

Športové a technické predpisy pre pôvodné historické súťažné vozidlá a klasické súťažné vozidlá súťažiace na medzinárodných historických podujatiach.

1. ZÁSADY A SKRATKY.

- 1.1.** FIA vypracovala predpisy v Prílohe „K“ tak, aby bolo možné pretekať s historickými vozidlami podľa súboru pravidiel, ktoré umožňujú zachovať špecifikáciu z periódy ich výroby, a ktoré zabraňujú zmeniť ich výkon a vlastnosti použitím modernej technológie.
Historické preteky nie sú jednoducho len iná formula, v ktorej je možné vyhrávať, sú zvláštnou disciplínou, spájajúcou šport s úctou k týmto vozidlom a k ich histórii.
Historický Motoristický Šport umožňuje aktívnu oslavu dejín motorových vozidiel.
- 1.2.** *Príloha „K“ je použiteľná pre vozidlá ktoré vôbec nie sú pôvodné súťažné vozidlá, alebo pre vozidlá postavené presne podľa tých istých špecifikácií ako modely s medzinárodnou pretekárskou históriou a sú v zhode Medzinárodnými predpismi periódy.
Len povolené varianty špecifikované v perióde sú povolené v rozsahu Prílohy „K“.
Vozidlá bez medzinárodnej pretekárskej histórie ale ktoré majú pretekársku históriu v pretekoch národných majstrovstiev alebo iné platné národné preteky rovnakého uznania môžu byť rovnako prijaté.
Keď sa model nezúčastnil v perióde na medzinárodných pretekoch, HTPy príslušných vozidiel musia byť predložené na HMSC (komisia historického motoristického športu) podložené dokladmi od príslušnej ASN že model má pretekársku históriu v perióde v pretekoch národného významu.
- 1.3.** Táto Príloha „K“ musí byť dodržiavaná pri všetkých podujatiach historických vozidiel zapísaných do kalendára FIA a tiež tieto pravidlá sú odporúčané pre akékoľvek iné historické podujatia.
- 1.4.** Svetová rada motoristického športu FIA, dala svoj plný súhlas na posilnenie tohto princípu, ktorý umožňuje všetkým súťažiacim a vozidlám v historickom motoristickom športe súťažiť na celom svete za spoločných štandardov a spoločných predpisov.
- 1.5.** Viacej informácií je možné nájsť na webovej stránke www.fia.com.
- 1.6. Skratky.**
- | Skratka | Úplný názov | |
|----------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------|
| HVIF | Historický identifikačný list vozidla | Historic Vehicle Identity Form |
| HTP | Historický technický preukaz | Historic Technical Passport |
| HRCP | Historický preukaz vozidla pravidelnosti | Historic Regularity Car Pass |
| HMSC | Komisia historického motoristického športu | FIA Historic Motor Sport Commission |
| HCD | Databáza historických vozidiel FIA | FIA Historic Cars Database |
| HC | Certifikát dedičstva FIA | FIA Heritage Certificate |
| Homologácia | Homologačný list a overovacie listy schválenia FIA | |

Poznámka:

Existujúce HVIFs budú mať platnosť až do 31.12.2006, keď budú tieto nahradené HTPs.

2. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA A DEFINÍCIA VOZIDIEL.

2.1. Všeobecné ustanovenia

- 2.1.1.** Medzinárodné preteky boli riadené Športovou Komisiou ACF od roku 1906 až do roku 1921 a FIA, ktorá bola známa ako AIACR až do roku 1947, od roku 1922 až do dnešného dňa.
Príloha „C“ pre dvojsedadlové pretekárske vozidlá bola zavedená v roku 1950, ako príslušná časť Prílohy „J“ v roku 1966.
Príloha „J“ bola zavedená pre cestovné a GT vozidlá v roku 1954.
Príloha „K“ požaduje že všetky historické pretekárske vozidlá musia byť zachované v prevedení v ktorom pretekali podľa tých predpisov, okrem bezpečnostných predpisov ktoré môžu uplatniť zmeny.
- 2.1.2.** Vozidlo musí byť zaradené podľa jeho typu, jeho periódy (kapitola 3) a v súlade medzinárodnou skupinou v ktorej model pôvodne pretekal, ako je uvedené v prílohe 1.
- 2.1.3.** Organizátorom pretekov nebráni nič, aby vypísali také skupiny spolu aké oni chcú pre účely pretekov s vylúčením kombinácie otvorených a uzatvorených druhov vozidiel okrem tých kde špecifikácia periódy to dovoľuje.

- 2.1.4.** Ak konkrétne vozidlo je založené na homologovanom modeli, jeho perióda zaradenia musí byť zhodná s dátumom platnosti častí homologačného listu použitého konkrétnym vozidlom (základný list a rozšírenia).
Predovšetkým, musí byť brané do úvahy či v stanovenom dátume zaradením v perióde, model týchto vozidiel bol prepísaný z nejakej homologovanej skupiny do druhej.
- 2.1.5.** Perióda a rozšírenia homologačného listu nachádzajúce sa ako použité, musia byť špecifikované na HTP použitom pre toto konkrétne vozidlo.
- 2.1.6.** Žiadne vozidlo zúčastňujúce sa pretekov FIA nemôže použiť dielec inej špecifikácie periódy ako je perióda v ktorej je zaradené.
- 2.1.7.** Predchádzajúce zaradenie, vozidlá môžu len byť reálne zaradené so schválením od HMSC.
- 2.1.8.** Majitelia vozidiel periódy „Z“ sú vyzývaní požiadať od FIA preukazy.
- 2.1.9. Reklama na vozidlách.**
- 2.1.9.1.** Reklama bude obmedzená najviac na jednu plochu 50 x 14 cm nad horným a jednu pod dolným okrajom štyroch štartovných čísiel.
Keď nie je dost' miesta pre umiestnenie povolenej reklamy nad a pod okrajom štartovných čísiel, môže byť reklama umiestnená v ich okolí, avšak tak, aby sa nedotýkala podkladu čísla.
Jednu z obidvoch plôch u týchto troch štartovných čísiel si môže vyhradiť usporiadateľ športového podniku pre svoju reklamu.
Jej umiestnenie nemôže súťažiaci odmietnuť.
- 2.1.9.2. Reklama na jedno a dvojsedadlových pretekárskych vozidlách obdobia „G“, a ďalej.**
1x na prednej časti a 1x na každom boku, každá nie väčšia ako 700 cm², môže byť vyhradená pre reklamu organizátora, jej umiestnenie nemôže súťažiaci odmietnuť.
Okrem toho je povolená celková plocha 2 100 cm² (maximálne 700 cm² vpredu a obidvoch bokoch) pre dodatočnú reklamu aj vo forme jednotlivých nálepiek.
U jednotlivých nálepiek môže byť celková povolená plocha najviac rovnajúca sa súčtu plôch pravouholníkov, opísaných jednotlivými nálepkami.
- 2.1.9.3.** Plochy označenia rallye sú vyhradené pre reklamu organizátora.
- 2.1.9.4.** V rallye, a ak sú použité iba dve štartovné čísla, sú povolené dve dodatočné plochy o 50 x 14 cm na reklamu.
- 2.1.9.5.** Každú neobvyklú reklamu, s výnimkou „vzhľadu obdobia“ je potrebné odstrániť.
- 2.1.9.6.** Mená jazdcov a zástava príslušného štátu musia byť umiestnené jedenkrát na každom boku vozidla na ploche najviac 10 x 40 cm.
Znak klubu, zodpovedajúci dobrému vkusu, môže byť na každom boku vozidla na ploche o veľkosti 10 x 10 cm.
- 2.1.9.7.** Na vozidlách nesmú byť žiadne iné kresby alebo nápisy (napríklad žraločie zuby, nálepky predchádzajúcich pretekov, osobné posolstvá a pod.).
- 2.1.9.8.** Je povolené umiestniť vedľa štartovného čísla nálepky označujúce triedu vozidla, keď to vyžaduje usporiadateľ vo zvláštnych ustanoveniach pretekov.
- 2.1.9.9.** Tieto pravidlá musia byť rešpektované v priebehu každých pretekov majstrovstiev.
- 2.1.10. Vzhľad obdobia – všetky vozidlá.**
Ktorékoľvek vozidlo, ktoré sa môže preukázať historickým pôsobením, prostredníctvom čísla šasi, ktoré jazdilo v pôvodnom prevedení (napríklad Gulf Porsche, L a M, Lola, JPS Lotus, atď.) bude mu povolené pokračovať v prevedení tohto vzhľadu, za podmienky, že tento je v rovnakých farbách a logá sú v pôvodných veľkostiach.
- 2.1.11. Štartovné čísla.** Pozri kapitolu 205 až 207 z ISC.

2.1.12. Dohoda FIA / FIVA.

FIA považuje spoluprácu s FIVA za ústrednú k jej aktivitám na poli nešportových historických podujatí, za účelom chrániť slobodné a neobmedzené šírenie historických vozidiel a tiež podporovať ich nešportové využitie.

Podľa znenia dohody medzi FIA a FIVA, podpísanej 10. októbra 1974, a doplnenej 27. októbra 1999, FIVA uznáva FIA ako jedinú medzinárodnú autoritu v oblasti motoristického športu.

Predovšetkým, zatiaľ čo historické automobilové podujatia športovej povahy ostanú vo výhradnej kompetencii FIA a jej členov, nešportové podujatia pravidelnosti zostávajú naďalej oprávnené používať buď predpisy FIA alebo FIVA.

Turistické stretnutia organizované z poverenia FIA budú rešpektovať Medzinárodné Predpisy Podujatí FIVA.

Organizátori (členské kluby FIA alebo FIVA) môžu organizovať (pod podmienkou možného odsúhlasenia príslušnou ASN, zvlášť keď je toto určené národnou legislatívou) rallye pravidelnosti pod podmienkou že priemerná rýchlosť neprekročí nižší z 2 nasledovných rýchlostných limitov a to 50 km/h alebo maximálnu rýchlosť bežne povolenú pre automobily v cestnej premávke dopravnými predpismi príslušných štátov.

2.1.13. Definície podujatí.**2.1.13.1. Športové preteky historických vozidiel.**

Pre účely tejto Prílohy „K“ môže byť historické podujatie:

- predvádzanie, prehliadka, historický cestný pretek, historická rallye, historická súťaž pravidelnosti, alebo historický turistický zraz,

organizovaný podľa predpisov FIA alebo FIVA.

Všetky medzinárodné športové preteky musia podliehať predpisom Prílohy „K“ s výnimkou rallye a pretekov do vrchu (vrátane pretekov na okruhu konajúcich sa počas rallye), usporiadaných na okruhoch, schválených FIA pre medzinárodné podujatia ako to stanovuje Príloha „O“, článok 6.

2.1.13.2. Predvádzanie a prehliadky.

Pozri kapitolu 22c. od ISC.

Naviac predvádzanie a prehliadky jednomiestnych a dvojmiestnych súťažných vozidiel vyrobených po roku 1967, je možné usporiadať v každom prípade len so súhlasom FIA.

2.1.13.3. Predvádzanie. Pozri kapitolu 22c. od ISC.**2.1.13.4. Historické cestné podujatie.**

Historické cestné podujatie je definované ako podujatie pre spôsobilé vozidlá, zodpovedajúce predpisu Prílohy „K“ alebo predpisu pre podujatie FIVA, pri ktorom sa používajú, pre jazdu na priamej trase alebo hviezdicovo usporiadanej trase, cesty pre verejnú premávku pre ktoré vydá usporiadateľ popis trate, ktorá je zabezpečená bežným spôsobom.

S výnimkou historických turistických stretnutí, musia byť všetky medzinárodné podujatia uvedené pre informáciu v kalendári FIA a FIVA.

Tieto podujatia musia byť usporiadané v súlade s predpismi o pravidlách cestnej premávky príslušného štátu.

Existujú tri druhy historických cestných podujatí, ktoré sú zvlášť definované podľa ďalej uvedeného rozdelenia:

Historické rallye, Historické rallye pravidelnosti, Historické stretnutia.

Historické rallye.

Je podujatie športového charakteru, v ktorom je väčšina trate vedená po verejných komunikáciách.

Môže obsahovať jednu alebo viacej „špeciálnych etáp“, usporiadaných na komunikáciách uzatvorených pre normálnu cestnú premávku, alebo na trvalých, prípadne občasných pretekárskych okruhoch v ktorých je rozhodujúcim faktorom dosiahnutá maximálna rýchlosť.

Výsledky zo všetkých zvláštnych skúšok sú podkladom ku stanoveniu celkovej klasifikácie v rallye.

Nasledujúce podmienky musia byť dodržané pre historické rallye:

- Usporiadatelia *medzinárodných* historických rallye musia byť členmi ASN združených vo FIA.
- Časti trate okrem zvláštnych skúšok sa označujú ako „jazdné úseky“.
Maximálna rýchlosť na jazdných úsekoch nesmie nikdy ovplyvniť celkovú klasifikáciu a priemerná rýchlosť, určená pre úseky medzi kontrolami, môže byť najviac 50 km/hod, pokiaľ ASN nepovolí v súlade s národnými predpismi rýchlosť vyššiu.
Maximálna priemerná rýchlosť povolená na rallye rýchlostných skúšok nesmie prekročiť 120km/h.
- Posádky vozidiel, ktoré sa zúčastnia športových rallye, musia mať príslušnú súťažnú licenciu FIA pre jazdcov.
- Pri rýchlostných skúškach na okruhu, kde štartuje súčasne viacej ako jedno vozidlo, môže byť v vozidle len jazdec.

- Zúčastniť sa môžu len tie vozidlá, ktoré vyhovujú predpisom pre premávku po verejných komunikáciách a spĺňali predpisy FIA pre účasť na medzinárodných rallye v periode kedy boli vyrobené.
- Každý súťažiaci musí pre súťažné vozidlo vlastníť platný FIA Technický preukaz historického vozidla.
Je povinnosť každého súťažiaceho preukázať na požiadanie technických komisárov, oprávnených delegátov a športových komisárov pretekov že jeho vozidlo je v zhode s predpismi v ich úplnosti v každom okamihu v priebehu pretekov.
- Usporiadateľ musí rešpektovať bezpečnostné odporúčania, uvedené v článku 14 Prílohy „H“ MŠP.

Historické rallye pravidelnosti.

(táto časť neplatí pre preteky FIVA)

Historické rallye pravidelnosti je turistické motoristické podujatie v ktorom nerozhoduje maximálna rýchlosť a v ktorom maximálna priemerná rýchlosť (do 50 km/hod) musí byť dodržaná.

Výnimočne kde sú dlhé vzdialenosti medzi mestami je alebo kde itinerár zahrňuje používanie diaľnice, usporiadateľ rallye pravidelnosti môže požiadať príslušnú ASN na povolenie na zvýšenie celkovej priemernej rýchlosti (na maximálne 80 km/h) pre tieto konkrétne úseky.

Nasledujúce podmienky musia byť dodržané pre historické rallye pravidelnosti:

- Musia byť prihlásené do kalendára FIA alebo FIVA.
Usporiadateľ môže byť členom FIA alebo FIVA, pod záštitou ASN pokiaľ to vyžadujú národné predpisy, propozície však musia zodpovedať MŠP FIA, alebo medzinárodným poriadkom podujatí FIVA.
- V prípade podujatia zapísaného do kalendára FIA, predpisy používané na historické rallye pravidelnosti, musia byť v súlade s „štandardnými dodatkovými predpismi“ určenými FIA. Tieto predpisy sú prístupné na internetovej stránke www.fia.com alebo na sekretariáte FIA.
- Popísaná trať (itinerár) rallye pravidelnosti musí byť dodržaná s výnimkou „vyššej moci“. Usporiadatelia musia mať možnosť preveriť, že itinerár / itineráre boli schválené príslušnými orgánmi pre kontrolu nad premávkou po verejných komunikáciách, ako aj príslušnými ASN vo FIA alebo ANF vo FIVA.
- Usporiadateľ nemusí informovať dopredu účastníkov o konci úseku sekcie s časovou skúškou, keď jej trať vedie po predpísanej trase.
- Usporiadateľ musí urobiť najmenej jednu tajnú časovú kontrolu denne pre všetky vozidlá. Pri predčasnom príchode musia byť posádky penalizované alebo pri neúmernej rýchlosti i vylúčené.
- Na základe správy dopravnej polície o nebezpečnej jazde je možné účastníka penalizovať alebo vylúčiť.
- Pri vylúčení musia posádky odovzdať štartovné čísla, štítky rallye, itinerár a ďalšie materiály.
To isté to platí aj pre servisné vozidlá.
- Jazdci vozidiel, zúčastnených na rallye pravidelnosti, musia mať platný vodičský preukaz pre všetky štáty ktorými vedie trasa a typ licencie súťažnej alebo pravidelnosti, pre jazdca je minimálne stupňa „H4“ pre daný rok a súťaž, alebo musí obdržať jazdecké oprávnenie na rallye pravidelnosti počas trvania tohto podujatia.
- Každá posádka musí presne určiť mená posádky pri vypísaní prihlášky. Meno posádky je zverejnené spolu s menami jazdcov v oficiálnom programe pretekov.
- Zúčastniť sa môžu vozidlá, ktoré majú povolenie k premávke po verejných komunikáciách v štáte ich registrácie, vyrobené najmenej pred 15 rokov pred 1. januárom príslušného roku.
Vozidlá musia použiť pneumatiky schválené pre premávku po verejných komunikáciách.
Nepripustné pre akúkoľvek časť trate sú pretekárske pneumatiky.
O prijatí prihlášky rozhoduje usporiadateľ.
- Súťažiaci musia mať pre svoje vozidlo HTP, HRCP, alebo platný Preukaz zhodnosti FIVA.
- Pred štartom musia vozidlá absolvovať technické preberanie, ktoré skontroluje ich zhodnosť s propozíciami a preukazom zhodnosti.
Je povinnosť každého súťažiaceho preukázať na požiadanie technických komisárov, oprávnených delegátov a športových komisárov pretekov že jeho vozidlo je v súlade s predpismi v ich úplnosti v každom okamihu v priebehu pretekov.
- S cieľom predísť „sivým priestorom“, ktoré môžu byť škodlivé pre historické jazdy a bezpečnosť podujatia, môžu byť prijaté dodatočné opatrenia, aby sa eliminovalo riziko že tieto predpisy budú zneužívané a rýchlosť – alebo najkratší čas – sa stávajú rozhodujúcim faktorom, aj keď iba pre limitované úseky podujatia.

Historické turistické stretnutia.

(táto časť neplatí pre preteky FIVA)

Pozri kapitolu 21.b. od ISC.

Nasledujúce podmienky musia byť dodržané pre historický turistické stretnutia:

- Pre klasifikáciu nesmie byť rozhodujúce ani dosiahnutie rýchlosti ani dosiahnutý čas.
- Zvláštne ustanovenia pre Historické turistické stretnutia musia zodpovedať predpisu pre medzinárodné podujatia FIVA.
- Usporiadateľ musí informovať o usporiadaní podujatia a aj o jeho trase všetky príslušné ASN(s) a ANF(s) FIVA.
- Zúčastniť sa môžu všetky vozidlá s oprávnením pre verejnú premávku v štáte ich registrácie, vyrobené najmenej 15 rokov pred 1. januárom príslušného roku.
Usporiadateľ rozhoduje o prijatí prihlášok a aj o kvalifikácií.

Preteky na okruhoch.

Pozri kapitolu 16.b.1. od ISC.

Nasledujúce podmienky musia byť dodržané pre preteky na okruhoch:

- Každý jazdec musí byť držiteľom platného preukazu FIA pre súťažné vozidlo.
Spôsobilé vozidlá musia vyhovovať požiadavkám FIA pre podujatia na okruhoch.
Je povinnosť každého súťažiacieho preukázať na požiadanie technických komisárov, oprávnených delegátov a športových komisárov pretekov že jeho vozidlo je v zhode s predpismi v ich úplnosti v každom okamihu v priebehu pretekov.
- Organizácia má vyhovovať bezpečnostným odporúčaniam prílohy „H“ medzinárodných športových predpisov.

Rýchlostné podujatia v preteku do vrchu.

Pozri kapitolu 16.b.3. od ISC.

Nasledujúce podmienky musia byť dodržané pre rýchlostné preteky do vrchu:

- Musia byť zapísané do medzinárodného kalendára FIA.
Zvláštne ustanovenia musia zodpovedať kapitole IV. medzinárodných športových predpisov.
- Organizátor Historického podujatia v rýchlostných pretekoch do vrchu musí byť členom ASN FIA.
- Každý jazdec musí byť držiteľom platného preukazu FIA pre súťažné vozidlo.
Je povinnosť každého súťažiacieho preukázať na požiadanie technických komisárov, oprávnených delegátov a športových komisárov pretekov že jeho vozidlo je v zhode s predpismi v ich úplnosti v každom okamihu v priebehu pretekov.
- Spôsobilé vozidlá musia vyhovovať požiadavkám FIA pre podujatia v rýchlostných pretekoch do vrchu.
- Organizácia má vyhovovať bezpečnostným odporúčaniam dodatku „H“ medzinárodných športových predpisov.

2.1.14. Predpisy pre jazdcov.

(táto časť neplatí pre preteky FIVA)

Jazdci musia spĺňať požiadavky Prílohy „L“ medzinárodných športových poriadkov týkajúcich sa ochranných prílb, nehorľavého oblečenia a licencií.

Jazdci, ktorí sú držiteľmi medzinárodnej licencie pre historické vozidlá v jednom alebo všetkých stupňoch „H1“, „H2“ a „H3“ (Príloha „L“, kapitola 8.) môžu sa zúčastniť na 3 národných podujatiach ročne, okrem krajiny ich pôvodu (domovská), vždy za podmienky, že príslušná súťaž je zapísaná do národného kalendára usporiadajúcej ASN a obidve ASN, t.j. usporiadateľská a domovská ASN jazdca dali svoj súhlas.

Počet jazdcov, okrem národných, v ktoromkoľvek z týchto pretekov je obmedzený na nie viac ako 10% kapacity trate alebo 10% z počtu zúčastnených, závislosti na tom, ktorý počet je nižší.

Okruhy na ktorých sú tieto podujatia uskutočnené, musia byť okruhy riadne schválené národnou ASN

2.2. Pretekárske vozidlá.

2.2.1. Každé pretekárske vozidlo súťažiacie podľa Prílohy „K“ v pretekoch musí byť v súlade s kapitolou 5 (Bezpečnostné predpisy) a kapitolou 6 (Technické predpisy).

2.2.2. Jednosedadlové pretekárske vozidlo.

2.2.2.1. Vozidlo postavené pre jediný účel pretekov a je v súlade platnými medzinárodnými schválenými predpismi od športovej komisie ACF, AIACR alebo FIA ktoré upravujú kategórie, definície a preteky v ktorých tieto v pôvodnej perióde pretekali v jeho doterajšom prevedení.

Vozidlá postavené a pretekali podľa národných predpisov môžu byť prijaté.

2.2.2.2. Jednosedadlové pretekárske vozidlá, ktoré sú ďalej rozdelené na:

- a. jednosedadlové s miestom pre len jedno sedadlo,
- b. jednosedadlové s miestom pre ďalšie malé sedadlo, ktoré pretekali pravidelne spolu s jednosedadlovými pretekárskymi vozidlami v ich perióde.

2.2.3. Otvorené dvojsedadlové vozidlá.**2.2.3.1.** Vozidlá s miestom pre dve sedadlá a záväzne postavené ako pretekárske pre preteky.

Tieto sú ďalej rozdelené športovou komisiou ACF, AIACR a FIA podľa definície v rámci periódy:

- a. Dvojsedadlové pretekárske vozidlá postavené podľa špecifikácie periódy pred rokom 1947.
- b. Vozidlá stavané v priebehu periódy „E“ ktoré neboli v súlade s prílohou „C“.
- c. Modely periódy „E“ a „F“ postavené podľa špecifikácie periódy musia byť v súlade s podmienkami FIA Prílohy „C“.
- d. Modely periódy „G“ alebo neskoršie ktoré sú postavené podľa špecifikácie periódy, musia byť v súlade s podmienkami príslušných rokov každej FIA Prílohy „J“ skupiny pre tieto vozidlá vrátane skupiny 4, 5, 6, alebo 7.
- e. Skupina 4 otvorené vozidlá medzi 01.01.1966 a 31.12.1969 dokladované ako dvojsedadlové pretekárske vozidlá HMSC.

2.2.4. Uzatvorené dvojsedadlové pretekárske vozidlá.**2.2.4.1.** Vozidlá s miestom pre dve sedadlá a záväzne postavené ako pretekárske pre preteky.

Tieto sú ďalej rozdelené podľa Športovej komisie ACF, AIACR a FIA popisov v rámci periódy:

- a. Dvojsedadlové pretekárske vozidlá postavené podľa špecifikácie periódy pred rokom 1947.
- b. *Modely periódy „E“ (1950–1960) postavené v špecifikácii periódy, ale nie sú v súlade s prílohou „C“.
- c. *Modely periódy „E“ a „F“ (01.01.1950 – 31.12.1965) postavené podľa špecifikácie periódy musia byť v súlade s požiadavkami FIA Prílohy „C“.
- d. Modely periódy „G“ alebo neskoršie ktoré sú postavené podľa špecifikácie periódy musia byť v súlade s požiadavkami príslušných rokov každej skupiny FIA Prílohy „J“ pre tieto vozidlá vrátane skupiny 4, 5, a 6.
- e. Skupina 4 zatvorené homologované vozidlá medzi 01.01.1966 a 31.12.1969 dokladované ako dvojsedadlové pretekárske vozidlá HMSC.
- f. Skupina "C" a IMSA GTP.

2.2.5. FIA GT Prototypy (FIA GTP 1).**2.2.5.1.** *Prototypy určené pre ďalšie GT modely patriace do periódy „E“, „F“ a „G“ (1/1/1947 – 31/12/1969), ktoré pretekali v medzinárodných periódach, podľa FIA predpisov.**2.2.5.2.** Vozidlá „GT“, ktoré boli upravované okrem obmedzenia skupiny 3 (1960 – 1965) a súťažili v skupine 4 (1960 – 1965).**2.2.5.3.** Vozidlá súťažiace na Le Mans 1962 a vozidlá FIA GTP (1963 – 1965).**2.2.5.4.** FIA GTP vozidlá sú prijaté len keď vlastní HC.**2.2.6. Nie prototypy FIA Grand Touring (nie FIA GTP 2)****2.2.6.1.** Výrobky prototypov výrobcov určených nasledovných modelov „GT“ (alebo vývoja výrobcu v časovej perióde jedného z ich modelov, okrem uznaných existujúcich „GT“ špecifikácii), ktoré pretekali medzinárodne, avšak za predpisov odlišných od predpisov FIA, v časovej perióde od 1947 do 1971 vrátane, a v súlade s ich pôvodnými špecifikáciami.**2.2.6.2.** Okrem povolených úprav v kapitole 5 (Bezpečnostné predpisy), prototypy vozidiel „GT“ majú povolené iba tie prevedenia, ktoré boli urobené v pôvodnom období na zvláštnom príslušnom modeli.**2.2.6.3.** Nie FIA GTP vozidlá sú prijaté len keď vlastní HC.**2.2.7. Vývojové vozidlá.****2.2.7.1.** Pôvodné pretekárske vozidlá a vozidlá prototypov „GT“, ktoré boli vyrobené pre preteky periódy FIA, **spĺňajúce medzinárodné predpisy AIACR alebo FIA Prílohy „C“ alebo Prílohy „J“**, avšak z určitého dôvodu sa nezúčastňovali na medzinárodných pretekoch.**2.2.7.2.** Musí byť dokázaná priebežná história ich existencie.**2.2.7.3.** Rozhodnutie o prijateľnosti takéhoto vozidla musí prijať výhradne len Komisia historického automobilového športu – *Historic Motor Sport Commission* (HMSC).

2.2.7.4. Vývojové vozidlá sú prijaté len keď vlastní HC.

2.2.8. Špeciálne historické vozidlá.

2.2.8.1. Vozidlo konštruované pre pretekárske podujatia (okruhy a preteky do vrchu), v priebehu klasifikačnej periódy FIA ktoré nemá pretekársku históriu v medzinárodnej formule, avšak pretekalo na nižšej úrovni a má významnú históriu v období keď na tejto úrovni súťažilo.

2.2.8.2. Vozidlo musí vyhovovať kapitole 5 (Bezpečnostné predpisy) a môže byť iba jednosedadlové, alebo dvojsedadlové pretekárske vozidlo z periódy „A“ až „E“ (až do 31.12.1960).

2.2.8.3. Predtým, ako bude vydaný Historický technický preukaz FIA, musí byť overený Komisiou historického automobilového športu.

2.3. Sériovo vyrábané cestovné vozidlá.

2.3.1. Sériovo vyrábané cestovné vozidlá „T“ a „GT“, sú vozidlá ktoré sú navrhnuté a vyrábané pre používanie na cestách a model ktorého bol používaný ako pretekársky podľa predpisov periódy pre tieto vozidlá.

2.3.2. Spravidla výroba cestných vozidiel je rozdelená na turistické a GT vozidlá a ich varianty. Avšak pred 1947 výroba vozidlá je zaradená každá samostatne vyjadrujúca celkovú rozdielnu špecifickosť vozidiel tej periódy.

2.3.3. Vozidlá pred rokom 1947 vrátane:

- a. limuzína alebo každé uzatvorené vozidlo,
- b. otvorené štvorsedadlové turistické vozidlá a
- c. otvorene dvojsedadlové vozidlá

a musia byť v súlade kapitolou 5 (Bezpečnostné predpisy) a kapitolou 7 (Technické predpisy).

2.3.4. Po roku 1946 sériovo vyrábané turistické vozidlá – Series Production Touring Cars (T).

2.3.4.1. Turistické vozidlá dosahujúce veľký objem výroby štvorsedadlových uzatvorených alebo otvorených (kabriolet) vozidiel (vozidlá s objemom menej ako 700 cm³ môžu mať dve sedadlá) a sú jeden z dvoch:

- a. Modely nehomologované FIA, avšak ktoré pretekali v medzinárodných rallye, alebo na medzinárodných okruhoch pred 31.12.1960, v každom prípade tieto musia byť schválené ASN príslušného štátu výrobcu a odsúhlasené FIA.
- b. Modely homologované FIA v prílohe „J“ skupiny 1, alebo skupiny „N“ po 01.01.1954

2.3.5. Po roku 1946 pretekárske turistické vozidlá – Competition Touring Cars (CT).

2.3.5.1. Po 1946 pretekárske turistické vozidlá sú tiež:

- a. Modely obmedzenej výrobnéj série z periódy "E" až "J" (01.01.1947 – 31.12.1986) odvodené z modelu zo sériovej výroby turistických vozidiel a upravené v rámci obmedzenia periódy Prílohy "J" a vrátane vozidiel homologovaných FIA v skupine 2 pred rokom 1966.
- b. Modely od 01.01.1966 a neskôr, ktoré boli homologované v skupine 2, alebo v skupine „A“ a sú v súlade s príslušnou prílohou „J“.
- c. skupina B (1982 – 1986) len tie modely založené na homologovaných vozidlách v skupine A.

2.3.6. Po roku 1946 GT vozidlá – Grand Touring Car (GT).

2.3.6.1. GT vozidlá sú malosériové, bežne dvojsedadlového prevedenia, vozidlá ktoré môžu byť otvorené alebo uzatvorené, ktoré nemôžu byť zaradené ako turistické vozidlá.

2.3.6.2. Typ ktorý nebol homologovaný v perióde „E“, musí byť v súlade typom definovaným v katalógu a ponuke pre verejnosť predajnými oddeleniami výrobcov.
Ak chce FIA HMSC vystaviť homologáciu so spätnou účinnosťou túto vytvára na základe informácií dodaných ASN od pôvodného výrobcu.

2.3.6.3. *Akékoľvek iné modely musia mať homologáciu v skupine 3 (1966 – 1981) **Vozidlá z periódy „G1“ musia rešpektovať predpisy Prílohy VIII. Vozidlá z periódy „G2“ a ďalej musia rešpektovať predpisy Prílohy "J" použiteľné na skupiny v ich perióde.**

2.3.6.4. Najmenší počet požadovaný pre homologáciu, týkajúci zhodnosti v každom ohľade karosérie a mechanické častí, musia byť vyrobené v ich perióde príslušnej kategórie.

2.3.6.5. Modely ktoré boli tiež homologované FIA ako turistické vozidlá nie sú spôsobilé ako GT vozidlá.

2.3.7. Po roku 1946 pretekárske GT vozidlá (GTS).

2.3.7.1. Bežné pretekárske GT vozidlá sú malosériové, obyčajne dvojsedadlové vyrobené vozidlá ktoré môžu byť otvorené alebo uzatvorené ktoré nemôžu byť zaradené ako turistické vozidlá, ktoré sú upravované nad rámec špecifikácie sériovej výroby pre pretekárske účely.

2.3.7.2. Vozidlá nepochádzajúce z vozidla ktorého prechádzajúci dátum homologácie môže zahrnúť úpravy urobené v rozsahu periódy limitujúce medzinárodné predpisy GT vozidla v časovom obmedzení. Základný a všeobecný tvar modelu – podvozku, karosérie a motora musí zostať ten istý ako model príslušnej sériovej výroby.

2.3.7.3. Modely vozidiel musia byť spôsobilé ako GT vozidlá a homologované do skupiny 3 (1960–1965).

2.3.7.4. Keď model nie je homologovaný FIA v skupine 3 (1960–1965) hoci bol vyrobený a používaný v perióde pretekov, ASN krajiny výrobcu musí poskytnúť dôkaz že minimálne 100 mechanických zhodných výrobkov príslušného modelu bolo vyrobených v rámci periódy skupiny ako je definované v kapitole 6.

2.3.7.5. Pre periódu „G“ a ďalej len modely majúce homologáciu v skupine 3, skupine 4, (1970–1975) alebo v skupine „B“ predpisov príslušnej Prílohy „J“ použiteľných na skupinu 3 / 4 alebo ich individuálnej periódy.

2.3.7.6. Dodatočne.

a. Historické turistické vozidlá prispôsobené k vozidlám Grand Touring v priebehu období „E“ a „F“ (01.01.1947 – 31.12.1965) buď so špeciálnou karosériou alebo štandardnou karosériou a špeciálnymi mechanickými časťami, v súlade s periódou sú akceptované len pre rallye.

b. Tieto modely musia mať súťažnú históriu a špeciálne mechanické časti sú obmedzené na tie, ktoré boli povolené v perióde Prílohy „J“ predpismi použitých na vozidlách skupiny 3 a v kapitole 5 (Bezpečnostné predpisy).

c. Všetky úpravy musia rešpektovať technológiu periódy takú ako u použitého modelu.

d. Je povinnosťou aby tieto modely boli nasledovne homologované FIA v skupine 3, môžu používať len tie mechanické súčiastky zahrnuté FIA do príslušného rozsahu homologačného listu skupiny 3.

2.3.8. Po roku 1946 nehomologované málo objemové – cestné športové (Road going sports) / GT vozidlá (GT cars) (GTP3).

2.3.8.1. Dvojsedadlové otvorené alebo uzatvorené vozidlá patriace do periódy „E“ – „G“ zhodné konštrukčne a použitých predpisov krajiny ich výroby v dobe výroby ale ktoré boli vyrobené v minimálne 100 mechanických zhodných modeloch.

2.3.8.2. Tieto vozidlá nesmú byť používané pre medzinárodné preteky v jednej z kategórií alebo skupín uvedených v kapitole 2.3. okrem GTP3.

Žiadna iná úprava nie je povolená okrem povolených podľa Prílohy VIII.

2.3.8.3. Technická špecifikácia periódy pre každý model musí byť preukázaná a podrobená schváleniu FIA.

2.3.9. *Po roku 1946 Špeciálne turistické a GT vozidlá – Special Touring Cars and Grand Touring

2.3.9.1. Modely odvodené z Prílohy „J“ skupiny 1 a 2, skupiny „N“ alebo „A“, z periódy u ktorých sú zmeny urobené, okrem tých úprav povolených pre tieto skupiny.

Sú zahrnuté:

2.3.9.2. Zvláštne cestovné vozidlá sú modely pochádzajúce z periódy skupín 1, „N“ alebo „A“ ktoré boli upravené nad rámec povolených úprav pre tieto skupiny.

2.3.9.3. Sú zahrnuté:

a. Skupina 3 (1957–1959) – turistické vozidlá so špeciálnou karosériou, alebo štandardnou karosériou, avšak mechanickými úpravami okrem obmedzení skupiny 2, ako je definované v prílohe „J“ 1959, kapitola 264.

b. Skupina 3 (1960–1965) – zahrnuté v skupine 3 pre vozidlá „GT“. Turistické vozidlá so špeciálnou karosériou, alebo štandardnou karosériou, avšak s mechanickými úpravami okrem obmedzení skupiny 2 ako je definované v prílohe „J“ 1965 kapitola 274.

c. Skupina 5 (1960–1965) – povolené zmeny sú uvedené v prílohe „J“ článku 267 periódy. Prevedenie 1969 bude považované za definitívne.

Povolené zmeny týchto vozidiel sú veľmi podobné ako pre špeciálne turistické vozidlá (skupina 2 1970 – 1975), keď sú tieto realizované na viacej ako 100 homologovaných vozidlách ako VO.

d. Skupina 5 (1976–1981) – povolené zmeny sú definované v prílohe „J“ periódy – platnej v roku 1981 (článok 251) bude považovaná za definitívnu.

2.3.9.4. HTP musí byť kontrolovaný Komisiou pre Historický Motoristický Šport (HMSC) pred jeho vydaním.

2.3.10. *Národné pretekárske cestovné vozidlá.

2.3.10.1. Modely cestovných vozidiel vyrobené v perióde „E“ až „J“ ktoré nemajú pretekársku históriu na medzinárodnej úrovni ale ktoré majú platnú významnú pretekársku históriu na národnej úrovni na významných pretekoch pre vyrobené cestovné vozidlá a ktoré vyhovovali národným predpisom platným pre tie preteky.

2.3.10.2. Všetky spôsobilé modely musia predložiť pre schválenie od HMSC odporúčanie od dôveryhodnej ASN krajiny v ktorej prípadná národná pretekárska história je uznávaná.

2.3.10.3. Technická špecifikácia periódy pre každý model musí byť doložená a predložená k schváleniu na HMSC (pozri 7.2.6.) a všetky podstatné bezpečnostné predpisy uvedené v kapitole 5 musia byť splnené.

2.3.11. Národné pretekárske cestovné športové / GT vozidlá.

2.3.11.1. Modely produkčných cestovných športových / GT vozidiel z periódy „E“ až „J“ ktoré nemajú pretekársku históriu na medzinárodnej úrovni ale ktoré majú platnú významnú pretekársku históriu na národnej úrovni na významných pretekoch pre produkčné cestovné vozidlá a ktoré vyhovovali národným predpisom platným pre tie preteky

2.3.11.2. Všetky spôsobilé modely musia predložiť pre schválenie od HMSC odporúčanie od dôveryhodnej ASN krajiny v ktorej prípadná národná pretekárska história je uznávaná.

2.3.11.3. Technická špecifikácia periódy pre každý model musí byť doložená a predložená k schváleniu na HMSC (pozri 7.2.6.) a všetky podstatné bezpečnostné predpisy uvedené v kapitole 5 musia byť splnené.

3. DATUM TRIEDENIA A DEFINÍCIE.

3.1. Vozidlo bude zaradené dátumom vozidla a nie bezpodmienečne dátumom jeho výroby.

3.2. Obdobia períód sú nasledovné:

| | |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Periód „A“ | pred 01.01.1905, |
| Periód „B“ | od 01.01.1905 do 31.12.1918, |
| Periód „C“ | od 01.01.1919 do 31.12.1930, |
| Periód „D“ | od 01.01.1931 do 31.12.1946, |
| Periód „E“ | od 01.01.1947 do 31.12.1961, |
| Periód „F“ | (od 31.12.1960 pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá), od 01.01.1962 do 31.12.1965 (od 01.01.1961 pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá a do 31.12.1966 pre Formula 2), okrem Formula 3 a jednomotorové značky Formule |
| Periód „GR“ | od 01.01.1966 (od 01.01.1964 pre Formula 3) do 31.12.1971 pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá, |
| Periód „G1“ | od 01.01.1966 do 31.12.1969 pre homologované turistické a GT vozidlá, |
| Periód „G2“ | od 01.01.1970 do 31.12.1971 pre homologované turistické a GT vozidlá, |
| Periód „HR“ | od 01.01.1972 do 31.12.1976 pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá, |
| Periód „H1“ | od 01.01.1972 do 31.12.1975 pre homologované turistické a GT vozidlá, |
| Periód „H2“ | od 01.01.1976 do 31.12.1976 pre homologované turistické a GT vozidlá, |
| Periód „IR“ | od 01.01.1977 do 31.12.1982 pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá (okrem skupiny C) a od 01.01.1977 do 31.12.1985 pre vozidlá 3–litrové formule F1, |
| Periód „I“ | od 01.01.1977 do 31.12.1981 pre homologované turistické a GT vozidlá, |
| Periód „IC“ | od 01.01.1982 do 31.12.1990 pre vozidlá skupiny „C“ a IMSA, |
| Periód „JR“ | od 01.01.1983 do 31.12.1990 pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá (okrem 3–litrových vozidiel formule F1 od 01.01.1983 do 31.12.1985), |
| Periód „J“ | od 01.01.1982 do 31.12.1990 pre homologované turistické a GT vozidlá, |
| Periód „J1“ | od 01.01.1982 do 31.12.1985 pre homologované turistické a GT vozidlá. |
| Periód „J2“ | Od 01.01.1986 do 31.12.1990 pre homologované turistické a GT vozidlá. |
| Periód „KC“ | od 01.01.1991 do 31.12.1993 pre všetky vozidlá skupiny „C“ a IMSA, |
| Periód „Z“ | od 01.01.1977 do 2 rokov pred 01.01. bežného roku pre ostatné vozidlá, |

3.3. Špecifikácia periódy.

3.3.1. Špecifikácia periódy je definovaná ako zloženie modelu, overeného vyhovenia FIA alebo športovým komisárom, ktoré mal v perióde do ktorej je zaradený.

3.3.2. Akékoľvek dodatky k špecifikácii časovej periódy vozidla sú zakázané, pokiaľ neboli výslovne povolené predpismi pre príslušnú skupinu vozidiel, alebo oznámením v oficiálnom bulletinu FIA, týkajúcom sa príslušného modelu vozidla alebo dielcov, alebo nevyplývajú z ďalej uvedeného v kapitole 5 (Bezpečnostné predpisy).

3.3.3. Variant špecifikácii komponentov pôvodných výrobcov môže len byť použitý keď je preukázané že tieto komponenty boli povolené periódou Prílohy „J“ a / alebo homologačným listom týkajúceho sa použitým vozidlom a používané v modeli toho vozidla na pretekoch zapísaných FIA v Medzinárodnom kalendári periódy.

Varianty povolené v perióde príslušnej Prílohy „J“ nemôžu umožniť kompletnú voľnosť okrem súhrnu povolených používaných úprav a / alebo dielcov skutočne používaných v perióde na príslušnom vyrobenom modeli ako výsledok tých voľností periódy.

3.3.4. Varianty detailov a komponentov, a rozšírenia homologačného listu v danej perióde musí byť špecifikované na HTP použitom pre toto konkrétne vozidlo.

3.3.5. Pokiaľ nie je inak špeciálne povolené týmito predpismi, ktorákoľvek časť vozidla musí mať rovnaké rozmery s pôvodnými a musí byť predložený doklad.

3.3.6. Použitá technológia, vrátane povolených rozšírení v priebehu homologácie, musí byť zhodná s používanou v perióde.

3.3.7. Pre homologované vozidlá, len s pôvodnými FIA homologačnými listami s takými rozšíreniami a variantmi, sú platné ako boli homologované v príslušnej perióde.

Okrem toho, predpisy Prílohy „J“ periódy platia keď obsahujú špecifikáciu používanú v dobe periódy ako je napísané v kapitole 3.3.8 pre nehomologované vozidlá.

Všetky vozidlá periódy „J1“ musia navyše vyhovovať prílohe XI. Prílohy K.

- 3.3.8.** Pre nehomologované vozidlá nasledovné doklady (uvedené v poradí dôležitosti) môžu byť predložené na uznanie špecifikácie časovej periódy:
- Špecifikácie výrobcu podložené dokumentmi uvedenými nasledovne:
 - reklamné prospekty, príručky výrobcu, návod na obsluhu výrobcu, katalóg náhradných dielov výrobcu, časopisy o automobiloch.
 - Všetky tieto publikácie musia mať dátum v rámci danej časovej periódy.
 - Dôkaz, že špecifikácia výrobcu bola zmenená pre súťažiaceho v medzinárodnom podujatí, ktorý môže zahŕňať doplnok k pôvodným homologačným listom FIA v rámci periódy, akýkoľvek doklad výrobcu, výkres, náčrt, alebo špecifikácia vydaná v perióde, alebo akýkoľvek novinový článok vydaný v tomto období (špecifikácie v časopisoch a periodikách tohto obdobia musia pochádzať minimálne z dvoch zdrojov).
 - Správy od uznávaných expertov ktorí robili inšpekciu vozidla.
 - Najmenšiu hodnotu, avšak budú brané do úvahy v špecifických dotazoch, budú knihy a novinové články napísané mimo periódu, od renomovaných autorov.
 - Súčasná správa vydaná výrobcu, mechanikmi, inžiniermi, dizajnermi, jazdcami a členmi tímu z danej periódy, budú vzaté do úvahy pre konkrétny automobil.
 - Všetky údaje vzťahujúce sa na hore uvedené sa musia vzťahovať k príslušnému modelu.
- 3.4. Všeobecne definície.**
- 3.4.1.** Silueta je tvar vozidla, pri pohľade z ktoréhokoľvek smeru s umiestnenými panelmi karosérie.
- 3.4.2.** Podvozok je úplné celkové usporiadanie vozidla kde sú namontované mechanické súčiastky a karoséria vrátane akéhokoľvek štruktúrneho dielca od vyššie uvedeného usporiadania.
- 3.4.3.** Výraz „typ materiálu“ označuje ten istý materiál, avšak nie nevyhnutne rovnakej špecifikácie.
- 3.4.4.** Inak povedané „alumínium“ je metalurgický hliník avšak môže byť rozdielnej kvality a môže obsahovať prvky, ktoré neboli prítomné v pôvodnej zliatine, berýlium musí byť vylúčené z hliníku. Horčík môže byť doplnený v hliníku.
- 3.5. Tolerancie.**
- 3.5.1.** Pokiaľ nie je inak špecifikované na homologačnom liste daného vozidla a v prílohe „J“ pre periódu, pri meraniach dielcov budú použité nasledovné tolerancie:
- Všetky opracovania okrem vŕtania a zdvihu $+/- 0,2\%$.
 - Neopracované odliatky $+/- 0,5\%$.
 - Šírka vozidla v osi prednej a zadnej nápravy $+ 1\%$, $- 0,3\%$.
 - Rázvor $+/- 1,1\%$.
 - Rozchod $+/- 1\%$.
- 3.6. Palivo.**
- 3.6.1.** Pre produkčné cestné vozidlá, palivo musí byť benzín, ako je definovaný v aktuálnej prílohe „J“, článok 252 kapitola 9.1., 9.2., 9.3.,.
- 3.6.2.** Pre nehomologované vozidlá, palivo musí byť v súlade s aktuálnou prílohou „J“, kapitola 275.16.,.
- 3.6.3.** Všetky pretekárske vozidlá v perióde "C" a "D" (01.01.1919–31.12.1946), Formula 1 1946–1957, Formula 2 1947–1953, Formula 3 1946–1960, Indianapolis 1940–1960, môžu používať palivá na ľahovej základni.
- 3.6.4.** Autá postavené pre Formula 1 alebo 2 1946–1960 môžu používať benzín ktorý má vyššie oktánové číslo.
- 3.6.5.** Ďalšie zložky mazania, nie viac ako 2% objemu, môžu byť pridané do paliva.
- 3.6.6.** Zložky ktoré sú primiešané k palivu nahradzujúce olovo, môžu byť pridané keď sú voľne k dispozícii v maloobchodnej sieti. Pridanie týchto zložiek nesmie zvýšiť oktánovú hodnotu paliva cez hranicu 90 MON alebo 102 RON.
- 3.6.7.** Ďalšie "dve T" mazacie zmesi môžu byť pridať do paliva pre dvojdobé motory.

4. DOKLADY TOTOŽNOSTI PODĽA MEDZINÁRODNÉHO ŠTANDARDU FIA.

4.1. Potvrdenie.

- 4.1.1. Všetky vozidlá súťažiacie na medzinárodných podujatiach FIA musia byť držiteľmi HTP (Historického Technického Preukazu – *Historic Technical Passport*), alebo v prípade rallye pravidelnosti HRCP. Tieto dokumenty sú čisto technické a neposkytujú záruku alebo potvrdenie týkajúce sa autenticity vozidla.
- 4.1.2. Majitelia, ktorí chcú obdržať od FIA preukaz s ohľadom na autentickosť ich vozidla, môžu sa uchádzať na FIA o preukaz dedičstva (Heritage Certificate – HC).
- 4.1.3. HTP je majetok vystavujúcej ASN a môže byť kedykoľvek odobraný rozhodnutím HMSC FIA. HTP môžu získať všetci žiadatelia od príslušnej ASN, alebo žiadatelia od národnej ASN. Žiadateľ je zodpovedný za komplexnosť údajov uvedených do HTP pred jeho vrátením na ASN. ASN si ponecháva originál preukazov a priložených podkladov. ASN musí vydať žiadateľovi overenú farebnú kópiu potvrdenú perforáciou a doplní databázu FIA podrobnými kópiami zo všetkých vydaných preukazov totožnosti.
- 4.1.4. FIA THP je 11 stránkový vzor vypísaný ASN v spolupráci so žiadateľom.
- 4.1.5. Pre každé homologované vozidlo, tento HTP musí byť doložený overenou kópiou od FIA originálneho homologačného listu vozidla alebo overenou kópiou retrospektívneho homologačného listu vozidla (historických podkladov) od FIA.
- 4.1.6. HRCP je založený na predlohe FIA je jednoduchý identifikačný dokument vozidla vyhradený len pre používanie v historických rallye pravidelnosti.
- 4.1.7. Všetky preukazy FIA sú medzinárodné dokumenty a musia byť akceptované všetkými ASN. V prípade zmeny vlastníctva do iného štátu, nová ASN musí uznať preukaz ktorý bol vydaný k vozidlu, oboznámiť vydávajúcu ASN o zmene majiteľa a požiadať o doručenie pôvodnej a dodatočnej dokumentácie. Nová ASN môže vydať svoje vlastné národné číslo ku pôvodnému preukazu.
- 4.1.8. V prípade, že sa HTP stratia, musí byť žiadosť doručená na ASN, ktorá vydá overenú farebnú kópiu preukazu, urobenú z ich vlastného originálu. Vydávajúca ASN zaznamená na prednej strane, že toto je druhá overená kópia a na strane 10, poznámku o vydaní kópie a dátume vydania.

4.2. Použitie HTP

- 4.2.1. HTP majú iba dva účely.
Po prvé použitie pre technických a poverených pracovníkov na podujatí a
Po druhé pre použitie organizátorom podujatia v zostavovaní podujatia a klasifikácie a usporiadanie tried pre ich preteky.
- 4.2.2. Pre uľahčenie práce organizátorom, fotokópia predného listu HTP vozidla vydaným ASN, so zreteľne vyznačenou triedou, periódou a kategóriou priznanou vozidlu na základe Prílohy 1 Prílohy K, **MUSÍ** byť priložená ku všetkým prihláškam pre podujatia uvedené v medzinárodnom kalendári.
- 4.2.3. HTP musí byť predložený k vozidlu počas technického preberania na podujatí. Preukaz vozidla musí byť k dispozícii činníkom FIA v priebehu podujatia. Iba jeden z technických delegátov FIA (alebo funkcionár ktorého stanoví FIA, v ich neprítomnosti) môže zapísať komentár do HTPs, buď vo francúzštine alebo v angličtine.
- 4.2.4. Je povinnosťou súťažiacich dokázať spôsobilosť zaradenia vozidiel ktoré je uvedené na HTP.
- 4.2.5. Technickí komisári podujatia musia prijať všetky HTPs, pokiaľ tieto boli riadne vydané ASN a umožňujú vozidlám súťaženie na dotyčnom podujatí, pokiaľ sú tieto v súlade s ich preukazmi, a podliehajú podmienkam kapitoly 4.3.
- 4.2.6. Organizátori, ktorí umožnia vozidlám účasť na ich podujatí bez správneho HTP riskujú vylúčenie ich podujatia z medzinárodného kalendára a možné ďalšie sankcie uvalených FIA.

4.3. Procedúra v prípade nesúladu.

- 4.3.1. V prípade ak v priebehu kontroly bude zistené že vozidlo nezodpovedá predpisom, s ohľadom na jeho HTP alebo homologačný list, a tento nesúlad je mimo rámca procedúry „červený bod“ (kapitola 4.4.), je povinnosťou súťažiacieho zabezpečiť aby vozidlo bolo upravené takým spôsobom, aby bolo podľa predpisov.

- 4.3.2.** Pokiaľ nie je možné nesúlad odstrániť na podujatí, športoví komisári môžu vylúčiť vozidlo a zaslať HTP na FIA s kópiou ASN pre prešetrenie.
- 4.3.3.** V prípade, že vozidlo sa uzná ako zodpovedajúce tomuto HTP, avšak nevyhovuje technickým predpisom Prílohy „K“, športoví komisári môžu vylúčiť súťažiacoho s týmto vozidlom, zaznamenať tieto dôvody písomne do preukazu vozidla a tento zaslať na posúdenie FIA s kópiou ASN pre prešetrenie.
- 4.3.4.** Formuláre FIA môžu byť zrušené za nasledujúcich podmienok:
- Na základe žiadostí adresovanej FIA od ASN u ktorej je vozidlo súčasne registrované. Táto žiadosť musí byť doplnená dôvodmi pre zrušenie.
 - Na základe správy adresovanej FIA od funkcionára FIA na podujatí na ktorom bolo vozidlo zapísané a zistilo sa, že je nevyhovuje prílohe „K“, ako to je uvedené vyššie. Tento musí zaznamenať dôvody do HTP a zaslať ho na FIA, s prerušením klasifikácie.
 - Komisiou FIA, ktorá môže zrušiť platnosť ktorémukoľvek HTP, informujúc vydávajúcu ASN o tomto rozhodnutí a uverejniť rozhodnutie v bulletine FIA.
- 4.3.5.** V prípade vyhovujúcom článkom 4.3.4.a. a 4.3.4.b. súťažiaci si ponechajú fotokópiu HTP riadne potvrdenú technickými komisármi alebo technickými delegátmi, ktorá môže byť použitá na podujatiach počas časového obdobia 30 dní. FIA zodpovedá za prijatie rozhodnutia platnosti vozidla v priebehu 30 dní od obdržania preukazu. Počas tohto obdobia, akékoľvek rozhodnutie alebo body, ktoré vozidlo obdržalo, budú odložené.
- 4.3.6.** V prípade, že FIA rozhodne, o neplatnosti HTP, tento bude odobratý a akýkoľvek následný HTP ktorý bude vydaný, musí byť pred vydaním schválený FIA
- 4.3.7.** Technický delegáti môžu za určitých okolností dostať povolenie od športových komisárov na ponechanie HTP pre ďalšie posúdenie počas trvania podujatia
- 4.4. Postup červený bod.**
- 4.4.1.** *Keď je na vozidle pri technickom preberaní zistená menšia odlišnosť (závada) voči technickým predpisom, ktorá nezväčšuje výkon, príslušný delegát FIA (ak je prítomný, alebo pri jeho neprítomnosti jeden z funkcionárov FIA) môže označiť prvú stranu HTP „červeným bodom“, s písomným záznamom dôvodov na príslušnej strane preukazu. Súťažiaci musí odstrániť odlišnosť pred nasledujúcou súťažou.
- 4.4.2.** Všetky červené body musia byť zaznamenané v centrálnej databáze.
- 4.4.3.** Ak táto odlišnosť (závada) nie je odstránená do nasledujúceho podujatia, športoví komisári môžu vylúčiť vozidlo z podujatia.
- 4.5. Postup čierny bod.**
- 4.5.1.** Ak príslušné vozidlo, kedykoľvek v priebehu pretekoch, nie je v súlade požadovanou predpísanou bezpečnosťou, príslušný delegát FIA (alebo v jeho neprítomnosti, jeden z funkcionárov FIA) musí označiť prvú stranu HTP „čiernym bodom“ (black dot), s písomným záznamom dôvodov nezrovnalostí na príslušnej strane, a ihneď odovzdať oznámenie týkajúce sa tejto nezrovnalosti Športovým komisárom. Keď nezrovnalosť nie je opravená na mieste, Športoví komisári musia okamžite vylúčiť vozidlo z pretekov a oznámiť svoje rozhodnutie na FIA.
- 4.5.2.** Použitie „čierneho bodu“ na HTP je ekvivalent k úplnej nehode vozidla, s výsledkom že súťažiacemu nie je povolená účasť na týchto pretekoch a / alebo v ďalších pretekoch s odrieknutým vozidlom. Nezrovnalosť musí byť považovaná za opravený len raz FIA príslušným delegátom FIA po kontrole opravy a pripojenom písomný protokol na tej istej strane HTP ako je uvedené v bode 4.7.1.
- 4.5.3.** Všetky „čierne body“ musia byť zhromaždené v centrálnej databáze, ktorá musí zaznamenať v príslušných presných dátumoch v ktorom každý čierny bod nadobudol platnosť a skončil platnosť.
- 4.6. Proces odvolania proti rozhodnutiu ASN.**
- 4.6.1.** Ak ASN odmietne uznať HTP, súťažiaci má právo požiadať FIA na zahájenie procesu odvolania.
- 4.6.2.** Súťažiaci musí požiadať písomne v rozmedzí 30 dní od prijatia správy o odmietnutí, aby ASN vrátilo kompletnú zložku týkajúcu sa preukazu FIA.
- 4.6.3.** ASN musí súhlasiť s touto požiadavkou v rámci 14 dní od správy o odvolaní.

- 4.6.4. FIA bude informovať súťažiacého a ASN o svojom rozhodnutí.
- 4.6.5. Poplatok za tento proces odvolania musí sa uhradiť na FIA v čase podania odvolania. Ak je odvolanie oprávnené, poplatok je vrátený odvolávajúcemu sa prostredníctvom ASN.
- 4.7. **Databáza historických vozidiel FIA.**
- 4.7.1. ASN bude uchovávať databázu podkladov o HTP ktoré vydala.

5. BEZPEČNOSTNÉ PREDPISY

- 5.1.** Nasledujúce predpisy nie sú záväzné pre rallye pravidelnosti kde sú odporúčané.
- 5.2.** Pristavenie vozidla k technickému preberaniu súťažiaci potvrdzuje, že jeho vozidlo je z hľadiska bezpečnosti v stave zúčastniť sa na podujatí.
Vozidlo musí byť pristavené čisté.
- 5.3. Batéria, odpojovač obvodov.**
- 5.3.1.** Ochrana kontaktov batérie proti riziku skratu je povinná.
- 5.3.2.** Musí byť namontovaný hlavný odpojovač obvodu, ktorý odpojí všetky elektrické obvody **(batéria, alternátor alebo dynamo, svetlá, húkačka, zapaľovanie motora, elektrické ovládače, atď. – výnimkou tých, ktoré ovládajú hasiaci prístroj) a musí tiež zastaviť motor. Musí byť neiskrivého prevedenia a musí byť dosiahnuteľný z vnútrajšku a vonkajšku vozidla. Na vonkajšku, systém ovládania prerušovača musí sa nachádzať v spodnej časti** pod predným oknom **alebo** v rozmedzí 50 cm od tohto miesta pre uzatvorené vozidlá, môže byť namontované na zadnom okne z plexiskla, za predpokladu, že okno je za sedadlom jazdca.
Ovládanie odpojovača bude označené červeným bleskom v modrom trojuholníku s bielymi olemovaním so základňou minimálne 120 mm.
Vonkajšie spúšťanie systému používať len pre uzatvorené vozidlá. Z vnútrajšku, odpojovač musí byť ľahko prístupný jazdcovi a spolujazdcovi keď sedia pripútaný svojimi pásmi.
- 5.3.3.** Na vozidlách s indukčným zapaľovaním, musí byť uzemňovací odpojovač na strane nízkeho napätia magnetky.
Spínač musí byť ľahko ovládaný z vnútornej aj vonkajšej strany vozidla.
- 5.4. Káble, potrubie a elektrické zariadenia.**
- 5.4.1.** Palivové, olejové a brzdové potrubia musia byť chránené z vonkajšku proti akémukoľvek poškodeniu (kamene, korózia, mechanické pretrhnutie, atď.) a vo vnútri proti akémukoľvek riziku požiaru.
- 5.4.2.** Takáto ochrana nesmie zvyšovať pevnosť štruktúry vozidla.
- 5.4.3.** Pokiaľ je ponechané sériové produkčné vybavenie, nie je potrebná prídavná ochrana.
- 5.5. Palivový systém.**
- 5.5.1.** Palivové nádrže všetkých vozidiel v období „A“ až „E“ musia byť štandardné nádrže, homologované nádrže, alebo bezpečnostné nádrže.
Je doporučené naplniť pôvodnú alebo homologovanú nádrž bezpečnostnou penou podľa špecifikácie americkej armády MIL-B-83054 alebo D–Stop proti-výbušnou fóliou.
- 5.5.2.** Pre každé vozidlo od obdobia „F“ až „I“ je nádrž ľubovoľná ale musia túto vyplniť bezpečnostnou penou podľa špecifikácie americkej armády MIL–B–83054 alebo D–Stop proti-výbušnou fóliou.
- 5.5.3.** Všetky bezpečnostné nádrže (vaky) musia zodpovedať kapitole 253.14 súčasne platnej Prílohy „J“ (FIA schválené bezpečnostné nádrže).
- 5.5.4.** Palivové systémy, ktoré nemajú elektrické, alebo mechanické čerpadlá, musia mať prerušenie prietoku (uzatvárací kohút), ktoré je zreteľne označené.
- 5.5.5.** Vozidlá, ktoré používajú iné palivo ako benzín, napríklad metanol, musia mať fluorescenčný oranžový kruh o priemeru 75 mm na podklade každého štartovného čísla.
Je doporučená pre náter kruhu farba špecifikácie Pantone 15–1354 TC Orange Grush (oranžová flourescenčná).
- 5.5.6. Hrdlá pre plnenie paliva.**
Nechránené hrdlo pre plnenie paliva rýchlo odblokovateľné typu (Monza) musí byť vybavené dodatočným zariadením na zabránenie náhodného otvorenia s jedinou výnimkou ak je použitá bezpečnostná jednosmerná záklopka umiestnená medzi plniacim hrdlom a palivovou nádržou (nádržami).
- 5.6. Protipožiarne steny.**
- 5.6.1.** Od časového obdobia „F“, musia byť namontované protipožiarne deliace steny.
Tieto sú odporúčané pre ostatné časové obdobia.

5.7. Hasenie.

5.7.1. Všetky vozidlá, súťažiaci v pretekoch na okruhoch, rýchlostných pretekoch do vrchu, a športových rallye, ktoré zahŕňajú špeciálne etapy, musia byť vybavené minimálne ručným hasiacim prístrojom zhodujúci sa s prílohou „J“, článok 253 – 7.3. pozri aktuálnu prílohu „J“.

5.7.2. Hasiaci systém homologovaný FIA, v súlade s prílohou „J“ kapitola 253.7.2. (pozri aktuálnu prílohu „J“ technický zoznam číslo 16) s výnimkou, že pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá, vonkajší spôsob spúšťania požadovaný článkom 253 – 7.3.2. nie je záväzný

5.8. Nádrže na zachytávanie oleja (nie sú povinné pre rallye).

5.8.1. Nádrže na zachytávanie oleja s minimálnym objemom 2 litre, musia byť namontované na všetkých vozidlách s obsahom motora do 2 litrov, minimálny objem pre všetky ostatné vozidlá je 3 litre.

5.8.2. Ak vozidlo bolo pôvodne vybavené uzatvoreným odvodušením (odvodušenie motora do sacieho systému) a pokiaľ je tento systém ponechaný, nie sú potrebné nádrže na zachytávanie oleja.

5.9. Karburátor.

5.9.1. Každá škrtiaca klapka musia byť vybavená vonkajšou vratnou pružinou.

5.10. Spätné zrkadlá.

5.10.1. Pre preteky, musia byť namontované 2 spätné zrkadlá s minimálnou plochou skla 100 cm².

5.10.2. Pre rallye, spätné zrkadlá musia vyhovovať predpisom o prevádzke vozidiel po verejných komunikáciách.

5.11. Reflektory.

5.11.1. Pôvodne namontované hlavné reflektory nesmú byť demontované.

5.12. *Predné sklá.

5.12.1. Predné sklá pre turistické CT, GT a GTS vozidlá, musia byť vyrobené z lepeného vrstveného skla. Výnimka môže byť priznaná pre použitie ak pre príslušný model je nedostatok lepených vrstvených predných skiel.

Ostatné vozidlá môžu používať vpredu prehľadnú umelú hmotu (lexan).

5.13. Ochranné oblúky / ochranné klietky.

5.13.1. Aj v prípade, že tieto kapitoly ich nepožadujú, ochranné klietky sú dôrazne odporúčané pre všetky ostatné historické vozidlá pokiaľ ich použitie je predpísané.

5.13.2. Požiadavky.**a. Periódy „A“ až „E“.**

Ochranné oblúky / ochranné klietky, ako sú špecifikované v ďalšom, sú odporúčané, okrem vozidiel pôvodne vybavených kliečkami, ktoré musia mať tieto klietky vyhovujúce alebo prekračujúce špecifikáciu použitú pre vozidlo, pokiaľ toto bolo použité na súťažiach v tejto perióde.

b. Pre všetky nasledovné periódy.

Ochranné oblúky / ochranné klietky poskytujúce primeranú ochranu sú záväzné, okrem turistických vozidiel sériovej výroby a sériových Grand Touring vozidiel, pre ktoré sú dôrazne odporúčané.

Tieto klietky môžu vyhotovovať špecifikácii obdobia (okrem tých, ktoré sú vyrobené z ľahkej zliatiny, pozri ďalej), alebo ak nie, musia byť vyrobené súlade so špecifikáciami uvedenými v tejto kapitole.

5.13.3. Ak je použitá vhodná (predpísaná) ochranná konštrukcia zadné sedadlá môžu byť vybrané z vozidla.

5.13.4. Hliníkové klietky sú zakázané v každej perióde, pokiaľ nie je možná ich pôvodná demontáž a tvoria nedeliteľnú súčasť štruktúry vozidla (napríklad Porsche 908, 917).

Keď je ochranná klietka vyrobená z ľahkej zliatiny popísaná na homologačnom rozšírení používanom na príslušnom vozidle, obrázok tejto klietky môže byť použiteľný ale použitý materiál musí byť ocel', v súlade s platnou prílohou „J“, s platnosťou aj pre rozmery rúrky.

5.13.5. Špecifikácia.**a. Pre periódu „F“ vozidlá Formula 1.**

(od 01.01.1961 do 31.12.1965) Ak ochranný rám / ochranná klietka je nedeliteľnou časťou štruktúry vozidla, táto môže byť použitá namiesto tej, ktorá je určená v kapitole 5.13.

b. Od periódy „F“ až perióda „G“.

d'alej pre jednosedadlové a dvojsedadlové pretekárske vozidlá a otvorené vozidlá GT, HGTS a GTP musí byť vhodný ochranný rám / ochranné kliečky, (ak ochranný rám / ochranná kliečka bola nariadená) vyhovujúce článku 277, Prílohy „J“ z roku 1993, (pozri prílohu VI., týchto predpisov).

Pre podujatia, v priebehu ktorých je spolujazdec vo vozidle, konštrukcia musí byť minimálne v súlade s obrázkom 253-3 (pozri prílohu V. týchto predpisov) a musí pokrývať úplnú šírku otvoru kokpitu.

- c. Zadné vzpery môžu byť nahradené (alebo doplnené) vzperami smerujúcimi dopredu, ktoré musia byť pripevnené k hlavnému oblúku vo vzdialenosti z jeho vrcholu nie väčšej ako 1/3 vzdialenosti medzi jej vrcholom a spodným montážnym bodom.
Tieto vzpery nesmú brániť posádke v opustení vozidla.

d. Pre uzatvorené pretekárske vozidlá GT a pretekárske turistické vozidlá a uzatvorené vozidlá GTP od periódy ďalej a vrátane periódy „G“

Ochranný rám / ochranná kliečka vyhovujúca článku špecifikácie periódy (ak ochranný rám / ochranná kliečka bola nariadená) alebo článku 253-8. Prílohy „J“ 1993, (pozri prílohu VI., týchto predpisov) do ktorého môže byť pridaná jedna diagonála tyč medzi zadné vzpery, ako aj maximálne dve vystuženia na každý bok ako predpísané v kapitole 5.13.6.

Vystuženie vyrobené podľa obrázku 253-6 až 253-21, 253-23, 253-24, 253-29 až 253-33, 253-35B, 253-36B aktuálnej Prílohy „J“ sú tiež povolené.

- e. Konceptia musí byť v súlade s tou, ktorá je zobrazená na obrázku 253-4 až 253-6 v Prílohe VI. týchto predpisov, ku ktorej môžu byť pridané jedna diagonálna rúrka medzi priesečníkom a montážnym bodom, na hlavnom oblúku, alebo medzi zadnými vzperami, ako aj maximálne 2 bočnými výstuhami na každej strane, ako je to špecifikované v kapitole 13.11.3.

- f. Zosilnenia vyrobené v súlade s obrázkami 253-3 až 253-10 a 253-12 až 253-17B sú tiež povolené.

- g. Od periódy „H“ a ďalej, všetky vozidlá musia byť vybavené ochranným rámom / ochrannou kliečkou vyhovujúcim špecifikácii periódy (ak ochranný rám / ochranná kliečka bola požadovaná), homologovaným v perióde alebo aktuálnou prílohou „J“.

Rúrky prechádzajúce priečkami alebo sú pripevnené na karosériu vo vnútri, 10 cm od horného bodu zavesenia nie sú povolené s jedinou výnimkou ak toto je v perióde alebo v špecifikácii homologácie.

5.13.6. Všeobecné požiadavky pre konštrukciu ochranných oblúkov / ochranných kliečok.

- a. Ochranné kliečky pre vozidlá periódy „E“ a „F“ musia mať maximálne ŠEŠŤ montážnych bodov, kde montážny bod je spoj ochranného oblúka alebo ochrannej kliečky s karosériou / šasi zvaraním, skrutkovaním alebo nitovaním.

Každý ochranný oblúk / ochranná kliečka môže byť v styku s karosériou a toto nebude považované za montážny bod za predpokladu, že medzi ochranným oblúkom / ochrannou kliečkou a karosériou nie je pevné pripojenie.

- b. Nie je povolené priečne vystuženie okrem strechy, alebo medzi zvislými rúrkami (hlavný oblúk – predný oblúk) na každej strane otvoru predných dverí jazdca a spolujazdca.

Maximálne dve výstuhy môžu byť na každej strane cez otvor dverí, nesmú prekážať vo vystupovaní / nastupovaní a môžu byť pripevnené len skrutkami, nastavenie ich upevnenia nesmie vytvárať predpätie ochranného rámu alebo ochrannej kliečky (vzpera môže mať len dĺžku zodpovedajúcu vzdialenosti medzi ochranným rámom alebo bezpečnostnou kliečkou a spojom s inými rúrkami, alebo medzi spojom a montážnym bodom).

- c. Žiadny montážny bod alebo spoj, nesmie mať žiadne nastaviteľné zariadenie na umožnenie predpätia ochranného rámu alebo ochrannej kliečky.

- d. Ochranné kliečky pre vozidlá s centrálnym rámom, alebo ktoré sú vyrobené celé z rúrkových konštrukcií so sklenených vlákien, alebo hliníka, musia vyhovovať schváleným špecifikáciám FIA a koncepcii (napríklad Lotus Elan, Lotus Elite, Alpine Renault A 110).

Koncepcia ochranného rámu alebo ochrannej kliečky pre takéto vozidlo, musí byť predložená cez ASN na schválenie FIA.

- e. Podmienky článku 253-8.5. Prílohy „J“ 1993 (pozri prílohu VIII. týchto predpisov) musia byť dodržané.

- f. Kdekoľvek sú použité skrutky a matice, skrutky musia byť minimálneho dostatočného priemeru, v súlade s použitým počtom.
Tieto musia byť najvyššej možnej kvality (prednostne letecké).
Skrutky a matice so štvorcovou hlavou nesmú byť použité.
- g. Pre hlavný oblúk musia byť použité rúrky z jedného kusa s hladkými plynulými ohybmi a bez známok zvlhnenia, alebo poškodenia na stenách.
- h. Všetky zvary musia byť najvyššej možnej kvality s dokonalým prevarením (prednostne oblúkové zváranie, obzvlášť v ochrannej atmosfére).
- i. Od periódy „G“ vyššie musia byť dodržané bezpečnostné predpisy súčasnej Prílohy „J“.

5.14. Zadné červené svetlá.

5.14.1. Všetky vozidlá pôvodne vybavené zadnými svetlami, musia mať v priebehu štartu pretekov v prevádzke 2 zadné červené brzdové svetlá.

5.14.2. Všetky jednosedadlové vozidlá od obdobia „G“ vyššie, a všetky viacsedadlové vozidlá, ktoré pôvodne neboli vybavené zadnými svetlami, musia mať v priebehu štartu pretekov v prevádzke červené výstražné svetlo, ktoré smeruje dozadu, je zreteľne viditeľné zozadu, je namontované maximálne 10 cm od pozdĺžnej osi vozidla, má plochu medzi 20 a 40 cm², je pevne pripevnené a ktoré musí byť zapnuté jazdcom.

Toto svetlo musí mať buď žiarovku o výkone minimálne 21 W, alebo typu LED „Tharsis“ alebo „Dm Electronics“

Rovnaké červené zadné svetlo je doporučené pre všetky ďalšie vozidlá.

5.15. Bezpečnostné pásy.

5.15.1. Každé vozidlo od periódy „F“ a ďalej s ochrannou konštrukciou musí byť vybavené s ochrannými pásmi v súlade kapitolou 253.6. aktuálnej Prílohy „J“.

5.15.2. Pri usporiadaní dvoch ramenných popruhov a dvoch brušných popruhov musia byť 2 upevňovacie body ku kostre vozidla pre brušné popruhy a 2 alebo prípadne 1 upevňovací bod, symetricky vo vzťahu k sedadlu pre ramenné popruhy.

Bezpečnostné pásy nemajú byť upravované.

5.15.3. Pre rallye, dva rezné nástroje pre prerezanie pásov musia byť trvalo umiestnené v priestore pre posádku. Musia byť ľahko prístupné pre sediaceho jazdca a spolujazdca pripútaného bezpečnostnými pásmi.

5.16. Opierka hlavy.

5.16.1. Odporúčaná pre všetky vozidlá (článok 259 – 14.4. Príloha „J“).

5.17. Kapota (len turistické vozidlá a vozidlá GT).

5.17.1. Musia byť primerane pripevnené.

Sériovo vyrobený zámok musí byť odstránený a nahradený vonkajším bezpečnostným upevnením.

5.17.2. Od špecifikácie obdobia „G“ a ďalej musia byť namontované minimálne 2 prídavné bezpečnostné upevnenia pre kapotu a kryt batožinového priestoru.

5.17.3. Vnútorý uzamykateľný mechanizmus musí byť vyradený z prevádzky alebo odstránený.

5.18. Ťažné oko.

5.18.1. Okrem jednosedadlových vozidiel, všetky vozidlá musia mať ťažné oko vpredu a vzadu.

Ich charakteristiky sú nasledovné:

- vnútorný priemer v rozmedzí 80 až 100 mm,
- musia byť musí byť riadne upevnené k prednej a zadnej štruktúre vozidla,
- musia byť umiestnené takým spôsobom aby mohli byť použité keď vozidlo zastavilo v štrku,
- musí byť zreteľne viditeľné a zafarbené žltou, červenou alebo oranžovou farbou.

5.19. Riadenie, odoberateľný volant.

5.19.1. Stĺpik riadenia z jedného kusu môže byť odstránený a z bezpečnostných dôvodov nahradený stĺpkami s univerzálnymi kĺbmi, alebo teleskopickým zariadením, za predpokladu, že budú zachované všetky pôvodné funkcie.

Tieto stĺpiky musia pochádzať z vozidiel homologovaných FIA, alebo ekvivalentných, alebo o väčšom obsahu motora s ohľadom na príslušné vozidlo.

5.19.2. Odoberateľné volanty môžu nahrádzať pôvodné volanty.

5.20. Testy kvality.

5.20.1. Záväzná pre určité kategórie, pozri metódy popísané v prílohe III.

5.21. Opravy.

5.21.1. Opravy kompozitných častí musia byť urobené v zmysle predpisov v prílohe IV.

5.22. Sedadlá.

5.22.1. Pre vozidlá GTS a CT z periódy „G“ (01.01.1966), alebo neskôr, ak sú pôvodné predné sedadlá zamenené, tieto musia byť sedadlá so špecifikáciou periódy alebo **pre kompletne sedadlá** ktoré majú platnú homologáciu FIA. Pre ostatné obdobia, sú tieto sedadlá odporúčané.

Pre vozidlá v GT a T perióda „F“ (01.01.1962) alebo neskoršie, keď sú pôvodné predné sedadlá zmenené, musia byť použité kompletne sedadlá s platnou homologáciou FIA. Pre ďalšie periódy, sú tieto sedadlá odporúčané.

5.23. Volant riadenia.

2.23.1. Alternatívne je možnosť volant riadenia odlišného priemeru a typu môže sa použiť. Môže byť odoberateľný.

6. TECHNICKÉ PREDPISY PRE NEHOMOLOGOVANÉ VOZIDLÁ.**6.1. Všeobecne.**

6.1.1. Nehomologované vozidlá musia byť dôsledne v zhode špecifikáciou pôvodnej periódy podliehajúcej kapitole 5 bezpečnosť.

6.2. Karoséria Monocoque alebo jednomiestna konštrukcia.

6.2.1 Podvozok musí byť v súlade s tvarom, rozmermi a konštrukciou s pôvodným podvozkom. Prídavný materiál môže byť doplnený pri opravách kompozitného podvozku, ale profesionálny technický dozor musí byť prítomný pre každý takýto podvozok a FIA etiketa kontroly tohto dozoru musí byť nalepená.

6.2.2. Každá taká oprava musí byť v súlade s prílohou IV. Prílohy "K". Žiadna iná zmena, okrem špecifikácie v rámci periódy, nemôže byť urobená na podvozku, a všetky bezpečnostné podmienky obdobia vozidiel zúčastnených na medzinárodných pretekoch (v ďalšom „medzinárodná platnosť“) musia byť splnené.

6.3. Predné a zadné zavesenie.

6.3.1. Body, ku ktorým sú pripevnené dielce zavesenia na rám šasi, nesmú sa líšiť v rozmeroch alebo polohe od špecifikácie v periódy.

Nosník a hnacie nápravy a usporiadanie ich polohy musí byť podľa špecifikácie ich periódy.

6.3.2. Systém zavesenia (typ pružiny a umiestnenie kolies alebo náprav) nesmie byť zmenený ani nesmie mať žiadne prídavne uchytenie, alebo pružinu, pokiaľ toto nebolo špecifikované v perióde.

6.3.3. Stabilizátory a teleskopické tlmiče pruženia sú povolené len, ak sú obsiahnuté v špecifikácii periódy. Pre vozidlá od periódy „F“ vrátane, stabilizátory musia byť vyrobené z plného materiálu. Vozidlá periódy „G“ môžu použiť rúrkové stabilizátory, ak je to schválené pre daný model v špecifikácii periódy.

6.3.4. Hliníkové tlmiče alebo plynom plnené teleskopické tlmiče môžu byť namontované výhradne na vozidlách od periódy „G“, alebo na tie vozidlá ktorým to špecifikácia periódy povoľuje. Trecie tlmiče môžu mať nastaviteľné úrovne trenia.

6.3.5. Nastaviteľné uloženie pružín môže byť použité na všetkých vozidlách, ktorých špecifikácia periódy obsahuje vinuté pružiny / tlmiče.

6.3.6. Puzdro zavesenia môže byť zmenené za predpokladu, že nebude mať dopad na jeho rozmery.

6.3.7. Guľové kĺby môžu byť použité len podľa špecifikácie v perióde. Guľové kĺby môžu byť použité na stabilizátore u vozidiel periódy „F“, s predpokladom že geometria náprav nebude týmto ovplyvnená.

6.3.8. Pruženie musí byť trvalého charakteru okrem preukázania vyrobeného a použitého nastaviteľného pruženia v perióde.

6.3.9. Vozidlá pôvodne vybavené systémom aktívneho zavesenia môžu byť prestavané späť do neaktívneho systému používaného v perióde na tom modeli.

6.3.10. Pre niektoré vozidlá súčiastky zavesenia musí byť podrobené testu kvality v súlade s prílohou III. Prílohy "K".

6.4. Motor.

6.4.1. Súčiastky motora a príslušenstva musia byť podľa špecifikácie periódy, musí byť tej istej výroby, modelu a typu použitého v súlade so špecifikáciou výrobcov, pre ktoré existuje doklad z periódy.

6.4.2. Vrtanie motora nesmie byť zväčšené viac ako je špecifikácia obdobia, okrem prípadu, kde vozidlá z periódy „A“ až „D“ pre ktoré vrtanie môže byť zväčšené do 5%. Táto úprava môže byť urobená len, pri dodržaní objemovej hranice triedy ku ktorej vozidlo patrí (pozri prílohu I.).

6.4.3. Motory ktoré mali menší objem ako horný obmedzený periódou, nemôže byť zväčšený okrem prípadu použitého objemu zúčastnených vozidiel v pretekoch v medzinárodnom pôsobení.

6.4.4. Len vozidlá používajúce pôvodne DFY motor môžu použiť odvodený motor DFY. Vozidlá používajúce motor Cosworth DFV môžu použiť hociktorý odvodený komponent motora Cosworth DFV.

6.4.5. Zdvih nemôže byť zmenený do rozmeru ktorý je uvedený v špecifikácii periódy.

- 6.4.6.** Kľukové hriadele, ojnice, piesty a ložiská môžu byť väčších rozmerov, ako je špecifikácia periódy, musia však vojsť do pôvodného bloku.
Musia byť vyhotovené z rovnakého typu materiálu.
Spôsob výroby je ľubovoľný.
- 6.4.7.** Počet ventilových kanálov, dĺžka ventilov nesmie prekračovať špecifikáciu výrobcu, pokiaľ nie je predložený doklad ich použitia v danej perióde.
Otočenie hlavy valcov môže byť použité, ak je predložený doklad ich použitia v danej perióde.
- 6.4.8.** Objem valcov (alebo stanovený objem valcov) vozidiel s preplňovaným motorom, turbokompresorom, rotačným motorom, turbínovým motorom, alebo parným motorom musí byť násobený koeficientom použitým v perióde.
- 6.4.9.** Pôvodné poradie zapalovania musí byť zachované.
- 6.4.10.** **Nie pôvodná kľuková hriadeľ dodaná s olejovým tesnením typu manžeta môže byť prestavaná upravením existujúcich dielcov na olejové tesnenie typu manžeta a / alebo prídanim olejového tesnenia do skrine.**
- 6.5. Zapaľovanie.**
- 6.5.1.** *Elektronické zapalovanie môže byť použité len, ak je v špecifikácii periódy a len pre vozidlá od periódy „F“ a ďalej.
Vozidlá z periódy „F“ s dokladom periódy pre používanie elektronického zapalovania môžu používať elektronické zapalovacie systémy nie z periódy za predpokladu že systém je aktivovaný prerušovačom), využívajúci zapalovaciu cievku s minimálnym odporom 3 ohmov, iskra je distribuovaná otočným ramienkom a časovanie iskry je riadené celkom mechanickým spôsobom.
- Systémy viacnásobnej iskry a systémy kde časovanie iskry je meniteľné elektronicky nie sú povolené. Výnimočne, keď je doklad že iné možnosti metódy spínania sú legálne používané v perióde, môže byť táto použiteľná za predpokladu že systém je úplne zhodný rešpektovať systém v perióde.**
- Nehomologované vozidlá periódy „GR“ môžu využiť magnetické alebo optické spínače keď tieto boli používané v perióde. Systémy kapacitného výboja môžu byť používané keď evidencia z periódy existuje.**
- Vozidlá z periódy „HR“ a ďalej môžu používať zapalovaciu cievku s odporom menej ako 3 ohmy a / alebo viac iskrové systémy.**
- Elektronické zapalovacie systémy ktoré s reguláciou časovania iskry sú povolené len keď tieto boli v perióda obmenené.**
- 6.5.2.** Môže byť použitý elektronický obmedzovač otáčok len pre vozidlá od periódy „F“ a ďalej.
- 6.5.3.** Použitie elektronického systému riadenia motora na DFV / DFY motor je zakázané a v iných vozidlách musí byť podľa špecifikácie obdobia.
- 6.5.4.** Výrobca zapalovacej cievky, kondenzátora, rozdeľovača alebo magneta je ľubovoľný za predpokladu, že je v súlade so špecifikáciou výrobcu príslušného modelu.
- 6.6. Mazanie.**
- 6.6.1.** Je povolené zmeniť systém mazania motora (napríklad z mokrej vane na suchú vaňu), za podmienky že toto je povolené pre kategóriu vozidla špecifikáciou periódy (nie je povolené pre formulu Junior pred rokom 1961).
- 6.6.2.** Počet a typ olejových čerpadiel, ktoré sú použité a dĺžka olejového potrubia musí byť zhodná so špecifikáciou periódy.
- 6.6.3.** Umiestenie chladiča oleja môže byť zmenené ale nesmie zmeniť siluetu vozidla.
- 6.7. Palivový systém.**
- 6.7.1.** Môžu byť použité karburátory z tej istej, alebo skoršej periódy (staršie), avšak iba ak karburátory sú v rovnakom počte a funkcia a princíp ich činnosti je rovnaký s tými, ktoré boli namontované pôvodne keď boli používané v perióde na príslušnom modeli.

- 6.7.2.** Vozidlá so vstrekaním paliva, môžu byť zmenené na karburátorové z tej istej periódy.
- 6.7.3.** Vstrekovanie paliva a / alebo prepíňanie môže byť použité len na vozidlách, ktoré toto používali v rámci periódy a môže byť použitý iba pôvodný systém.
- 6.7.4.** Mechanické palivové čerpadlá môže byť vymenené za elektrické čerpadlá, alebo naopak.
- 6.7.5.** Každá palivová nádrž musí zodpovedať predpisom v kapitole 13.3, nesmie presiahnuť pôvodne stanovený objem a musí byť na pôvodnom mieste, alebo v zadnej časti vozidla.
- 6.8. Vybavenie.**
- 6.8.1.** Elektronické vybavenie musí byť podľa špecifikácie obdobia, ale zariadenie zberu údajov ktoré poskytuje sledovanie funkcií: otáčky motora, tlak motorového olej, teplotu motorového oleja, teplotu vody motora a tlak paliva môže byť používané
- 6.9. Prevodovka.**
- 6.9.1.** Každé vozidlá musí mať vhodnú prevodovka so špecifikácie periódy. Automatické prevodovky, rychlobeh alebo ďalšie prevodové stupne dopredu nie sú povolené, pokiaľ tieto neboli v špecifikácii periódy.
- 6.9.2.** Montáž „Cotal electric“, „Wilson epicyclical“ (planetová) alebo štvorrýchlostnej prevodovky do vozidla z periódy „C“ (01.01.1919 – 31.12.1930), pokiaľ neboli pôvodné montované, je dôvodom vozidlo zaradiť do periódy „D“ (01.01.1931–31.12.1946).
- 6.9.3.** Prevodovky vyrobené do špecifikácie periódy „E“ (01.01.1947–31.12.1960), nemôžu byť namontované na vozidlách vyrobených v predchádzajúcich periódach.
- 6.9.4.** Ak je namontovaná alternatívna prevodovka, bude povolená len prevodovka z tej istej alebo predchádzajúcej periódy.
- 6.9.5.** Vozidlá periódy „F“ z motorom vzadu, môžu používať prevodovku Hewland Mk8, za predpokladu, že nahrádzaná prevodovka má rovnaký počet rýchlostí dopredu.
- 6.9.6.** Vozidlo pôvodné vybavené poloautomatickým prevodom môže byť prestavané na ručne radenú prevodovku z typu hodiaceho sa k vozidlu toho istého modelu.
- 6.9.7. Použité nie pôvodné vstupné a výstupné hriadele prevodovky s manžetovým typom olejového tesnenia môžu byť prestavané na manžetový typ olejového tesnenia úpravou existujúcich súčiastok a / alebo doplneným olejovým tesnením v skriní.**
- 6.10. Stály prevod.**
- 6.10.1.** Diferenciály s obmedzenou svornosťou môžu byť namontované, iba ak sú v špecifikácii periódy. Vozidlá periódy „F“ vrátane a ďalej, takto vybavené, môžu používať iba mechanický typ s obmedzenou svornosťou zo špecifikácie periódy.
- 6.10.2.** Diferenciály s obmedzenou svornosťou nie sú dovolené na vozidlách periódy „A“ až „C“ (– 31.12.1930) a môžu byť len použité k vozidlám periódy „D“ (01.01.1931–31.12.1946) keď sú v špecifikácii periódy pre ten model.
- 6.10.3.** Diferenciál s obmedzenou svornosťou nesmie byť použitý vo vozidlách Formula Junior alebo Formula 3 (1964 – 1970).
- 6.11. Brzdy.**
- 6.11.1.** Dielce bŕzd musia byť úplne podľa špecifikácie periódy daného modelu s výnimkami uvedenými v ďalšom texte.
- 6.11.2.** Vozidlá periódy „A“ až „C“ (– 31.12.1930), pôvodné dodávané z brzdami na dve kolesá, môžu byť zmenené na brzdenie štyrmi kolesami ak výrobca dodával brzdy na štyri kolesá pre neskoršie modely v tej istej perióde a dodávané štvorkolesové brzdy sú v špecifikácii periódy u výrobcu.
- 6.11.3.** Je povolená zmena na odlišný mechanický systém, alebo hydraulické ovládanie, ak bola špecifikovaná v perióde.
- 6.11.4.** Kotúčové brzdy, vetraný disk a paralelný prítlačací strmeň je dovolený len ak je typu v špecifikácii periódy.

- 6.11.5. Hydraulický brzdový systém môže byť zmenený na dvojkruhový, ktorého funkcia umožňuje brzdenie všetkých 4 kolies prostredníctvom dvoch oddelených okruhov.
- 6.11.6. Je povolená montáž vzduchového krytu okolo kotúčových bŕzd, pre zlepšenie chladenia.
- 6.11.7. Hydraulické potrubie môžu byť nahradené typom potrubia „Aeroquip“.
- 6.11.8. Vozidlá pôvodné dodávané s karbónovými brzdami môžu byť prestavané na oceľové kotúče so súčasnými strmeňmi a klasickými brzdovými platničkami.

6.12. Kolesá.

6.12.1. Všetky kolesá musia byť v špecifikácii periódy a pôvodného priemeru používaného v pretekoch vozidiel v medzinárodnom pôsobení.

6.12.2. Ráfiku šírka nesmie byť zväčšená ale môže byť zmenšená za účelom montáže súčasných pneumatík.

6.12.3. Perióda „A“ až „D“.

a. 19 palcov kolesá sú dovolené pre montáž pretekárskych pneumatík.

b. Zosilnený okraj (JE) alebo rovný okraj (SS) ráfiku môže byť zmenená na prehĺbený ráfik rovnakej veľkosti ako je uvedené nasledovnej tabuľke.

| Pôvodná veľkosť | Minimálny priemer ráfika | Maximálny prierez |
|---------------------|--------------------------|-------------------|
| BE / SS | prehĺbenie ráfiku | Prehĺbenie ráfiku |
| 26 x 3 | 19 palcov | 3,5 palca |
| 710 x 90,28 x 4 | 19 palcov | 4,5 palca |
| 760 x 90,810 x 90 | 21 palcov | 4,75 palca |
| 30 x 3,30 x 3,5 | 21 palcov | 4,75 palca |
| 815 x 105,820 x 120 | 21 palcov | 5,25 palca |
| 880 x 120,32 x 4,5 | 21 palcov | 6,00 palca |
| 730 x 130 | 17 palcov | 5,25 palca |

c. Minimálny priemer 16 palcov je dovolený pokiaľ nie je preukázané že menšia veľkosť bola používaná v perióde toho vozidla.

d. Maximálna šírka ráfiku nesmie byť viac ako 1 palec nad špecifikáciu v perióde.

6.12.4. Perióda „E“ až „F“ vrátane.

a. Minimálny povolený priemer je ten, ktorý môže byť overený dokladmi periódy.

b. Maximálna šírka ráfika, musí byť v súlade so špecifikáciou periódy a nesmie byť širšia ako 5,5 palca (pre vozidlá obdobia „F“ 6,5 palca), pokiaľ preukázanie z časového obdobia nemôže vytvoriť podklad pre širší rozmer.

c. Ak neexistuje špecifikácia periódy, alebo je navrhnutá šírka ráfika väčšia ako 5,5 palca (6,5 palca), potom určí rozmer technická pracovná skupina FIA pre historické vozidlá.

d. Maximálna šírka ráfika povolená vo Formule Junior je 5 palcov (127 mm), pre vozidlá obdobia „E“ (01.01.1947–31.12.1960) a 6,5 palca (165 mm) pre vozidlá periódy „F“ (01.01.1961–31.12.1965).

e. Delené ráfiky sú povolené len ak sú v špecifikácii periódy.

6.12.5. Časové obdobia „G“ a ďalej.

a. Môžu byť použité kolesá so šírkou ráfika užším, ako je špecifikácia periódy.

b. Pre niektoré kategórie, kolesá musia byť v súlade s podmienkou skúšky kvality predpísanej v prílohe III. Prílohy "K" aj sú keď nové.

c. Pôvodné kolesá vyrobené z viacerých materiálov môžu byť nahradené kolesami vyrobených len jedného z týchto materiálov, za predpokladu že pôvodné rozmery a tvary zostanú zachované.

6.12.6. **Pneumatiky.** Musia byť v zhode kapitolou 8.

6.13. Karoséria.

6.13.1. Karoséria musí zachovať originálnu siluetu periódy v ktorej pôvodne pretekala a nesmú byť viditeľne pridané privody vzduchu, otvory v maske, zaoblenia. Montáž ochrannej konštrukcie sa nepovažuje za zmenu siluety.

6.13.2. Náhradné časti karosérie musia dôsledne kopírovať pôvodný tvar vyrobený v perióde pôvodného podvozku.

6.13.3. Pre periódu „A“ až „D“.

Nahrádzovanie dobového modelu karosérie vyrobenej z pôvodného typu materiálu a hmotnosti je povolené za predpokladu, že to je v súlade so schválenou karosériou montovanou na tento model v perióde.

V tomto prípade, majiteľ musí informovať ASN a dokladovať fotografiami zobrazujúcimi obidva bočné pohľady, predný a zadný pohľad a pohľad interiéru.

6.13.4. Kryt priestoru pre posádku (kokpit) musí byť pružný, iba ak pôvodné dielce karosérie (preukázané dobovými fotografiami) mali hrany chránené obložením. Sedadlá cestujúcich môžu byť vybraté.

6.13.5. Pre TGP karoséria musí vzhľadom zodpovedať vozidlu ktorý malo vozidlo počas svojho aktívneho medzinárodného pôsobenia vzhľadom na zákony tej krajiny kde sa disciplína uskutočňuje.

6.14. Aerodynamické prvky.

6.14.1. Aerodynamické prvky môžu byť namontované len na vozidlá ak sú v špecifikácii periódy.

6.14.2. Použité zariadenie musí byť v súlade s koncepciou, polohou a rozmermi s tým, ktoré sa používalo v priebehu periódy vozidla.

6.14.3. Pre jednosedadlové vozidlá, žiadne aerodynamické zariadenie, ktoré bolo montované na neodpružené časti vozidla alebo bolo nastaviteľné z priestoru pre posádku nie je povolené.

6.14.4. Vozidlá, ktoré pôvodne jazdili s aerodynamickým zariadením, môžu jazdiť bez neho.

6.14.5. Vozidlá používajúce nepohyblivé aerodynamické plochy z obdobia (v priebehu 1981 až 1982) môžu si zachovať pôvodné plochy, ich upevnenie a tvar koncepcie.

Avšak, plochy musia byť upravené pre zachovanie povinnej 40 mm minimálnej statickej svetlej výšky, pruhy gumené nie sú povolené.

6.15. Elektrický systém.

6.15.1. Alternátory môžu byť namontované, iba ak sú v špecifikácii periódy.

6.15.2. Nominálne napätie batérie a všetkých elektrických zariadení, môže byť zmenené zo 6V na 12V.

Typ, značka a kapacita (ampér hodiny), batérie je ľubovoľná.

Pôvodné umiestnenie batérie môže byť zmenené. Ak je batéria ponechaná v priestore pre posádku, musí byť bezpečne upevnená a musí mať izolovaný, nepriepustný obal.

6.16. Osvetlenie.

6.16.1. Pôvodným systémom osvetlenia nachádzajúci sa vo vozidle musí byť v prevádzkyschopnom stave.

6.17. Rázvor rozchod, svetlá výška.

6.17.1. Rázvor sa nemôže líšiť od špecifikácie periódy.

6.17.2. Rozchod. Rozchod nesmie byť zmenený od špecifikácie periódy.

6.17.3. Svetlá výška.

Pre všetky vozidlá do a vrátane periódy „D“, všetky odpružené časti vozidiel musia mať minimálnu svetlú výšku 100 mm, tak aby blok 100 mm vysoký mohol byť vložený pod vozidlo z ktorejkoľvek strany.

Vozidlá periódy „E“ a „F“ musia mať minimálnu svetlú výšku 60 mm, tak aby blok 60 mm vysoký mohol byť vložený pod vozidlo z ktorejkoľvek strany.

6.17.4. Pre všetky vozidlá obdobia „G“ a ďalej, musí byť dodržaná špecifikácia periódy.

6.17.5. Svetlá výška musí byť meraná bez jazdca, avšak s namontovanými kolesami a pneumatikami použitými na pretekoch, v prípade potreby opravenými ak je koleso alebo pneumatika poškodená.

6.18. Hmotnosť.

6.18.1. Minimálna hmotnosť vozidla je špecifikovaná pôvodnými predpismi kategórie vozidla, alebo uverejnená hmotnosť v perióde, pokiaľ táto hmotnosť nie je špecifikovaná v pôvodných predpisoch.

Keď v priebehu pretekov bolo vozidlo vybrané pre váženie, nič iné len palivo môže byť vybraté z vozidla a žiadne tekutiny, hmoty alebo plynné materiály nemôžu byť pridané.

7. TECHNICKÉ PREDPISY PRE PRODUKČNÉ CESTNÉ VOZIDLÁ.

7.1. Všeobecne.

7.1.1. Tieto predpisy sa vzťahujú na turistické vozidlá (*Touring Cars*), pretekárske turistické vozidlá (*Competition Touring Cars*), GT vozidlá (*Grand Touring Cars*) a pretekárske GT vozidlá (*Competition Grand Touring Cars*) definovaných v kapitole 2.

7.1.2. Všetky vozidlá podliehajú kapitole 5 (bezpečnostné predpisy).

7.2. Homologačné a identifikačné listy.

7.2.1. Keď FIA stanovila Prílohu „J“ pre turistické vozidlá (*Touring*) a vozidlá GT (*Grand Touring*) v roku 1954, špecifikácia vozidla bola definovaná identifikačným alebo homologačným listom ktoré boli vydané ASN.

Od roku 1958 (vozidlá GT) a 1960 (turistické vozidlá), ASN dodávala údaje pre tieto listy, ktoré vydávala CSI v rámci FIA. Všetky identifikačné alebo homologačné listy odsúhlasené FIA budú označené ako homologačné listy.

7.2.2. Je známe, že niektoré vozidlá turistické a GT (*Touring* a *GT Cars*) periódy „E“ (01.01.1947 – 31.12.1961) neboli homologované v tejto perióde, alebo že v listoch (homologačných, identifikačných) nie sú zahrnuté varianty celej periódy.

7.2.3. Homologačné listy so spätnou účinnosťou (retrospektívne) budú zostavené technickou pracovnou skupinou HMSC z údajov dodaných od ASN, od pôvodného výrobcu pre tieto vozidlá, ktorých listy neboli zahrnuté do periódy.

7.2.4. Homologačné listy so spätnou účinnosťou (retrospektívne) musia potom byť odsúhlasené historickou komisiou motoristického športu a budú pridané k zoznamu homologačných listov FIA.

7.2.5. ***Špecifikácia periódy nehomologovaných produkčných cestovných športových / GT cestovných vozidiel bez medzinárodnej pretekárskej histórie ale schválených HMSC bude podrobne potvrdená v špeciálnych listoch pre každý odsúhlasený model. Listy potvrdenia bude prekladať ASN k odporúčaní schválenia modelu a bude kontrolované HMSC Technickou pracovnou skupinou a odovzdané na HMSC pre schválenie.**

7.3. Všeobecné technické predpisy pre Produkčné cestovné vozidlá (Production Road Cars).

7.3.1. Turistické (*Touring*), turistické pretekárske (*Competition Touring*), GT a GTS vozidlá z periódy „E“ a „F“ (01.01.1947–31.12.1965) musia byť v súlade s prílohou VIII. a IX., Prílohy „K“.

7.3.2. Turistické (*Touring*) a GT vozidlá periódy „G“ a ďalej musia byť v súlade s prílohou „J“ medzinárodných predpisov pretekov vzťahujúcich sa na rok ich periódy ako definované v kapitole 3.

7.3.3. V prípade turistických vozidiel (*Touring Cars*), len ktorých úpravy sú vyslovene povolené v období prílohy „J“ použiteľnej pre vozidlá skupiny 1 alebo „N“ a platný homologačný list, vylúčením každej varianty opečiatkovaním homologačného listu „platný len pre skupinu 2“ je povolené. Avšak posilňovač brzd môže byť odpojený alebo vymontovaný.

7.3.4. Pre GT vozidlá sú dovoľené tie úpravy výlučne povolené v predpisoch Prílohy „J“ v perióde, použiteľnej pre vozidlá skupiny 3 alebo „B“ a platný homologačný list, vylúčením každej varianty opečiatkovaním homologačného listu „platný len pre skupinu 4“.

7.3.5. *Pre pretekárske turistické (*Competition Touring*) a pretekárske GT vozidlá (*Competition Grand Touring Cars*) periódy „G2“ a ďalej, len pôvodné FIA homologačné listy, s rozšíreniami variant schválenými v príslušnej perióde sú platné, rovnako sú platné aj tie úpravy predpisov Prílohy „J“ výhradne povolenými v perióde.

7.3.6. Naviac pre pretekárske turistické a pretekárske GT vozidlá a špeciálne turistické vozidlá..

Posilňovač brzd môže byť odpojený alebo vymontovaný.

Zadné okná, okná dverí a kryt reflektorov musia byť z bezpečnostného skla alebo tuhého prehľadného materiálu minimálnej hrúbky 5 mm (materiál typu FAA napr. Lexan 400 je doporučený).

Zvislé otváranie bočných okien môže byť zamenené za jedno vodorovné posúvanie.

Šasi musí dodržať pôvodný tvar a rozmery ale môže sa použiť miestneho zosilnenia.

Od 1 januára 2010 pre nový HTPS a od 1 januára 2011 v každom prípade, táto predošlá veta je zamenená nasledovnými 3 vetami:

Je povolené zosilniť šasi a / alebo karosériu pri pridaním materiálu.

Pridaný materiál musí sledovať pôvodné usporiadanie a musí byť v kontakte s ňou v každom bode.

Ďalšie tvary, profily, klíny alebo vystuženia nie sú povolené okrem dôkazu že boli používané a povolené v perióde.

Ak Príloha „J“ periódy umožní náhradu kotúčových brzd, s podmienkou typu od kotúčovej brzdy, musí zostať (spoľahlivý, ryhovaný, ventilácia).

Obloženie podlahy a stropu môže byť vybrané, obklady dverí môže byť vymenené.

Zaťahovací svetlomet môže byť predložený ako pevný a ich mechanizmus vymontovaný, ale svietenie musí zostať funkčné.

Kľukové hriadele a použitím nie pôvodných hriadelov vstupu a výstupu prevodovky s manžetovým olejovým tesnením môže byť prestavané na manžetový typ olejového tesnenia úpravou existujúcich súčiastok a / alebo pridaním olejového tesnenia v skrini.

Vozidlá periódy „F“ homologované s elektronickým systémom zapalovania a vozidlá periódy „G1“ a „G2“ môžu používať elektronické zapalovacie systémy nie z periódy za predpokladu že tento systém je aktivovaný prerušovačom (mi), využívajúci zapalovaciu cievku s minimálnym odporom 3 ohmov, iskra je distribuovaná otočným ramienkom a časovanie iskry je riadené celkom mechanickým spôsobom. Systémy viacnásobnej iskry a systémy kde časovanie iskry je meniteľné elektronicky nie sú povolené.

Vozidlá periódy „G1“ a „G2“ s elektronickým systémom zapalovania môžu používať magnetické alebo optické spínače.

Vozidlá periódy „H1“ a ďalej môžu používať zapalovacie cievky s menším ako 3 ohm odporom a / alebo systémom mnohonásobnej iskry.

Elektronické zapalovanie systémy ktorých ovládanie časovania iskry je povolené len ak tento bol v perióde modifikovaný.

- 7.3.7.** Pretekárske turistické vozidlá z periódy „H“ datované 1972 môžu používať dielce karosérie so skleneného vlákna, ktoré boli zrušené ich homologačným listom z 01.01.1973.
- 7.3.8.** Zmeny modelu alebo homologácie karosérie dovolené prílohou „J“ periódy môžu byť prevzaté. Taká zmena karosérie musí byť podľa kompletnej zostavy používanej modelom zúčastňujúcim sa Medzinárodných pretekov riadených predpismi FIA v perióde. Tieto zmeny musia byť potvrdené fotografiami vozidla z periódy na HTP opečiatkovanými vydávajúcou ASN. Naviac behúň pneumatiky musí byť zakrytý karosériou (pozri obdobie Prílohy „J“)
- 7.3.9.** Pôvodné kolesá vyrobené z viacerých materiálov môžu byť vymenené za kolesá vyrobené len z jedného z týchto materiálov, za predpokladu že pôvodné rozmery a tvary zostanú zachované.
- 7.3.10.** Pre CT a GTS vozidlá periódy „H2“ a „I“, tyče vystuženia môžu byť voľne namontované medzi hornými montážnymi bodmi prednej časti zavesenia na jednej strana a zadné zavesenie na druhej."

7.4. Vozidlá skupiny B.

- 7.4.1.** Vozidlá skupiny „B“ vylúčené FIA v perióde z rallye z bezpečnostných dôvodov, môžu byť používané pre preteky na okruhu, do vrchu a predvážania / prehliadky a ich HTP musia byť odkontrolované komisiou historického motoristického športu pred jeho vydaním.

Tieto vozidlá sú nasledovné:

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

Ďalšie vozidlá skupiny „B“ sa môžu zúčastniť v pretekoch bez obmedzenia.

- 7.4.2.** Technická charakteristika zákazu od FIA v perióde pre bezpečnostné dôvody je dovolené vozidlá používať len na predvážania / prehliadky.

8. PNEUMATIKY.**8.1. Všeobecné.**

8.1.1. Každé vozidlo zúčastňujúce sa pretekov zapísaných v Medzinárodnom kalendári musí byť v zhode s nasledovnými predpismi o pneumatikách okrem schválených pre konkrétnu disciplínu alebo líšiacich sa sériových predpisov. V prípade akéhokoľvek rozporu FIA má konečné rozhodnutie.

8.1.2. Je povinnosťou súťažiaceho, overiť vhodnosť pneumatiky u výrobcu pre dané špecifické použitie.

8.1.3. Veľkosti pneumatík sú ľubovoľné, pokiaľ ostatné súvisiace predpisy (ráfiky, blatníky), sú dodržané. Súťažiaci sú zodpovední vhodnosť vybraných pneumatík k používanému ráfiku.

8.1.4. Použitie ohrievačov pneumatík nie je povolené.

8.1.5. Použitie akejkoľvek zmesi, ktorá ovplyvňuje adhéziu behúňa pneumatiky nie je povolené.

8.1.6. Typ zloženia zmesi musí byť výrazne napísaný žltou farbou na bočnú stenu.

8.2. Pneumatiky pre všetky vozidlá okrem FIA historických formulí na okruhy a preteky do vrchu.

8.2.1. Modely so špecifikáciou periódy „A“ až „B“ (pred 31.12.1918) musia používať pneumatiky o veľkosti zodpovedajúcej perióde vozidla.

8.2.2. Perióda „C“ až „E“ (01.01.1919 – 31.12.1960) musia používať pneumatiky zo série Dunlop Vintage používajúce len zo zmesi 204 a vzoru pneumatiky R5, alebo starší typ. Iné rozmery pneumatík môžu byť používané len keď také pneumatiky Dunlop nie sú k dispozícii v primeranej špecifikácii.

Pred 1947 otvorené štvorsedadlové turistické vozidlá, pred 1947 otvorené dvojsedadlové turistické vozidlá, pred 1947 limuzíny, jedno a dvojsedadlové pretekárske vozidlá ktoré majú priemer ráfiku 17" alebo viacej alebo majú šírku ráfiku 3,5" alebo menej môže používať pneumatiky ponúkané na predaj pre cestnú premávku s prierezmom 75%, alebo viac, majúce klasifikáciu rýchlosti „S“ alebo väčšiu, ktoré majú certifikáciu „E“ alebo „DOT“.

Vhodnosť použitia pneumatiky musí byť konzultovaná s výrobcou jej použitia pre podujatie.

Vozidlá T, CT, GT, GTS, a GTP môžu používať pneumatiky označené „E“ alebo DOT“ s minimálnym pomerom strán 70% alebo špecifikácie obdobia ktorákoľvek je väčšia.

Vozidlá CT, GTS a GTP môžu používať pneumatiky Dunlop série „L“.

8.2.3. Perióda „F“ (vyrobené od 1.1.1961 do 31.12.1965), musia používať pretekárske pneumatiky Dunlop Vintage alebo „L“ alebo „M“ Section, ktoré majú zmes 204 a vzorku pneumatiky CR 65 alebo staršiu. Vozidlá T a GT môžu používať pneumatiky v zhode s predpisom uvedeným nižšie v kapitole 8.4.1.

8.2.4. Perióda „G“ (G1 a G2 – postavené od 01.01.1966 do 31.12.1971) môžu používať pretekárske pneumatiky zo série Dunlop Vintage alebo „L“ a „M“ Section, alebo pretekárske pneumatiky zo série Post Historic, Goodyear „Blue Streak“, alebo pneumatiky slick Avon ručne rezané, podľa vzoru Dunlop CR 65.

8.2.5. Perióda „H“ a ďalej (vyrobené po 31.12.1971) môžu používať pneumatiky slick a mokré pneumatiky. Vozidlá T, CT, GT, GTS a GTP môžu používať pneumatiky v zhode s predpisom uvedeným nižšie v kapitole 8.4.1.

8.3. Formule a určité výnimky.

8.3.1. Vozidlá Formule Junior musia tiež používať pneumatiky série Dunlop Vitage typ vzorky R5 alebo starší alebo sekcie „L“ výlučne so zmesou 204 a vzorkou dezénu CR 65, alebo staršou.

8.3.2. Vozidlo ktoré má kolesá s ráfikom šírky 3,5" alebo menším a do ktorého nie je pneumatika Dunlop Vitage vyhovujúcej špecifikácii dostupná, môže používať pneumatiky ponúkané cestné pneumatiky v predaji buď diagonálne alebo radiálne, s pomerom strán 75% alebo väčším, majúce rýchlostnú charakteristiku „S“ alebo vyššiu a ktoré majú „E“ alebo „DOT“ schválenie. Výrobca má povinnosť konzultovať vhodnosť pneumatiky na preteky.

8.3.3. Vozidlá Grand prix Thoroughbred (okrem vozidiel vyrobených pred 31.12.1971), musia používať diagonálne pneumatiky Avon Slick zo zmesi A11 alebo A 26. Vozidlá vyrobené pred 31.12.1971, môžu používať pneumatiky zo série Dunlop Post Historic. Mokré pneumatiky sú obmedzené rozsahom diagonálnych pneumatík Avon.

8.3.4. Vozidlá postavené pre podujatia „Can-Am“ môžu používať pneumatiky slick.

- 8.3.5.** FIA môže odsúhlasiť pre špecifické kategórie / série iné typy pneumatík.
- 8.3.6.** Vozidlá Widi, Gilby a Rejo zo špecifikácie použitej pred 31.12.1960, môžu používať pneumatiky zo série Dumlop Section „L“ Section majúce vzor behúňa CR 65 a zmes 204.
- 8.3.7.** Jednosedadlové pretekárske vozidlá ktorejkoľvek národnej formule, pretekajúca v akýchkoľvek FIA historických pretekoch, musia používať pneumatiky špecifikácie periódy.
- 8.3.8.** Pre periódu „G“ a ďalej turistické, „GT“ a „GTS“ vozidlá môžu používať vhodné cestné pneumatiky v zhode s predpisom uvedeného v kapitole 12.3.1. ďalej v texte, v prípade súťaží vytrvalostných pretekov na okruhoch v trvaní viacej ako 2 hodiny (a zodpovedajúceho tréningu).

8.4. Pneumatiky pre rallye.

- 8.4.1.** Pneumatiky, ktoré môžu byť použité pre rallye (a na špeciálnych pretekoch rallye na okruhoch, alebo pretekoch do vrchu, alebo na zmiešaných podujatiach), sú obmedzené na pneumatiky označené „E“ alebo „DOT“ (s vylúčením ktorých označenie je „nie pre použitie na cestách“ alebo „len pre pretekánie“) s ohľadom k príslušnému pomeru v otázke periódy.
Pre úseky cesty vedené po štrku, uvedené vo zvláštnych ustanoveniach pretekov, žiadne špeciálne označenie nie je potrebné pre pneumatiky.
- 8.4.2.** Na základe zaradenia v tabuľke priemery kompletných kolies musia byť dodržané s nadväznosťou na priemer ráfika a obdobia.

| priemer ráfika | Periód | Minimálny priemer kompletného kolesa |
|-----------------------|---------------|---------------------------------------------|
| 10" | F | 490 mm |
| 11" až 12" | F | 530 mm |
| 10" až 12" | G | 490 mm |
| 10" až 12" | H + I | 480 mm |
| 13" | E | 545 mm |
| 13" | G | 530 mm |
| 13" | H | 490 mm |
| 13" | I | 480 mm |
| 14" | F | 610 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.** V prípade, akejkoľvek pochybnosti o ktorejkoľvek pneumatike používanej súťažiacim, rozmery vyrobenej novej pneumatiky dodanej pretekárom, musia byť na studenej pneumatike štandardne nahustenej tlakom odporúčanom výrobcom, dodržané.
- 8.4.4.** Ak je preukázané, že pneumatiky s nižším prierezom boli v časovom období používané, historická komisia motoristického športu môže povoliť ich použitie.
- 8.4.5.** Pokiaľ je pneumatika radiálnej konštrukcie s rýchlostným indexom menej ako „S“ (maximálna rýchlosť 112 mph alebo 180 km/h), vhodnosť pneumatík musí byť konzultovaná s výrobcom pre jej použitie. Toto je obzvlášť potrebné, keď sa jedná o jazdu v etapách s nespevneným povrchom na type pneumatík „M+S“ (blato a sneh), ktoré väčšinou patria do skupiny s indexom rýchlosti Q (maximálna rýchlosť 100 mph alebo 160 km/h).
- 8.4.6.** Vozidlá ktoré majú priemer ráfiku 17" alebo väčší alebo majú šírku rafiku 3,5" alebo menšiu, môžu používať pneumatiky pre cestnú premávku radiálnej alebo diagonálnej konštrukcie s prierezom 75% alebo viac.
Tieto pneumatiky musia mať schválenie „E“ alebo „DOT“. Vhodnosť typu pneumatík musí byť konzultovaná s výrobcom vzhľadom ich použitia pre danú súťaž.

- 8.4.7.** Je potrebné poznamenať že index rýchlosti diagonálnych pneumatík sa mení v súlade s priemerom kolesa. Existujú 3 rýchlostné označenia používané na diagonálnu konštrukciu pneumatík. Tiež existujú pneumatiky, ktoré nie sú označené, preto majú najnižší index rýchlosti. Tieto indexy sú uvedené v nasledovnej tabuľke:

| rýchlostná trieda | Veľkosť kolesa | | |
|-------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|
| | 10" km/hod – mph | 12" km/hod – mph | 13" a viac km/hod – mph |
| – | 120 / 75 | 135 / 85 | 150 / 95 |
| S | 150 / 95 | 160 / 100 | 175 / 100 |
| H | 175 / 110 | 185 / 115 | 200 / 125 |
| V | nevyrába sa | nevyrába sa | 210 a viac / 130 a viac |

- 8.4.8.** Zimné pneumatiky diagonálnej konštrukcie s variantom pre blato a sneh majú najnižší index rýchlosti, ako je uvedené vyššie a pneumatiky s hrotmi, tieto posledné sú podriadené predpisom štátu, v ktorých sú dané preteky usporiadané.
- 8.4.9.** Vhodnosť pneumatík musí byť konzultovaná s výrobcom vzhľadom k ich použitiu na pretekoch.