

K PIELIKUMS

TEHNISKIE NOTEIKUMI VĒSTURISKO AUTOMAŠĪNU STARPTAUTISKĀM SACENSĪBĀM

1– PRINCIPI UN SAĪSINĀJUMI

1.1 FIA izstrādātais K pielikums ir radīts, lai vēsturiskās automašīnas varētu piedalīties sacensībās saskaņā ar noteikumiem, kas paredz attiecīgā perioda specifikāciju saglabāšanu un novērstu braukšanas veidu ietekmējošas modifikācijas, kas varētu rasties moderno tehnoloģiju izmantošanas rezultātā. Vēsturisko automašīnu sacensības nav tikai vēl viens veids, kā iegūt balvas; tā ir pati par sevi atšķirīga disciplīna, kuras būtiska sastāvdaļa ir uzticība šīm mašīnām un to vēsturei. Vēsturiskais motosports nodrošina aktīvu vēsturisko automašīnu godināšanu.

1.2 K pielikums attiecas uz tām automašīnām, kas ir oriģinālas sacīkšu mašīnas vai būvētas precīzi atbilstot to modeļu specifikācijai, kas piedalījušās starptautiskās sacensībās saskaņā ar perioda starptautiskiem noteikumiem. Ja automašīna nav piedalījies perioda starptautiskās sacensībās, tās vēsturiskās automašīnas tehniskā pase (HTP) ir jāiesniedz Vēsturiskā motosporta komisijai (HMSC).

1.3 K pielikuma noteikumi ir jāievēro visās starptautiskās vēsturisko automašīnu sacensībās, un to ir ieteicams izmantot arī citās vēsturisko automašīnu sacensībās.

1.4 FIA Pasaulē motosporta padome ir pilnībā apstiprinājusi šos principus, kas ļauj visiem sacensību dalībniekiem un automašīnām vēsturiskajā motosportā sacensties visā pasaulē pēc vienotiem standartiem un vienotiem noteikumiem.

1.5 Sīkāku informāciju var atrast FIA www.fia.com mājas lapā.

1.6 Saīsinājumi

	Pilns nosaukums
HVIF	vēsturiskās automašīnas identifikācijas apliecība
HTP	vēsturiskās automašīnas tehniskā pase
HRCP	vēsturiskās automašīnas regularitātes brauciena automašīnas caurlaide
HMSC	FIA Vēsturiskā motosporta komisija
HCD	FIA vēsturisko automašīnu datubāze
HC	FIA mantojuma apliecība
Homologācija	FIA apstiprinātās homologācijas formas un atzīšanas apliecības

Piezīme: Pašreizējās HVIF ir derīgas līdz 31.12.2006, kad tās nomainīs ar HTP.

2 – VISPĀRĪGIE NOSACĪJUMI UN AUTOMAŠĪNU DEFINĪCIJA

2.1 Vispārīgie nosacījumi

2.1.1 Starptautiskās sacensības pārraudzīja ACF Sporta komisija no 1906.gada līdz 1921.gadam un FIA, ko līdz 1957.gadam pazina kā AIACR, no 1992.gada līdz šim brīdim. 1950.gadā pievienoja C pielikumu par divvietīgām sacīkšu automašīnām, un to iekļāva J pielikumā 1966.gadā. J pielikumu par

sērijveidā ražotām automašīnām un GT automašīnām ieviesa 1954.gadā. K pielikums nosaka, ka visas vēsturiskās sacīkšu automašīnas ir jā saglabā tādas, kādas tās piedalījās sacensībās atbilstoši šiem noteikumiem, izņemot, kad drošības apsvērumu dēļ bija jā izdara izmaiņas.

2.1.2 Automašīnas klasificē pēc to tipa, perioda (3.punkts) un lai vieglāk varētu definēt, starptautiskās grupas, kurā modelis sākotnēji startējis, un kas ir apkopots 1. pielikumā.

2.1.3 Sacensību nolūkiem sacensību rīkotāji var apvienot grupas pēc saviem ieskatiem, vienīgi nejaucot vaļēju un slēgtu riteņu automašīnas, izņemot ja perioda specifikācijas to atļauj.

2.1.4 Ja automašīna ir homologācijas modelis, perioda klasifikācijai jāatbilst šīs automašīnas homologācijas kartē uzrādīto homologēto detaļu derīguma periodam (pamata un homologācijas varianti).

It sevišķi periodu klasifikācijā ir jāņem vērā, vai noteiktā laikā šo automašīnu modelis ir pārcelts no vienas homologācijas grupas uz citu.

2.1.5 Periods un homologācijas kartes varianti, kas jāņem vērā, tiek konkretizēti attiecīgās vēsturiskās automašīnas tehniskā pasē.

2.1.6 Neviena automašīna nevar piedalīties FIA K pielikumā noteikto periodu sacensībās, ja tās specifikācijas atšķiras no perioda, kam tā klasificējusies.

2.1.7 Ja automašīna vienreiz ir klasificējusies, to var pārkvalificēt tikai ar Vēsturiskā motosporta komisijas piekrišanu

2.1.8 Z perioda automašīnu īpašniekus jā mudina pieprasīt FIA apliecības.

2.1.9 Reklāma uz automašīnām

2.1.9.1 Reklāmu ierobežo maksimāli līdz vienam 50cm x 14cm laukumam virs un zem četriem starta numuriem. Ja nav vietas, kur virs vai zem starta numuriem izvietot atļauto reklāmu, to var novietot blakus, bet neaizsedzot starta numuru. Vienu no diviem laukumiem blakus starta numuram rezervē rīkotāja reklāmai, no kuras sacensību dalībnieks nedrīkst atteikties.

2.1.9.2 Reklāma uz vienvietīgām un divvietīgām sacīkšu automašīnām, sākot no G perioda: viens priekšējais un viens no katra sānu laukuma, ne lielāks kā 700cm² katrs, ir jā rezervē rīkotāja reklāmai, no kuras sacensību dalībnieks nedrīkst atteikties.

Turklāt, var būt kopējā 2100cm² papildu reklāma (maksimāli 700cm² priekšā un uz katra sāna), ko var sadalīt pa vairākām taisnstūrveida uzlīmēm, no kurām vismazākajai tā ir jāietver pilnībā.

2.1.9.3 Rallija emblēmas rezervē rīkotāja reklāmai.

2.1.9.4 Rallijos, un kad izmanto tikai divus starta numurus, reklāmai var piešķirt divus 50cm x 14cm papildu laukumus.

2.1.9.5 Nedrīkst būt reklāma, kas nav aktuāla, izņemot periodam raksturīgu simboliku.

2.1.9.6 Dalībnieku vārdus un attiecīgās valsts karogu jā izvieto vienreiz katrā automašīnas pusē; maksimālie izmēri 10cm x 40cm. Viena kluba emblēmu var izvietot katrā automašīnas pusē; maksimālie izmēri 10cm x 10cm.

2.1.9.7 Uz automašīnas nevar izvietot nekādus citus grafiskus attēlus vai pazīšanas zīmes (piemēram, dizainu ar haizivs zobiem, vecas

sacīkšu uzlīmes, personiska rakstura informāciju utt.)

2.1.9.8 Uzlīmes var izvietot blakus starta numuriem automašīnas klases identifikācijai, ja to prasa sacensību nolikums.

2.1.9.9 Šie noteikumi ir jāievēro visu čempionāta pasākumu laikā.

2.1.10 Periodam raksturīga simbolika

Jebkura modeļa automašīnai, kas var pierādīt, ka tai ir bijusi raksturīga simbolika (piemēram: Gulf Porsche; L. & M. Lola; JPS Lotus utt.) ļauj šo simboliku izmantot, ja tā ir tādas pašas krāsas un logo atbilst oriģināla izmēriem.

2.1.11 Starta numuri

Skat. ISC 205.līdz 207. punktam.

2.1.12 FIA/FIVA konvencija

FIA uzskata, ka sadarbība ar FIVA ir būtiska, tai strādājot ar vēsturiskām automašīnām jomās, kas ir ārpus sporta, lai aizstāvētu vēsturisko automašīnu brīvu un neierobežotu kustību un veicinātu to izmantošanu ne tikai sportā.

Saskaņā ar 1974.gada 10. oktobrī parakstīto un 1999. gada 27. oktobrī atjaunināto FIA/FIVA Konvenciju FIVA ir atzinusi FIA par vienīgo starptautisko pilnvaroto motosporta institūciju. Vēsturisko automašīnu sporta sacensības paliek pilnīgā FIA un tās biedru kompetencē, kamēr regularitātes braucieniem, kas nav sporta sacensības, var piemērot kā FIA, tā FIVA nolikumus. FIA organizētos sērijveidā ražoto automašīnu braucienos jāievēro FIVA Starptautiskais sporta kodekss (ISC).

Rīkotāji (ar FIA vai FIVA saistīti) var organizēt (ja to akceptē attiecīgā ASN un, it sevišķi, ja tas paredzēts attiecīgās valsts likumos) regularitātes braucienus ar nosacījumu, ka vidējais ātrums nepārsniedz nevienu no šādiem ātrumiem: 50 km/h vai attiecīgās valsts valdību institūciju noteikto maksimāli atļauto ātrumu automašīnu sacensībām.

2.1.13 Autosporta pasākumu definīcijas

2.1.13.1 Vēsturisko automašīnu pasākumi

Vēsturisko automašīnu pasākumi var būt demonstrācijas, parādes, vēsturisko automašīnu ceļu sacensības, vēsturisko automašīnu ralliji, vēsturisko automašīnu regularitātes braucieni un vēsturisko sērijveidā ražoto automašīnu braucieni. Visos starptautiskos pasākumos jāievēro šī Pielikuma noteikumi, un, izņemot rallijus un kalnu braucienus (ieskaitot apļa sacensības ralliju laikā), tie jārīko vietās, ko akceptējusi FIA starptautiskiem pasākumiem atbilstoši O pielikuma 6. punktam.

2.1.13.2 Demonstrācijas

Skat. ISC 22.c punktu.

Demonstrācijas vienvietīgām un divvietīgām sacīkšu automašīnām, kas izlaistas pēc 1967. gada, var organizēt tikai ar FIA atļauju katrā atsevišķā gadījumā.

2.1.13.3 Parādes

Skat. ISC 22.b punktu.

2.1.13.4 Vēsturisko automašīnu ceļu sacensības

Vēsturisko automašīnu ceļu sacensības ir pasākums automašīnām, kas atbilst K pielikumam vai FIVA Pasākumu kodeksam un kad tiek izmantoti

vispārējās lietošanas ceļi parastam vai apvienotam (*common or converging*) maršrutam un kad rīkotāju maršruti ir pakļauti jebkurām pārbaudēm. Izņemot vēsturiskos sērijveidā ražoto automašīnu braucienus visi starptautiski pasākumi ir jāpiesaka FIA un FIVA kalendārā. Visi pasākumi ir jāorganizē pilnībā atbilstoši ceļu satiksmes noteikumiem attiecīgā teritorijā. Ir trīs vēsturisko automašīnu ceļu sacensību veidi, kas ir atsevišķi paskaidroti tālāk: vēsturisko automašīnu ralliji, vēsturisko automašīnu regularitātes braucieni un vēsturisko sērijveidā ražoto automašīnu braucieni.

Vēsturisko automašīnu ralliji: tas ir sportiska rakstura pasākums uz ceļa, kurā lielāko distances daļu veic pa vispārējas satiksmes ceļiem. Maršrutā var iekļaut vienu vai vairākus „īpašus posmus”, ko organizē uz vispārējai lietošanai slēgtiem ceļiem vai pastāvīgos vai daļēji pastāvīgos sacīkšu apļos, kuros noteicošais faktors ir vislielākais ātrums. Nosakot vispārīgo rallija klasifikāciju, ņem vērā visu speciālo posmu rezultātus.

Vēsturisko automašīnu rallijos ir jāievēro zemāk minētie noteikumi:

- Vēsturisko automašīnu starptautisko ralliju rīkotājiem ir jābūt piesaistītiem ASN.
- Maršrutus, ko neizmanto īpašiem posmiem, sauc par „ceļa posmiem”. Nosakot vispārīgo klasifikāciju, nekad nedrīkst ņemt vērā vislielāko ātrumu ceļa posmos, un vislielākais ātrums starp kontrolpunktiem nedrīkst pārsniegt 50km/h, izņemot, ja lielāku ātrumu atļauj ASN atbilstoši valsts likumiem.
- Braucējam, kura automašīna piedalās sacensībās, jābūt atbilstoši FIA Sacensību dalībnieka autovadītāja apliecībai.
- Jebkurā apļa īpašā posmā ar vienlaicīgu startu vairākām automašīnām, tajā drīkst atrasties tika pilots.
- Automašīnām jābūt likumīgām tiesībām atrasties uz ceļa attiecīgā laika periodā saskaņā ar FIA prasībām dalībai starptautiskos rallijos.
- Katram sacensību dalībniekam ir jābūt derīgai sacensībās startējošās automašīnas FIA vēsturisko automašīnu tehniskai pasei. Katra sacensību dalībnieka pienākums ir pierādīt tehniskai komisijai, atbilstības kontroles pārstāvjiem un komisāriem, ka viņa automašīna pilnībā atbilst visam pasākuma nolikumam.
- Rīkotājiem jānodrošina atbilstība Starptautiskā sporta kodeksa H pielikuma 14. punktā noteiktām drošības rekomendācijām.

Vēsturisko automašīnu regularitātes brauciens

(šis punkts neattiecas uz FIVA pasākumiem)

Vēsturisko automašīnu regularitātes braucienam ir tūrisma raksturs, kurā noteicošais faktors nav lielākais ātrums, bet kuram ir jānosaka vidējais ātrums (līdz 50 km/h).

Izņēmuma gadījumos, kad starp pilsētām ir liels attālums vai maršruts paredz

atbilstības kontroles pārstāvjiem un komisāriem, ka viņa mašīna pilnībā atbilst visam pasākuma nolikumam.

- Lai novērstu „pelēkās zonas”, kuras varētu kaitēt vēsturisko automašīnu kustībai un brauciena drošībai, var veikt papildu pasākumus, lai novērstu esošo nosacījumu ļaunprātīgas izmantošanas risku un to, ka ātrums un vismazākais laiks kļūst par noteicošiem faktoriem pat ierobežotā pasākuma daļā.

Vēsturisko sērijveidā ražoto automašīnu braucieni

(šis punkts neattiecas uz FIVA pasākumiem)

Skat. ISC 21.b punktu.

Vēsturisko sērijveidā ražoto automašīnu braucienos ir jāievēro zemāk minētie noteikumi:

- Klasifikāciju neizdara pēc ātruma vai laika faktora.
- Nolikums ir jāstāda saskaņā ar FIVA Starptautisko pasākumu kodeksu.
- Visas maršrutu ietverošās teritorijās esošās ASN un FIVA ANF ir iepriekš jāinformē par sacensībām un maršrutu.
- Atbilstīgām automašīnām ir jāatbilst visām lietošanas prasībām savā reģistrācijas valstī, un tām jābūt ražotām vismaz 15 gadus pirms esošā gada 1.janvāra. Pieteikumu pieņemšana un klasifikācija notiek saskaņā ar rīkotāju ieskatiem.

2.1.13.5 Apļa sacensības

Skat. ISC 16.b 1. punktu.

Apļa sacensībās ir jāievēro zemāk minētie noteikumi:

- Katram sacensību dalībniekam ir jābūt derīgai FIA apliecībai par sacensībās pieteikto automašīnu. Atbilstīgām automašīnām jāatbilst FIA prasībām apļa sacensībām. Katra sacensību dalībnieka pienākums ir pierādīt tehniskai komisijai, atbilstības kontroles pārstāvjiem un komisāriem, ka viņa automašīna pilnībā atbilst visam pasākuma nolikumam.
- Rīkotājiem jānodrošina atbilstība Starptautiskā sporta kodeksa H pielikuma 14. punktā noteiktām drošības rekomendācijām.

2.1.13.6 Kalnu braucieni

Skat. ISC 16.b 3. punktu.

Kalnu braucienos ir jāievēro zemāk minētie noteikumi:

- Tie ir jāpiesaka FIA starptautisko sacensību kalendārā. Nolikumu izstrādā saskaņā ar FIA Starptautiskā sporta kodeksa IV nodaļu.
- Rīkotāji ir ar FIA ASN saistīti.
- Katram sacensību dalībniekam ir jābūt derīgai FIA apliecībai par sacensībās pieteikto automašīnu.
- Katra sacensību dalībnieka pienākums ir pierādīt tehniskai komisijai, atbilstības kontroles pārstāvjiem un komisāriem, ka viņa automašīna pilnībā atbilst visam pasākuma nolikumam.
- Automašīnām jāatbilst FIA pieteikuma prasībām attiecībā uz vēsturisko automašīnu kalnu braucienos sacensībām.
- Rīkotājiem jānodrošina atbilstība Starptautiskā sporta kodeksa H

pielikuma 14. punktā noteiktām drošības rekomendācijām.

2.1.14 Noteikumi braucējiem

(šis punkts neattiecas uz FIVA pasākumiem)

Braucējiem jāatbilst Starptautiskā sporta kodeksa L pielikuma prasībām par aizsargķiverēm, ugunsdrošu apģērbu un apliecībām.

Braucēji, kuriem ir Starptautiskā vēsturisko automašīnu vadītāja apliecība vienā vai visās kategorijās H1, H2, H3 (L pielikuma 8.nodaļa), drīkst piedalīties ne vairāk kā trīs nacionālās sacensībās gadā ārpus savas valsts, pie tam attiecīgajam(iem) pasākumam(iem) ir jābūt ierakstītam(iem) organizētājas valsts ASN nacionālajā kalendārā un ir jābūt kā organizētājas valsts ASN, tā braucēja valsts ASN atļaujai.

Citas valstis pārstāvošo braucēju skaits jebkurās sacensībās ir ierobežots līdz 30% no blīvuma trasē vai 30% no pieteikuma skaita, atkarībā no tā, kurš skaitlis ir mazāks. Aplim, kurā notiek jebkuras sacensības, ir jābūt ar attiecīgu ASN apstiprinājumu.

2.2 Sacīkšu automašīnas

2.2.1 Visām automašīnām, kas piedalās K pielikumā paredzētajos pasākumos, jāatbilst 5. punkta (Drošība) un 6. punkta (Tehniskie noteikumi) prasībām.

2.2.2 Vienvietīgās sacīkšu automašīnas

2.2.2.1 Automašīna, kas ir būvēta tikai sacīkšu nolūkiem un atbilst starptautiski pieņemtiem AIACR vai FIA noteikumiem attiecībā uz kategoriju, formulu un sacensībām, kurās tā savā periodā piedalījās ar tādu konfigurāciju, kāda tā ir pašreiz. Var pieņemt automašīnas, kas būvētas un braukušas sacensībās saskaņā ar nacionāliem noteikumiem.

2.2.2.2 Vienvietīgās sacīkšu automašīnas iedala: (a) vienvietīgās sacīkšu automašīnas, kurās ir vieta tikai vienam sēdeklim, (b) vienvietīgās sacīkšu automašīnas, kurās ir vieta otram mazākam sēdeklim, bet kuras savā periodā piedalījās sacensībās kopā ar Ištām vienvietīgām automašīnām.

2.2.3 Valējās divvietīgās sacīkšu automašīnas

2.2.3.1 Automašīnas, kurās ir vieta diviem sēdekļiem un kas ir būvētas tikai sacīkšu nolūkiem. Atbilstoši AIACR un FIA periodu definīcijām tās iedala:

- (a) divvietīgās sacīkšu automašīnas, būvētas saskaņā ar perioda specifikācijām līdz 1947. gadam,
- (b) E un F perioda modeļi, būvēti saskaņā ar perioda specifikācijām atbilstoši FIA C pielikuma prasībām,
- (c) G vai vēlāka perioda modeļi, būvēti saskaņā ar perioda specifikācijām atbilstoši prasībām attiecībā uz jebkuru FIA J pielikumā iekļauto šo automašīnu grupu, aptverot attiecīgā gadā 4., 5., 6. vai 7. grupu,
- (d) 4. grupas valējās automašīnas, kas būvētas laikā no 1/1/1966 līdz 31/12/1969 un ko HMSC atzinusi par divvietīgām sacīkšu automašīnām.

2.2.4 Slēgtās divvietīgās sacīkšu automašīnas

2.2.4.1 Automašīnas, kurās ir vieta diviem sēdekļiem un kas ir būvētas tikai sacīkšu nolūkiem. Atbilstoši FIA periodu definīcijām tās iedala:

- (a) divvietīgās sacīkšu automašīnas, būvētas saskaņā ar perioda specifikācijām līdz 1947. gadam,
- (b) E un F perioda (1/1/1947-31/12/1965) modeļi, būvēti saskaņā ar perioda specifikācijām atbilstoši FIA C pielikuma prasībām,
- (c) G vai vēlāka perioda modeļi, būvēti saskaņā ar perioda specifikācijām atbilstoši prasībām attiecībā uz jebkuru FIA J pielikumā iekļauto šo automašīnu grupu, aptverot attiecīgā gadā 4., 5., 6. vai 7. grupu,
- (d) 4. grupas slēgtās automašīnas, kas homologētas laikā no 1/1/1966 līdz 31/12/1969 un ko HMSC atzinusi par divvietīgām sacīkšu automašīnām,
- (e) C grupa un IMSA GTP.

2.2.5 FIA nelielā sērijā ražoto automašīnu prototipi (FIA GTP 1) (FIA Grand Touring Prototypes)

2.2.5.1 Prototipi vēlākiem GT modeļiem, kas attiecas uz E, F un G periodu un kas šajā periodā piedalījās starptautiskās sacensībās atbilstoši FIA nolikumam.

2.2.5.2 GT automašīnas, kas tika pārveidotas, pārsniedzot 3. grupas (1960-65) robežas un piedalījās 4. grupas sacensībās (1960-65).

2.2.5.3 GTP pieteikumi Le Mans 1962 un FIA GTP automašīnām (1963-65).

2.2.5.4 Vēsturiskā motosporta komisijai pirms izsniegšanas ir jāpārbauda vēsturiskās automašīnas tehniskā pase.

2.2.6 Ne-FIA nelielā sērijā ražoto automašīnu prototipi (Non-FIA GTP 2) (Non-FIA Grand Touring Prototypes)

2.2.6.1 Ražotāju prototipi vēlākiem GT modeļiem (vai perioda laikā ražotāju tiktāl pārveidotais modelis, ka neatbilst atzītām pastāvošām GT specifikācijām), kas ir piedalījušies starptautiskās sacensībās, kuru nolikumi atšķiras no FIA noteikumiem, E, F un G periodā, sākot no 1947. gada līdz oriģinālajām specifikācijām.

2.2.6.2 Neskaitot modifikācijas, ko pieļauj 5. punkts (Drošība), GT prototipu automašīnām ir atļautas tikai tādas modifikācijas, kādas izdarīja oriģināla periodā attiecīgajam modelim.

2.2.6.3 Vēsturiskā motosporta komisijai pirms izsniegšanas ir jāpārbauda vēsturiskās automašīnas tehniskā pase.

2.2.7 Uzlabotās? automašīnas (Development cars)

2.2.7.1 Oriģinālās sacīkšu automašīnas un GT prototipu automašīnas, kuras ražoja kāda perioda FIA sacensībām, atbilstoši šī perioda J pielikuma prasībām, bet kuras, kaut kāda iemesla dēļ, nepiedalījās starptautiskās sacensībās.

2.2.7.2 Ir jāpierāda to nepārtrauktības vēsture.

2.2.7.3 Lēmumu par šādu automašīnu akceptēšanu pieņem vienīgi Vēsturiskā motosporta komisija.

2.2.7.4 Pirms izsniegšanas Vēsturiskā motosporta komisijai ir

jāpārbauda vēsturiskās automašīnas tehniskā pase.

2.2.8 Vēsturiskās speciālās automašīnas (Historic Special)

2.2.8.1 Automašīnas, kas ir būvētas sacīkšu nolūkiem (apļa un kalnu braucieniem) FIA klasifikācijas periodā un kas nav piedalījušās starptautiskās sacensībās, bet ir braukušas zemāka līmeņa sacensībās un kam ir ievērojama pieredze šī līmeņa sacensībās.

2.2.8.2 Automašīnai ir jāatbilst 5. punkta (Drošība) prasībām, un tā drīkst būt tikai A līdz E perioda vienvietīga vai divvietīga sacīkšu automašīna (līdz 31/12/ 1960).

2.2.8.3 Vēsturiskā motosporta komisijai pirms izsniegšanas ir jāpārbauda vēsturiskās automašīnas tehniskā pase.

2.3 Sērijveidā ražotās ceļu automašīnas (Series Production Road Cars)

2.3.1 Sērijveidā ražotās ceļu automašīnas, T un GT, ir automašīnas, kas konstruētas un ražotas braukšanai pa ceļiem un kuru paraugus izmantoja sacensībās atbilstoši tā perioda noteikumiem šīm automašīnām.

2.3.2 Sērijveidā ražotās ceļu automašīnas iedala ierobežotas sērijas automašīnās un nelielā sērijā ražotās automašīnās un to modifikācijās. Tomēr, līdz 1947. gadam ražotās automašīnas klasificē atsevišķi, lai atspoguļotu atšķirīgās šī perioda automašīnu specifikācijas.

2.3.3 Līdz 1947. gadam ražotās automašīnas ietver: (a) salona automašīnas vai jebkuras slēgtas automašīnas, (b) vaļējas četrvietīgas ierobežotas sērijas automašīnas un (c) vaļējas divvietīgas automašīnas un tām jāatbilst 5. punkta (Drošība) un 7. punkta (Tehniskie noteikumi) prasībām.

2.3.4 Pēc 1946. gada sērijveidā ražotās automašīnas (Series Production Touring Cars (T))

2.3.4.1 Sērijveidā ražotās automašīnas aptver lielos apjomos ražotas četrvietīgas slēgtas automašīnas vai automašīnas ar paceļamu jumtu (automašīnas, kuru jauda ir mazāka par 700cc var būt divvietīgas), un tās ir:

(a) modeļi, kuriem nav veikta FIA homologācija, bet kas ir braukuši starptautiskos rallijos vai starptautiskās apļa sacensībās līdz 1960.gada 31.decembrim, par ko ir jābūt ražotājas valsts ASN apliecinājumam un FIA apstiprinājumam,

(b) modeļi, kuriem ir veikta FIA homologācija, J pielikumā 1. grupa vai N grupa pēc 1954.gada 1.janvāra.

2.3.5 Pēc 1946. gada ierobežotā sērijā ražotās sacīkšu automašīnas (Competition Touring Cars (CT))

2.3.5.1 Pēc 1946. gada sērijveidā ražotās sacīkšu automašīnas ir:

(a) ierobežotas sērijas modeļi no E līdz J periodam (1/1/1947 - 31/12/1986), kas ir sērijveidā ražotu automašīnu modifikācijas un modernizētas perioda ietvaros, un ietver automašīnas, kurām ir veikta FIA homologācija, J pielikumā 2. grupa līdz 1966. gadam,

(b) modeļi sākot ar 1966. gada 1. janvāri, kuriem ir veikta homologācija 2. grupā vai A grupā un atbilst periodam J pielikumā.

2.3.6 Pēc 1946.gada nelielā sērijā ražotās automašīnas (Grand Touring Cars (GT))

2.3.6.1 GT automašīnas parasti ir nelielā sērijā ražotas divvietīgas vaļējas vai slēgtas automašīnas, kuras nevar klasificēt kā

ierobežotas sērijas automašīnas.

2.3.6.2 Modeļiem, kuriem nav veikta homologācija E periodā, ir jāatbilst modelim, kas ievietots katalogā un ko ražotājs piedāvā pārdošanai. FIA HMSC publicēs retrospektīvas homologācijas formas, izmantojot datus, kurus iesniegs oriģināla ražotājas valsts ASN.

2.3.6.3 Visi pārējie modeļi, kam veikta homologācija, ir 3. grupā (1966-1981), un tiem jāievēro J pielikuma noteikumi, kas attiecas uz šo grupu šajā periodā.

2.3.6.4 Lai veiktu homologāciju, attiecīgā **klasifikācijas** periodā ir jābūt izgatavotam vismaz minimālam automašīnu skaitam ar pilnīgi identisku automašīnas virsbūvi un mehāniskajām daļām.

2.3.6.5 Modeļi, kam FIA veikusi homologāciju kā ierobežotas sērijas automašīnām, nevar kvalificēties kā GT automašīnas.

2.3.7 Pēc 1946.gada nelielā sērijā ražotās sacīkšu automašīnas (GTS)

2.3.7.1 Sacīkšu GT automašīnas parasti ir nelielā sērijā ražotas divvietīgas vaļējas vai slēgtas automašīnas, ko nevar klasificēt kā ierobežotas sērijas automašīnas, kas ir modificētas sacīkšu nolūkiem, pārsniedzot sērijveida ražošanas specifikācijas.

2.3.7.2 Automašīnas, kas nav modificētas pirms homologācijas, var būt ar modifikācijām, kas veiktas periodā atbilstoši tā laika spēkā esošiem starptautiskiem noteikumiem nelielā sērijā ražotām automašīnām. Modeļa būtiskai un vispārīgai konstrukcijai – šasijai, korpusam un motoram – jāpaliek tādai pašai kā attiecīgā sērijā ražotiem modeļiem.

2.3.7.3 Modeļiem ir jābūt transporta līdzekļiem, kas atbilst nelielā sērijā ražotām automašīnām un kam veikta homologācija, 3. grupa (1960-1965).

2.3.7.4 Ja modelim nav veikta homologācija par 3. grupu (1960-1965), un tas izmantots perioda sacensībās, ražotājas valsts ASN jāsniedz pierādījumi, ka vismaz 100 mehāniski identiskas šīs klases attiecīgā modeļa automašīnas tika uzbūvētas attiecīgā periodā, kā to nosaka 6.punkts.

2.3.7.5 Sākot no G perioda tikai tādi 3.grupas, 4. grupas (1970-75) vai B grupas modeļi, kam veikta homologācija un uz ko attiecas J pielikuma noteikumi, kas piemērojami 3. un 4. grupai vai B grupas automašīnām.

2.3.7.6 Papildnosacījumi:

(a) vēsturiskās ierobežotas sērijas automašīnas, kas asimilētas ar nelielā sērijā ražotām automašīnām E un F periodā (1/1/1947-31/12/1965) ar speciālu vai standarta karosēriju un speciālām mehāniskām daļām atbilstoši periodam, tiek pieņemtas tikai rallijos,

(b) šiem modeļiem jābūt startējušiem sacensībās un speciālās mehāniskās daļas ir ierobežotas ar tām, kādas ir norādītas perioda J pielikumā attiecībā uz 3. grupas automašīnām un 5. punktu (Drošība),

(c) visām modelim piemērotām modifikācijām jāatbilst perioda tehnoloģijai,

d) ja FIA vēlāk veikusi šo modeļu homologāciju 3. grupā, tad var izmantot tikai tās mehāniskās daļas, kas ietvertas attiecīgās FIA 3. grupas homologācijas formas variantā.

2.3.8 Pēc 1946. gada nelielā apjomā ražotās ceļu sporta/ GT automašīnas,

kam nav veikta homologācija (GTP 3)

2.3.8.1 Divvietīgas vaļējas vai slēgtas E – G perioda automašīnas, kas atbilst konstrukcijai un lietošanas noteikumiem ražošanas laikā ražotājā valstī, bet kuras izlaida mazāk nekā 100 mehāniski identiskos eksemplāros.

2.3.8.2 Šīs automašīnas nevar būt piedalījušās starptautiskās sacensībās vienā no 2.3. punktā minētajām kategorijām vai grupām, izņemot GTP 3. Nav atļautas nekādas citas modifikācijas, izņemot tās, ko paredz VIII pielikums.

2.3.8.3 Katram modelim jābūt dokumentētām perioda mehāniskām specifikācijām, un tā jāiesniedz FIA apstiprināšanai.

2.3.9 Pēc 1946. gada speciālās ierobežotas sērijas automašīnas

2.3.9.1 Modeļi, kas ir J pielikuma 1. un 2., N vai A grupas modifikācijas, kurus izmainīja pārsniedzot šīm grupām atļautās modifikācijas.

2.3.9.2 Speciālās ierobežotas sērijas automašīnas ir modeļi, kas ir perioda 1. un 2., N vai A grupas modifikācijas, kuras izmainīja pārsniedzot šīm grupām atļautās modifikācijas

2.3.9.3 Ir ietverts:

(a) 3. grupa (1957–59): ierobežotas sērijas automašīnas ar speciālu vai standarta karosēriju, bet ar mehāniskām modifikācijām, kas pārsniedz tās, kādas atļautas 2. grupai saskaņā ar 1959. gada J pielikuma 264.punktu.

(b) 3. grupa (1960–65): ir ietverta GT automašīnu 3. grupā. Ierobežotas sērijas automašīnas ar speciālu vai standarta karosēriju, bet ar mehāniskām modifikācijām, kas pārsniedz tās, kādas atļautas 2. grupai saskaņā ar 1965. gada J pielikuma 274. punktu.

(c) 5. grupa (1966–69): atļautās izmaiņas ir uzskaitītas perioda J pielikuma 267. punktā; 1969. gada variantu ir jāuzskata par galīgo. Šīm automašīnām atļautās modifikācijas lielā mērā ir līdzīgas tām, kādas ir speciālām ierobežotas sērijas automašīnām (2. grupa, 1970-75), kad tām ir veiktas ne vairāk par 100 homologētām opcijām.

(d) 5. grupa (1976–81): atļautās izmaiņas ir uzskaitītas perioda J pielikumā; 1981. gada variantu (251.punkts) ir jāuzskata par galīgo.

2.3.9.4 Vēsturiskā motosporta komisijai pirms izsniegšanas ir jāpārbauda vēsturiskās automašīnas tehniskā pase.

3- DATĒJUMA KLASIFIKĀCIJA UN DEFINĪCIJA

3.1 Automašīnu datē saskaņā ar tās specifikācijām, nevis ar izgatavošanas datumu.

3.2 Datējuma periodi ir šādi:

- A) Pirms 1/1/1905.
- B) 1/1/1905 līdz 31/12/1918.
- C) 1/1/1919 līdz 31/12/1930.
- D) 1/1/1931 līdz 31/12/1946.
- E) 1/1/1947 līdz 31/12/1961 (līdz 31/12/1960 divvietīgas un divvietīgas sacīkšu automašīnas).
- F) 1/1/1962 līdz 31/12/1965 (no 1/1/1961 divvietīgas un divvietīgas sacīkšu automašīnas un līdz 31/12/1966 Formulai 2,

- izslēdzot Formulu 3 un vienmotora Formulas).
- GR) 1/1/1966 (1/1/1964 Formula 3) līdz 31/12/1971 vienvietīgas un divvietīgas sacīkšu automašīnas.
 - G1) 1/1/1966 līdz 31/12/1969 homologētas ierobežotas sērijas un GT automašīnas.
 - G2) 1/1/1970 līdz 31/12/1971 homologētas ierobežotas sērijas un GT automašīnas.
 - HR) 1/1/1972 līdz 31/12/1976 vienvietīgas un divvietīgas sacīkšu automašīnas.
 - H1) 1/1/1972 līdz 31/12/1975 homologētas ierobežotas sērijas un GT automašīnas.
 - H2) 1/1/1976 līdz 31/12/1976 homologētas ierobežotas sērijas un GT automašīnas.
 - IR) 1/1/1977 līdz 31/12/1982 vienvietīgas un divvietīgas sacīkšu automašīnas (izņemot C grupu) un 1/1/1977 līdz 31/12/1985 3 litru F1.
 - I) 1/1/1977 līdz 31/12/1981 homologētas ierobežotas sērijas un GT automašīnas.
 - IC) 1/1/1982 līdz 31/12/1990 C grupa un IMSA automašīnas.
 - JR) 1/1/1983 līdz 31/12/1990 vienvietīgas un divvietīgas sacīkšu automašīnas (izņemot 3 litru F1 automašīnas 1/1/1983 līdz 31/12/85).
 - J) 1/1/1982 līdz 31/12/1990 homologētas ierobežotas sērijas un GT automašīnas.
 - KC) 1/1/1991 līdz 31/12/1993 visa C grupa un IMSA automašīnas.
 - Z) 1/1/1991 līdz divus gadus pirms esošā gada 1. janvāra visas pārējās automašīnas.

3.3 Perioda specifikācija

3.3.1 Perioda specifikācija tiek definēta kā modeļa konfigurācija, par ko pierādīts FIA vai komisāriem, ka tāda tā pastāvējusi periodā, kurā tā klasificēta.

3.3.2 Jebkādi papildinājumi automašīnas perioda specifikācijā ir aizliegti, izņemot, ja to paredz noteikumi īpašai automašīnu grupai vai FIA oficiālais biļetens par konkrētu automašīnas modeli vai detaļām, vai 5. punkts (Drošība).

3.3.3 Oriģināla ražotāja specifikācijām alternatīvas detaļas var izmantot tikai tad, ja tiek pierādīts, ka šīs detaļas **tika atļautas perioda J pielikumā un/vai attiecīgai automašīnai piemērotā homologācijas formā un tika izmantotas šī modeļa automašīnai sacensībās, kas ir ierakstītas attiecīgā perioda FIA starptautiskā kalendāra pasākumos.**

3.3.4 Periods, alternatīvās daļas un detaļas, kā arī homologācijas formas varianti tiek konkretizēti automašīnas HTP.

3.3.5 Ja šie noteikumi nenosaka citādi, jebkuras automašīnas daļas izmēriem jābūt identiskiem ar oriģināla daļu, un par to jāsniedz pierādījumi.

3.3.6 Izmantotai tehnoloģijai, ieskaitot to, ko pieļauj homologācijas varianti, jābūt savietojamai ar periodā izmantoto.

Piemēram: neviens atpakaļgaitas ierobežotājs nevar būt elektronisks pirms H perioda.

3.3.7 Automašīnām, kam **ir veikta homologācija**, ir derīgi tikai

oriģinālie FIA dokumenti par veikto homologāciju ar tādiem variantiem, kāda tika veikta attiecīgā periodā

3.3.8 Automašīnām, kam **nav veikta homologācija**, zemāk minēto (uzrādīti prioritāšu secībā) var uzskatīt par pierādījumu perioda specifikācijai:

(a) Ražotāja specifikācijas, ko pierāda jebkas no sekojošā: realizācijas brošūras, ražotāja rokasgrāmata, ražotāja darba instrukcijas, ražotāja rezerves daļu saraksts, ceļu pārbaudes žurnāli; visam ir jābūt publicētam attiecīgā periodā.

(b) Pierādījumi, ka ražotāja specifikācijas tika variētas starptautiska pasākuma dalībniekam. Jebkuri ražotāja dokumenti, rasējumi, uzmetumi vai specifikācijas, kas veikti attiecīgā periodā, vai jebkurš žurnāla raksts šajā periodā (specifikācijām ir jābūt norādītām vismaz divos dažādos attiecīgā perioda žurnālos un periodiskos izdevumos).

(c) Atzītu ekspertu, kuri apskatījuši automašīnu, ziņojumi.

(d) Ar mazāku nozīmi, bet kam var pievērst uzmanību atsevišķā šaubu gadījumā, ir grāmatas un žurnālu raksti, ko rakstījuši atzīti attiecīgā perioda autori. Nesen rakstītas perioda ražotāju, mehāniķu, inženieru, konstruktoru, braucēju un komandas locekļu vēstules var izskatīt attiecībā uz konkrētu automašīnu.

(e) Visiem augšminētiem pierādījumiem jāattiecas uz konkrēto aplūkojamo modeli.

3.4 Vispārīgās definīcijas

3.4.1 Siluets ir automašīnas forma, aplūkota no jebkuras puses, ar savā vietā esošiem paneļiem.

3.4.2 Šasija ir automašīnas pamats, uz kura uzmontētas visas mehāniskās daļas un virsbūve, ieskaitot jebkuru šīs konstrukcijas sastāvdaļu.

3.4.3 Termins „materiāla veids” norāda uz to pašu materiālu, bet nav obligātas tās pašas specifikācijas.

3.4.4 Tādējādi „alumīnijs” metalurģiskā ziņā ir alumīnijs, bet tas var būt dažādas kvalitātes un saturēt elementus, kādi nav oriģinālā, izņemot alumīnija-berilija sakausējumu. Magniju var aizvietot ar alumīniju.

3.5 Pielaides

3.5.1 Ja nav noteikts citādi homologācijas formā un perioda J pielikumā, automašīnām ir jāpiemēro zemāk minētās mērījumu pielaides:

3.5.2 Visa mehāniskā apstrāde, izņemot virzuļa gājienu un diametru: $\pm 0.2\%$;

3.5.3 Neapstrādāti lējumi: $\pm 0.5\%$;

3.5.4 Mašīnas platums pie priekšējās un pakaļējās ass līnijas: $\pm 1.1\%$;

3.5.5 Riteņu bāze: $\pm 1.1\%$

3.5.6 Attālums starp vienas ass riteņiem: $\pm 1\%$.

3.6 Degviela

3.6.1 Sērijveidā ražoto ceļu automašīnu degvielai ir jābūt benzīnam atbilstoši pašreizējā J pielikuma 252. punkta 9.1, 9.2, 9.3 apakšpunktam.

3.6.2 Automašīnām, kam nav veikta homologācija, degvielai jāatbilst J pielikuma 275. punkta 16. apakšpunktam.

3.6.3 Visas C un D perioda (1/1/1919 -31/12/1946) automašīnas, Formula 1 1946-57, Formula 2 1947-53, Formula 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, var lietot spirta bāzes degvielas.

3.6.4 Automašīnas, kas būvētas kā Formula 1 vai 2 1946-60 var lietot

benzīnu ar augstāku oktāna skaitli.

3.6.5 Degvielai var pievienot piedevas, kas nepārsniedz 2% no tilpuma.

3.6.6 Degvielai var pievienot tādas svinu aizvietojošas sastāvdaļas, kas brīvi pieejamas mazumtirdzniecībā. Šo sastāvdaļu pievienošana nedrīkst paaugstināt oktāna skaitļa vērtību degvielā virs 90 MON vai 102 RON.

3.6.7 Piedevas var pievienot degvielai, ko izmanto divtaktu motoros.

4- TRANSPORTA LĪDZEKĻU IDENTITĀTES DOKUMENTU ATBILSTĪBA FIA STANDARTIEM

4.1 Sertifikācija

4.1.1 Visām automašīnām, kas piedalās FIA starptautiskās sacensībās, jābūt HTP vai regularitātes braucieniem – HRCP. Tie ir tikai tehniska rakstura dokumenti un nedod ne garantijas, ne apstiprinājumu par automašīnas autentiskumu.

4.1.2 Īpašniekiem, kas vēlas iegūt FIA apliecību par savas automašīnas autentiskumu, jāgriežas FIA pēc HC.

4.1.3 HTP ir izsniedzošās ASN īpašums, un saskaņā ar FIA HMSC rīkojumu to var anulēt jebkurā laikā. HTP var saņemt no šīs valsts ASN tās pastāvīgais iedzīvotājs vai pilsonis. Pieteikuma iesniedzējs ir atbildīgs par HTP aizpildīšanu pirms tās nodošanas ASN. Apliecības oriģināls un pieteikumā uzrādītā informācija glabājas ASN. ASN izsniedz pieteikuma iesniedzējam perforētu autorizētu kopiju un nodod FIA datu bāzei informāciju un visu izsniegto identitātes dokumentu kopijas.

4.1.4 HTP ir FIA apliecība uz 11 lapām, ko aizpilda ASN kopā ar pieteikuma iesniedzēju.

4.1.5 Jebkurai automašīnai, kurai ir veikta homologācija, pie HTP jābūt FIA autorizētai automašīnas homologācijas formas oriģināla kopijai vai FIA autorizētai automašīnas retrospektīvas homologācija formas oriģināla kopijai

4.1.6 HRCP pamatojas uz FIA apliecību un ir vienkāršs transporta līdzekļa identifikācijas dokuments izmantošanai tikai vēsturiskos regularitātes braucienos.

4.1.7 Īpašumtiesību maiņa: HTP ir starptautisks dokuments un to jāpieņem visām ASN. Gadījumā, ja īpašumtiesību maiņa ir saistīta ar citu valsti, jaunajai ASN ir jāatzīst automašīnai izsniegtā apliecība, jāpaziņo izsniedzējai ASN par īpašnieka maiņu un jālūdz nosūtīt oriģinālu un pārējos dokumentus. Jaunā ASN var piešķirt oriģinālam savu valsts numuru.

4.1.8 Nozaudēta HTP: apliecības nozaudēšanas gadījumā ir jāiesniedz pieteikums ASN, kas izdod otru autorizētu oriģināla apliecības kopiju. Izsniedzēja ASN uz pirmās lapas izdara atzīmi, ka šī ir otra autorizēta kopija un uz 10. lapas ir atzīme, kad šī kopija ir izsniegta.

4.2 HTP izmantošana

4.2.1 HTP ir izmantojama tikai divos gadījumos: pirmkārt, to uzrāda tehniskās un atbilstības kontroles pārstāvjiem sacensībās, un otrkārt, sacensību rīkotājiem, nosakot klasifikācijas un klases.

4.2.2 Lai palīdzētu rīkotājiem, ASN izsniegtās automašīnas HTP pirmās lappuses fotokopija, kurā skaidri redzama automašīnai piešķirtā klase, periods un kategorija, pamatojoties uz K pielikuma I(1.) pielikumu, ir

JĀPIEVIENO visiem starptautiskā kalendārā ierakstītiem pasākumiem.

4.2.3 HTP ir jāuzrāda kopā ar automašīnu pie tās tehniskās apskates. Automašīnas HTP ir jābūt FIA amatpersonu rīcībā visu sacensību laiku. Tikai viens no FIA atbilstības kontroles pārstāvjiem (vai FIA nozīmēta amatpersona viņu prombūtnē) var izdarīt ierakstus HTP angļu vai franču valodā.

4.2.4 Sacensību dalībnieks ir atbildīgs par automašīnas specifikāciju atbilstību tam, kādi tie ir reģistrēti HTP.

4.2.5 Sacensību tehniskai komisijai ir jāpieņem visas HTP, ja tās pareizi ir izsniegusi ASN, un jāļauj automašīnām sacensties tik ilgi, kamēr tās atbilst 4.3. punkta nosacījumiem.

4.2.6 Rīkotāji, kas atļauj piedalīties sacensībās automašīnām bez pareizas HTP, riskē ar viņu pasākumu izslēgšanu no starptautiskā kalendāra un iespējamām FIA sankcijām.

4.3 Procedūra neatbilstības gadījumā

4.3.1 Ja pārbaudes laikā atklājas, ka automašīna neatbilst tās HTP vai homologācijas kartei un neatbilstība pārsniedz „sarkano punktu” procedūru (4.4.punkts), sacensību dalībnieka pienākums ir nodrošināt automašīnas modifikāciju, lai panāktu tās atbilstību.

4.3.2 Ja nav iespējams novērst neatbilstību sacensību laikā, komisāri var izslēgt automašīnu un nosūtīt HTP uz FIA un tās kopiju izsniedzējai ASN pārbaudei.

4.3.3 Ja automašīna atbilst tās HTP, bet neatbilst K pielikuma tehniskiem noteikumiem, komisāri var izslēgt sacensību dalībnieku un automašīnu, uzrakstīt iemeslus automašīnas pasē un nosūtīt to uz FIA un tās kopiju izsniedzējai ASN pārbaudei.

4.3.4 HTP var anulēt šādos gadījumos:

(a) ja ASN, kas tobrīd ir reģistrējusi automašīnu, ir izteikusi FIA lūgumu. Lūgumam ir jāpievieno anulēšanas iemesli;

(b) ja FIA amatpersonas (vai FIA pilnvarotas amatpersonas) ir FIA iesniegušas ziņojumu par sacensībām, kurās automašīna ir tikusi reģistrēta un nav atbildusi K pielikuma prasībām. Viņiem ir jāuzraksta iemesli automašīnas pasē un jānosūta HTP uz FIA un tās kopiju izsniedzējai ASN pārbaudei, atliekot klasifikāciju;

(c) ja FIA izsludina kādu HTP par nederīgu, paziņojot par to izsniedzējai ASN par savu lēmumu un publicējot to FIA biļetenā.

4.3.5 Gadījumos, kas atbilst 4.3.4 (a) un 4.3.4 (b) punktam, sacensību dalībniekam paliek HTP fotokopija ar attiecīgām komisāru vai atbilstības kontroles pārstāvju atzīmēm, kuru var izmantot sacensībās 30 dienu laikā. FIA ir jāpieņem lēmums par automašīnas piekritību 30 dienu laikā no HTP saņemšanas. Šajā periodā jebkādu ar automašīnu sasniegtu rezultāti vai iegūtu punktu apstiprināšana tiek atlikta.

4.3.6 Ja FIA pieņem lēmumu, ka HTP ir nederīga, tā ir jāanulē, un jebkuru vēlāk pieprasīto HTP pirms izsniegšanas ir jāapstiprina FIA.

4.3.7 Zināmos apstākļos komisāri var atļaut atbilstības kontroles pārstāvjiem saglabāt HTP tālākai izskatīšanai sacensību norises laikā.

4.4 Sarkano punktu procedūra

4.4.1 Ja automašīna ir atvesta uz tehnisko apskati un neatbilstība tehniskiem noteikumiem ir neliela un nevar ietekmēt sasniegtos rādītājus, FIA atbilstības kontroles pārstāvis (ja piedalās vai kāds no FIA amatpersonām viņa prombūtnē) HTP pirmā lappusē var izdarīt atzīmi „sarkanais punkts”,

paskaidrojot iemeslus pases attiecīgajā lappusē. Sacensību dalībniekam ir jānovērš neatbilstība līdz nākošajām sacensībām.

4.4.2 Visi sarkanie punkti tiek apkopoti centrālajā datu bāzē.

4.4.3. Ja līdz nākošajām sacensībām neatbilstība nav novērsta, komisāri var izslēgt automašīnu no sacensībām.

4.5 ASN lēmumu apelācijas procedūra

4.5.1 Ja ASN atsakās apstiprināt HTP, pieteikuma iesniedzējam ir tiesības lūgt FIA uzsākt apelācijas procedūru.

4.5.2 30 dienu laikā no atteikuma saņemšanas apelācijas iesniedzējam ir rakstiski jālūdz, lai ASN nosūta visu ar apliecību saistīto dosjē FIA.

4.5.3 ASN ir jāizskata šis lūgums 14 dienu laikā no apelācijas saņemšanas.

4.5.4 FIA paziņo apelācijas iesniedzējam un ASN savu lēmumu.

4.5.5 Iesniedzot apelāciju, tās iesniedzējs samaksā FIA procedūras nodevu, kuru apelācijas iesniedzējam atmaksā ASN, ja apelācija tiek apmierināta.

4.6 FIA vēsturisko automašīnu datu bāze

4.6.1. ASN saglabā informāciju par izsniegtām HTP datu bāzē.

5– DROŠĪBAS NOTEIKUMI

5.1 Zemāk minētie noteikumi ir obligāti, izņemot regularitātes braucienus, kam tie ir rekomendējoša rakstura.

5.2 Atvedot automašīnu uz tehnisko apskati, sacensību dalībnieks ar to paziņo, ka viņa automašīna atbilst drošības noteikumiem, lai piedalītos sacensībās. Automašīnām ir jābūt tīrām.

5.3 Akumulators, automātiskais slēdzis

5.3.1 Obligāti ir jābūt aizsardzībai pret akumulatora izvada iespējamu īsslēguma risku.

5.3.2 Ir jābūt automātiskam slēdzim, kas PILNĪGI izolē no akumulatora visas elektriskās ķēdes un izslēdz motoru (izņemot tās, kas darbina liesmu slāpētāju). Tiek rekomendēts, lai ārējā kontrole ir iestrādāta pie vējstikla pamata automašīnas vadītāja pusē vai 50 cm no tā. Slēgtās automašīnās slēdzis var atrasties uz Perspex aizmugurējā stikla, ja tas atrodas aiz vadītāja sēdekļa. Kontroli iezīmē sarkana mirgošana zilā trijstūrī ar baltām malām, kura pamats ir vismaz 120 mm.

5.3.3 Automašīnām ar magnētisko aizdedzi ir jābūt zemētājslēdzim, kas atrodas magneto zemā spriegojuma pusē. Tam jābūt viegli darbināmam gan no automašīnas iekšpusē, gan ārpuses.

5.4 Kabeļi, elektriskās ķēdes un elektroiekārta

5.4.1 Degvielai, eļļas vadam un bremzes trosei ir jābūt aizsargātiem no ārpuses pret bojājumu risku (akmeņiem, koroziju, mehānisku lūzumu utt.) un iekšpusē pret jebkādas aizdegšanās risku.

5.4.2 Šāda aizsardzība nedrīkst pastiprināt automašīnas konstrukcijas izturību.

5.4.3 Ja automašīna ir saglabāta kā sērijveida ražojums, nav nepieciešama nekāda papildu aizsardzība.

5.5 Degvielas sistēma

5.5.1 Visām A līdz E perioda automašīnām ir jābūt standarta degvielas tvertnēm, tvertnēm ar homologāciju vai ugunsdrošām tvertnēm.

Tiek rekomendēts iepildīt tvertnēs ugunsdrošas putas atbilstoši Amerikas militārai specifikācijai MIL-B-83054 vai «D-Stop» preteksplozijas pārklājumu.

5.5.2 Visām F līdz I perioda automašīnām var būt jebkura degvielas tvertne, bet tajā jābūt iepildītām ugunsdrošām putām atbilstoši Amerikas militārai specifikācijai MIL-B-83054 vai «D-Stop» preteksplozijas pārklājumu.

5.5.3 Visām ugunsdrošām tvertnēm jāatbilst pašreizējā J pielikuma 253. punkta 14. apakšpunkta prasībām (FIA apstiprinātās ugunsdrošas degvielas tvertnes).

5.5.4 Degvielas sistēmām, kam nav elektriskie vai mehāniskie sūkņi, jābūt redzami iezīmētai izolējošai ierīcei.

5.5.5 Automašīnām, kas izmanto citu degvielu, nevis benzīnu, piemēram, metanolu, ir jābūt aprīkotām ar fluorescējošu oranžas krāsas disku 75 mm diametrā, kas atrodas uz katra starta numura fona. Diska krāsai tiek rekomendēts izmantot *Pantone 15-1354 TC Orange Crush*.

5.6 Starpsiens

5.6.1 Automašīnās, sākot ar F periodu, ir jābūt ierīkotām ugunsdrošām starpsienām. Tās tiek rekomendētas pārējo periodu automašīnām.

5.7 Ugunsdzēsības aparāti

5.7.1 Visām automašīnām, kas piedalās aļļa sacensībās, kalnu ātruma braucienos un rallijos ar īpašiem posmiem, ir jābūt vismaz rokas ugunsdzēsības aparātam, kas atbilst pašreizējā J pielikuma 253. punkta 7.3 apakšpunkta prasībām.

5.7.2 Tiek rekomendēta ugunsdzēsības sistēma, kam ir FIA homologācija atbilstoši pašreizējā J pielikuma 253. punkta 7.2 apakšpunkta prasībām (skat. J pielikumu, Tehniskie noteikumi No 16); divvietīgām un divvietīgām sacīkšu automašīnām ārējā palaidējierīce, kā to prasa 253. punkta 7.3 apakšpunkts, nav obligāta.

5.8 Eļļas uztvērēji (nav obligāti rallijos)

5.8.1 Visām automašīnām ar motora darba tilpumu līdz 2 litriem ir jābūt vismaz 2 litru tilpuma eļļas uztvērējiem; visām pārējām automašīnām minimālais tilpums ir 3 litri.

5.8.2 Ja automašīna oriģināli jau ir aprīkota ar slēgtu dzinēja kartera ventilācijas sistēmu un tā ir saglabāta, eļļas uztvērēji nav nepieciešami.

5.9 Droseļvārsti

5.9.1 Katram droseļvārstam ir jābūt aprīkotam ar ārēju atvilkšanas atsperi, izņemot dubultos karburatorus ar iekšējo atsperi.

5.10 Aizmugurējie spoguļi

5.10.1 Braucot sacensībās, ir jābūt diviem aizmugurējiem spoguļiem ar minimālo kopējo stikla laukumu 90 cm².

5.10.2 Braucot rallijos, aizmugurējiem spoguļiem ir jāatbilst ceļu satiksmes noteikumiem reģistrēšanas valstī.

5.11 Lampas

5.11.1 Slēgta aļļa sacensībās visām priekšējām lampām ir jābūt nosegtām vai aizklātām.

5.12 Priekšējais stikls

***5.12.1 Visām ierobežotas sērijas automašīnām, **CT**, **GT** un **GTS** automašīnām priekšējam stiklam jābūt laminētam. Izņēmuma gadījumos FIA atbilstības kontroles pārstāvis var dot atļauju sezonā izmantot neelastīgo,

gaismu caurlaidīgo plastikāta stiklu, ja attiecīgam modelim nav pieejams laminētais stikls. Pārējās automašīnas var izmantot neelastīgo, gaismu caurlaidīgo plastikāta stiklu.

5.13 Aizsargkonstrukcijas/ aizsargkarkasi

5.13.1 Pat ja to esamību neprasa šis punkts, tiek rekomendētas visām vēsturiskām automašīnām, kur tas ir atbilstoši.

5.13.2 Prasības

(a) **A līdz E periods:** tiek rekomendētas aizsargkonstrukcijas/ aizsargkarkasi, izņemot automašīnas, kas jau sākotnēji ir aprīkotas ar aizsargkonstrukcijām/ aizsargkarkasiem, kas atbilst vai pārsniedz specifikācijas, kādas tās bija automašīnām, kas piedalījās sava perioda sacensībās;

(b) **visiem pārējiem periodiem:** ir obligātas atbilstošu aizsardzību nodrošinošas aizsargkonstrukcijas/ aizsargkarkasi, izņemot ierobežotā un nelielā sērijā ražotās automašīnas, kam tie tiek rekomendēti. Aizsargkonstrukcijas/ aizsargkarkasi var atbilst perioda specifikācijām (izņemot konstrukcijas, kas izgatavotas no viegliem sakausējumiem, skat. zemāk) vai neatbilstības gadījumā tie jāizgatavo atbilstoši šajā punktā noteiktajām specifikācijām;

5.13.3 ievietojot aizsargkarkasu, no automašīnas var izņemt aizmugurējo sēdekli;

5.13.4 alumīnija aizsargkarkasi ir aizliegti visos periodos, izņemot, ja tie ir neaizvietojami oriģināli un neatņemama automašīnas konstrukcijas sastāvdaļa (piemēram, Porsche Carrera 6, 908, 917).

5.13.5 Specifikācijas

(a) ja F perioda Formulas 1 automašīnās (1/1/1961-31/12/1965), aizsargkonstrukcija ir neatņemama tās sastāvdaļa, to var izmantot tās vietā, ko nosaka 5.13. punkts;

(b) visu pārējo periodu, sākot no F perioda, automašīnām, kas nav vienvietīgas un divvietīgas sacīkšu automašīnas un vaļējas GT, GTS un GTP automašīnas, jābūt aprīkotām ar aizsargkonstrukciju, kas atbilst perioda specifikācijai vai 1993.gada J pielikuma 277. punktam (skat. šo Noteikumu VI pielikumu). Sacensībās, kur automašīnās ir stūrmanis, konstrukcijai ir vismaz jāatbilst rasējumam No. 253-3 (skat. šo Noteikumu V pielikumu), un tai jānosedz viss kabīnes platums;

(c) aizmugures stiprinājumus var aizvietot (vai papildināt) ar priekšējiem stiprinājumiem, kuri jāpiestiprina pie galvenā loka, attālums no tā augšējā punkta nevar būt vairāk kā viena trešdaļa no tā attāluma, kāds ir starp augšējo un apakšējo montējuma vietu; šādi stiprinājumi nedrīkst kavēt izklūšanu no automašīnas;

(d) slēgtās GT sacīkšu automašīnās, ierobežotā sērijā ražotās sacīkšu automašīnās un slēgtās GTP automašīnās aizsargkarkasam ir jāatbilst perioda specifikācijām vai 1993.gada J pielikuma 253. punkta 8. apakšpunktam (skat. šo Noteikumu VI pielikumu). Aizsargkarkasam var pievienot vienu diagonālu stieni starp krustpunktu un atbalsta vietu, uz galvenā loka vai starp aizmugures statņiem, kā arī ne vairāk kā divus sānu aizsargstieņus katrā pusē atbilstoši 5.13.6. punkta noteikumiem. Ir atļauti arī nostiprinājumi, kas izgatavoti saskaņā ar pašreizējā J pielikuma rasējumiem No.253-3 līdz 253-10 un 253-12 līdz 253-17B;

(e) konstrukcijai ir jāatbilst vienam no rasējumiem No. 253-4 līdz 253-6,

kam var pievienot vienu diagonālu stieni starp krustpunktu un atbalsta vietu, uz galvenā loka vai starp aizmugures statņiem, kā arī ne vairāk kā divus sānu aizsargstieņus katrā pusē atbilstoši 5.13.6. punkta noteikumiem;

(f) ir atļauti arī nostiprinājumi, kas izgatavoti saskaņā ar rasējumiem No.253-7 līdz 253-9.

5.13.6 Vispārējās prasības aizsargkonstrukciju/ aizsargkarkasu konstrukcijām

(a) E un F perioda automašīnu aizsargkarkasam drīkst būt ne vairāk kā astoņas montējuma vietas (skat. VI pielikuma 8.2.2.2 punktu), kur montējuma vieta savieno aizsargkonstrukciju/ aizsargkarkasu ar virsbūvi/ šasiju, izmantojot metināšanu, skrūves vai kniedējumu. Jebkura aizsargkonstrukcija/ aizsargkarkass var saskarties ar virsbūvi, un to neuzskata par montējuma vietu, ja starp virsbūvi un aizsargkonstrukciju/ aizsargkarkasu nav pastāvīgs savienojuma punkts;

(b) neviens stienis nedrīkst būt šķērseniski, izņemot tos, kas ir jumta līmenī vai starp vertikāliem stieņiem automašīnas vadītāja vai priekšējā sēdekļī sēdošā pasažiera durvju pusē. Nedrīkst būt vairāk par diviem stieņiem pāri durvīm katrā pusē, un tie nedrīkst traucēt iekāpšanu un izkāpšanu. To stiprinājums nedrīkst pārspriegot aizsargkonstrukciju/ aizsargkarkasu („stienis” ir caurule, kas veido aizsargkonstrukciju/ aizsargkarkasu starp krustojumu ar citām caurulēm vai starp krustojumu un montējuma vietu);

(c) nevienā krustojuma vai montējuma vietā nedrīkst būt neviena regulējama ierīce, kas pārspriego aizsargkonstrukciju/ aizsargkarkasu;

(d) aizsargkonstrukcijām/ aizsargkarkasām automašīnām, kam ir pamatšasija vai kuri ir izgatavoti no stikla šķiedras vai alumīnija, jāatbilst FIA apstiprinātām specifikācijām vai konstrukcijām (piemēram, Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine Renault A 110). Šādu automašīnu aizsargkonstrukciju/ aizsargkarkasu konstrukcijas ir jāiesniedz FIA, lai tās apstiprinātu ASN;

(e) ir jāievēro 1993.gada J pielikuma 253. punkta 8.5 apakšpunkta prasības (skat. šo Noteikumu VI pielikumu);

(f) izmantotām skrūvēm jābūt ar pietiekoši mazu diametru. Tām jābūt visaugstākās kvalitātes (vislabāk tās, ko izmanto lidmašīnās). Nedrīkst izmantot kvadrātveida bultskrūves un vītņu uznavas;

(g) galvenai konstrukcijai jāizmanto viengabala caurule, izliekumiem jābūt vienmērīgiem un nedrīkst būt appresēšanas vai sienu bojājumu pēdas;

(h) visiem metinājumiem jābūt izdarītiem visaugstākajā kvalitātē pilnā dziļumā (priekšroka dodama lokmetināšanai un it sevišķi lokmetināšanai inertas gāzes atmosfērā);

(i) sākot ar G periodu ir jāievēro attiecīgā perioda J pielikuma drošības noteikumi.

5.14 Sarkanās aizmugurējās gaismas

5.14.1 Visām automašīnām, kam oriģinālā bremsēšanas gaismas ir bijušas, tām ir jādarbojas, uzsākot sacensības.

5.14.2 Visām vienvietīgām automašīnām sākot ar G periodu un visām tām automašīnām, kas nav vienvietīgas un kam oriģinālā nav bijušas aizmugurējās gaismas, ir jādarbojas sarkanām brīdinājuma gaismām, uzsākot sacensības. Tām ir jāatrodas aizmugurē, ir jābūt skaidri redzamām no aizmugures, jāatrodas ne vairāk kā 10 cm no automašīnas ass līnijas, to virsmas ir jābūt no 20 cm² līdz 40 cm², tām ir jābūt stingri piestiprinātām un tās var ieslēgt automašīnas vadītājs. Tai ir jābūt vismaz 21 vatu kvēlspuldzei vai

LED tipa «Tharsis» vai «Dm Electronics». Šāda veida aizmugurējās gaismas tiek rekomendētas visām pārējām automašīnām.

5.15 Drošības jostas

5.15.1 Slēgtām automašīnām no 1962. līdz 1965. gadam un jebkurām automašīnām līdz 1966. gadam, kas aprīkotas ar aizsargkonstrukciju, ir jābūt drošības jostai ar četrām vismaz 2" 3" platām siksnām atbilstoši 1993.gada J pielikuma 253. punkta 6.apakšpunkta prasībām.

5.15.2 Visām automašīnām sākot ar 1966. gadu ir jābūt drošības jostai atbilstoši pašreizējā J pielikuma 253. punkta 6.apakšpunkta prasībām.

5.15.3 Divu plecu siksnu un divu vēdera siksnu konfigurācijā ir jābūt diviem vēdera siksnu stiprinājuma punktiem pie virsbūves, un plecu siksnām ir jābūt diviem vai iespējams vienam stiprinājuma punktam, kas ir simetriski izvietoti(s) attiecībā pret sēdekli. Drošības jostas nedrīkst pārveidot.

5.16 Galvas balsti

5.16.1 Tiek rekomendēti visām automašīnām (skat. pašreizējā J pielikuma 259. punkta 14.4 apakšpunktu).

5.17 Motora pārsegs (T, CT, GT, GTS, GTP)

5.17.1 Tam jābūt atbilstoši nostiprinātam. Sērijveida automašīnām aizslēgs ir jānoņem vai jāpadara nefunkcionējošs, un tas jāaizvieto ar ārējiem drošības stiprinājumiem.

5.17.2 Sākot ar G periodu ir jābūt vismaz diviem papildu stiprinājumiem motora un bagāžnieka pārsegam.

5.17.3 Iekšējie aizslēga mehānismi ir jāpadara nefunkcionējoši vai jānoņem.

5.18 Buksēšanas cilpas

5.18.1 Izņemot vienvietīgās automašīnas, visām automašīnām ir jābūt buksēšanas cilpām priekšpusē un aizmugurē. To raksturojošie lielumi ir šādi:

- iekšējais diametrs no 80mm līdz 100 mm;
- tām jābūt stingri piestiprinātām pie automašīnas priekšējās un aizmugurējās konstrukcijas;
- tām jāatrodas tā, lai tās var izmantot, kad automašīna ir iestigusī;
- tām jābūt skaidri redzamām un jābūt dzeltenā, sarkanā vai oranžā krāsā.

5.19 Stūres mehānisms, noņemams stūres rats

5.19.1 Viengabala stūres iekārtu var aizvietot ar iekārtu, kam ir kardānsavienojums ar krustiņu vai teleskopiskais savienojums, ja tiek saglabātas visas oriģinālās funkcijas; šādi savienojumi var būt FIA automašīnām ar homologāciju ar līdzīgu vai lielāku motora jaudu nekā attiecīgai automašīnai. Sākot ar G periodu ir jāievēro attiecīgai grupai paredzētie noteikumi.

5.19.2 Oriģinālo stūres ratu var aizvietot ar noņemamu stūres ratu.

5.20 Stāvokļa pārbaude

5.20.1 Tiek prasīta atsevišķām kategorijām; skat. III pielikumu.

5.21 Remonts

5.21.1 Detaļu remontu var izdarīt saskaņā ar IV pielikuma noteikumiem.

5.22 Sēdekļi

5.22.1 Ja F perioda (1/1/1962) vai vēlāka perioda GTS un CT

automašīnām ir mainīti sēdekļi, tie ir jānomaina ar perioda specifikācijai vai FIA homologācijai atbilstošiem sēdekļiem. Pārējiem periodiem šādi sēdekļi tiek rekomendēti.

5.23 Stūres rats

5.23.1 Var aprīkot ar alternatīvu citāda diametra un stila stūres ratu. Tas var būt noņemams.

6- TEHNISKIE NOTEIKUMI AUTOMAŠĪNĀM BEZ HOMOLOGĀCIJAS

6.1 Vispārējie noteikumi

6.1.1 Automašīnām bez homologācijas ir jāatbilst sava perioda specifikācijām saskaņā ar 5. punkta prasībām (Drošība).

6.2 Nesošās virsbūves šasija vai viengabala konstrukcija

6.2.1 Šasijai ir jāatbilst oriģinālās šasijas dizainam, izmēriem un konstrukcijai. Var izmantot papildu materiālus šasijas remontam, bet šādu šasiju ir jāpārbauda ar profesionālām pārbaudes metodēm, un šīs pārbaudes rezultāti ir jāpievieno FIA apliecībai.

6.2.2 Jebkādam šāda veida remontam ir jāatbilst IV pielikuma un K pielikuma noteikumiem. Šasijai nevar izdarīt nekādas citas izmaiņas, izņemot perioda specifikācijās noteiktās, un tai ir jāatbilst visiem perioda drošības noteikumiem, lai automašīna varētu piedalīties starptautiskās sacensībās (turpmāk: starptautiskā dzīve)

6.3 Priekšējā un aizmugurējā piekare

6.3.1 Vietas, kurās piekares ir piestiprinātas šasijas rāmim, nedrīkst atšķirties pēc izmēra vai izvietojuma no perioda specifikācijām. Balstam un velkošajam tiltam un sistēmas izvietojumam ir jāatbilst perioda specifikācijai.

6.3.2 Piekares sistēmu (atsperu veidus, riteņu un ass izvietojumu) nedrīkst mainīt un nedrīkst pievienot jebkādu papildu izvietojumu vai atsperošanas līdzekļus, ja tie nav paredzēti perioda specifikācijās.

6.3.3 Sānsveres stabilizatori un teleskopiskie amortizatori ir atļauti tikai tad, ja tādi ir paredzēti perioda specifikācijās. E un F perioda automašīnām sānsveres stabilizatoriem ir jābūt izgatavotiem no viengabala stieņa. G perioda automašīnās var izmantot cauruļveida sānsveres stabilizatorus, ja tāda ir bijusi perioda specifikācija.

6.3.4 Alumīnija un/ vai ar gāzi pildītie amortizatori ir atļauti tikai automašīnām sākot ar G periodu vai tad, ja tādi ir paredzēti perioda specifikācijās. Frikcijas amortizatoriem var būt regulējami frikcijas līmeņi.

6.3.5 Var izmantot atsperes ar regulējamu platformu, ja tādas ir paredzētas perioda specifikācijās.

6.3.6 Piekares bukses var mainīt, ja tas neizraisa izmaiņas izmēros.

6.3.7 Šarnīru (*rose joints*) savienojumi ir atļauti tikai tad, ja tādi ir paredzēti perioda specifikācijās. Šarnīrus (*rose joints*) var izmantot sānsveres stabilizatoros automašīnās sākot ar F periodu, ja tas neietekmē piekares ģeometriju.

6.3.8 Atsperēm ir jābūt ar nemainīgu atsperojuma koeficientu, ja nav pierādījumi, ka attiecīgā periodā izmantoja mainīgu atsperojuma koeficientu.

6.3.9 Automašīnas, kas sākotnēji aprīkotas ar aktīvu piekares sistēmu, var pārveidot uz neaktīvu sistēmu, kāda izmantota šim modelim attiecīgā periodā.

6.3.10 Atsevišķām automašīnām ir jāpārbauda piekares komponentu

stāvoklis atbilstoši K pielikuma III pielikumam.

6.4 Motors

6.4.1 Motora aprīkojumam un palīgdetaļām ir jāatbilst perioda specifikācijām, jābūt tādai pašai markai, modelim un tipam, kas atbilst ražotāja specifikācijai, par ko šajā periodā ir pierādījumi.

6.4.2 Motora cilindrs nedrīkst būt lielāks par perioda specifikācijās noteikto, izņemot A līdz D perioda automašīnām, kam cilindru var palielināt līdz 5%. To var darīt tikai tad, ja ievēro attiecīgā periodam noteiktās jaudas robežas (skat. I (1.) pielikumu)

6.4.3 Motorus ar mazāku nekā attiecīgā perioda augšējo jaudas robežu nevar palielināt vairāk kā par tā darba apjomu, kāds automašīnai bijis tās starptautiskās dzīves laikā.

6.4.4 Automašīnās, kam oriģinālā ir bijis DFV motors, var izmantot DFV motora modifikācijas. Automašīnās, kam oriģinālā ir bijis Cosworth DFV motors, var izmantot jebkādas Cosworth DFV motora modifikācijas detaļas.

6.4.5 Gājiena lielumu nedrīkst izmainīt no perioda specifikācijās noteiktā lieluma.

6.4.6 Kloķvārpstas, klaņi, virzuļi un gultņi var būt lielāki nekā noteikts perioda specifikācijās, bet tiem jāiekļaujas standarta karterī. Tos jāizgatavo no tāda paša veida materiāla. Izgatavošanas metode ir brīva.

6.4.7 Vārstu kanālu skaits un vārstu garums nedrīkst pārsniegt ražotāja specifikācijās noteikto, izņemot, ja par to ir pierādījumi attiecīgā periodā. Var būt cilindra galvas transformācija, ja par to ir pierādījumi attiecīgā periodā.

6.4.8 Cilindra tilpums (vai domātais tilpums) automašīnām ar kompresormotoru, turbomotoru, rotomotoru, gāzturbīnas vai tvaika dzinēju, ir jāreizina ar periodā izmantoto koeficientu.

6.4.9 Ir jā saglabā oriģinālais palaišanas veids.

6.5 Aizdedze

6.5.1 Elektronisko aizdedzi var izmantot automašīnām tikai sākot ar F periodu un ja to paredz perioda specifikācija.

6.5.2 Elektronisko apgriezienu ierobežotāju var izmantot tikai sākot ar F periodu.

6.5.3 Motora elektroniskās vadības sistēmas DFV/DFY motoriem ir aizliegta un pārējām automašīnām jāatbilst perioda specifikācijām.

6.5.4 Aizdedzes spoles, kondensatora, sadalītāja vai magneto marka nav noteikta, ja tā atbilst attiecīgā modeļa ražotāja specifikācijām.

6.6 Eļļošana

6.6.1 Ir atļauts mainīt eļļošanas sistēmu, piemēram, no eļļošanas ar mitru karteri uz sausu karteri, ja to atļauj perioda specifikācija. (Sausis karteris netiek atļauts Formula Junior automašīnām pirms 1961. gada).

6.6.2 Eļļas sūkņu skaitam un tipiņiem, kā arī eļļas vadu garumam jāatbilst perioda specifikācijai.

6.6.3 Eļļas dzesētāju novietojumu var mainīt, bet maiņa nedrīkst izmainīt automašīnas siluetu.

6.7 Degvielas padeves sistēma

6.7.1 Var izmantot tā paša vai agrāka perioda karburatorus, bet tikai tad, ja elementi ir tāda paša tipa un tādā pašā skaitā, un atbilst tiem darbības principiem, kādi bija oriģinālā.

6.7.2 Automašīnām degvielas iesmidzināšanu var pārveidot uz tā

paša perioda karburatoru.

6.7.3 Degvielas iesmidzināšanu un/ vai iepūti var izmantot tikai tad, ja to izmantoja attiecīgā periodā, un ir atļauts izmantot tikai oriģinālo sistēmu.

6.7.4 Mehāniskos degvielas sūkņus var aizvietot ar elektriskiem un otrādi.

6.7.5 Jebkurai degvielas tvertnei ir jāatbilst 5.5 punktam, tā nedrīkst pārsniegt oriģinālā noteikto tilpumu, un tai ir jāatrodas oriģināla vietā vai automašīnas aizmugurē.

6.8 Mēraparatūra

6.8.1 Elektroniskai mēraparatūrai ir jāatbilst perioda specifikācijai, tomēr, var izlietot sistēmu, kas nodrošina informāciju par motora RPM, eļļas spiedienu motorā, eļļas temperatūru motorā, ūdens temperatūru motorā un degvielas spiedienu.

6.9 Pārnesumkārbā

6.9.1 Visām automašīnām ir jābūt attiecīgam periodam atbilstošām pārnesumkārbām. Nav atļautas automātiskās pārnesumkārbas, paātrinošie pārnesumi un papildu pārnesumi, ja tas nav paredzēts perioda specifikācijās.

6.9.2 Aprīkojot C perioda automašīnu (1/1/1919 -31/12/1930) ar Cotal electric, Wilson planetārā pārnesuma kārbu vai četrpakāpju pārnesumkārbu, kam tā nav bijusi oriģinālā, šī automašīna ir klasificējama kā D perioda automašīna (1/1/1931 -31/12/1946).

6.9.3 Pārnesumkārbas, kas ražotas atbilstoši E perioda (1/1/1947 - 31/12/1960) specifikācijām, nedrīkst izmantot agrāku periodu automašīnās.

6.9.4 Aprīkojot ar alternatīvu pārnesumkārbu, tiek atļauta tikai tā paša vai agrāka perioda pārnesumkārbā.

6.9.5 F perioda automašīnās ar motoru aizmugurējā daļā var izmantot Hewland Mk8 pārnesumkārbu, ja aizvietojošai pārnesumkārbai ir tik pat daudz pārnesumu.

6.9.6 Automašīnās, kam oriģinālā ir pusautomātiskās pārnesumkārbas, to var pārveidot uz manuālu pārnesumkārbu, kas ir piemērota šāda modeļa automašīnai.

6.10 Galvenais pārvads

6.10.1 Paaugstinātas berzes diferenciāli var ierīkot tikai tad, ja tas atbilst perioda specifikācijai. Šādi aprīkotās automašīnas, ieskaitot F periodu, mehāniskās paaugstinātas berzes iekārtas var izmantot tikai atbilstoši perioda specifikācijai.

6.10.2 Paaugstinātas berzes diferenciāļi netiek atļauti A līdz C perioda (-31/12/1930) automašīnām, un ar tiem var aprīkot tikai D perioda (1/1/1931 - 31/12/1946) automašīnas, ja šim modelim ir perioda specifikācijas.

6.10.3 Paaugstinātas berzes diferenciāļus nevar izmantot Formula Junior vai Formula 3 automašīnām (1964-70).

6.11 Bremžu iekārta

6.11.1 Bremzes elementiem pilnībā jāatbilst modeļa perioda specifikācijām, izņemot zemāk minētos gadījumus.

6.11.2 A līdz C perioda (-31/12/1930) automašīnas, kas oriģinālā ir aprīkotas ar divu riteņu bremžu iekārtu, var pārveidot uz četru riteņu bremžu iekārtu, ja ražotājs to ieviesis tā paša perioda vēlākos modeļos un ja šāda četru riteņu bremžu iekārta ir paredzēta ražotāja perioda specifikācijā.

6.11.3 Pārveidošana uz atšķirīgu mehānisko sistēmu vai hidraulisko darbību ir atļauta tikai tad, ja ir paredzēta perioda specifikācijā.

6.11.4 Diska bremzes, ventilējamie diski un daudzvirzuļu bremžu suporti ir atļauti tikai tad, ja ir paredzēti modeļa perioda specifikācijā.

6.11.5 Hidraulisko bremžu sistēmu var pārveidot par divkontūru bremžu sistēmu, kas nodrošina sinhronu visu četru riteņu darbību ar divu hidraulisko kontūru palīdzību.

6.11.6 Dzesēšanai ap diska bremzēm ir atļauts ierīkot gaisa kārbu.

6.11.7 Hidrauliskās caurules var aizvietot ar «Aeroquip» tipa caurulēm.

6.11.8 Automašīnas, kam oriģinālā ir oglekļa bremzes, var pārveidot uz tērauda disku bremzēm ar mūsdienīgiem suportiem un tradicionālām uzlikām.

6.12 Riteņi

6.12.1 Visiem riteņiem jāatbilst perioda specifikācijai un oriģināla diametram, kāds ir bijis automašīnai tās starptautiskās dzīves laikā.

6.12.2 Riteņa disku platumu nedrīkst palielināt, bet to var samazināt, lai varētu uzlikt pieejamās riepas.

6.12.3 A-D periods

(a) Tiek atļauti 19 collu riteņi, lai varētu uzlikt sacīkšu riepas.

(b) Diskus ar ķīļveida apmalēm (*Beaded edge rims*) vai ar taisnstūrveida profila aploci (*straight sided*) var aizvietot ar ekvivalenta izmēra riteņu diskkiem ar padziļinātu aploci (*well-based rims*).

Oriģināla izmērs	Minimālais riteņa disku ar padziļinātu aploci diametrs	Maksimālais riteņa disku ar padziļinātu aploci platums
26 x 3	19 collas	3.5 collas
710 x 90, 28 x 4	19 collas	4.5 collas
760 x 90, 810 x 90	21 colla	4.75 collas
30 x 3, 30 x 3.5	21 colla	4.75 collas
815 x 105, 820 x 120	21 colla	5.25 collas
880 x 120, 32 x 4.5	21 colla	6.00 collas
730 x 130	17 collas	5.25 collas

(c) Minimālais atļautais diametrs ir 16 collas, izņemot, ja var pierādīt, ka šādai automašīnai attiecīgā periodā tika izmantots mazāks izmērs.

(d) Maksimālais riteņa diska platums nedrīkst pārsniegt vairāk par 1 collu to platumu, kāds noteikts perioda specifikācijās.

6.12.4 E līdz F periodu ieskaitot

(a) Minimālais atļautais diametrs ir tāds, ko var pārbaudīt perioda specifikācijās.

(b) Maksimālam riteņa diska platumam jāatbilst perioda specifikācijām un tas nedrīkst būt platāks par 5 1/2 collām (6 1/2 collas F perioda automašīnām), izņemot, ja var pierādīt, ka perioda specifikācijās ir paredzēts lielāks izmērs.

(c) Ja neeksistē perioda specifikācijas vai riteņa diska platums ir lielāks nekā 5 1/2 collas (6 1/2 collas), tad FIA Vēsturisko automašīnu tehniskās apskates darba grupa precizē izmērus.

(d) Maksimālais riteņa diska platums Formula Junior ir 5 collas (127mm) E perioda (1/1/1947 -31/12/1960) automašīnām un 6 1/2 collas (165mm) F perioda (1/1/1961 -31/12/1965) automašīnām.

(e) Tiek atļauti tikai perioda specifikācijās noteiktie izjaucamo disku riteņi.

6.12.5 Sākot no G perioda

(a) Var izmantot šaurākus riteņu diskus nekā noteikts perioda specifikācijās.

(b) Atsevišķām kategorijām, pat ja automašīnas ir jaunas, ir jāpārbauda riteņu stāvoklis atbilstoši K pielikuma III pielikumam.

(c) No vairākiem materiāliem izgatavotos oriģinālos riteņus var aizvietot ar riteņiem, kas izgatavoti tikai no viena no šiem materiāliem, ja tiek saglabāti oriģinālie izmēri un konstrukcija.

6.12.6 Riepas

Jāatbilst 8. punktam.

6.13 Virsbūve

6.13.1 Automašīnai jā saglabā oriģinālais perioda siluets, kāds tai bija sākotnēji, kad tā piedalījās sacensībās, un tai nedrīkst būt papildu ventilācijas kanāli, gaisa ņēmēji motora pārsegā vai aerodinamiskie izvirzījumi. Papildu šķērsstabilizators netiek uzskatīts par izmaiņām siluetā.

6.13.2 Virsbūves paneļa aizvietojumam ir pilnībā jāatbilst oriģināla dizainam, kas veidots oriģinālai šasijai attiecīgā periodā un jāizgatavo no oriģinālā materiāla tipa.

6.13.3 A-D perioda automašīnām ir atļauts virsbūves aizvietojums perioda stilā no oriģinālā materiāla tipa un atbilstoša svara, ja tas atbilst attiecīgā perioda modelim apstiprinātai virsbūvei. Šajā gadījumā īpašniekam ir jāiesniedz ASN automašīnas fotogrāfijas, kas parāda to no abiem sāniem, priekšpuses, aizmugures un iekšpuses.

6.13.4 Bagāžnieka pārvalkam jābūt elastīgam, ja vien tāda nav automašīnas oriģinālā virsbūve (jāpierāda ar attiecīgā perioda fotogrāfijām); tādā gadījumā malas ir jāaizsargā. Var izņemt pasažieru sēdekļus.

6.13.5 TGP automašīnām, atbilstoši tās valsts likumiem, kurā notiek sacensības, uz virsbūves ir jābūt automašīnas starptautiskā dzīvē izmantotai simbolikai.

6.14 Aerodinamiskais aprīkojums

6.14.1 Aerodinamiskais aprīkojums iespējams tad, ja tāds paredzēts perioda specifikācijās.

6.14.2 Aprīkojuma konstrukcijai, novietojumam un izmēriem ir jāatbilst tiem, kādi tie bija attiecīgā periodā.

6.14.3 Vienvietīgām automašīnām nav atļauts aerodinamiskais aprīkojums, kas bija uzstādīts pie automašīnas neatsperotām daļām un /vai bija regulējams no vadītāja vietas.

6.14.4 Automašīnas, kurām oriģinālā nebija aerodinamiskais aprīkojums, var braukt bez tā.

6.14.5 Automašīnas, kurām bija aerodinamiskās vadvirsmas (1981. un 1982. gads), drīkst saglabāt oriģinālo vadvirsmu stiprinājumu un konstrukciju. Tomēr, vadvirsmu ir jāpārveido tā, lai saglabātu obligāto 40 mm klīrensu. Nav atļautas berzes sloksnes.

6.15 Elektriskā sistēma

6.15.1 Ģeneratorus var izmantot tikai tad, ja to atļauj perioda specifikācija.

6.15.2 Nominālo akumulatora un visu elektrisko iekārtu spriegumu var mainīt no 6 uz 12 voltiem. Akumulatora tips, marka un jauda (amperstundās) ir pēc brīvas izvēles. Ja akumulators atrodas salonā, tam jābūt droši

nostiprinātam un jābūt ar necaur laidīgu, pret noplūdēm drošu apvalku.

6.16 Apgaismojums

6.16.1 Automašīnās ir jābūt kārtībā apgaismojumam, ja tāds ir bijis oriģinālā.

6.17 Riteņu bāze, attālums starp vienas ass riteņiem, klīrenss

6.17.1 Riteņu bāze

Riteņu bāze nedrīkst atšķirties no perioda specifikācijās noteiktās.

6.17.2 Attālums starp vienas ass riteņiem

Attālums starp vienas ass riteņiem nedrīkst atšķirties no perioda specifikācijās noteiktās.

6.17.3 Klīrenss

Visām automašīnām līdz D periodam ieskaitot, automašīnas atspertai slodzei ir jābūt vismaz 100 mm klīrensam, tā lai 100 mm augstu mezglu varētu ievietot zem automašīnas no jebkuras puses.

E un F perioda automašīnām ir jābūt vismaz 60 mm klīrensam, tā lai 60 mm augstu mezglu varētu ievietot zem automašīnas no jebkuras puses.

6.17.4 Visām automašīnām sākot ar G periodu ir jāievēro perioda specifikācijas.

6.17.5 Klīrensu mēra, automašīnā neatrodoties pilotam, bet ar tiem riteņiem un riepiem, ko izmantos sacensībās; ja ritenis vai riepa ir bojāti, tie jānomaina.

6.18 Svars

6.18.1 Automašīnas minimālais svars ir tāds, kāds noteikts oriģinālos noteikumos automašīnas kategorijai vai attiecīgā periodā oficiāli paziņotais svars, ja tas nav noteikts oriģinālos noteikumos.

Kad sacensību laikā automašīna tiek svērta, to nedrīkst atbrīvot ne no kā cita, kā degvielas un tai nedrīkst pievienot nekādas šķidrās, cietas vai gāzveida vielas.

7- TEHNISKIE NOTEIKUMI SĒRIJVEIDĀ RAŽOTĀM CEĻU AUTOMAŠĪNĀM

7.1 Vispārīgie nosacījumi

7.1.1 Šie noteikumi attiecas uz 2. punktā minētajām ierobežotās sērijas automašīnām, ierobežotās sērijas sacīkšu automašīnām, nelielā sērijā ražotām automašīnām un nelielā sērijā ražotām sacīkšu automašīnām

7.1.2 Visām automašīnām ir jāievēro 5. punkta (Drošība) noteikumi.

7.2 Homologācijas formas un atzīšanas apliecības

7.2.1 Kad FIA 1954. gadā pieņēma J pielikumu par ierobežotā sērijā ražotām un nelielā sērijā ražotām automašīnām, automašīnas specifikāciju noteica, balstoties uz homologācijas formu vai atzīšanas apliecību, kuru sastādīja ASN. Sākot ar 1958. gadu (GT automašīnām) un 1960. gadu (ierobežotā sērijā ražotām automašīnām) ASN nodrošināja ar datiem, lai šīs apliecības varētu izsniegt FIA ISC. Visas FIA apstiprinātās atzīšanas vai homologācijas apliecības tiek uzskatītas par homologācijas formām.

7.2.2 Tiek atzīts, ka dažām E perioda (1/1/1947-31/12/1961) ierobežotā sērijā ražotām un GT automašīnām netika veikta homologācija šajā periodā vai apliecībās nav ietvertas visas perioda opcijas.

7.2.3 Tiks sastādītas retrospektīvas homologācijas formas, kā to

prasa HMSC Tehniskā darba grupa, izmantojot ASN sniegtos datus par oriģināla ražotāja automašīnām, par kurām attiecīgā periodā netika sastādītas šīs formas.

7.2.4 Retrospektīvās homologācijas formas ir jāapstiprina Vēsturiskā motosporta komisijai, un tās pievienos FIA homologācijas formu sarakstam.

7.2.5 E un F perioda (1/1/1947-31/12/1965) automašīnām sacensībās jāievēro K pielikuma VIII un IX pielikums.

7.3 Vispārīgie tehniskie noteikumi sērijveidā ražotām ceļu automašīnām

7.3.1 E un F perioda (1/1/1947-31/12/1965) ierobežotas sērijas automašīnām, ierobežotas sērijas sacīkšu automašīnām, nelielā sērijā ražotām automašīnām un nelielā sērijā ražotām sacīkšu automašīnām jāatbilst K pielikuma VIII un IX pielikuma prasībām.

7.3.2 Sākot ar G periodu ierobežotas sērijas automašīnām, ierobežotas sērijas sacīkšu automašīnām, nelielā sērijā ražotām automašīnām un nelielā sērijā ražotām sacīkšu automašīnām jāatbilst J pielikuma starptautisko sacensību noteikumiem atbilstoši sava perioda pēdējā gada prasībām, kādas noteiktas 3. punktā.

7.3.3 Ierobežotas sērijas automašīnai ir jāatbilst tās homologācijas formai, bet netiek atļauti homologācijas varianti ar atzīmi „Derīga tikai 2. grupai”. Var atvienot vai izņemt bremzēšanas palīgierīces.

7.3.4 GT automašīnai ir jāatbilst tās homologācijas formai, bet netiek atļauti homologācijas varianti ar atzīmi „Derīga tikai 4. grupai”.

7.3.5 Sākot ar G periodu ierobežotas sērijas sacīkšu automašīnām un nelielā sērijā ražotām sacīkšu automašīnām, ieskaitot modifikācijas un variantus, kam veikta homologācija attiecīgā periodā, kā arī tās modifikācijas, kas veiktas piemērojot perioda J pielikuma noteikumus, ir derīgi tikai oriģinālie FIA homologācijas dokumenti.

***7.3.6 Turklāt, ierobežotas sērijas sacīkšu automašīnām, nelielā sērijā ražotām automašīnām un speciālām ierobežotā sērijā ražotām automašīnām: Var atvienot vai izņemt bremzēšanas palīgierīces.

Aizmugurējam logam, durvju logiem un sānu lodziņiem jābūt no vismaz 5 mm bieza neplīstoša stikla vai stingra caurspīdīga materiāla (FAA tipa materiāls, piemēram, tiek rekomendēts Lexan 400). Vertikāli atveramos sānu logus var nomainīt ar horizontāli slīdošiem logiem, bet ir jā saglabā oriģinālais atvēršanas mehānisms.

Šasijai ir jā saglabā oriģinālā konstrukcija un izmēri, bet var izmantot lokālu nostiprināšanu.

Ja to atļauj J pielikums, var aizvietot disku bremzes ar nosacījumu, ka ir jā saglabā diska tips (viengabala, rievots, ventilējams).

Grīdas un jumta apdari var likvidēt, durvju apdari var aizvietot.

levelkamos lukturus var nofiksēt un to mehānismu noņemt, bet gaismām ir jā darbojas.

7.3.7 H perioda, kas datēts ar 1972. gadu, ierobežotas sērijas sacīkšu automašīnām ir atļauts izmantot stikla šķiedras virsbūves daļas, ko atcēla to homologācijas formās 1/1/73.

7.3.8 Var pieņemt variācijas no standarta virsbūves vai virsbūves, kurai veikta homologācija, ja to atļauj perioda J pielikums. Šādām virsbūves izmaiņām jāatbilst konfigurācijai, kāda bija attiecīgā modelim starptautiskās sacensībās, kas notika saskaņā ar FIA attiecīgā perioda noteikumiem. Kā pierādījumam ir jābūt perioda fotogrāfijai uz automašīnas HTP, ko

apzīmogojusi to izsniegusī ASN.

It sevišķi ir jāpamato izmaiņas attālumā starp vienas ass riteņiem, ko dažkārt atļāva šī perioda CT un GTS automašīnām. Turklāt, virsbūvei ir jānosēd riepās protektora nospiedumi (skat. perioda J pielikumu).

7.3.9 No vairākiem materiāliem izgatavotos oriģinālos riteņus var aizvietot ar riteņiem, kas izgatavoti tikai no viena no šiem materiāliem, ja tiek saglabāti oriģinālie izmēri un konstrukcija.

7.3.10 H2 un I perioda CT un GTS automašīnām var brīvi ierīkot pastiprinošus stienus starp priekšējās un aizmugurējās piekares statņu atbalstu augšējiem stiprinājuma punktiem (glāžu savilcējus).

7.4 B grupas automašīnas

7.4.1 Tās B grupas automašīnas, ko FIA izslēdza no perioda rallijiem drošības apsvērumu dēļ, var piedalīties tikai apļa sacensībās, kalnu braucienos un demonstrācijās/ parādēs, un to HTP pirms izsniegšanas pārbauda Vēsturiskā motosporta komisija. Tās ir zemāk minētās automašīnas:

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

Citas B grupas automašīnas var piedalīties sacensībās bez ierobežojumiem.

7.4.2 Tehniskie rādītāji, kuru dēļ FIA izslēdza automašīnas drošības apsvērumu dēļ, ir atļauti tikai demonstrācijās/ parādēs.

8- RIEPAS

8.1 Vispārīgie nosacījumi

8.1.1 Visām automašīnām, kas piedalās starptautiskā kalendārā ierakstītos pasākumos, jāatbilst zemāk minētajiem noteikumiem par riepām, izņemot, ja apstiprinātā pasākuma vai sērijas noteikumi ir atšķirīgi. Strīdus gadījumā FIA ir galīgais arbitrs.

8.1.2 Sacensību dalībnieks ir atbildīgs par pārliecināšanos pie ražotāja par riepu piemērotību sacensību dalībnieka īpašām vajadzībām.

8.1.3 Riepu izmēri ir brīvas izvēles, ja tās atbilst pārējiem ar tām saistītiem noteikumiem (riteņu diski, dubļu aizsargi). Sacensību dalībniekiem ir jānodrošina, ka izvēlētajās riepās ir savietojamas ar izmantotiem riteņu diskiem.

8.1.4 Nav atļauts izmantot riepu sildītājus.

8.1.5 Nav atļauts izmantot nekādas sastāvdaļas, kas ietekmē riepās protektora histerēzi.

8.1.6 Riepas sastāvs ir jāatzīmē dzeltenā krāsā uz riepās sāna.

8.2 Riepas visām automašīnām, izņemot FIA Vēsturiskās formulas apļa sacensībās un kalnu braucienos

8.2.1 A un B perioda (līdz 31/12/1918) automašīnām jāizmanto

periodam atbilstoša izmēra riepas.

8.2.2 C līdz E perioda (1/1/1919 -31/12/1960) automašīnām jāizmanto tikai 204 sastāva Dunlop Vintage riepas ar R5 vai vecāka veida protektoriem. Līdz 1947. gadam ražotās vaļējās četrvietīgās ierobežotas sērijas automašīnās, līdz 1947. gadam ražotās vaļējās divvietīgās ierobežotas sērijas automašīnās, līdz 1947. gadam ražotās salona automašīnās, vienvietīgās un divvietīgās sacīkšu automašīnās, kam riteņu disku diametrs ir 17" vai vairāk un kam riteņu disku platums ir 3.5" vai mazāk, var izmantot pārdošanā piedāvātās šosejas riepas ar 75% vai lielāku augstuma un platuma attiecību, kurām riepas ātruma apzīmējums ir «S» vai lielāks un kam ir «E» vai «DOT» apstiprinājums. Ir jākonsultējas ar ražotāju par riepu atbilstību sacensībām.

T, CT, GT, GTS un GTP automašīnās var izmantot riepas ar marķējumu «E» vai «DOT» ar minimālo augstuma un platuma attiecību 70% vai atbilstoši perioda specifikācijām, atkarībā no tā, kurā gadījumā tā ir lielāka. CT, GTS un GTP automašīnām var izmantot Dunlop L tipa riepas.

8.2.3 F perioda (ražotas no 1/1/1961 līdz 31/12/1965) automašīnām jāizmanto tikai 204 sastāva Dunlop Vintage vai «L» vai «M» tipa sacīkšu riepas ar CR65 vai vecāka veida protektoriem. T un GT automašīnām var izmantot riepas atbilstoši zemāk minētā 8.4.1 punkta prasībām.

8.2.4 G perioda (G1 un G2 ražotas no 1/1/1966 līdz 31/12/1971) automašīnām var izmantot Dunlop Vintage, «L» un «M» tipa un perioda, kas vairs nav vēsturiskais periods, sacīkšu riepas, vai Goodyear «Blue Streak» sacīkšu riepas, vai Avon riepas ar gludu protektoru, slikus ar manuāli izgrieztu Dunlop CR65 veida protektoru. T, CT, GT, GTS un GTP automašīnām var izmantot riepas atbilstoši zemāk minētā 8.4.1 punkta prasībām.

8.2.5 Sākot ar H periodu (ražotas pēc 31/12/1971) var izmantot riepas ar gludu protektoru un riepas mitram laikam. T, CT, GT, GTS un GTP automašīnām var izmantot riepas atbilstoši zemāk minētā 8.4.1 punkta prasībām.

8.3 Formulas un īpaši izņēmumi

8.3.1 **Formula Junior** automašīnām jāizmanto tikai 204 sastāva Dunlop Vintage riepas ar R5 vai vecāka veida protektoriem vai L tipa riepas ar CR65 vai vecāka veida protektoriem.

8.3.2 Automašīnām, kam riteņu disku platums ir 3.5" vai mazāk un kurām nav pieejamas attiecīgās specifikācijas Dunlop Vintage riepas, var izmantot pārdošanā piedāvātās diagonālkorda vai radiāla karkasa šosejas riepas ar 75% vai lielāku augstuma un platuma attiecību, kurām riepas ātruma apzīmējums ir «S» vai lielāks un kam ir «E» vai «DOT» apstiprinājums. Ir jākonsultējas ar ražotāju par riepu atbilstību sacensībām.

8.3.3 **Thoroughbred Grand Prix** automašīnām (izņemot automašīnas, kas būvētas līdz 31/12/1971) jāizmanto diagonālkorda Avon slikus ar sastāvu A11 vai A26. Automašīnām, kas būvētas līdz 31/12/71 var izmantot Dunlop riepas, kas vairs nav vēsturiska perioda riepas. Riepas mitram laikam tiek ierobežotas ar Avon diagonālkorda riepām.

8.3.4 Automašīnām, kas būvētas «Can-Am» sacensībām, var izmantot negrieztus slikus.

8.3.5 Citas riepas īpašām kategorijām/ sērijām var apstiprināt FIA.

8.3.6 Widi, Gilby un Rejo automašīnām ar specifikācijām līdz 31/12/60 var izmantot 204 sastāva Dunlop «L» tipa riepas ar CR65 veida protektoriem.

8.3.7 Jebkuras klases vienvietīgām sacīkšu automašīnām, kas

piegalās FIA vēsturisko automašīnu sacensībās, jāizmanto riepas atbilstoši perioda specifikācijai.

***8.3.8 **Sākot ar G periodu**, ierobežotas sērijas, CT, GT un GTS automašīnām var izmantot atbilstošas šosejas riepas saskaņā ar zemāk minētā 8.4 punkta prasībām, ja piedalās izturības braucienos, kuru noteiktais laiks ir vairāk nekā 2 stundas (un atbilstošais kvalifikācijas laiks).

8.4 Rallijos izmantojamās riepas

8.4.1 Riepas, ko var izmantot rallija posmos, braucot pa gudronēto šoseju (un rallija aple posmos vai kalnu braucienos vai jauktos braucienos) tiek ierobežotas ar riepām, kas marķētas «E» vai «DOT» (izņemot tās, kas marķētas «Nav domātas braukšanai pa šoseju» vai «Tikai sacīkstēm») ar riepas augstuma un platuma attiecību atbilstoši attiecīgā periodam. Grantētiem ceļa posmiem, kurus par tādiem ir atzinis sacensību galvenais tiesnesis, riepām nav nepieciešams speciāls marķējums.

8.4.2 Ir jāievēro tabulā uzrādītais attiecīgā perioda riteņa diametrs kopā ar riepu un riteņa diska diametrs:

Riteņa diska diametrs	Periods	Minimālais riteņa diametrs kopā ar riepu
10"	F	490 mm
11" un 12"	F	530 mm
No 10" līdz 12"	G	490 mm
No 10" līdz 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 Ja ir šaubas par sacensību dalībnieka izmantotām riepām, tad mērījumus izdara jaunai riepai, kuru piegādā sacensību dalībnieks; tai jābūt aukstai un piepumpētai līdz ražotāja rekomendētam standarta spiedienam.

8.4.4 Ja var pierādīt, ka attiecīgā periodā izmantoja riepas ar mazāku riepas augstuma un platuma attiecību, Vēsturiskā motosporta komisija var apstiprināt to izmantošanu.

8.4.5 Ja plāno izmantot radiāla karkasa riepas ar ātrumu, kas ir mazāks nekā apzīmējumam «S» (maksimālais ātrums 112 mph vai 180km/h),

ir jākonsultējas ar ražotāju par šo riepu piemērotību. Tas it sevišķi attiecas uz gadījumiem, kad posmi jābrauc pa irdenu virsmu, piemēram, pa dubļiem un sniegu, kad šo riepu ātrums reti ir lielāks par Q (maksimālais ātrums 100 mph vai 160 km/h).

8.4.6 Automašīnām, kam riteņu disku diametrs ir 17" vai vairāk un kam riteņu disku platums ir 3.5" vai mazāk, var izmantot diagonāla vai radiāla karkasa šosejas riepas ar 75% vai lielāku augstuma un platuma attiecību. Šīm riepām var būt «E» vai «DOT» apstiprinājums. Ir jākonsultējas ar ražotāju par riepu atbilstību sacensībām.

8.4.7 Jāievēro, ka diagonālā karkasa riepām ātruma kategorija mainās atkarībā no riteņa diametra. Pastāv trīs ātruma kategorijas diagonālā karkasa riepām. Ir arī riepas bez uzrādītas kategorijas, un tāpēc tām ir viszemākā ātruma kategorija. Kategorijas ir norādītas tabulā:

Riteņa izmērs (collās)	10	12	13 un vairāk
Ātruma kategorijas			
-	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	Neražo	Neražo	210+ km/h/130+ mph

8.4.8 Diagonālā karkasa ziemas riepām, kas domātas kā dubļu riepas un sniega riepas (M+S), ir viszemākā ātruma kategorija. Radžotām riepām ir jāatbilst tās valsts noteikumiem, kurā notiek sacensības.

8.4.9 Ir jākonsultējas ar ražotāju par riepu atbilstību sacensībām.

I(1.) PIELIKUMS: STARPTAUTISKĀS SACENSĪBĀS PIEDALĪTIES TIESĪGO KATEGORIJU UN FORMULU SARAKSTS

Sacensību organizatorus neierobežo zemāk minētās kategorijas vai klases.

Automašīnas, kas atbilst sava perioda AIACR vai FIA sastādītiem būvēšanas vai sacensību starptautiskiem nolikumiem, ja nav noteikts citādi, un K pielikuma prasībām.

Tiek lietoti šādi saīsinājumi:

S ar kompresoru (Supercharged)

U/S bez kompresora (Unsupercharged)

Motosportā kopš paša sākuma termini sporta automašīnas/ prototipi/ sporta automašīnu prototipi tiek izmantoti dažādi. Lai izvairītos no pārpratumiem, šie termini netiek lietoti kategoriju sarakstā. Šīs automašīnas tiek sauktas par divvietīgām sacīkšu automašīnām (Two-Seat Racing Cars (TSRC)).

A periods

Uz periodu attiecas modeļi, būvēti līdz 1/1/1905

- PA/H Liela svara automašīnas, būvētas Parīzes-Amsterdamas-Parīzes ātrumsacīkstēm 1898. gadā, svars vairāk nekā 400 kg
- PA/L Maza svara automašīnas, būvētas Parīzes-Amsterdamas-Parīzes ātrumsacīkstēm 1898. gadā, svars no 200 līdz 400 kg
- GB/H Liela svara automašīnas, būvētas Gordon Bennett Cup, svars līdz 1000kg.
- GB/L Maza svara automašīnas, būvētas Gordon Bennett Cup, svars no 400 līdz 650kg.
- GB/V Voiturettes, automašīnas, būvētas Gordon Bennett Cup, svars no 250 līdz 400kg.

B periods

Uz periodu attiecas modeļi, būvēti no 1/1/1905 līdz 31/12/1918 ieskaitot

- GP1 Grand Prix automašīnas, 1906, piemēram GB/H.
- GP2 Grand Prix automašīnas, 1907, bez svara ierobežojuma, degvielas patēriņš zem 30 litriem uz 100 km.
- GP3 Grand Prix automašīnas, 1908-1910, maksimālais virzuļa virsmas laukums 755 cm², minimālais tīrais svars 1100 kg.
- GP4 Grand Prix automašīnas, 1911.
- GP5 Grand Prix automašīnas, 1912, maksimālais kopējais platums 1750 mm.
- GP6 Grand Prix automašīnas, 1913, svars no 800 līdz 1100 kg, maksimālais degvielas patēriņš 20 l/100 km.
- GP7 Grand Prix automašīnas, 1914, maksimāli 4500 cm³, minimālais svars 1100 kg.

- V1 Voiturettes, 1906, minimālais svars 700kg, maksimālais cilindra diametrs: 120mm viencilindra, 90mm divcilindru.
- V2 Voiturettes 1908, minimālais svars 700kg, maksimālais cilindra diametrs: 100mm viencilindra, 80mm divcilindru, 65 mm četrcilindru.
- V3 Voiturettes 1909, minimālais svars 700kg. Viencilindra motoriem: maksimālais cilindra diametrs 120mm un maksimālais gājiens 124mm vai maksimāli 100mm x 250mm; divcilindru motoriem: maksimāli 95mm x 95mm, vai maksimāli 80mm x 192mm; četrcilindru motoriem: 75mm x 75mm vai maksimāli 65mm x 145mm.

V4 Voiturettes 1911, maksimāli 3000cm³, minimālais svars 800kg.

V5 Voiturettes 1913, maksimāli 3000cm³.

IN1 Indianapolis automašīnas, 1911.-1918. gadu specifikācija

HS1 Vēsturiskās speciālās automašīnas, būvētas attiecīgā periodā.

Period C

Uz periodu attiecas modeļi, būvēti no 1/1/1919 līdz 31/12/1930 ieskaitot.

- GP8 Grand Prix automašīnas, būvētas 1921.g., minimālais svars 800kg, maksimāli 3000cm³.
- GP9 Grand Prix automašīnas, būvētas 1922.-1925.g., minimālais svars 650kg, maksimāli 2000cm³.
- GP10 Grand Prix automašīnas, būvētas 1926.-1927.g., minimālais svars 600kg (1926) un 700kg (1927), maksimāli 1500cm³, minimālais

- virsbūves platums 850mm.
- GP11 Grand Prix automašīnas, būvētas 1928.g, svars no 550kg līdz 750kg.
- GP12 Grand Prix automašīnas, būvētas 1929.-1930.g, minimālais svars 900kg, minimālais virsbūves platums 1000mm.
- V6 Voiturettes, būvētas 1920.g, maksimāli 1400cm³.
- V7 Voiturettes būvētas 1921.-1925. g., maksimāli 1500cm³.
- IN2 Indianapolis automašīnas, kas atbilst sava ražošanas vai sacensību gada noteikumiem cars.
- HS2 Vēsturiskās speciālās automašīnas, būvētas attiecīgā periodā.
- SAL1 Salona automašīnas līdz 3000cm³.
- SAL2 Salona automašīnas virs 3000cm³.
- OT1 Vaļējas četrvietīgas ierobežotas sērijas automašīnas līdz 3000cm³.
- OT2 Vaļējas četrvietīgas ierobežotas sērijas automašīnas virs 3000cm³.
- OS1 Vaļējas divvietīgas automašīnas līdz 1100cm³.
- OS2 Vaļējas divvietīgas automašīnas no 1100cm³ līdz 1500 cm³.
- OS3 Vaļējas divvietīgas automašīnas no 1500 cm³ līdz 3000cm³.
- OS4 Vaļējas divvietīgas automašīnas virs 3000cm³.

Period D

Uz periodu attiecas modeļi, būvēti no 1/1/1931 līdz 31/12/1946 ieskaitot.
Vienvietīgās

- GP13 Grand Prix automašīnas, būvētas 1931.-1933.g.
- GP14 Grand Prix automašīnas, būvētas 1934.-1937.g, minimālais svars 750kg, minimālais virsbūves platums 850mm.
- GP15 Grand Prix automašīnas, būvētas 1938.-1939.g, maksimāli 3000 cm³ S, 4500 cc U/S, minimālais svars 850kg
- V8 Voiturettes 1934.-1939.g, maksimāli 1500cm³ S.
- V9 Voiturettes 1946, maksimāli 1100cm³ S 2000cm³ (Formula B U/S, 1947.-1948.g. dažās valstīs)
- IN3 Indianapolis automašīnas, kas atbilsts sava perioda specifikācijai
- HS3 Vēsturiskās speciālās automašīnas, būvētas attiecīgā periodā.
- SAL3 Salona automašīnas līdz 3000cm³.
- SAL4 Salona automašīnas virs 3000cm³.
- OT3 Vaļējas četrvietīgas ierobežotas sērijas automašīnas līdz 3000cm³.
- OT4 Vaļējas četrvietīgas ierobežotas sērijas automašīnas virs 3000cm³.
- OS5 Vaļējas divvietīgas automašīnas līdz 1100cm³.
- OS6 Vaļējas divvietīgas automašīnas no 1100cm³ līdz 1500cm³.
- OS7 Vaļējas divvietīgas automašīnas no 1500 cm³ līdz 3000cm³.
- OS8 Vaļējas divvietīgas automašīnas virs 3000cm³.

E -J periods

E1 perioda (1947-1954) GT, GTS automašīnas tiek klasificētas kā GT1 vai GTS1 zem diviem litriem un GT2 vai GTS2 virs diviem litriem.

Visas E2-J periodā nelielā sērijā ražotās (GT) automašīnas un nelielā sērijā ražotās sacīkšu (GTS) automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā

tabulā:

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

Pie GT vai GTS pievieno atbilstošo klases numuru, piemēram, GTS15

Visos periodos pēc 1947. gada ražotās ierobežotas sērijas (T) automašīnas un ierobežotas sērijas sacīkšu (CT) automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

Pie T vai CT pievieno atbilstošo klases numuru, piemēram, T15

E-J perioda Pirmās formulas automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

E-J perioda Otrās formulas automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

E-J perioda Indianapolis automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

E-J perioda Trešās formulas automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

E-J perioda Formulas Junior automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

E-J perioda Tasman automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

E-J perioda divvietīgas sacīkšu automašīnas var klasificēt kā zemāk minētajā tabulā:

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

Pie TSRC pievieno atbilstošo klases numuru, piemēram, TSRC14.

E un F perioda nelielā sērijā ražoto automašīnu prototipi (GTP)

Automašīnas ir definētas 2.2.5 un 2.2.6 punktā: **GTP 1, GTP 2 un GTP 3.**

5. grupa Speciālās ierobežotas sērijas automašīnas:

Līdz 1150 cm ³	HST1
1150-1300 cm ³	HST2
1300-1600 cm ³	HST3
1600-2500 cm ³	HST4
Virs 2500 cm ³	HST5

Citas F perioda vienvietīgās sacīkšu automašīnas:

IC1 Starptautiskā formula 1961.-65.g 2000cm³ -3000cm³
 NF2 Nacionālās klases vienvietīgās automašīnas 1961.-1965.g

Citas G perioda vienvietīgās sacīkšu automašīnas:

FV/1 Formula Vee automašīnas 1964 – 1971 (1285cm³)
 FF/1 Formula Ford automašīnas 1967 – 1971 (1600cm³)
 F5/1 Formula 5000 automašīnas 1969 – 1971 (5000cm³)
 FG/1 Formula France automašīnas 1966 – 1971 (1300cm³)
 FA/1 Formula «A» automašīnas (U.S.A.) 1968 – 1971 (5000cm³)
 FB/1 Formula «B» automašīnas (U.S.A.) 1967 – 1971 (1101cm³ -1600cm³)
 un Formula Atlantic automašīnas (Europe), būvētas 1970 – 1971 (1101cm³ –

1971 (1101 cm³ – 1600 cm³, bet var izmantot BDA motoru)
FC/1 Formula «C» automašīnas (U.S.A.) 1967 – 1971 (1100cm³)
FS/1 Formula Skoda automašīnas 1970 – 1971 (1107cm³)
NF3 Nacionālās klases vienvietīgās automašīnas 1961-1971

E-J perioda formulas Libre automašīnas tiek apzīmētas FL.

H periods

6. grupa Divvietīgās sacīkšu automašīnas
S2/1 Sports 2000 automašīnas 1972 -1975 (2000cm³)

Citas H perioda vienvietīgās sacīkšu automašīnas 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 automašīnas 1972 -1976

I periods

5. grupa Speciālas 1.-4. grupas automašīnu modifikācijas
6. grupa Divvietīgās sacīkšu automašīnas
S2/2 Sports 2000 automašīnas 1976 -1981 (2000 cm³)

Cita I perioda vienvietīgās sacīkšu automašīnas 1977 – 1981:

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

Jebkura automašīna, kas atbilst attiecīgā perioda J pielikuma noteikumiem, jebkura attiecīgā perioda formula vai automašīna, kam attiecīgā periodā veikta homologācija.

Vienvietīgās un divvietīgās sacīkšu automašīnas, kuras attiecas uz periodu no 1/1/82 līdz 31/12/90, kā arī ierobežotas sērijas un GT automašīnas, kuras attiecas uz periodu vai kam veikta homologācija periodā no 1/1/82 līdz 31/12/90. Pilns saraksts tiks publicēts FIA biļetenā.

Z periods

Automašīnas, kas uz šī gada 1. janvāri ir vismaz divus gadus vecas un pārstāv šādas kategorijas:

Formula 1, Formula 3000, C grupa, Formula Indy/CART, GT1, IRL, «Le Mans» tipa automašīnas (automašīnas, kas nav nosauktas iepriekšējās kategorijās), B grupas automašīnas un pasaules rallija automašīnas.

Z perioda automašīnu īpašnieki tiek aicināti pieteikties uz FIA apliecību saņemšanu.

II PIELIKUMS: AIZVIETOŠANAI UN REMONTAM IETEICAMIE MATERIĀLI

1. IEVADS

Šis pielikums ir domāts kā rokasgrāmata par materiālu īpašībām, izvēli un izmantošanu, aizvietojo un remontējot detaļas «Thoroughbred Grand Prix» sacīkšu automašīnām. Tā mērķis ir nodrošināt, ka tiek saglabāta automašīnu drošība. Pielikumam ir 3 daļas:

1. Ievads
2. Atlasīto materiālu saraksts
3. Lietošanas instrukcijas

Tiek rekomendēts, kur vien iespējams, izmantot specifikāciju no atlasīto materiālu saraksta. Tajā ietvertie materiāli ir pielietojami praktiski visā automašīnā. Trešā nodaļā ir lietošanas instrukcijas par visām galvenajām izmantošanas iespējām automašīnās vai palīgierīcēs. Par katru materiālu ir informācija, pie kādiem apstākļiem tas parasti visvairāk tiek izmantots, kā arī iegādāšanās nosacījumi. Par metāla sakausējumiem ir norādes karstās apstrādes apstākļos, kur tos visbiežāk izmanto.

Materiālu specifikācijā ir daudz problēmu tāpēc, ka preču sarakstiem izmanto neskaitāmas sistēmas un informācija tiek piedāvāta, izmantojot dažādas mērvienības, tādēļ materiāliem tiek dota „atsauce uz rasējumu” un „iegādāšanās nosacījumi”. Tas ietver standartizētu materiāla kodu un, kur nepieciešams, apstākļu aprakstu. Tas darīts, lai sniegtu ātri pieejamu, nepārprotamu materiāla aprakstu. Visas mehāniskās īpašības ir uzrādītas SI vienībās un cietība pēc Vikersa sistēmas. Lai atvieglotu salīdzināšanu, dažādu metālu iedarbes iespaids ir novērtēts, izmantojot Šarpi testu.

Ir labāk pieprasīt karsto apstrādi, domājot par izšķirošām materiālam nepieciešamām īpašībām, nekā norādīt uz pilnu apstrādi, kas ir ietverta kā orientieris. Tādā veidā, pārbaudot kvalitāti, uzsvars tiek likts uz karsto apstrādi, nevis konstruktoru, un tas atvieglo kontroli. Neskatoties uz sasniegumiem tehnoloģijā, metālu karstā apstrādē vēl joprojām ir daudz „melno plankumu”. Lūdzu, pārliecinieties, ka pie katras komplektējošo materiālu partijas ir karstai apstrādei izmantojams paraugs, ko pēc tam var pārbaudīt.

2. Materiālu saraksts

2.1 Dzelzs sakausējumi

2.1.1 Apstrādāts tērauds

- 2.1.1a AISI/SAE 4130- slogotiem tērauda izstrādājumiem (piekares, statņi utt.)
- 2.1.1b EN3- vispārējai izmantošanai apstrādāts tērauds
- 2.1.1c 15 CDV 6.
- 2.1.1d T45.

2.1.2 Rūdītais tērauds

- 2.1.2a VAR 300M- detaļām, kam nepieciešama liela stiprība (asis, dzenošā vārpsta utt.).

2.1.3 Cementēts tērauds

- Detaļām, kam nepieciešama cementācija (zobrati utt.).
- 2.1.3a EN 36C

2.1.4 Viegli griežams tērauds

- 2.1.4a EN1 A- ātrai maznoslogotu detaļu izgatavošanai (stiprinājumi utt.)
- 2.1.4b EN 16T- detaļām, kam nepieciešama vidēja stiprība (vārpstas, kloķvārpstas, klanis utt.).
- 2.1.4c EN 24T- augstas stiprības viengabala detaļām un tapskrūvēm utt.

2.2 Alumīnija sakausējumi

- 2.2.1 2014AT6- detaļām, kam nepieciešami lielas stiprības alumīnija sakausējumi
- 2.2.2 5251-H3 sakausējums ar slodzes apstākļos palielinošos cietību lokšņu izgatavošanai
- 2.2.3 6082 T6- metināms, karstumā apstrādājams sakausējums

2.3 Titāna sakausējumi

- 2.3.1 Tehniski tīrs titāns (2. kategorija)- maza svara izstrādājumiem
- 2.3.2 Ti 6Al 4V- detaļām, kam nepieciešama īpaši liela stiprība

2.4 Magnija sakausējumi

- 2.4.1 ZE 41 A T5- viegla svara lējumiem

2.5 Vara sakausējumi

- 2.5.1 Fosforbronza, PB1- gultņiem un buksēm.

3. Instrukcijas

Detalizētas instrukcijas var saņemt FIA pēc pieprasījuma:
FIA Sport Historic Cars Department
2, chemin de Blandonnet
Case Postale 296

1215 Geneva 15 Airport,
Switzerland

III PIELIKUMS: STĀVOKĻA PĀRBAUDE

1. PĀRBAUDĀMĀS DAĻAS

1.1 Zemāk minētām daļām ir jāpārbauda to konstrukcijas viengabalainība un izturība pret koroziju, izmantojot nesagraujošas pārbaudes:

- cauruļveida neatkarīgām piekarēm,
- balstiekārtas daļām no viegliem sakausējumiem,
- stūres iekārtai,
- vieglmetālu riteņiem,
- alumīnija sakausējumu cauruļveida šasijām.

1.2 Tiek ļoti ieteikts veikt līdzīgas pārbaudes sarakstā neietvertām, bet automašīnai būtiskām daļām.

2. Visas minētās daļas ir jāpārbauda un jāsertificē, izmantojot attiecīgam materiālam un konstrukcijas veidam atbilstošas metodes. Par katru daļu ir jāizdara skaidri saprotama un neizdzēšama atzīme.

3. Apliecība ir derīga piecus gadus, skaitot no pārbaudes veikšanas datuma (tiek ietvertas arī līdz 2003.gada 31.decembrim izsniegtās apliecības).

4. Pārbaudes apliecība/ ražotāja deklarācija ir jāpievieno vēsturiskās automašīnas tehniskai pasei.

5. Pārbaudes jāveic atbilstoši zemāk minētajiem standartiem

5.1 Vizuālā pārbaude

BSEN 970:1997 (vai pašreizējā redakcija)

5.2 Defektu atklāšana ar iekļūšanu dziļumā (Penetration Flaw Detection)

BSEN 571-1:1997 (vai pašreizējā redakcija)

5.3 Defektu atklāšana ar magnētiskām daļiņām

BS 6072:1981 (vai pašreizējā redakcija)

5.4 Defektu atklāšana ar rentgena stariem

BSEN 1435:1997 (vai pašreizējā redakcija)

6. Iesniedzot pieteikumu pēc jebkādas jaunas vēsturiskās automašīnas tehniskās pases (skat. 7. punktā minētās kategorijas), tam jāpievieno derīga apliecība par to, ka ar pozitīvu rezultātu ir veiktas 1. punktā minētās pārbaudes.

7. Kategorijas, uz kurām attiecas minētie standarti

- Grand Prix automašīnas sākot ar G periodu,
- 6.-8. grupas automašīnas no 1966. līdz 1971.g,
- 5.-9. grupas automašīnas sākot no 1975.g.,
- 6.-8. grupas automašīnas no 1976.līdz 1981.g,
- C līdz E grupas automašīnas sākot no 1982.g.

F3 automašīnām šie standarti tiek tikai rekomendēti.

IV PIELIKUMS: KOMPOZĪTMATERIĀLU KONSTRUKCIJU PĀRBAUDE UN REMONTS

Jebkāds „izdzīvošanas telpas” vai priekšdaļas remonts jāizdara saskaņā ar ražotāja specifikācijām ražotāja atzītā remontdarbnīcā. Ja tas nav iespējams,

jebkāds remonts jāveic saskaņā ar zemāk minētām prasībām FIA atzītā remontdarbnīcā.

1. Veiksmīgi var remontēt četru veidu bojājumus:

1.1 Iespiedumi, kas rada abu apvalku deformāciju. Remontu var uzskatīt par ekonomisku, ja remontējamā platība ir līdz 250cm².

1.2 Dziļi iespiedumi ārējā apvalkā, kas izraisa iekšpuses deformāciju. Remontu var uzskatīt par ekonomisku līdz 20% no nesošās virsbūves.

1.3 Atslāņošanās. Remontu var uzskatīt par ekonomisku līdz 20% no nesošās virsbūves.

1.4 Dziļi iespiedumi visā apšuvumā ar pildījumu. Remontu var uzskatīt par ekonomisku, ja remontējamā platība ir līdz 125cm².

2. Konstruktijas pārbaude

2.1 Ja nav pieejama iekārta pārbaudei ar ultraskaņu, var iztikt ar vienkāršu metālisku disku.

2.2 Atslāņošanos pārbauda, klauszinot ar nelielu metālisku priekšmetu, tādu kā monēta, ap bojāto vietu. No noslāņotās vietas atskan dobja skaņa salīdzinājuma ar dzidru skaņu no nebojātām vietām.

3. Remonta kārtība

3.1 Apskatīt bojāto vietu.

3.2 Noņemt bojāto apvalku, izveidojot pēc iespējas apaļāku caurumu, neizgriežot lieku nebojāta materiāla daļu, un izgriezt bojāto izroboto iekšpusi līdz otram apvalkam. Ja abi apvalki ir bojāti, izvēlēties to, kam ir lielāks bojājuma laukums.

3.3 Noslīpēt apaļu vai ovālu virsmas pārklājuma laukumu konusveidā ap bojāto vai noņemto daļu, apmēram 10cm no šī laukuma malas.

3.4 Notīrīt jebkādus netīrumus vai smiltis ar acetonu vai līdzīgu vielu.

3.5 Apgriezt līdzenu izroboto vietu un sagatavot šim caurumam piemērotu aizbāzni. Uzlikt līmlenti vai sveķu maisījumu uz nebojātā apvalka pie cauruma pamatnes un putuplastu gar tā malām. Paņemt aizbāzni un ievietot to caurumā, piespiežot tik stipri, lai sveķi iespiestos izrobotajā malā.

3.6 Izgriezt aizvietojošās kārtas bojātā laukuma formā, katra nākošā kārta ir lielāka par iepriekšējo, līdz pēdējā kārta gar perimetru ir aptuveni 10 cm lielāka par bojātā laukuma virsmu.

3.7. Uzlikt noņemamu plēvi un audumu, kas uzsūks lieko maisījumu, pār jauno kārtu un līmlenti ap atjaunoto laukumu, aplāt ar vakuuma plēvi un izsūknēt gaisu. Saglabāt vismaz 500 mm dzīvsudraba vakuumā polimerizācijas laikā.

4. Polimerizācija

Polimerizācijas process ir atkarīgs no izmantotā materiāla.

4.2 Remontu var veikt veiksmīgi ar auksto polimerizāciju, ja laukums nav lielāks par 50cm² nevienā vietā. Karsto polimerizāciju var veikt krāsnī vai izmantojot „karsto ielāpu” (heat patch).

4.3 Aprakstīto procedūru var izmantot arī piekares montāžas vietā.

4.4 Ja ir notikusi tikai atslāņošanās, ap atslāņoto vietu var izurbt vairākus caurumus 3mm diametrā un tad vienā no tiem pildīt divkomponentu epoksīda sveķus, līdz tie parādās visos izurbtajos caurumos. Pēc tam caurumi uz

polimerizācijas laiku jāpārklāj ar noņemamu plēvi.

ANNEXE "K"
APPENDIX "K"

- | | | |
|-----|---|-----|
| 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. | 3.6 |
| 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. | 3.7 |
| 4. | Stratification | 4. |
| 4.1 | La méthode de stratification est fondée sur les matériaux utilisés. | 4.1 |
| 4.2 | Une réparation peut être effectuée à froid avec succès si la zone de réparation ne dépasse pas 50 cm ² à tout endroit. Les stratifications à chaud peuvent s'effectuer dans un four, ou au moyen d'un coussin chauffant. | 4.2 |
| 4.3 | Les procédures décrites peuvent aussi être utilisées dans la zone des supports de suspension. | 4.3 |
| 4.4 | S'il ne s'agit que de délamination, 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. | 4.4 |

ANNEXE V

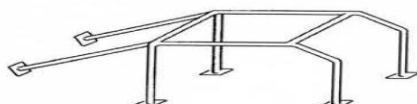
DESSINS AVEC REFERENCE A L'ART. 5.13 ARCEAUX



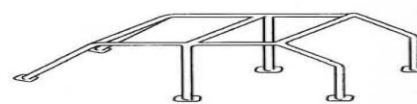
Dessin n° 253-3



Dessin n° 253-4



Dessin n° 253-5



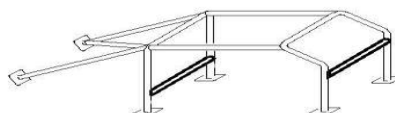
Dessin n° 253-6



Dessin n° 253-7



Dessin n° 253-8



Dessin n° 253-9

8 - AIZSARGKARKASI

8.1 Definīcijas

8.1.1 Aizsargkarkass

No caurulēm ar savienojumu un fiksāciju palīdzību izgatavots karkass. Tas domāts, lai novērstu nopietnas deformācijas automašīnām saduroties vai apgāžoties.

8.1.2 Aizsargkonstrukcija

Konstrukcija, kurā ietilpst vertikāla konstrukcija, savienojumu un fiksāciju punkti.

8.1.3 Drošības karkass

Konstrukcija, kurā ietilpst vertikāla konstrukcija un priekšējā konstrukcija vai divas sānu konstrukcijas, savienojumu un fiksāciju punkti.

8.1.4 Vertikāla konstrukcija

Vertikāla konstrukcija, kas novietota šķērsām attiecībā pret automašīnas garenisko asi aiz priekšējiem sēdekļiem.

8.1.5 Priekšējā konstrukcija

Konstrukcija, kas novietota šķērsām attiecībā pret automašīnas garenasi. Tās formai jāatbilst priekšējā stikla statnim un jumta priekšdaļai.

8.1.6 Sānu konstrukcija

Vertikāla konstrukcija, kas novietota gareniski attiecībā pret automašīnas garenisko asi kreisajā vai labajā pusē. Pakalģala statnis jānovieto pret vai aiz pilota vai stūrmaņa sēdekļa. Ja par pakalģala statni izmanto vertikālo konstrukciju, tad savienojumam ir jābūt pie jumta. Priekšējam stienim ir jābūt pie priekšējā loga un paneļa. Pilotam un stūrmanim ir jāspēj iekļūt un izkļūt no automašīnas bez īpašām grūtībām.

8.1.7 Gareniskais statnis

Gareniska caurule, kas nav saistīta ne ar vertikālo konstrukciju, ne ar priekšējo konstrukciju.

8.1.8 Diagonālais statnis

Caurule, kas iet šķērsām pāri automašīnai no viena vertikālās konstrukcijas stūra uz jebkuru fiksācijas vietu konstrukcijas otrā pusē vai tuvāko garenisko statni.

8.1.9 Konstrukcijas pastiprinājums

Pie aizsargkarkasa piestiprināta caurule tās efektivitātes pastiprināšanai.

8.1.10 Pastiprinošā plāksne

Pie automašīnas šasijas piestiprināta metāla plāksne, uz kuras atbalstās aizsargkonstrukcija

8.1.11 Fiksējošā plāksne

Pie caurulēm piestiprināta plāksne, kas ļauj tās piestiprināt pie šasijas.

8.1.12 Noņemams savienojums

Neobligāts sānu un diagonālā statņa savienojums ar vertikālo konstrukciju vai priekšējo konstrukciju. Tiem ir jābūt noņemamiem.

8.2 Specifikācijas

8.2.1 Vispārīgi komentāri

8.2.1.1 Drošības karkasi

Drošības karkasiem ir jābūt tā konstruētiem un uzbūvētiem, ka tie aizsargā virsbūvi no deformācijas un tādējādi samazina risku, ka cieš automašīnā esošie cilvēki.

Drošības karkasa būtiska iezīme ir tā sīki izstrādātā konstrukcija, piemērojamība un nostiprināšana automašīnā, turklāt, tas cieši pieguļ virsbūvei. Aizsargkonstrukcijas nekad nedrīkst izmantot kā caurules šķidrums uzglabāšanai.

Drošības karkass ir jākonstruē tā, lai tas netraucētu piekļuvi priekšējiem sēdekļiem un neskartu pilotam un stūrmanim atvēlēto telpu. Tomēr, dažas aizsargkarkasa daļas var atrasties priekšējā sēdekļi sēdošā cilvēka telpā, gar paneli un sānu tapsējumu, kā arī aizmugurē gar tapsējumu un aizmugurējiem sēdekļiem. Aizmugurējo sēdekli var salocīt. Jebkādas modifikācijas aizsargkonstrukcijām, kam veikta homologācija (skat. 8.6 punktu), ir aizliegtas pat attiecībā uz stiprinājumiem un metinājumiem.

8.2.1.2 Pamata aizsargkarkasi

(K pielikuma rasējumi No 253-3 un 253-4) tikai rallijiem.

- Aizsargkonstrukcija: sērijveida automašīnas (N grupa) un ierobežotas sērijas automašīnas (A grupa), nelielā sērijā ražotas automašīnas (B grupa) līdz 2000 cm³.
- Aizsargkarkass: ierobežotas sērijas automašīnas (A grupa), nelielā sērijā ražotas automašīnas (B grupa) virs 2000 cm³ (neobligāti sērijveida automašīnas (N grupa) un ierobežotas sērijas automašīnas (A grupa), nelielā sērijā ražotas automašīnas (B grupa) līdz 2000 cm³ (K pielikuma rasējumi No 253-5 un 253-6).

8.2.1.3 Obligātie statņi - Dažādas iespējas ierīkot obligātos statņus (izņemot rallijiem):

Šo statni var piestiprināt pie jebkura pamata aizsargkarkasa (K pielikuma rasējumi No 253-3 līdz 253-6).

Tiek atļauta vairāku statņu kombinācija (pašreizējā J pielikuma rasējumi No 253-3 līdz 253-5).

8.2.1.4 Neobligāti pastiprinājumi - Dažādas iespējas ierīkot aizsargkonstrukcijas neobligātus pastiprinājumus:

Jebkuru pastiprinājuma veidu (pašreizējā J pielikuma rasējumi No 253-7 līdz 253-10 un 253-12 līdz 253-17) var izmantot atsevišķi vai kombinācijā ar vienu vai vairākiem citiem veidiem.

Šos pastiprinājumus var ierīkot katrā no pamata aizsargkarkasiem (K pielikuma rasējumi No 253-3 līdz 253-6).

8.2.2 Tehniskās specifikācijas

8.2.2.1 Vertikālās, priekšējās un sānu konstrukcijas

Konstrukcijām ir jābūt viengabala. Tām jābūt nevainojami izgatavotām

bez nelīdzenumiem vai spraugām.

Stiprinājumi ir jāizdara tā, ka tie pilnīgi iegūļ automašīnas iekšpusē vai ir taisni, ja tos nevar pavērst uz augšu. Ja konstrukcijas apakšējām daļām ir jābūt noapaļotām, tās ir jāpastiprina un tām precīzi jāatbilst iekšpusē formai.

Minimālais liekums: $r = 3 \times$ caurules diametrs.

Lai varētu panākt efektīvu konstrukcijas ierīkošanu, ir atļauts mainīt tapsējumu tieši zem konstrukcijas statņa, piemēram, izdarot iegriezumu vai to iespiežot (deformācija).

Izņemt var tikai tās iekšējās apdares daļas, kas traucē konstrukcijas ievietošanai.

Tomēr, šīs modifikācijas nekādā ziņā nedrīkst ietvert visa tapsējuma izņemšanu.

8.2.2.2 Konstrukciju piestiprināšana pie virsbūves

Minimālie stiprinājumi drošības karkasam:

-1 katram vertikālās vai sānu konstrukcijas statnim

-1 katram priekšējās konstrukcijas statnim

-1 katram aizmugurējās gareniskās konstrukcijas statnim

-1 katram vertikālās konstrukcijas statnim un aizmugurējās sānu konstrukcijas statnim priekšējā sēdekļa drošības jostas fiksācijas vietā vai aptuveni šajā vietā.

Drošības karkasam nav vajadzīgi stiprinājumi vairāk kā sešās vietās, izņemot, ja tie nepieciešami, izmantojot tos pastiprinājumus, kādi doti pašreizējā J pielikuma rasējumos No 253-5 (maksimāli 8 vietās), 253-6 (maksimāli 7 vietās), 253-12 (maksimāli 8 vietās). Konstrukcijas statņi ir jāpiestiprina vismaz ar trīs skrūvēm. Priekšējās un vertikālās konstrukcijas statņu stiprinājumi pie virsbūves ir jāpastiprina ar vismaz 3 mm biezu 120cm² lielu tērauda plāksni, kuru piemetina pie virsbūves. Dažādas iespējas ir parādītas pašreizējā J pielikuma rasējumos No 253-18 līdz 253-24.

Ir jāizmanto sešstūru vai līdzīgas skrūves, kuru minimālais diametrs ir 8 mm (minimālā kvalitāte 8-8 atbilstoši ISO specifikācijām). Uzgriežņiem jābūt paškontrējošiem vai jāpiestiprina ar starplikū.

Šie ir minimālie stiprinājumi. Ir iespējams palielināt skrūvju skaitu, piemetināt tērauda konstrukciju pie virsbūves apvalka.

8.2.2.3 Gareniskie statņi

Tie jāpiestiprina pie vertikālās konstrukcijas kreisā un labā pusē virs tās un ārpus tās, tad tieši uz aizmuguri un cik vien tuvu iespējams iekšējam sānu kontūram. Ir atļauta apaļa konstrukcija (ar lielu izliekumu), ja tā atrodas iespējami tuvu jumtam.

Garenisko statņu diametram, biežumam un materiālam ir jāatbilst aizsargkarkasiem noteiktām normām.

Spēks ir efektīvi jāsadala un jāabsorbē. Ja piestiprinājuma vietu izvietojums neļauj absorbēt spēku, tās ir jāpastiprina ar plāksnēm.

8.2.2.4 Diagonālie statņi

Izņemot rallijos, vismaz viens diagonālais statnis ir obligāts. To konstrukcijai ir jāatbilst pašreizējā J pielikuma rasējumiem No 253-3 līdz 253-6 bez izliekumiem. Diagonālo statņu stiprinājuma vietām jāatrodas tā, lai tās nevarētu izraisīt ievainojumus.

Ieteicams, lai tiem būtu tāds pats diametrs kā vertikālās konstrukcijas caurulēm.

***8.2.2.5 Optimālie aizsargkarkasu pastiprinājumi

Pastiprinājumu diametram, biezumam un materiālam jāatbilst aizsargkarkasiem noteiktajām normām. Tie ir jāiestiprina vietā metinot vai ar noņemamu savienojumu (obligāti priekšējiem transversāliem pastiprinājumiem). Pastiprinājumu caurules nekad nedrīkst piestiprināt pie automašīnas virsbūves.

*** 8.2.2.5.1 Transversālie statņi

Tiek atļauta transversālo statņu piestiprināšana veidā, kāds norādīts pašreizējā J pielikuma rasējumā No 253-7. Tomēr, pie priekšējā stieņa piestiprinātais transversālais statnis nedrīkst aizņemt braucējiem paredzēto vietu. Tas ir jānovieto, cik augstu vien iespējams zem paneļa un tam jābūt noņemamam.

8.2.2.5.2 Gareniskais statnis (sānu aizsardzība)

Ir atļauta gareniskā statņa piestiprināšana pie automašīnas sāna(iem) durvju līmenī. Šī pastiprinājumu veidojošā caurule ir jāiestrādā drošības karkasā, un tās apakšējais leņķis ar horizontālo cauruli nedrīkst pārsniegt 15° attiecībā pret priekšējo.

Neviens gareniskā statņa punkts nedrīkst būt augstāks par vienu trešdaļu no durvju augstuma, mērot no to pamatnes.

8.2.2.5.3 Jumta pastiprinājumi

Tiek atļauta aizsargkarkasa augšējās daļas pastiprināšana ar statni (statņiem) veidā, kāds norādīts pašreizējā J pielikuma rasējumā No 253-9.

8.2.2.5.4 Stūru pastiprinājums

Augšējo stūru pastiprinājums vertikālās konstrukcijas un gareniskā statņa savienojumam ar priekšējo konstrukciju, tāpat kā aizmugures sānu konstrukciju augšējo stūru pastiprinājums ir atļauts veidā, kāds norādīts pašreizējā J pielikuma rasējumos No 253-10 un 53-16.

Šo pastiprinājumu augšējais stiprinājums nekādā ziņā nedrīkst būt pie gareniskās savienojošās caurules vidus, un apakšējais stiprinājums nekādā ziņā nedrīkst būt zemāk par aizsargkonstrukcijas vertikālā balsta vidu.

8.2.2.6 Aizsargtapsējums

Vietās, kur braucēju ķermeņi vai viņu aizsargķiveres varētu nonākt kontaktā ar drošības karkasu, jābūt nedegošam tapsējumam.

8.2.2.7 Noņemami savienojumi

Ja aizsargkonstrukcijā ir jālieto noņemami savienojumi, tiem jābūt tādiem vai līdzīgam tipam, ko apstiprinājusi FIA (skat. pašreizējā J pielikuma rasējumus No 253-27, 253-29 līdz 253-34, 253-36). Skrūvēm un bultskrūvēm jābūt ar pietiekami mazu diametru un vislabākās pieejamās kvalitātes (punkts 8.8).

8.2.2.8 Metināšanas instrukcija

Metinājumam jābūt vislabākā iespējamā kvalitātē pilnā dziļumā (priekšroka dodama lokmetināšanai un it sevišķi lokmetināšanai inertas gāzes atmosfērā). Lai gan ārēji skaists metinājums ne vienmēr garantē kvalitāti, slikta izskata metinājumi neliecina par labu darba prasmi.

Izmantojot karstās apstrādes tēraudu, ir jāievēro ražotāja īpašās instrukcijas (īpaši elektrodi, metināšana, lietojot aizsarggāzi).

Jāatgādina, ka karstās apstrādes tērauda un oglekļa tērauda izmantošana ir saistīta ar dažām problēmām, jo, lietojot tos sliktā konstrukcijā, var samazināties stiprība (krokas) un zūd elastīgums.

8.3 Norādījumi par materiāliem

Specifikācijas caurulēm:

<u>Minimālais materiāls</u>	<u>Minimālā stiepes stiprība</u>	<u>Minimālie izmēri (mm)</u>
Aukstās apstrādes oglekļa tērauds bežšuvju caurulēm:	350 N/mm ²	38 x 2.5 vai 40 x 2

Ir uzrādīti minimālie atļautie izmēri. Tikai par tēraudu ir noteikta norāde. Izvēloties tērauda kvalitāti, uzmanība jāpievērš tā izstiepšanās īpašībām un metināmībai.

8.4 Noteikumi automašīnām

8.4.1 Sērijveida automašīnām (N grupa)

Jebkurās sacensībās aizsargkarkass vai aizsargkonstrukcija ir obligāti. Ir atļauts pārvietot drošinātāju bloku, lai varētu uzstādīt aizsargkaraksu.

8.4.2 Ierobežotas sērijas automašīnas (A grupa) un nelielā sērijā ražotās automašīnas (B grupa)

Jebkurās sacensībās drošības karkass ir obligāts. Diagonālais statnis nav obligāts, bet ir vēlams rallijos.

Uzstādīšanas noteikumi:

- līdz 2,000 cm³: aizsargkonstrukcija - obligāta, aizsargkarkass - neobligāts
- virs 2,000 cm³: aizsargkarkass - obligāts

8.5 Izņēmumi

Tomēr, drošības karkasu ražotāji var ieteikt ASN apstiprināšanai aizsargkonstrukciju, kurā ir pieļauta brīvība attiecībā uz cauruļu izmēriem un ierīkotajiem stiprinājumiem, ja konstrukcija ir sertificēta izturēt ne mazāk par zemāk minēto spriedzi (vienlaicīgi)

-1.5 w uz sāniem*

-5.5 w uz priekšgalu un pakaļgalu

-7.5 w vertikāli

* w = automašīnas svars + 75kg

Apliecība ASN aprobētā formā ir jāiesniedz sacensību tehniskai komisijai, to ir parakstījis kvalificēts speciālists. Tai ir jāpievieno attiecīgās aizsargkonstrukcijas rasējums vai fotogrāfija, apstiprinot, ka tā var izturēt

augšminēto spriedzi.

Pati aizsargkonstrukcija nav jāmaina.

8.6 Homologācija

Tā kā FIA apzinās drošības karkasu ražošanas radīto problēmu, tā iesaka, lai katrs ražotājs rekomendē FIA standartiem atbilstošu drošības karkasu veidu.

Attiecīgā no tērauda izgatavotā aizsargkonstrukcija ir jāapraksta homologācijas veidlapā, ko iesniedz FIA apstiprināšanai, un to nedrīkst modificēt (skat. punktu 8.2.1.1).

1993. gada J pielikuma 277. punkts - Aizsargkonstrukcijas

Aizsargkonstrukcijām ir jābūt šādiem izmēriem:

Minimālam augstumam jābūt vismaz 36 collām (92cm), kas mērīts, turpinot pilota muguras līniju no pilota sēdekļa metāla korpusa līdz aizsargkonstrukcijas augšai. Aizsargkonstrukcijas augšdaļai ir jābūt vismaz 5 cm virs pilota aizsargķiveres, kad viņš sēž normālā braukšanas pozā. Platumam ir jābūt vismaz 38 cm, ko mēra aizsargkonstrukcijas iekšpusē starp diviem vertikāliem sānu balstiem. Tas jāmēra 60 cm augstumā virs sēdekļa metāla korpusa perpendikulāri taisnai līnijai, kas mērīta, turpinot pilota muguras līniju.

Stiprība

Lai aizsargkonstrukcija būtu pietiekami stipra, ražotājam ir divas iespējas:

- a) brīvi izveidotai aizsargkonstrukcijai jāspēj izturēt vismaz spriedzi, kāda norādīta 275.punkta 15.2.3 apakšpunktā, kad svars ir 740 kg;
- b) caurulēm un skavām jābūt vismaz 1 3/8 collas (3.5cm) diametrā un vismaz 0.090 collas (2mm) bieziem. Materiālam jābūt hroma molibdēna SAE 4130 vai SAE 4125 (vai ekvivalentam DIN, NF, utt.).

Jābūt vismaz vienam stiprinājumam no stieņa augšgala uz aizmuguri leņķī, kas nepārsniedz 60° pret horizontālo virsmu.

Stiprinājuma materiālam un diametram jābūt tādām pašām kā aizsargkonstrukcijai.

Ja ir divi stiprinājumi, katra diametru var samazināt līdz 20/26mm.

Noņemamam galvenā loka savienojumam ar stiprinājumu jāatbilst pašreizējā J pielikuma rasējumiem No 253-29 līdz 253-31, 253-33 un 253-34.

Ir atļauti priekšdaļā uzstādīti statņi.

VII PIELIKUMS: ATTIECAS UZ NOTEIKTU MODEĻU AUTOMAŠINĀM

Abarth

Autobianchi A-112 Abarth pirmās sērijas, A112 A1 tips, FIA homologācijas forma No 5518, dzinēja cilindru bloks **un cilindra galva** ir pieņemti kā

aizvietotāji visām Abarth automašīnām ar Fiat Abarth 982.2cm³ dzinēju.

A.C.

Cobra

Ir atļauti šarnīri (*rose-joints*) pie šo automašīnu piekarēm.

ACE Bristol un ACE 2.6

ACE Bristol: E periods

ACE 2.6: F periods

Alfa Romeo

GTA

Ieplūdes kanālu dubultu sveču GTAM cilindru galvu modifikācija ar papildus metālu, lai atgrieztos pie GTA izmēriem, ir aizliegta.

1900 SS

Ja izmanto atļautos 15 collu riteņu diskus oriģinālo 400 mm vietā, tiek atļauta 3collu pielaide attālumam starp vienas ass riteņiem, ja riteņus nosedz nepārmainīta virsbūve.

Alpine

A 110 1300 (1296 cm³)

- Piemērojama F perioda GTS automašīnām; automašīnai jāatbilst 1966. gada homologācijas formai No 222.

- Attālumam starp vienas ass riteņiem un riteņu disku izmēriem jāatbilst homologācijas formai No 222.

- Attālums starp priekšējās ass riteņiem: 1250 mm

- Attālums starp aizmugurējās ass riteņiem: 1222 mm

- Maksimālais riteņu disku platums: 4 1/2 collas.

Aston Martin

DB4 GT Zagato

- Maksimālais attālums starp aizmugurējās ass riteņiem 144cm. – Minimālais svars: 1206kg.

DB4

Visos DB4's var izmantot GT motoru.

Austin-Healey

100 and 3000

Visiem E un F perioda modeļiem maksimālais attālums starp ass riteņiem ir:

- starp priekšējās ass riteņiem: 1270mm

- starp aizmugurējās ass riteņiem: 1285mm

3000 Mark II un III

- Ņemot vērā, ka ir atjaunota «Denis Welch Racing» alumīnija cilindru galvu izgatavošana, ir iespējams šajās automašīnās izmantot šīs cilindra galvas, bet tikai tādā gadījumā, ja tās atbilst homologācijas formai No 57 vai No 163. Uz cilindru galvu lējuma jābūt skaidri salasāmam «Denis Welch Racing».

- F perioda Austin-Healey 3000 GT kategorijas automašīnās (homologācijas No 57) var izmantot Weber vai SU karburatorus.
 - E perioda Austin-Healey 3000 GT kategorijas automašīnās (homologācijas No 25) ir jāizmanto tikai SU karburatori. Ja ir pierādījumi, ka konkrētai E perioda automašīnai bija Weber karburators un ar to brauca sacensībās līdz 1961. gada 31. decembrim, šo konkrēto automašīnu var klasificēt E periodā kā GTP 1 vai 2. Ja tas netiek pierādīts, automašīnu klasificē F periodā.
- Jebkādas izmaiņas attiecībā uz periodu un/vai kategoriju ir jāapstiprina ASN un tās jāieraksta HTP.

Sprite Mark I

- Tiek pieļauta 1 collas pielaide attālumam starp vienas ass riteņiem E un F perioda Mark I automašīnām.
- GM/ATE tipa bremžu suporti (standarta ierīce aizmugures bremzēm Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litru Estate 1980to gadu beigās, izmantojot 38 mm virzuļus) ir vienīgie pieņemamie pašreizējo priekšējo riteņu bremžu aizvietotāji.

Sprite Mk2 un Turner Climax

GM/ATE tipa bremžu suporti (standarta ierīce aizmugures bremzēm Vauxhall/Opel Carlton 2.0 litru Estate 1980to gadu beigās, izmantojot 38 mm virzuļus) ir vienīgie pieņemamie pašreizējo priekšējo riteņu bremžu aizvietotāji.

*****BMC**

Cilindra galvas ar lējuma numuru 12G940 tiek pieņemtas kā aizvietotāji tikai 970 cm³, 1070 cm³ un 1275 cm³ Cooper S motoriem.

Dzinēja cilindru bloks BMC Mini Cooper S automašīnām
Norādītais bloks (lējuma No 12G1279, izmantots Austin 1300, homologācijas No 5335) ir atzīts par oriģinālā bloka aizvietotāju BMC Mini Cooper S .

BMW

2002

H periodam riteņu diametrs var būt 15 un 14 collas.

328

Volvo M40 pārnesumu kārbu nevar izmantot kā aizvietotāju. BMW 328 ir jābūt oriģinālai pārnesumu kārbai.

Chevrolet

Monza

H periodam riteņu diametrs var būt 15 collas.

Chevron

B19

Ford BDG motoru var aizvietot ar BDC motoru, bet tikai H periodam.

B23

Ir jāizmanto Ford BDG motors.

Cooper

Mini

Netiek atļauts riteņa arkas palielinājums automašīnām līdz 1966. gadam.

DKW

F12

FIA homologācijas formā No 1164 ir homologēti šādi karburatori: Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DCOE8.

Diva

1650 cm3

Šī automašīna netiek pieņemta par GTS.

Era

Grand Prix (E-type)

Roots tipa kompresoru var izmantot oriģinālā Zoller kompresora vietā.

Ferrari

250 GT

Maksimālais attālums starp vienas ass riteņiem:

E periodam: 143.5 cm priekšā, 141.4 cm aizmugurē.

F periodam: 144.5 cm priekšā, 145.0 cm aizmugurē.

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

Šīs F perioda automašīnas var saglabāt oriģinālos drošības karkasus/ aizsargkonstrukcijas to konstrukciju vietā, kādas nosaka K pielikuma 5.13 punkts.

Fiat

FIAT 1100 D un R sērijas dzinēja cilindru bloki var aizvietot 1100/103 bloku ar sērijas numuru 103H.

Ford

- Formula Junior kategorijā FJ/2 atjaunotās, Ričardsona ražotās, cilindru galvas atbilstoši Ford Cosworth 105E/109/E cilindru galvu specifikācijai, var aizvietot tās paša specifikācijas Cosworth cilindru galvas.
- Ford/ Lotus Twin Cam motori: F perioda automašīnām vienīgie atļautie pamatgultņa vāki ir pusapaļie, kas atbilst perioda oriģināla specifikācijām. Čuguna pamatgultņa vāki Ford/ Lotus Twin Cam 1558 cm3 motoriem, ko ražojis Classic Motorsport Ltd, tiek atļauti kā aizvietotāji. Visu aizvietoto daļu numurs ir 95.1
- H perioda Ford BDG automašīnās dzelzs blokus var aizvietot ar alumīnija blokiem atbilstoši perioda specifikācijai.
- Ford Cosworth FVA/FVC motori: Geoff Richardson Engineering Ltd ražotie dzinēja cilindru bloki ir atļauti kā aizvietotāji G perioda Formula 2 un sporta automašīnām. Visu aizvietoto daļu numurs ir 95.3.
- Ford BDA motora izmantošana ir apstiprināta G perioda Formula 2 automašīnām.

289 V8 engine

- F un G perioda automašīnām ir atļauti tikai oriģinālie čuguna vārstu rokeri ar puslodes atbalstu, kas ražoti FoMoCo motoriem.
- sadales vārpstai jābūt ar ķēdes piedziņu bez regulējošas ierīces
- ir jāsauglabā šāda aizdedzes secība: 1 – 5 – 4 – 2 – 6 – 3 – 7 – 8 (cilindrs No1 atrodas pa labi vistuvāk pie radiatora).

Cortina GT

Aizmugures bremzes, kas atbilst homologācijas formā No 5024 (Ford Cortina GT) aprakstītajām, var izmantot F perioda automašīnām to vietā, kas aprakstītas homologācijas formā No 1225 Ford Cortina GT automašīnām.

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

H perioda automašīnām apstiprinātais maksimālais riteņu diametrs:

- RS 2000 (Homologācijas No 5566): 13".
- RS 1600 / 1800 (Homologācijas No 1605): 15".

Falcon

- «Cragar» tipa riteņi ar pieciem spieķiem ir atļauti F perioda automašīnām.
- Vienīgā atļautā pārnesumkārbā F perioda automašīnām ir homologācijas formā No 1250 noteiktā Ford Borg-Warner

GT40

- F periodam maksimālais atļautais riteņu disku diametrs ir šāds:
Priekšējiem: 6.5 x 15"
Aizmugurējiem: 8 x 15"
- Šī automašīna tiek klasificēta GTP kategorijā, ja tā ir F perioda automašīna, un GTS kategorijā, ja tā ir G perioda automašīna.

Lotus Cortina

Jebkādas ar oriģinālajiem suportiem savietojamas bremžu uzlikas ir atļautas sērijveidā ražotām automašīnām, ja berzes virsma paliek tāda, kādai veikta homologācija.

Mustang

- «Cragar» tipa riteņi ar pieciem spieķiem ir atļauti F perioda automašīnām.
- Vienīgā atļautā pārnesumkārbā F perioda automašīnām ir Ford T&C.

Mustang 289

- F periodam var izmantot vienīgi kloķvārpstu ar 72.8 mm gājienu.
- Vienīgā atļautā pārnesumkārbā F perioda automašīnām ir Ford T&C.

Mustang «Fastback»

Šis modelis nevar būt GT, GTS, ierobežotā sērijā ražota vai ierobežotā sērijā ražota sacīkšu automašīna F periodā.

Shelby GT 350

- Ir derīgas divas FIA homologācijas formas:
 - No 191 «Mustang Shelby GT 350», attālums starp priekšējās un aizmugurējās ass riteņiem ir 144.8cm.

- No 504 «Ford Shelby GT 350», attālums starp priekšējās ass riteņiem ir 148.8cm un 147.3cm ir attālums starp aizmugurējās ass riteņiem. Netiek atzīta 11.lappuse šajā formā.

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

Šīm automašīnām oriģinālos drošības aizsargkarkasus/ aizsargkonstrukcijas var lietot to drošības konstrukciju vietā, kādas noteiktas K pielikuma 5.13 punktā.

Jaguar

E-Type

- Vieglmetālu pārnesumkārbas nav atļautas.
- E-Type pārnesumkārbas var izmantot visās automašīnās, kam oriģinālā ir bijušas D-Type pārnesumkārbas
- E perioda automašīnām ir jāatbilst 1961.gada FIA formai No 34 (6A) un F perioda automašīnām 1963. gada FIA formai No 100 (6B) vai 1964. gada FIA formai No 184.
- Jaguar E-Type 4.2 litri: atzīts tikai F periodā ar standarta specifikācijām (FIA homologācijas forma No 506) (netiek atzīta 3.8 litru versija).
- Vārsti: katru no homologācijas formā redzamajiem vārstiem var izmantot ar ikvienu homologēto cilindru galvu.
- Izplūdes kolektora caurulēm ir jāatrodas starp dzinēju un priekšējo balstrāmi, ja nav pierādījumu, ka periodā bija cita konfigurācija.
- Aizmugurējā balstrāmja atrašanās nav jāmaina; montējumam var izmantot neilona bukses, bet nedrīkst izmantot *rose-joints*.
- Maksimālie homologētie izmēri FIA homologācijas formā No 100:
 - riteņa disku platums: 203.2mm
 - attālums starp priekšējās ass riteņiem: 135cm
 - attālums starp aizmugurējās ass riteņiem: 141cm
- ATS ražotais 3781cm³ alumīnija aizvietojamais bloks Jaguar E-Type automašīnām ir atļauts kā aizvietotājs tikai F perioda GTS automašīnās. Visām aizvietotajām daļām jābūt ar šādu sērijas numuru: ATS 95/02/***.
- 5 ātrumu pārnesumkārbā ir atļauta vienīgi perioda specifikācijās noteiktā ZF pārnesumkārbā ar čuguna apvalku F perioda GTS automašīnās.
- Ir atļauts izmantot cilindra galvu ar platām sadales fāzēm (GTS, homologācijas forma No 100).
- Ja iesūknēšanai izmanto degvielas sūkņus, sistēmai ir jābūt perioda specifikācijās noteiktai Lucas sistēmai ar droselēvārstu (GTS, homologācijas forma No 100).
- Ir atļautas četras «Lightweight» virsbūves konfigurācijas, bet pilnībā ir jāievēro izvēlētajā konfigurācija (GTS, homologācijas forma No 100).
- Nav obligāta prasība noņemt bamperus apļa sacensībās vai kalnu braucienos (VIII pielikums, 12.1 punkts).

XKD

Jaguar XKD E periodā var uzskatīt kā E perioda automašīnu ar 3.4 litru dzinēju vai F perioda automašīnu ar 3.8 litru dzinēju.

Lancia

Aurelia

Attālums starp vienas ass riteņiem: tiek pieļauta pielāide 1 colla

Stratos

Minimālā riepas augstuma un platuma attiecība ir 40 % visiem periodiem.

Lola

Mark I

- Tiek uzskatīts, ka ir E perioda automašīna, ja ir trumuļu bremzes un 15" riteņi. Tiek uzskatīts, ka ir F perioda automašīna, ja ir 13" riteņi vai diska bremzes vai abi.
- Vienīgie atļautie dzinēji ir Coventry Climax FWA (1100 cm³) vai FWE (1220 cm³). Coventry Climax FWE ir atļauti tikai sākot ar F periodu (1961 -1965).

T70 Mark II

Ir atļauti F periodam.

Lotus

Ford/ Lotus Twin Cam dzinēji

F perioda automašīnām ir atļauti vienīgi pusapaļi galvenā gultņa korpusa vāciņi atbilstoši oriģināla perioda specifikācijām. Classic Motorsport Ltd ražotie čuguna galvenā gultņa korpusa vāciņi Ford/ Lotus Twin Cam dzinējiem tiek pieņemti kā aizvietotāji. Visām aizvietojošām daļām ir jābūt ar numuru 95.1

Lotus 7

- Lotus 7 netiek pieņemti kā GT vai GTS automašīnas.
- Tās var kvalificēties tikai kā Sports-Prototype, bet nevar kvalificēties FIA čempionātiem, balvu vai kausu izcīņām.

Lotus 11

- Dzinēji, ko var izmantot Lotus 11 -Series 1: Coventry Climax FWA (1098cm³) -FWB (1460cm³) -FWE (1216cm³).
- Dzinēji, ko var izmantot Lotus 11 -Series 2: Coventry Climax FWA (1098cm³) -FWB (1460cm³) -FWE (1216cm³) -FPF (1475cm³).

Lotus 23

Maksimālais pieņemamais cilindra tilpums Ford Twin Cam dzinējiem ir 1600cm³.

Lotus 23B

«Hardy Spicer» un «Juboflex» savienojumi ir pieņemami aizvietotāji oriģināliem transmisijas vārpstu savienojumiem.

Lotus Cortina

Pakaļējai asij drīkst būt tikai standarta specifikācijas piekare (nav atļautas pastipriņošas caurules).

Lotus Elite

- Piekare: ir pieļaujama *rose-joints* («Unibal») izmantošana tikai iekšējā savienojuma punktā pakaļējai apakšējai neatkarīgās piekares svirai.
- Minimālais atļautais riteņa disku diametrs ir 15 collas.

- Ārējos rotājumus (piemēram, ap logiem un priekšējo stiklu) nedrīkst noņemt.

Lotus Elan (26 un 26R)

- *Rose-jointed* piekare nav atļauta Lotus Elans GT vai GTS kategorijā F periodā.

- Vienīgie atļautie riteņi ir šādi:

- oriģinālais tērauda ritenis, noteikts formā No 127;
- 4 1/2 vai 5 1/2 collu «Minilite» tipa vieglmetālu sakausējumu riteņi;
- 6 collu vieglmetālu sakausējumu riteņi, noteikti formas No 127 papildinājumā

- Priekšējiem lukturiem ir jādarbojas; tos drīkst nostiprināt un pārklāt ar caurspīdīgu poliakrilātu.

Lotus 26R

F perioda GTS automašīnām:

- Netiek atļautas sausas nosēdtilpnes.

McLaren

M1

F periodam var kvalificēties šādas automašīnas:

- M1 A ar Oldsmobile 5,500cm³ dzinēju
- M1 A ar Ford 4,700cm³ dzinēju
- M1A ar Chevrolet 5,500cm³ dzinēju
- M1 B ar Oldsmobile 4,500cm³ dzinēju.

M1 A automašīnas ar ventilējamiem diskkiem un M1 B automašīnas ar Ford un Chevrolet dzinējiem nevar kvalificēties F periodam.

Marcos

Marcos GT (Volvo)

Atļauta kā GTS sacīkšu automašīna F periodā, specifikāciju ir apstiprinājusi Vēsturiskā motosporta komisija

Mercedes Benz

300 SL M198 I Roadster

Svars, ar kuru jārēķinās, ir noteikts homologācijas formā No 86, pat tiem variantiem, kuru virsbūves materiāls nesatur tēraudu.

Morgan

Vienīgais modelis, kas var kvalificēties F periodam ar 2.2. litru dzinēju, ir Plus Four Super Sports atbilstoši 1962. gada FIA homologācijas formai No 64.

NISSAN

Datsun Sport 240Z -H(L)S 30 – Homologācijas No 3023

Atbilstoši homologācijas formai No 3023 automašīnām (3 un B grupa) var izmantot 15 collu diametra riteņus.

Norton

E perioda Formulai 3 R. Utley un C. Banyard-Smith izgatavotie dzinēji atbilstoši Norton 500cm³ virzuļa garā gājiena (79.6mm x 100mm) dzinēju

specifikācijai var aizvietot oriģinālos tās pašas specifikācijas dzinējus.

NSU

1000 L (Type 67)

Ja F perioda CT automašīnām tiek izmantoti homologācijas formā No 1313 minētie vieglmetālu sakausējumu riteņi 4.5 x12 collas, ir jābūt šādam attālumam starp vienas ass riteņiem:

starp priekšējiem: 1259mm

starp aizmugurējiem: 1248mm

Opel

Ascona A 1900

Saskaņā ar homologācijas formu No 5398 H1 perioda automašīnām var izmantot 15" riteņus.

Osc

Formula Junior sacensībās šīm automašīnām drīkst būt šādi maksimālie izmēri priekšējiem un aizmugurējiem riteņiem: 4.5» J x 15».

Porsche

356

Ir homologēti šādi attālumi starp vienas ass riteņiem:

- starp priekšējiem: 1306mm

- starp aizmugurējiem: 1315mm

Automašīnām, kurām homologētā opcija ir 60mm plati trumuļi:

- starp priekšējiem: 1346mm

- starp aizmugurējiem: 1315 mm

GTS automašīnām, kuru periodam nav FIA homologācijas dokumentu, tiek noteikts šāds svars:

Coupé, kabriolets, automašīna ar cietu jumtu

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
<i>Speedster, roadster</i>	
1500 S	700 kg

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

GTP kategorijā ir šāds svars:

356 B (T5) 1600 S 90, <i>coupé</i> , kabriolets, automašīna ar cietu jumtu	788 kg
356 B (T6) 1600 S 90, <i>coupé</i> , kabriolets, automašīna ar cietu jumtu	712 kg
356 B (T6) 1600 S 90, <i>speedster, roadster</i>	703 kg

901/911

- 1963. gadā ieviestais īsās riteņu bāzes modelis 901/911 ir kvalificējams kā F perioda GTS automašīna tikai atbilstoši 1965. gada FIA homologācijas formas No 183 specifikācijām (piemēram, nedrīkst ņemt vērā vēlākos papildinājumus). Forma No 503 (Weber karburatori) ir derīga tikai G periodam.
- F perioda automašīnām var izmantot riteņa sagāzuma regulēšanas ierīci, kas uzstādīta pie priekšējās piekares augšējiem stiprinājumiem ar šasijas numuru No 302695.
- Tiek atļautas zemāk minētās daļas (GTS, F periods, homologācijas formas No 183):
 - Fuchs 5 1/2 collu vieglmetālu sakausējumu riteņi.
 - Lōbro pusasis .
- 901/20 tipa dzinējus un atbilstošos rokerus var izmantot tikai pēc **1966.gada ražotajiem 911R modeļiem**
- „Minilite” tipa riteņi netiek atļauti automašīnām pēc 1970. gada.
- **911** Carreras G modelim sākot ar 1974. gadu var izmantot 7 collu priekšējos riteņus un 8 collu aizmugurējos riteņus, ko piegādā ražotāja koncesionārs.
- 915 pārnēsūmkārba netiek atļautas 911 modeļa automašīnām līdz 1972. gadam.
- 911 2.7 / 3.0 RS vai RSR sākot ar 1974. gadu: karteri var aizvietot ar to, kāds ir 930 Turbo 3.0 (lējuma numuri: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, vai 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), pie nosacījuma, ka tiek saglabāta cilindra oriģinālā jauda.

911 Carrera 3,0 RS/RSR (Homologācijas No 3053)

911 Turbo 3.3 izmantotie bremžu suporti (homologācijas No 3076, papildinājumi 6/3E) tiek atļauti kā aizvietotāji.

RSR 1975/76 un 934

Tiek atļauti riteņu diski 16 collu diametrā.

Skoda

Par GT automašīnām tiek uzskatīti šādi modeļi:

- Skoda Felicia tips 994 (1959-61) 1150cm³.
- Skoda Felicia Super tips 996 (1961-64) 1150-1300cm³.
- Skoda 450 (1958-59) 1150cm³.

Stanguellini

1100 Corsa

Lai Formula Junior varētu izmantot par 1 collu platākus riteņu diskus priekšējiem riteņiem, attālumu starp priekšējās ass riteņiem var palielināt no 1220 mm līdz 1240 mm.

TVR

Grantura -Griffith

Tā kā oriģinālā homologācijas formā ir ieviesusies kļūda, pareizā riteņu bāze ir šāda:

- TVR Grantura Mk. I, Mk. II un Mk. IIa: 213.36cm.
- TVR Grantura Mk. III un Griffith: 217.17cm .

Grantura

- E periodā atļautais riteņu disku diametrs ir 15 collas.
- E periodā ir atļauti tikai gliemežzobratu stūres mehānismi.

Volvo

544, 122, P100, 123 GT, 1800

Automašīnām ar homologācijas numuriem 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313 tiek rekomendēts izmantot «NorDrive» (NL) pusasis oriģinālo vietā.

122

- Ja izmanto 5.5 collu riteņus, kas ir homologēti kā varianti (homologācijas forma No 1408), attālumu starp vienas ass riteņiem var palielināt maksimāli līdz 1345 mm.
- Izmaiņas 01/01ET nedrīkst ņemt vērā automašīnām pirms G perioda.

PV 544 Sport

FIA homologācijas formas No 1086 C papildinājumā noteiktās priekšējās disku bremzes ir atļautas tikai F perioda automašīnām.

Volkswagen

VW Käfer

Ja šo automašīnu ir modificējis Oettinger, tā jāuzskata par GT saskaņā ar homologācijas formu No 138.

VIII PIELIKUMS

***** E, F UN G1 PERIODĀ SĒRIJVEIDĀ UN NELIELĀ SĒRIJĀ RAŽOTĀM AUTOMAŠĪNĀM ATĻAUTĀS MODIFIKĀCIJAS**

NEKĀDAS CITAS MODIFIKĀCIJAS NETIEK ATĻAUTAS

Izņemot gadījumus, kad ir kādā citādā veidā skaidri noteikts, jebkuru daļu, kuras bojājumu izraisījis nodilums vai avārija, var aizvietot tikai ar identiskas specifikācijas (tieši tādu pašu) daļu.

1. ELEKTRISKĀS IERĪCES

1.1 Apgaismojums (pa vispārējas lietošanas ceļiem) (*open road events*)

Visām apgaismojuma un signalizācijas ierīcēm jāatbilst prasībām, kādas ir sacensības organizējošā valstī vai Starptautiskā konvencijā par ceļu satiksmi.

1.2 Tiek atļauts ierīkot papildus priekšējos lukturus, kopskaitā nepārsniedzot sešus, neskaitot stāvgaismas.

1.3 Papildus priekšējos lukturus var ierīkot karosērijas priekšējā daļā vai radiatora režģī, bet tam nepieciešamās atveres ir pilnīgi jāaizpilda ar papildus lukturiem.

1.4 Tiek atļauts brīvi rīkoties attiecībā uz lukturu stiklu, reflektoru un spuldzēm.

1.5 Atpakaļgaitas gaismas ir atļauts ierīkot karosērijas padziļinājumā, bet pie nosacījuma, ka tās iedez tikai tad, kad ieslēgta atpakaļgaita. Tām jāatbilst ceļu satiksmes noteikumu prasībām automašīnas reģistrācijas valstī.

1.6 Var ierīkot regulējamu prožektoru, ja tas atbilst visām prasībām tajās valstīs, caur kurām automašīna varētu braukt.

1.7 Var brīvi izvēlēties aizdedzes sveču, aizdedzes spoles, kondensatora un sadalītāja marķu. Aizdedzes sveču skaitam cilindrā, aizdedzes spoles, kondensatora, sadalītāja un aizdedzes sveces veidam ir jāatbilst ražotāja specifikācijām attiecīgām modelim.

1.8 Netiek atļauta papildus elektroniskā aizdedzes sistēma, tas attiecas arī uz elektronisko apgriezienu ierobežotāju.

1.9 Akumulators un ģenerators: var brīvi izvēlēties veidu un ražotāju, bet līdzstrāvas ģeneratoru nedrīkst nomainīt ar maiņstrāvas ģeneratoru. Ģeneratoram ir jāražo elektriskā strāva, un tam ir jābūt slogotam dzinēja darbības laikā.

1.10 Nominālo akumulatora un visu elektrisko ierīču spriegumu var mainīt no 6 uz 12 voltiem. Akumulatora ietilpība (amperstundas) ir brīvas izvēles.

1.11 Oriģinālo akumulatora vietu nedrīkst mainīt, izņemot, ja to pārvieto no salona uz citu vietu drošības apsvērumu dēļ.

1.12 Ja akumulators paliek salonā, tam ir jābūt droši nostiprinātam un jāatrodas izolētā, pret noplūdēm drošā apvalkā.

2. PIEKARES

2.1 Amortizatori

2.1.1 Marka ir pēc brīvas izvēles, bet skaitam un darbības principiem ir jāatbilst perioda specifikācijām (teleskopiskie vai sviras; darbināmi hidrauliski, hidrauliski ar gāzi pildīti vai frikciju), un jābūt tām sistēmām, kādas bija attiecīgā perioda automašīnās.

2.1.2 Netiek atļauti amortizatoru modeļi, kas papildus oriģinālam ārpusē vai iekšpusē ir aprīkoti ar gāzes kameru.

2.1.3 Atsperu kronšteinu un piekares stiprinājumu vietas nedrīkst izmainīt nekādā veidā.

2.1.4 Piekaru atsperes: piekaru atsperu izmērus var mainīt. Tās var aizvietot ar citām, ja to tips, numurs, materiāls un stingrība ir identiski specifikācijām, kādas attiecīgā periodā bija nomaināmām daļām. Spirāles vijumu skaits ir brīvas izvēles.

3. RITEŅI UN RIEPAS

3.1 Riteņi

3.1.1 Tiem jāatbilst ražotāja attiecīgām modelim dotajām specifikācijām

3.1.2 Tiek noteikts diametrs, riteņa disku platums un izvirzījums. Tomēr, riteņus, kuru diametrs ir 400 mm, var aizvietot ar 15 collu diametra riteņiem, un riteņu diskus, kuri ir šaurāki par 4 collām, var aizvietot ar līdz 4 collām platiem diskus, kurās tiek prasītas Dunlop sacīkšu riepas.

3.1.3 Rezerves riteņa novietošanas vietu nedrīkst mainīt, taču stiprinājuma veids ir pēc izvēles.

3.2 Riepas

Jāatbilst 8. punktam.

*****4. Sēdekļi**

Sēdekļa atbalstus var **mainīt**, un var ierīkot jebkāda veida sēdekli. Aizmugurējos sēdekļus var izņemt no automašīnām ar aizsargkarkasu. Tomēr, ja sēdekļus maina G un vēlāka perioda automašīnām, tiem jābūt tādiem, kam veikta FIA homologācija. Pārējiem periodiem šie sēdekļi tiek rekomendēti.

5. MOTORS

5.1 Atkārtota pārslīpēšana

5.1.1 Atļauts maksimāli pārsniegt 0.6 mm no cilindra sākotnējā diametra, ja palielinājums nemaina attiecīgā periodā paredzēto automašīnas klases jaudu.

5.2 Virzuļi

Virzuļu modifikācijas nav atļautas, bet tos var aizvietot ar citiem, neatkarīgi no tā, vai tos piegādā vai nepiegādā automašīnas ražotājs, ja tie atbilst perioda specifikācijām (forma, svars).

5.3 Sadales vārpstas

Nedrīkst izdarīt izmaiņas.

5.4 Vārsti

Nedrīkst mainīt garumu.

5.5 Balansēšana

Ir atļauta, bet katras daļas svara samazināšanai ir jābūt ne lielākai par 5%.

5.6 Gaisa filtrs

Var mainīt vai noņemt.

5.7 Karburators(i)

Var mainīt tikai dīzes un droseles; ir jā saglabā marka un tips, kam veikta homologācija, un ražotāja specifikācijas.

5.8 Kloķvārpsta

Var aizvietot ar mezglu, kas ražots no melnā metāla, ja pēc savas konstrukcijas un visiem izmēriem tas ir identisks oriģinālam. Ir jā saglabā oriģinālie vai par jaunu izgatavotie galvenā gultņa korpusa vāciņi, kas ir tādas pašas formas vai izgatavoti no tāda paša materiāla kā oriģināls.

6. DZESĒŠANAS SISTĒMA

6.1 Radiators

6.1.1 Ir atļauts jebkurš radiators, ko ražotājs ražo attiecīgam modelim, bet nekādā veidā nedrīkst modificēt tā piestiprinājuma sistēmu un mainīt novietojumu.

6.1.2 Ir atļauti nostiprināti vai kustīgi papildinājumi radiatora režģim, neatkarīgi no to kontroles sistēmas.

*****6.1.3** **Sildītāju matricas ar šķidrumu dzesētiem motoriem un siltummaiņus ar gaisu dzesētiem motoriem** var noņemt, bet nevar mainīt to novietojumu.

6.1.4 Ūdens cauruļu novietojums ir brīvas izvēles.

6.2 Ventilators

6.2.1 Nav noteikts tā lāpstiņu skaits un lielums (var tās pilnīgi noņemt)

6.2.2 Ventilatora darbību var uz laiku apturēt ar sajūga palīdzību.

6.2.3 Ir atļauts aizvietot oriģinālo ventilatoru ar elektrisko.

6.3 Termostats

Marka un tips ir pēc brīvas izvēles.

7. ATSPERES

Izņemot piekares atsperes, visas pārējās atsperes var aizvietot ar citām, ja to numurs, materiāls un stingrība ir identiski specifikācijām, kādas bija uz nomaiņu attiecināmā periodā.

8. TRANSMISIJA/ SAJŪGS/ PĀRNESUMKĀRBA UN REDUKTORS

8.1 Var izmantot maksimāli divu alternatīvu pārnenumu attiecību kārbas un reduktorus, kādi uzrādīti ražotāja specifikācijās 1. grupā ierobežotā sērijā ražotām automašīnām un 3. grupā nelielā sērijā ražotām automašīnām.

8.2 Netiek atļautas pārnenumkārbas, kurās pārnenumu izdara ar kulaciņu uzmavām.

8.3 Paātrināšanā pārnenuma ierīkošana papildu esošajai pārnenumkārbai tiek atļauta, ja atbilst perioda specifikācijai.

8.4 Nedrīkst modificēt oriģinālo sajūga kontroles sistēmu.

9. BREMZES

9.1 Spiedienu ierobežojošu ierīci starp priekšējām un aizmugures bremzēm var uzstādīt tikai tad, ja tāda ir ietverta attiecīgā perioda specifikācijās.

9.2 Bremžu caurulītes var aizsargāt ar elastīgu apvalku.

9.3 Bremžu uzliku materiāls var būt brīvas izvēles, taču tiek atļauta tikai parasta mehāniskās apstrādes apkope.

9.4 Ja tiek nodrošināta parasta bremžu sistēma ar pastiprināju, tā nav jāatvieno.

10. RITEŅU BĀZE, ATTĀLUMS STARP VIENAS ASS RITEŅIEM, KLĪRENSS

10.1 Riteņu bāze un attālums starp vienas ass riteņiem

10.1.1 Par to ir jābūt veikta homologācijai vai gadījumā, ja homologācija modelim nav veikta, tam jāatbilst ražotāja oriģinālām specifikācijām.

10.1.2 Atļautā pielaiide attālumam starp vienas ass riteņiem: $\pm 1\%$.

10.2 Klīrenss

Automašīnas atsperotajai daļai ir jābūt vismaz 100 mm klīrensam, tā lai 800mmx800mx100 mm augstu mezglu varētu ievietot zem automašīnas no jebkuras puses jebkurā laikā.

Klīrensu var mērīt jebkurā sacensību norises laikā virsmai, ko noteikusi atbilstības kontroles pārstāvis un saskaņā ar 1993. gadā FIA publicēto Homologācijas rokasgrāmatu.

11. SVARS

Visā sacensību laikā automašīnas svars nedrīkst būt mazāks par FIA noteikto minimālo homologēto svaru vai, ja modelim nav veikta homologācija, tad mazāks par svaru, kāds noteikts attiecīgā perioda specifikācijās.

12. BAMPERI

12.1 Ja vien tie nav virsbūves neatņemama sastāvdaļa un izņemot rallijus, automašīnām, kam veikta homologācija, ir jānoņem bamperi un to atbalsti.

12.2 Zemāk minētajām automašīnām bamperi tiek uzskatīti par virsbūves neatņemamu sastāvdaļu:

- Jaguar Mark 1 un 2.
- Austin un Morris Mini, un visas to modifikācijas.
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- Visi 120 Volvo tipi.
- VEB Wartburg, visi tipi.
- Abarth 850TC un 1000.
- Porsche 911, visi tipi.
- Lotus Elan.

12.3 Rallijos braucošām automašīnām ir jābūt bamperiem, kas atbilst modeļa specifikācijām attiecīgā periodā, izņemot ja:

- modelim veica homologāciju attiecīgā periodā bez bamperiem vai
- ar attiecīgo šasiju piedalījās sacensībās atbilstoši FIA noteikumiem periodā bez bamperiem.

13. REZERVES RITENĪ

Rezerves ritenus var noņemt no automašīnas, ja:

- visu laiku tiek ievērots minimālais homologētais svars,
- rallijos ir jāievēro satiksmes noteikumi.

14. PAPILDU ARMATŪRA

14.1 Papildu armatūra, kas nav iekļauta perioda specifikācijās vai homologācijas formā, ir atļauta bez ierobežojumiem pie nosacījuma, ka tā neietekmē automašīnas braukšanas veidu un pat netieši neietekmē motora darbību, stūrēšanu, pārvadi, ceļa ievērošanu vai bremzēšanu.

Šāda armatūra ietver to, kas ir saistīta ar automašīnas estētisku izskatu, komfortu salonā (apgaismojums, siltums, radio utt.) un to, kas nodrošina vieglāku vai drošāku braukšanu (ātruma kontrolspuldze, priekšējā stikla tīrītājs utt.)

14.2 Automašīnas siluetu, kā tas ir definēts 3.punkta 4.1.apakšpunktā, nedrīkst mainīt.

14.3 Stūres novietojums (labajā vai kreisajā pusē) ir pēc izvēles, ja tādus modeļus atbilstoši specifikācijai ir piedāvājis ražotājs.

14.4 Tiek atļauts zemāk minētais:

14.4.1 Skaņas signālu var mainīt vai ierīkot. To var modificēt, lai ar to varētu rīkoties līdzbraucējs.

14.4.2 Priekšējo stiklu var aizvietot ar tāda paša materiāla stiklu, kurā ir sildīšanas—atkausēšanas ierīce.

14.4.3 Sildītāju var aizvietot ar atsevišķu alternatīvu ierīci, kas uzrādīta ražotāja katalogā.

14.4.4 Ārējos karosērijas dekoratīvos rotājumus var noņemt (izņemot radiatora ribas un tos, kas ir ap priekšējiem lukturiem), ja tā rezultātā neatklājas asi stūri.

14.4.5 Oriģinālo spidometru var aizvietot ar citu, ja aizvietotāju var novietot tieši tajā pašā ligzdā un tas ir analoga tipa. Ir atļautas arī papildu

analoga tipa ierīces.

14.4.6 Elektrisko ūdens termometru var aizvietot ar kapilāra tipa termometru, un standarta manometru var aizvietot ar citu precīzāku.

14.4.7 Var nostiprināt vietas pacelšanai ar domkratu, tās var mainīt un pievienot papildu vietas.

14.4.8 Var noņemt bamperus virs vadotnēm, bet esošajiem jābūt paredzētajās vietās (izņemot, ja tie noņemti saskaņā ar šī Pielikuma 12. punktu).

14.4.9 Cimdu nodalījumu un durvīs esošo „kabačiņu” var modificēt tikai, lai tos palielinātu.

14.4.10 Ja sacensību nolikums atļauj ierīkot apakšas aizsargu, tad bremzes un degvielas padeves caurulītes tiek aizsargātas.

14.4.11 Reģistrācijas numura zīmes novietojums un izskats ir pēc brīvas izvēles, bet atbilstoši automašīnas piederības valsts prasībām.

14.4.12 Var ierīkot alternatīvu stūri, bet ir jā saglabā oriģināla metode stūres iekārtas nostiprināšanai.

14.4.13 Elektriskai ķēdei var pievienot papildu relejus un slēdžus, un var pagarināt akumulatora vadus.

14.4.14 Visu elektrisko slēdžu izmantojamību, novietojumu un skaitu, ja tie tiek ierīkoti papildus, var brīvi mainīt.

14.4.15 Var noņemt riteņu dekoratīvos rotājumus un veikt riteņu balansēšanu.

14.4.16 Uzgriežņus un skrūves var mainīt un/vai nostiprināt ar sprosttapām vai stiepli.

14.4.17 Priekšējiem lukturiem var ierīkot aizsargus, ja tie neietekmē automašīnas aerodinamiku.

14.4.18 Rokas bremzi var modificēt uz tūlītēju atlaišanu, noņemot sprūdmehānismu.

14.4.19 Attiecīgās klases attiecīgā perioda jebkāds demontējams ciets nolaižams jumts, kādu to piedāvājis automašīnas ražotājs vai kāds cits piegādātājs.

*****IX PIELIKUMS**

APSTIPRINĀTĀS MODIFIKĀCIJAS E, F UN G1 PERIODA IEROBEŽOTĀ SĒRIJĀ RAŽOTĀM SACĪKŠU AUTOMAŠĪNĀM UN NELIELĀ SĒRIJĀ RAŽOTĀM SACĪKŠU AUTOMAŠĪNĀM

NAV ATĻAUTAS NEKĀDAS CITAS MODIFIKĀCIJAS

1. Šasija

Jāievēro oriģināla konstrukcija un izmēri, bet var izmantot lokālu nostiprināšanu.

2. Piekare

2.1 Sānsveres stabilizators

2.1.1 r atļauta tā ierīkošana, ja tas nerada papildu traucējumus riteņu kustībā.

2.1.2 Sānsveres stabilizators nedrīkst būt regulējams un tam ir jābūt

izgatavotam no viengabala stieņa.

2.1.3 Šarnīrus (*rose joints*) var izmantot, ja tas neietekmē piekares ģeometriju.

2.2 Amortizatori

Ir atļauti tikai tādi regulējami amortizatori, kādi ir paredzēti perioda specifikācijās.

2.3 Atsperu kronšteini

2.3.1 Nav atļautas atsperes ar regulējamu platformu un virsbūves novietojuma augstumu, ja tas nav paredzēts attiecīgam modelim perioda specifikācijās, un arī tajā gadījumā var izmantot tikai oriģinālos regulēšanas līdzekļus.

2.3.2 Oriģinālos kronšteinus nedrīkst modificēt.

2.4 Piekares atsperes

2.4.1 Tās var aizvietot ar citām, ja to tips un numurs ir identiski specifikācijām, kādas bija uz nomaiņu attiecināmā periodā.

2.4.2 Spirāles vijumu skaits ir brīvas izvēles.

2.4.3 Var izmantot dažāda izmēra atsperes tikai tad, ja tādas paredzēja perioda specifikācijas.

2.5 Piekari nostiprinoši/ pastiprinoši stieņi vai statņi un svārstības mazinoši stieņi

Aizliegti, ja modelim tādi nav paredzēti attiecīgā perioda specifikācijās.

3. ATSPERES

Atsperes, izņemot piekares atsperes, var aizvietot ar citām, ja to numurs ir identisks specifikācijām, kādas attiecīgā periodā bija nomaināmām daļām.

4. ĢENERATORS UN AIZDEDZE

Ir atļauta līdzstrāvas ģenerators nomainīga ar ekvivalentas vai lielākas jaudas maiņstrāvas ģeneratoru atbilstoši perioda specifikācijai, bet nemainīgi ir jāpaliek ģenerators piedziņas sistēmai un veidam. Nav atļauti zobveida skriemeļi. Aizdedzes sveces, kuru diametrs ir mazāks par specifikācijās noteikto standartu, var izmantot ar atbilstošu adapteri, ja ir pierādījumi par to izmantošanu attiecīgā periodā.

5. MOTORS

5.1 Atkārtota pārslīpēšana

Atļauts maksimāli pārsniegt 1.2 mm no sākotnējā urbuma, ja palielinājums nemaina attiecīgā periodā paredzēto automašīnas klases jaudu.

Automašīnām, kas ražotas laikā no 01.01.1970 līdz 31.12.1971, atkārtota pārslīpēšana ir atļauta līdz klases jaudas robežai, kā tas ir G periodā. Tas ir iespējams arī attiecībā uz citām automašīnām, ja tas ir vēsturiski noticis attiecīgā individuālai automašīnai (šasija).

5.2 Cilindra galva un cilindru bloks

Kompresijas pakāpi var modificēt, mehāniski apstrādājot bloka virspusi vai cilindra galvu un/vai atsakoties no blīves vai izmantojot cita biezuma blīvi.

Drīkst izmantot tikai homologētus vārstu rokeru mezglus.

5.3 Virzuļi, sadales vārpstas un vārsta atsperes

Tos var mainīt vai izmantot alternatīvas citas specifikācijas vai ražotāja

virzuļus, sadales vārpstas un vārsta atsperes, ja to skaits nepārsniedz to skaitu, kāds ir motoram, kam veikta homologācija.

5.4 Pilnīga apstrāde

Motora daļu mehāniska apstrāde, pulēšana un balansēšana ir atļauta, ja:

5.4.1 šīs darbības veicot, netiek pievienots papildu materiāls;

5.4.2 vienmēr ir iespējams nešaubīgi noteikt šo daļu izcelsmi kā sērijveida produktu, to atļauj šie noteikumi un /vai kam ir veikta homologācija;

5.4.3 tiek ievēroti automašīnas homologācijas formā uzrādītie izmēri un svars, ņemot vērā tajā noteiktās pielaiides. Ja homologācijas formā nav noteiktas pielaiides, var rēķināties ar pielaidi $\pm 5\%$.

6. EĻĻOŠANAS SISTĒMA

6.1 Eļļas filtru un/ vai eļļas dzesētāju var pievienot tikai motora eļļošanas sistēmai.

6.2 Eļļas dzesētājiem jāatrodas virsbūves perifērijā, skatoties no augšas.

6.3 Ir atļauti fiksēti vai mobili eļļas savācēji un kanāli.

7. GĀZU IZPLŪDES SISTĒMAS

7.1 Izplūdes kolektora caurulēm ir jābūt identiskām oriģinālam, bet trokšņu slāpētājs un izplūdes caurules var būt brīvas izvēles.

7.2 Radītam trokšņa līmenim jāatbilst tām robežām, kādas noteiktas valstī, kurā notiek sacensības.

7.3 Izplūdes caurules atvērūmam jāatrodas no zemes attālumā no 45cm līdz 10cm. Tām jāiekļaujas automašīnas perimetrā un ne vairāk par 10 cm no šī perimetra, un vertikālās daļas aizmugures daļai ir jāiet caur riteņu bāzes centru; atveres var būt ārpus perimetra tikai tad, ja modelim to atļauj perioda specifikācijas.

Turklāt, ir jānodrošina atbilstoša aizsardzība, lai sakarsušās caurules neizraisītu apdegumus.

7.4 Gāzu izplūdes sistēma nedrīkst būt provizoriska. Izplūdes gāzes drīkst izplūst tikai no sistēmas gala. Nedrīkst izmantot šasijas daļas izplūdes gāzu izvadīšanai.

8. DEGVIELAS SISTĒMA

8.1 Elektriskos sūkņus var aizvietot ar mehāniskiem sūkņiem un otrādi. To skaitu un novietojumu var mainīt.

8.2 Ikvienai degvielas tvertnei ir jāatbilst 5.5 punktam, tā nedrīkst pārsniegt oriģināli homologēto vai noteikto tilpumu, un tai ir jāatrodas oriģinālajā vietā vai bagāžas nodalījumā.

8.3 Degvielas cauruļu izvietojums ir brīvs.

9. KARBURATORI UN GAISA FILTRI

9.1 Karburatorus var aizvietot ar citiem, kas atšķiras no tiem, kādi noteikti homologācijas formā attiecīgā modelim, ja:

9.1.1 marka un visas konstrukcijas detaļas un darbības principi tiek saglabāti identiski tiem, kādi noteikti homologācijas formā attiecīgā modelim (dīzes, droseļvārsti, sūkņi, droseļu skaits utt.),

9.1.2 šos karburatorus var tieši uzstādīt uz ieplūdes kolektora, izmantojot oriģinālo stiprinājumus.

9.2 Gaisa filtrus un to apvalkus var aizvietot ar ieklūdes piltuvi atbilstoši perioda specifikācijai.

10. TRANSMISIJA

10.1 Pārnesumkārbā

Var izmantot tikai perioda specifikācijās noteikto pārnesumkārbu (manuālu vai automātisku) un tos pārnesumus, kādi ir atbilstošā perioda specifikācijās. Spirālveida zobu mazos zobratus var aizvietot ar taisnu zobu zobratiem.

10.2 Reduktors

Var izmantot tikai tās pārnesuma attiecības, kādas ir atbilstošā perioda specifikācijās.

10.3 Diferenciālis

Var izmantot tikai tādu ierobežotas slīdamības diferenciāli, kāds modelim ir noteikts atbilstošā perioda specifikācijās.

11. RITEŅI UN RIEPAS

11.1 Riteņi

Jāatbilst tipam, kam veikta homologācija, vai attiecīgā perioda specifikācijām.

11.1.1 Riteņus var pastiprināt, kas var izraisīt nostiprinājuma sistēmas modifikācijas, ja tāda stiprinājuma sistēma tika izmantota modelim attiecīgā periodā.

11.1.2 F perioda ierobežotas sērijas sacīkšu automašīnas un nelielā sērijā ražotās sacīkšu automašīnas var aprīkot ar «Minilite» tipa vieglmetālu sakausējumu riteņiem atbilstoši oriģinālo riteņu izmēriem, ja nav pieejami alternatīvi perioda specifikācijām atbilstoši vieglmetālu sakausējumu riteņi. Ir jāievēro maksimālais atļautais attālums starp vienas ass riteņiem.

11.2 Riepas

Jāatbilst 8. punktam.

12. BREMZES

Bremžu sistēmai pilnībā jāatbilst perioda specifikācijām

12.1 Bremžu sistēmu var mainīt uz divkontūru bremžu sistēmu, nodrošinot vienlaicīgu visu četru riteņu darbību ar divu hidraulisko slēgumu palīdzību, ja tas neietekmē pedāļu stāvokli un to stiprinājumu, ne arī automašīnas konstrukciju vai virsbūvi. Pastiprinātāja sistēma var būt uzstādīta vai atvienota.

12.2 Hidraulisko bremžu sistēmu nedrīkst aprīkot ar spiedienu ierobežojošām ierīcēm, izņemot, ja tādas ir paredzētas atbilstošā perioda specifikācijās. Nevienu ierīci, kas atļauj bremzēšanas balansēšanu starp priekšējiem un aizmugures riteņiem, pilots nedrīkst darbināt, atrodoties savā sēdekļī.

12.3 Bremžu diskus nedrīkst modificēt.

12.4 Frikcijas materiāls un stiprinājuma metode ir brīvas izvēles, bet frikcijas virsmas izmēriem jāatbilst homologācijas formai.

13. KABĪNE

13.1 Priekšējais stikls

13.1.1 Tam jābūt no slāņaina stikla, izņemot, ja iegūta atļauja noteiktai automašīnai izmantot alternatīvu materiālu.

13.1.2 Līdz 1955. gadam ražotām vaļējām automašīnām priekšējā stikla izvēle ir brīva, ja tas paceļas vertikāli vismaz 20 cm virs motora pārsega augšējās daļas.

13.1.3 Automašīnām, kas ražotas no 1955. gada līdz 1961. gadam ieskaitot, priekšējam stiklam jābūt vismaz šādiem minimāliem izmēriem:

13.1.3.1 vertikāli augstums virs motora pārsega augšējās daļas: 20cm,

13.1.3.2 platums: 90cm līdz 1000cm³, 100cm virs 1000cm³.

13.1.4 Modifikācijas priekšējā stikla papildierīcēm (rāmis, stiprinājumi, blīves utt.) nav atļautas.

13.2 Aizmugurējam logam, durvju logiem un sānu lodziņiem jābūt no vismaz 5 mm bieza neplīstoša stikla vai stingra caurspīdīga materiāla (FAA tipa materiāls, piemēram, tiek rekomendēts Lexan 400).

13.3 Vertikāli atveramos sānu logus var nomainīt ar horizontāli slīdošiem logiem.

13.4 Izņemot augšminēto 13.3. punktu, modifikācijas logu papildierīcēm (rāmis, stiprinājumi, blīves utt.) nav atļautas.

13.5 Priekšējos sēdekļus var mainīt, pasažieru un mīkstos sēdekļus var izņemt.

13.6 Grīdu un jumta apdari var noņemt, durvju apdari var aizvietot.

13.7 Vadības ierīces un to funkcijas jāsauglabā atbilstoši ražotāja specifikācijām, bet ir atļauts tās modificēt, lai atvieglotu to izmantošanu – drīkst nolaist zemāk stūres iekārtu, pagarināt rokas bremzi, mainot tās vietu kabīnē un likvidējot sprūda mehānismu.

14. APAKŠAS AIZSARGS

Ir atļauta papildu aizsargājoša ierīce automašīnas apakšējai daļai, ja tāda ir ietverta oriģināla homologācijas formā vai to atļauj sacensību Papildu nolikums.

15. AERODINAMISKĀS PALĪGIERĪCES

Nav atļautas.

16. BALASTS

Automašīnas svaru var palielināt ar balasta palīdzību, ja tas ir no izturīgiem, viengabala blokiem, kas ir piestiprināti pie kabīnes grīdas; tiem jābūt redzamiem un tos apstiprina tehniskā komisija. Par balastu var izmantot stingri nostiprinātu rezerves riteni.

17. VIRSBŪVE

17.1 Tikai nelielā sērijā ražotām automašīnām virsbūvei ir atļautas modifikācijas, kas veiktas attiecīgā periodā atbilstoši tajā laikā spēkā esošiem starptautiskiem noteikumiem nelielā sērijā ražotām automašīnām, kā to nosaka 2.3.7. punkts.

Virsbūvei ir PILNĪBĀ jāatbilst attiecīgā modeļa konfigurācijai automašīnām, kas šajā periodā piedalījās starptautiskās sacensībās atbilstoši FIA nolikumam.

17.2 Ja homologētai virsbūvei ir veiktas modifikācijas, tas jāatspoguļo FIA formā ziņās par automašīnu, norādot datumu, kad veiktas modifikācijas, jādod to apraksts un pamatojums.

17.3 levelkamiem lukturiem jābūt kā oriģinālam ar pilnu to mehānismu.

*** INFORMĀCIJAI

Stājas spēkā ar 2007. gada 1. janvāri (*WMSC* ar 2006. gada 5. jūliju)

5.12.1 Priekšējais stikls

Tiek grozīts:

5.12.1 Visām ierobežotas sērijas automašīnām, CT, GT un GTS automašīnām priekšējam stiklam jābūt laminētam. Izņēmuma gadījumos utt.

7.3.6

Tiek grozīts:

Vertikāli atveramos sānu logus var nomainīt ar horizontāli slīdošiem logiem, ~~bet ir jā saglabā oriģinālais atvēršanas mehānisms.~~ Šasijai ir utt.

7.3.10

Jauns punkts šādā redakcijā

H2 un I perioda CT un GTS automašīnām var brīvi ierīkot pastiprinošus stienus starp priekšējās un aizmugurējās piekares statņu atbalstu augšējiem stiprinājuma punktiem (glāžu savilcējus).

8.3.8

Tiek grozīts:

Sākot ar G periodu, ierobežotas sērijas, CT, GT un GTS automašīnām var izmantot atbilstošas šosejas riepas saskaņā ar zemāk minētā 8.4 punkta prasībām, ja piedalās izturības braucienu sacīkstēs, kuru noteiktais laiks ir vairāk nekā 2 stundas (un atbilstošais kvalifikācijas laiks).

K PIELIKUMA VI PIELIKUMS

8.2.2.5

Tiek grozīts:

8.2.2.5 Optimālie aizsargkarkasu pastiprinājumi

Pastiprinājumu diametram, biezumam un materiālam jāatbilst aizsargkarkasiem noteiktajām normām. Tie ir jāiestiprina vietā metinot vai ar noņemamu savienojumu (~~obligāti priekšējiem transversāliem pastiprinājumiem~~). Pastiprinājumu caurules nekad nedrīkst piestiprināt pie automašīnas virsbūves.

8.2.2.5.1 Transversālie statņi

Tiek atļauta transversālo statņu piestiprināšana veidā, kāds norādīts pašreizējā J pielikuma rasējumā No 253-7. Tomēr, pie priekšējā stieņa piestiprinātais transversālais statnis nedrīkst aizņemt braucējiem paredzēto vietu. Tas ir jānovieto, cik augstu vien iespējams zem paneļa ~~un tam jābūt noņemamam~~.

VII PIELIKUMS – BMC

Tiek grozīts:

Cilindra galvas ar lējuma numuru 12G940 tiek pieņemtas kā aizvietotāji tikai 970 cm³, 1070 cm³ un 1275 cm³ Cooper S motoriem.

VII PIELIKUMS – Dzinēja cilindru bloks BMC Mini Cooper S automašīnām

Pievienot:

Norādītais bloks (lējuma No 12G1279, izmantots Austin 1300, homologācijas No 5335) i BMC ir atzīts par oriģinālā bloka aizvietotāju BMC Mini Cooper S

VII PIELIKUMS – Lotus 23B

Pievienot:

Lotus 23B un Formula Junior

«Hardy Spicer» un «Juboflex» savienojumi ir pieņemami aizvietotāji oriģināliem transmisijas vārpstu savienojumiem.

K PIELIKUMA VIII PIELIKUMS

4. punkts

Tiek grozīts:

Sēdekļa atbalstus var mainīt, ~~un var ierīkot jebkāda veida sēdekli.~~ Aizmugurējos sēdekļus var izņemt no automašīnām ar aizsargkaraksu. Tomēr, ja sēdekļus maina G un vēlāka perioda automašīnām, tiem jābūt tādiem, kam veikta FIA homologācija. Pārējiem periodiem šie sēdekļi tiek rekomendēti.

K PIELIKUMA VIII PIELIKUMS

6.1.3

Tiek grozīts:

Sildītāju radiatorus matrices ar šķidrumu dzesētiem motoriem un siltummaiņus ar gaisu dzesētiem motoriem var noņemt, bet nevar mainīt to novietojumu.

K PIELIKUMS G1 perioda automašīnām

Tiek grozīti nosaukumi K Pielikuma VIII Pielikumam un IX Pielikumam

VIII PIELIKUMS

E, F ~~UN G1~~ PERIODĀ SĒRIJVEIDĀ UN NELIELĀ SĒRIJĀ RAŽOTĀM AUTOMAŠĪNĀM ATĻAUTĀS MODIFIKĀCIJAS

IX PIELIKUMS

APSTIPRINĀTĀS MODIFIKĀCIJAS E, F ~~UN G1~~ PERIODA IEROBEŽOTĀ SĒRIJĀ RAŽOTĀM SACĪKŠU AUTOMAŠĪNĀM UN NELIELĀ SĒRIJĀ RAŽOTĀM SACĪKŠU AUTOMAŠĪNĀM