator**
- 6.1.1** Any radiator provided by the manufacturer for the model concerned is authorised but its attachment system must not be modified in any way and its position must not be changed.
- 6.1.2** The addition of a radiator screen whether fixed or mobile, regardless of its system of control, is authorised.
- 6.1.3** Heater matrices for liquid-cooled engines and heat exchangers for air-cooled engines can be removed but their location cannot be changed.
- 6.1.4** The location of water pipes is free.
- 6.2 Fan**
- 6.2.1** Freedom regarding the number and the dimensions of the blades (or their complete removal).
- 6.2.2** The fan action may be temporarily stopped by means of a clutch.
- 6.2.3** It is permitted to replace the original fan with an electrical one.
- 6.3 Thermostat**
Make and type are free.
- 7. Springs**
Springs other than suspension springs may be replaced with others on condition that their number, material and rate are identical to the period specification ones they replace.
- 8. Transmission/ Clutch/ Gearbox and Final Drive**
- 8.1** A maximum of two sets of alternative gearbox ratios and final drive ratios, listed in the manufacturer's specification in Group 1 for Series Production Touring Cars and in Group 3 for Standard Grand Touring Cars, may be used.
- 8.2** Gearboxes in which gear selection is made with dog clutches are not permitted.
- 8.3** The fitting of an overdrive system in addition to the existing gearbox is authorised if it conforms to the period specification.
- 8.4** The original clutch control system must not be modified.
- 9. Brakes**
- 9.1** A pressure limiting device between the front and rear brakes may only be fitted if it is included in the period specification.
- 9.2** Brake pipes may be protected by flexible armoured casing.
- 9.3** The material of the brake linings is free, but only normal maintenance machining is allowed.
- 9.4** If servo-assistance was normally provided it must not be disconnected.

10. Empattement, voie, garde au sol

10.1 Empattement et Voie

10.1.1 A tout moment d'une épreuve, doivent être ceux homologués ou, si le modèle n'a pas été homologué, être conformes à la spécification d'origine du constructeur.

10.1.2 La tolérance sur les voies est de $\pm 1\%$.

10.2 Garde au sol

Toutes les parties suspendues de la voiture, y compris le système d'échappement, auront une garde au sol minimale de 100 mm (3,93 pouces), telle qu'un bloc de 800 mm x 800 mm x 100 mm puisse être passé sous la voiture de tout côté à tout moment de l'épreuve.

La garde au sol peut être mesurée à tout moment d'une épreuve, sur une surface spécifiée par le Délégué Eligibilité, et en accord avec le Manuel d'Homologation publié par la FIA en 1993.

11. Poids

A tout moment d'une épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids minimum homologué par la FIA ou, si le modèle n'a pas été homologué, à celui de la spécification de période.

12. Pare-chocs

12.1 A moins qu'ils ne fassent partie intégrante de la carrosserie et sauf en rallye, les pare-chocs des voitures homologuées et leurs supports doivent être démontés.

12.2 Les voitures suivantes sont considérées comme ayant des pare-chocs faisant partie intégrante de la carrosserie :

- Jaguar Mark 1 et 2.
- Austin et Morris Mini, ainsi que toutes leurs dérivées.
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- Toutes les Volvo de type 120.
- VEB Wartburg, tous types.
- Abarth 850TC et 1000.
- Porsche 911, tous types.
- Lotus Elan.

12.3 Les voitures participant à des rallyes doivent être équipées de pare-chocs conformes à la spécification de période du modèle, sauf si :
 - le modèle a été homologué en période sans pare-chocs, ou si
 - le châssis concerné a participé en période, sans pare-chocs, à des épreuves organisées selon le règlement de la FIA.

13. Roues de secours

Les roues de secours peuvent être enlevées dans les conditions suivantes :

- le poids minimum homologué doit être respecté à tout moment.
- en rallyes, le code de la route doit être respecté.

14. Accessoires supplémentaires

14.1 Les accessoires supplémentaires non compris dans la spécification de période ou dans la Fiche d'Homologation sont autorisés sans restriction, à condition de rester sans effet sur le comportement du véhicule et de ne pas affecter, même indirectement, le rendement du moteur, la direction, la transmission, la tenue de route ou le freinage.

Ces accessoires sont ceux concernant l'esthétique, le confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) et ceux permettant une conduite plus facile ou plus sûre (compteur de moyenne, lave-glace, etc.)

14.2 La silhouette de la voiture, telle que définie à l'Article 3.4.1, ne doit pas être modifiée.

14.3 La position du volant (à gauche ou à droite) n'a pas d'importance à condition que le modèle ait été proposé par un constructeur dans cette spécification.

14.4 Modifications autorisées :

14.4.1 Un avertisseur peut être changé ou ajouté. Il peut être modifié pour être actionné par le passager.

14.4.2 Le pare-brise peut être remplacé par un autre du même matériau, comprenant un dispositif de chauffage/dégivrage.

14.4.3 Le chauffage peut être remplacé par un autre apparaissant dans le catalogue du constructeur.

14.4.4 Les décorations extérieures de la carrosserie peuvent être

10. Wheelbase, track, ground clearance

10.1 Wheelbase and track

10.1.1 They must be those homologated or, if the model was not homologated, must conform to the manufacturer's original specification.

10.1.2 The tolerance granted concerning the tracks is $\pm 1\%$.

10.2 Ground clearance

All sprung parts of the car must have a minimum ground clearance of 100mm, such that a block of 800mm x 800mm x 100mm may be passed underneath the car from any side, at any time of the event.

Ground clearance may be measured at any time during an event, on a surface specified by the Eligibility Delegate, and in conformity with the Homologation Manual published by the FIA in 1993.

11. Weight

At all times during an event, the vehicle weight must not be less than the FIA homologated minimum weight or, if the model was not homologated, than the weight given in the period specification.

12. Bumpers

12.1 Unless they constitute an integral part of the bodywork and except in rallies, the bumpers of homologated cars and their supports must be removed.

12.2 The following cars are considered as having bumpers constituting an integral part of the bodywork:

- Jaguar Mark 1 and 2.
- Austin and Morris Mini, and all their derivatives.
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- All 120 type Volvos.
- VEB Wartburg, all types.
- Abarth 850TC and 1000.
- Porsche 911, all types.
- Lotus Elan.

12.3 Cars competing in rallies must be fitted with bumpers to the period specification of the model unless either:
 - the model was homologated in period without bumpers, or
 - the actual chassis concerned competed in events run to FIA regulations in the period without bumpers.

13. Spare wheels

Spare wheels may be removed from cars on condition that:

- the minimum homologated weight is respected at all times.
- in rallies, the traffic laws must be respected.

14. Supplementary accessories

14.1 Supplementary accessories not included in the period specification or in the Homologation Form are authorised without restriction provided that they do not influence the behaviour of the car and do not affect, even indirectly, the performance of the engine, the steering, the transmission, the road holding or the braking.

Such accessories are those concerning the aesthetics, the interior comfort (lighting, heating, radio etc.) and those enabling easier or safer driving of the car (speed-pilot, windscreen washer, etc.).

14.2 The silhouette of the car, as defined in Article 3.4.1, must not be modified.

14.3 The position of the steering wheel (whether right hand or left hand drive) is optional so long as the model was offered by a manufacturer in that specification.

14.4 The following is authorised:

14.4.1 A horn may be changed or added. It may be modified for operation by the passenger.

14.4.2 The windscreen may be replaced by one of the same material incorporating a heater-defroster device.

14.4.3 The heater may be replaced by an alternative unit, listed in the manufacturer's catalogue.

14.4.4 External coachwork embellishments may be removed (with

- enlevées (à l'exception des grilles de radiateur et de celles qui entourent les phares avant) à condition qu'il n'en résulte aucun angle saillant extérieur.
- 14.4.5** Le tachymètre d'origine peut être remplacé par un autre à condition que ce dernier soit exactement situé dans le même emplacement et qu'il soit de type analogique. Des instruments supplémentaires de type analogique sont aussi autorisés.
- 14.4.6** Un thermomètre d'eau électrique peut être remplacé par un autre de type capillaire, et un manomètre standard par un autre de meilleure précision.
- 14.4.7** Les points de levage peuvent être renforcés, ou leur emplacement changé ; de nouveaux points peuvent être ajoutés.
- 14.4.8** Les bords de pare-chocs peuvent être enlevés mais les pare-chocs doivent rester en place (à moins d'être enlevés en application de l'Art. 12 de cette Annexe).
- 14.4.9** La boîte à gants et les poches des portières ne peuvent être modifiées que pour les agrandir.
- 14.4.10** Lorsque le règlement d'une épreuve autorise le montage d'un carénage inférieur, les conduites de freins et de carburant peuvent être protégées.
- 14.4.11** L'emplacement et l'aspect des plaques d'immatriculation sont libres, dans les limites légales du pays du propriétaire de la voiture.
- 14.4.12** Le volant peut être changé mais la méthode originelle de fixation à la colonne de direction doit être conservée.
- 14.4.13** Des relais et des commutateurs peuvent être ajoutés au circuit électrique, et les fils de la batterie peuvent être allongés.
- 14.4.14** Tous les commutateurs électriques peuvent être librement changés en ce qui concerne leur fonction, leur emplacement et, dans le cas d'accessoires supplémentaires, leur nombre.
- 14.4.15** Les enjoliveurs de roues peuvent être enlevés, et les roues équilibrées.
- 14.4.16** Ecrous et boulons peuvent être remplacés et/ou bloqués par des goupilles ou du fil métalliques.
- 14.4.17** Des protégé-phares peuvent être montés, à condition de ne pas influencer l'aérodynamique de la voiture.
- 14.4.18** Le frein à main peut être modifié pour desserrage instantané (principe «fly-off»).
- 14.4.19** Tout hard-top démontable de la Période de la classe, tel que fourni par le constructeur du véhicule ou par un fournisseur extérieur.
- the exception of the radiator grill and those surrounding the headlights) provided that no exposed sharp edges result.
- 14.4.5** The original speedometer may be replaced by an alternative provided that the replacement is situated exactly in the same housing and is of the analogue type. Supplementary analogue type instruments are also allowed.
- 14.4.6** An electric water thermometer may be replaced by one of capillary type and a standard manometer replaced by a more accurate one.
- 14.4.7** The jacking points may be strengthened, their location may be changed or extra ones added.
- 14.4.8** Bumper over riders may be removed but bumpers must be in position (unless removed in accordance with Art. 12 of this Appendix).
- 14.4.9** The glove-box and door pockets may only be modified so as to enlarge them.
- 14.4.10** When the regulations of an event allow the fitting of an under shield, the brake and fuel lines may be protected.
- 14.4.11** The location and appearance of registration number plates are free, within the legal requirements of the car's country of ownership.
- 14.4.12** An alternative steering wheel may be fitted but the original method of attachment to the steering column must be retained.
- 14.4.13** Extra relays and switches may be added to the electrical circuit and battery cables may be lengthened.
- 14.4.14** All electrical switches may be freely changed with regard to their purpose, location and, in the case of extra accessories, their number.
- 14.4.15** Wheel embellishers may be removed and wheels balanced.
- 14.4.16** Nuts and bolts may be changed and/or locked with pins or wire.
- 14.4.17** Headlight covers may be fitted provided that they do not influence the aerodynamics of the car.
- 14.4.18** The hand-brake may be modified for instantaneous release («fly-off» action).
- 14.4.19** Any dismountable hardtop from the period of the class, as supplied by the vehicle manufacturer or by an outside supplier.

ANNEXE IX

Modifications autorisées pour les Voitures des Périodes **E, F et G1**, pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISEE

- 1. Chassis**
Doit répondre à la conception et aux dimensions d'origine, mais peut employer des renforcements locaux.
- 2. Suspension**
 - 2.1 Barre anti-roulis**
 - 2.1.1** Peut être montée, à condition de ne pas faire office de barre de guidage supplémentaire.
 - 2.1.2** La barre anti-roulis ne doit pas être réglable, et doit être construite d'une seule pièce à partir d'une barre pleine.
 - 2.1.3** Des joints «Unibal» peuvent être utilisés à condition de ne pas affecter la géométrie de la suspension.
 - 2.2 Amortisseurs**
Des amortisseurs réglables du type de la spécification de période sont autorisés.
 - 2.3 Supports de ressorts**
 - 2.3.1** Les assiettes de ressorts réglables et les réglages de garde au sol

APPENDIX IX

Modifications authorised for Cars of period **E, F and G1** for Competition Touring Cars and Competition Grand Touring Cars

NO OTHER MODIFICATIONS ARE PERMITTED

- 1. Chassis**
Must follow the original design and dimensions but may employ local stiffening.
- 2. Suspension**
 - 2.1 Anti-roll bar**
 - 2.1.1** Fitting authorised, on condition that it does not constitute an additional wheel location device.
 - 2.1.2** The anti-roll bar must not be adjustable and must be of one-piece construction from a solid bar.
 - 2.1.3** Rose joints may be used if this does not affect the geometry of the suspension.
 - 2.2 Shock absorbers**
Adjustable shock absorbers of the same type as the period specification ones are permitted.
 - 2.3 Spring supports**
 - 2.3.1** Adjustable spring platforms and ride height are forbidden unless

<p>sont interdits sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle et que seul le système de réglage d'origine est utilisé.</p> <p>2.3.2 Les supports d'origine ne doivent pas être modifiés.</p> <p>2.4 Ressorts de suspension</p> <p>2.4.1 Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type et leur nombre soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.</p> <p>2.4.2 Le nombre de spires/lames est libre.</p> <p>2.4.3 Des ressorts à tarage variable ne peuvent être utilisés que s'il s'agit d'une spécification de période.</p> <p>2.5 Barres anti-rapprochement ou anti-écartement entre les points d'attache des suspensions ; barres stabilisatrices Interdites sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.</p> <p>3. Ressorts Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre soit identique à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.</p> <p>4. Générateur et allumage Il est permis de remplacer le dynamo par un alternateur, répondant à une spécification disponible en période, d'une puissance de sortie équivalente ou supérieure, mais le système et la méthode d'entraînement du générateur doivent demeurer inchangés. Les poulies crantées ne sont pas autorisées. Des bougies d'un diamètre inférieur à celui de la spécification standard peuvent être utilisées, avec des adaptateurs appropriés, s'il existe une preuve de période de leur utilisation.</p> <p>5. Moteur</p> <p>5.1 Réalésage Autorisé jusqu'à une augmentation de 1,2 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture. Pour les voitures construites entre le 01.01.1970 et le 31.12.1971, le réalésage est autorisé jusqu'à la limite de la classe de cylindrée, telle qu'elle était en période G. Cette disposition est également possible pour les autres voitures s'il s'agit d'un fait historique de la voiture particulière considérée (châssis).</p> <p>5.2 Culasse et bloc Le taux de compression peut être modifié par rabotage de la face du bloc ou de la culasse, et/ou par suppression du joint de culasse, ou par l'emploi d'un joint de culasse d'une épaisseur différente. Seules les rampes de culbuteurs homologuées peuvent être utilisées.</p> <p>5.3 Pistons, arbres à cames, ressorts de soupapes Ils peuvent être modifiés, ou des pistons, arbres à cames et ressorts de soupapes de différentes spécification et fabrication peuvent être utilisés, à condition que le nombre utilisés ne dépasse pas celui du moteur homologué.</p> <p>5.4 Finition L'usinage, le polissage et l'équilibrage des pièces du moteur sont autorisés, sous réserve :</p> <p>5.4.1 que ces opérations soient effectuées sans adjonction de matière.</p> <p>5.4.2 qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de ces pièces comme étant de série, autorisées par le présent règlement, et/ou homologuées.</p> <p>5.4.3 que les dimensions et poids indiqués sur la Fiche d'Homologation de la voiture soient respectés en tenant compte des tolérances précisées sur cette fiche. Si ces tolérances ne sont pas précisées sur la fiche, il pourra être tenu compte d'une tolérance de $\pm 5\%$.</p> <p>6. Système d'huile</p> <p>6.1 Un filtre à huile et/ou un refroidisseur d'huile, pour l'huile du moteur uniquement, peu(vent) être ajouté(s).</p> <p>6.2 Les refroidisseurs d'huile doivent s'inscrire dans le périmètre de la carrosserie telle que vue du dessus.</p> <p>6.3 Des déflecteurs et des volets de carter d'huile fixes ou mobiles sont autorisés.</p>	<p>a period specification for that model, in which case only the original means of adjustment may be used.</p> <p>2.3.2 The original supports must not be modified.</p> <p>2.4 Suspension springs</p> <p>2.4.1 These may be replaced with others on condition that their type and number are identical to the period specification ones they replace.</p> <p>2.4.2 The number of coils/leaves is free.</p> <p>2.4.3 Variable rate springs may be used only if this was a period specification.</p> <p>2.5 Suspension bracing/reinforcement bars or struts and anti-tramp bars Forbidden unless a period specification for that model.</p> <p>3. Springs Springs other than suspension springs may be replaced with others on condition that their number is identical to that of the period specification they replace.</p> <p>4. Generator and ignition The replacement of the dynamo with an alternator to a specification available in the period, of equivalent or greater output is permitted but the system and method of driving the generator must be unchanged. Toothed pulleys are not permitted. Spark plugs of smaller diameter than the standard specification may be used, with appropriate adaptors, if period evidence of their use exists.</p> <p>5. Engine</p> <p>5.1 Reboring Allowed to a maximum oversize of 1.2 mm of the original bore, provided that the increase does not change the period capacity class of the car. For cars built between 01.01.1970 and 31.12.1971, reboring is allowed to the limit of the capacity class, as in Period G. This arrangement is also possible for other cars if this was a historic fact concerning the individual car under consideration (chassis).</p> <p>5.2 Cylinder head and block The compression ratio may be modified by machining the face of the block or cylinder head and/or by omitting the gasket or using a gasket of different thickness. Only homologated rocker arm assemblies may be used.</p> <p>5.3 Pistons, camshafts and valve springs They may be altered, or alternative pistons, camshafts and valve springs of different specification or manufacture may be used, provided that the number employed does not exceed that of the homologated engine.</p> <p>5.4 Finishing Machining, polishing and balancing of the engine parts are authorised, on condition that:</p> <p>5.4.1 these operations are carried out with no addition of material.</p> <p>5.4.2 it is always possible to establish unquestionably the origin of these parts as being series-produced, authorised by these regulations, and/or homologated.</p> <p>5.4.3 the dimensions and weights given on the car's homologation form are respected, taking into account the tolerances specified on this form. If these tolerances are not specified on the form, a tolerance of $\pm 5\%$ may be taken into account.</p> <p>6. Oil system</p> <p>6.1 An oil filter and/or oil cooler, for engine oil only, may be added.</p> <p>6.2 Oil coolers must be contained within the periphery of the bodywork as viewed from above.</p> <p>6.3 Fixed or mobile sump baffles and gates are permitted.</p>
--	---

7. Système d'échappement

7.1 Le collecteur d'échappement doit rester identique à l'unité d'origine, mais le silencieux et le tuyau d'échappement sont libres.

7.2 Le niveau de bruit en résultant doit rester dans les limites légales des pays où se déroule l'épreuve.

7.3 Les sorties des tuyaux d'échappement seront entre 45 cm et 10 cm du sol. Elles doivent être situées à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et en arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement ; les sorties ne peuvent se trouver à l'extérieur du périmètre de la voiture que s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.

Par ailleurs, une protection adéquate doit être prévue pour empêcher les conduites chauffées de causer des brûlures.

7.4 Le système d'échappement ne doit pas être provisoire. Les gaz d'échappement ne pourront sortir qu'à l'extrémité du système. Des parties du châssis ne doivent pas être utilisées pour évacuer les gaz d'échappement.

8. Système de carburant

8.1 Toute pompe mécanique peut être remplacée par toute pompe électrique, et vice versa. Leur nombre et leurs emplacements peuvent être modifiés.

8.2 Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou spécifiée à l'origine, et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.

8.3 L'emplacement des conduites de carburant est libre.

9. Carburateurs et filtres à air

9.1 Les carburateurs peuvent être remplacés par d'autres différents de ceux spécifiés sur la Fiche d'Homologation pour le modèle concerné si :

9.1.1 La marque et tous les détails de conception et principes de fonctionnement restent identiques à ceux du (des) carburateur(s) de la spécification de période pour le modèle concerné (nombre de buses, de gicleurs, de pompes, de papillons, etc.) et,

9.1.2 Ces carburateurs peuvent être montés directement sur la tubulure d'admission au moteur et en utilisant uniquement les éléments de fixation d'origine.

9.2 Les filtres à air et leurs boîtiers peuvent être remplacés par des trompettes d'admission correspondant aux spécifications de la Période.

10. Transmission

10.1 Boîte de vitesses

Seule pourra être utilisée une boîte de vitesses (manuelle ou automatique), y compris ses rapports, correspondant à la spécification de période. Il est permis de remplacer les pignons à denture hélicoïdale par des pignons à taille droite.

10.2 Couple final

Seuls pourront être utilisés les rapports correspondant à la spécification de période.

10.3 Différentiel

Un différentiel à glissement limité, conforme à une spécification de période pour ce modèle, pourra être utilisé.

11. Roues et pneus

11.1 Roues

Doivent être d'un type homologué, ou conformes à une spécification disponible en période.

11.1.1 Les roues peuvent être renforcées, avec modification du système de fixation à condition qu'un tel système de fixation ait été utilisé en période pour ce modèle.

11.1.2 Les Voitures de Tourisme de Compétition et de Grand Tourisme de Compétition de Période F peuvent être équipées de jantes en alliage de style «Minilite» conformes aux dimensions des roues d'origine, si d'autres jantes en alliage conformes à la spécification de période ne sont pas disponibles. Les maxima de largeurs de voie doivent être respectés.

11.2 Pneus

Doivent être conformes à l'Article 8.

12. Freins

Le système de freinage doit se conformer entièrement à la

7. Exhaust systems

7.1 The exhaust manifold must remain identical to the original but the silencer and exhaust pipe are free.

7.2 The resultant noise level must remain within the legal limits of the countries where the event is held.

7.3 The exits of the exhaust pipes shall be placed between 45cm and 10cm from the ground. They must be situated within the perimeter of the car and less than 10cm from this perimeter, and aft of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase; the exits may be outside the perimeter only if a period specification for the model.

Moreover, adequate protection must be provided in order to prevent heated pipes from causing burns.

7.4 The exhaust system must not be a provisional one. Exhaust gas may exit only at the end of the system. Parts of the chassis must not be used to evacuate exhaust gases.

8. Fuel System

8.1 Electrical pumps may be substituted for mechanical pumps and vice-versa. Their number and locations may be changed.

8.2 Any fuel tank must comply with Art. 5.5, must not exceed the originally homologated or specified capacity, and must be in the original location or in the boot.

8.3 The location of fuel pipes is free.

9. Carburetors and air filters

9.1 Carburetors may be replaced with others different from those specified on the homologation form for the model concerned if:

9.1.1 the make and all details of design and operational principles remain identical to those of the carburetor(s) in the period specification for the model concerned (jets, throttles, pumps, number of chokes, etc.) and,

9.1.2 these carburetors can be fitted directly on to the inlet manifold using the original attachment.

9.2 Air filters and their housings may be replaced with inlet trumpets to period specifications.

10. Transmission

10.1 Gearbox

Only a gearbox (manual or automatic) and the ratios therein which are in the period specification may be used. Helical-cut pinions may be replaced with straight-cut ones.

10.2 Final Drive

Only the ratios which are in the period specification may be used.

10.3 Differential

A limited slip differential of a type conforming to a period specification for that model may be used.

11. Wheels and Tyres

11.1 Wheels

Must be of a type homologated or to a specification available in the period.

11.1.1 The wheels may be reinforced, which may entail a modification of the attachment system provided such an attachment system was used in period for that model.

11.1.2 Competition Touring Cars and Competition Grand Touring Cars of Period F may be equipped with «Minilite» style alloy wheels to the original wheel dimensions, on condition that no alternative period specification lightweight wheel is available. The maximum allowed track widths must be respected.

11.2 Tyres

Must comply with Article 8.

12. Brakes

The braking system must be entirely to period specification, with

- spécification de période, à l'exception des éléments suivants :
- 12.1** Le système de freinage peut être converti à un fonctionnement en double circuit exerçant une action simultanée sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts à la condition que cela n'affecte ni la position ni la fixation des pédales, ni la structure ou la carrosserie de la voiture. Un système d'assistance pourra être monté ou déconnecté.
- 12.2** Des dispositifs limitant la pression ne doivent pas être montés sur le système de freinage hydraulique, à moins de correspondre à une spécification de période. Aucun dispositif permettant de régler la répartition du freinage entre les roues avant et arrière ne doit pouvoir être actionné par le pilote assis sur son siège.
- 12.3** Les disques de freins ne doivent pas être modifiés.
- 12.4** Le matériau de friction et la méthode de fixation sont libres, mais les dimensions des surfaces de friction doivent être conformes aux indications de la Fiche d'Homologation.
- 13. Habitacle**
- 13.1 Pare-brise**
- 13.1.1** Le pare-brise doit être en verre feuilleté, à moins qu'une dérogation pour l'emploi d'un autre matériau ait été obtenue pour cette voiture spécifique.
- 13.1.2** Pour les voitures ouvertes construites avant 1955, les pare-brise sont libres dans la mesure où ils se prolongent jusqu'à un minimum de 20 cm verticalement au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent.
- 13.1.3** Pour les voitures construites de 1955 à 1961 inclus, les pare-brise doivent avoir les dimensions minimales suivantes :
- 13.1.3.1** hauteur verticale au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent : 20 cm,
- 13.1.3.2** largeur : 90 cm jusqu'à 1000 cm³, 100 cm au-delà de 1000 cm³.
- 13.1.4** Les modifications des pièces annexes au pare-brise (cadre, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.
- 13.2** Les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur (une matière de type FAA, par ex. le Lexan 400, est recommandée).
- 13.3** Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement.
- 13.4** Sauf dans la stricte application de l'article 13.3 ci-dessus, les modifications des pièces annexes aux vitres (cadres, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.
- 13.5** Les sièges avant peuvent être changés, les sièges et banquettes des passagers peuvent être enlevés.
- 13.6** La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.
- 13.7** Les commandes et leurs fonctions doivent demeurer fidèles à la spécification du constructeur, mais il est permis de les modifier pour les rendre plus faciles à utiliser, comme suit : en abaissant la colonne de direction, en allongeant le frein à main, en modifiant son emplacement dans l'habitacle, en le convertissant à un principe de type «fly off».
- 14. Protection inférieure**
- L'adjonction d'un dispositif de protection pour le dessous de la voiture est autorisé si un tel dispositif apparaît sur la Fiche d'Homologation d'origine ou est autorisé dans le Règlement Particulier de l'épreuve.
- 15. Accessoires aérodynamiques**
- Non autorisés.
- 16. Lest**
- Le poids de la voiture peut être complété par du lest, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, unitaires, fixés par des outils au plancher de l'habitacle, visibles, et plombés par les commissaires techniques. Une roue de secours solidement fixée peut être utilisée comme lest.
- 17. Carrosserie**
- 17.1** Pour les voitures de Grand Tourisme de Compétition seulement,
- the exception of the following:
- 12.1** The braking system may be converted to dual circuit operation providing simultaneous operation on all four wheels via two distinct hydraulic circuits on condition that it does not affect the position and the attachment of the pedals nor the structure or the body of the car. A servo-assisted system may be fitted or disconnected.
- 12.2** Pressure limiting devices must not be fitted to the hydraulic braking system unless a period specification. Any device allowing the balancing of braking effort between front and rear wheels must not be operable by the driver whilst seated in the driving seat.
- 12.3** Brake discs must not be modified.
- 12.4** The friction material and method of attachment are free but the dimensions of the friction surfaces must conform to the homologation form.
- 13. Cockpit**
- 13.1 Windscreens**
- 13.1.1** Must be made of laminated glass unless a waiver for the use of an alternative material has been obtained for the specific car.
- 13.1.2** For open cars built before 1955, windscreens are free provided that they extend at least 20cm vertically above the scuttle top surface.
- 13.1.3** For cars built between 1955 and 1961 inclusive windscreens must have the following minimum dimensions:
- 13.1.3.1** vertical height above scuttle top surface: 20cm,
- 13.1.3.2** width: 90cm up to 1000cm³, 100cm over 1000cm³.
- 13.1.4** Modifications to windscreen accessory parts (frame, fastenings, seals, etc.) are not authorised.
- 13.2** Rear windows, door windows and quarter lights must be of safety glass or a rigid transparent material at least 5mm thick (FAA type material, e.g. Lexan 400 is recommended).
- 13.3** Vertically opening side-windows may be replaced by horizontally sliding ones.
- 13.4** Except in strict conformity with article 13.3 above, modifications to window accessory parts (frame, fastenings, seals, etc.) are not authorised.
- 13.5** Front seats may be changed, passenger seats and squabs may be removed.
- 13.6** Floor and roof trim may be removed, door trim may be replaced.
- 13.7** Controls and their functions must remain those of the manufacturer's specification but it is permissible to modify them to make them easier to use within the limits of lowering the steering column, lengthening the hand brake, re-locating it within the cockpit, converting it to «fly off» action.
- 14. Under shield**
- The addition of a protective device for the underside of the car is permitted if such a device is shown on the original Homologation Form or is authorised in the Supplementary Regulations of the event.
- 15. Aerodynamic aids**
- Not permitted.
- 16. Ballast**
- The weight of the car may be made up with ballast, provided that it consists of strong, unitary blocks, fixed by means of tools to the floor of the cockpit, visible and sealed by the scrutineers. A spare wheel securely fixed may be used as ballast.
- 17. Bodywork**
- 17.1** For Competition Grand Touring cars only, it is permitted to

il est permis d'inclure, pour la carrosserie, des modifications effectuées en période dans les limites des règles internationales pour les voitures de Grand Tourisme en vigueur en période, comme indiqué dans l'Art. 2.3.7.

La carrosserie doit être conforme à une configuration COMPLETE utilisée sur le modèle concerné, dans une compétition internationale organisée en période conformément à la réglementation de la FIA.

17.2 Si des modifications ont été apportées à la carrosserie homologuée, elles doivent être mentionnées dans l'histoire de la voiture sur la Fiche de la FIA, avec la date, la description et la justification des modifications.

17.3 Les phares escamotables doivent être tels que d'origine, avec le mécanisme complet en place.

include, for the bodywork, modifications carried out in the period within the limits of the international rules for Grand Touring cars in force at the time, as stated in Art. 2.3.7.

The bodywork must be in conformity with a COMPLETE configuration used on the model concerned, in an international competition run to FIA regulations in the period.

17.2 If modifications to the homologated bodywork have been made, this must be declared in the car's history on the FIA form, with the date, description and justification of the modifications.

17.3 Retractable headlights must be as original, with the full mechanism in place.