

HISTORIC-AUTOJEN MÄÄRÄYKSET (LIITE K)

UUSITTU

Historic-kilpailut Suomessa noudattavat (kansallisia lisäyksiä lukuunottamatta) kansainvälistä FIA liite K:ta. Tätä käännöstä päivitetään tarpeen vaatiessa, seuraa AKK:n tiedotuskanavia.

KV kilpailuissa epäselvissä tapauksissa englanninkielinen Appendix K on ratkaiseva.

FIA Liite K (rev. 24.06.2016) käännös

Liite K kansainväliseen autourheilun yleissääntöön

Tekniset määräykset autoille joilla kilpailaan kansainvälisissä historic-kilpailuissa

1. Periaatteet ja lyhenteet

1.1 FIA on luonut Liite K:n säännöt siten, että historic-autoja voidaan käyttää kilpailutarkoitukseen kyseisten sääntöjen puitteissa. Sääntöjen tarkoituksena on säilyttää autot ikäkausinsa mukaisina, ja estää nykytekniikan mahdollistamat suorituskykyä ja ajettavuutta parantavat muutokset.

Historic-kilpailun tarkoituksena ei ole pelkästään voittopokaalien kerääminen, vaan erityisesti autoille ja niiden historialle omistautuminen. Historic-autourheilun päämäärä on Auton historian aktiivinen kunnioittaminen.

1.2 Liite K on tarkoitettu autoille, jotka ovat joko alkuperäisiä kilpa-autoja, tai jotka ovat täsmällisiä kopioita automalleista, joilla on kansainvälinen kilpailuhistoria. Automallin tulee täyttää ikäkauden kansainväliset säännöt. Ainoat sallitut muutokset ikäkausiluokitukseen ovat ne, jotka ovat mainittu Liite K:ssa. Automalli, jolla ei ole kansainvälistä kilpailuhistoriaa, mutta jolla on historiaa kansallisista mestaruuskilpailuista tai muista vastaavan tasoista kilpailuista, voidaan myös hyväksyä. Mikäli auto ei ole ikäkaudella osallistunut kansainväliseen kilpailuun, on passi lähetettävä HMSC:lle. Anomukseen on kyseisen maan ASN:n liitettävä todisteita kilpailuhistoriasta merkittävistä kilpailuista ikäkaudelta.

1.3 Liite K:ta on noudatettava kaikissa kilpailuissa, jotka ovat FIA:n kalenterissa. Lisäksi Liite K:ta suositellaan kaikkiin muihin historic-kilpailuihin.

1.4 FIA:n hallitus on hyväksynyt näiden periaatteiden noudattamisen ja tämä mahdollistaa historic-moottoriurheilun harrastamisen maailmanlaajuisesti samojen sääntöjen puitteissa.

1.5 Lisätietoja löytyy FIA:n nettisivuilta www.fia.com.

1.6 Lyhenteitä:

FIA Kansainvälinen Autoliitto
ASN ko. maan valtuutettu autourheilu järjestö (Suomessa AKK, Englannissa RAC, Saksassa DMSB jne.)
NEAFP Kansallinen kilpailu, johon hyväksytään ulkomainen osanotto
HTP Historic-passi (Historic Technical Passport)
HRCF Tasanopeusauton passi (Historic Regularity Car Pass)

HMSC Historic-autojen komissio FIA:ssa
HCD FIA:n historic-autojen tietokanta
ISC International Sporting Code, kansainväliset yleissäännöt

Luokitus FIA:n toimittama luokitustodistus ja passi

2. Yleiset määräykset ja määritelmät

2.1 Yleiset määräykset

2.1.1 Kansainvälinen autourheilu oli vuosina 1906 - 1921 ACF:n Commission Sportiven hallinnoima, ja vuodesta

1922 lähtien se on ollut FIA:n hallinnoima. FIA tunnettiin nimellä AIACR vuoteen 1947 asti. Liite C kaksipaikkaisiljerata-autoille julkaistiin vuonna 1950, ja siitä tuli Liite J:n osa vuonna 1966. Liite J julkaistiin 1954 vakio- ja GTautoille.

Liite K vaatii, että kaikkien Historic-autojen on säilyttävä siinä muodossa, joissa ne kilpaili ikäkaudella, paitsi jos turvamääräykset vaativat tähän muutoksia.

2.1.2 Auto luokitellaan autotyyppiin ja ikäkauden mukaan (Artikla 3), eli siihen kansainväliseen ryhmään, jossa

auto alunperin kilpaili (katso Liite 1).

2.1.3 Kilpailun järjestäjällä on oikeus yhdistää luokkia oman harkintansa mukaan, mutta lokasuojattomat eivät

saa kilpailla lokasuojallisten kanssa, ellei ikäkaudella tämä ollut sallittua.

2.1.4 Jos auto perustuu luokiteltuun malliin, sen ikäkausiluokituksen on vastattava kyseisen mallin luokitustodistuksen ikäkaudella voimassaolevia määrittäviä. Toisin sanoen, ainoastaan se osa luokitustodistuksesta, joka on astunut voimaan ikäkauden päivämäärärajojen sisällä, on voimassa (perusluokitus ja lisäluokituslehdet).

2.1.5 Ikäkausia ja käytetyt lisäluokitukset määritellään auton HTP:ssä.

2.1.6 Yksikään auto ei voi osallistua FIA Liite K kilpailuun, mikäli autossa on rakenteita tai ratkaisuja jotka eivät ole kyseiseltä ikäkaudelta.

2.1.7 Kertaalleen passitettua auto voidaan uudelleenpassittaa vain HMSC:n hyväksynnällä.

2.1.8 Niissä autoissa, joilla osallistutaan kansainväliseen kilpailuun ja jotka käyttävät jotakin ikäkautensa FIA Liite J erivapautta ja/tai ikäkautensa FIA kilpailusarjan erivapautta, tulee HTP merkitä tunnistuksella "W".

2.1.9 Mainostaminen

2.1.9.1 Sarjatuotantoautoissa (kts. Art 2.3) mainokset ovat sallitut kummallakin puolella koria alalla, joka on ikkunoiden alapuolella, etuakselinjan takana sekä taka-akselinjan edessä. Mainokset edessä, takana ja jäljelle jäävässä osassa kylkeä on rajattu 1400cm² alaan. Pinta-alaltaan 700cm² ala, jkssä edessä ja yksi kummallakin kyljessä kilpailunumeron yhteydessä voidaan varata

kilpailun järjestäjien mainoksille. Tästä kilpailija ei voi kieltäytyä. Muut mainokset kilpailunumeron ylä- ja alapuolella eivät saa koskettaa numeropohjaa.

2.1.9.2 Mainokset rasta-autoissa (kts. Artikla 2.2) on rajattu 2100cm² alalle.

Tämän lisäksi kilpailun järjestäjä voi varata auton edestä ja kummaltakin sivulta mainospaikan max 700cm² kilpailunumeron yhteyteen. Tästä mainoksesta kilpailija ei voi kieltäytyä.

Muut kuin kilpailunjärjestäjän mainokset kilpailunumeron ylä- ja alapuolella eivät saa koskettaa numeropohjaa.

2.1.9.3 Rallilaatat ovat varattu kilpailun järjestäjän mainoksia varten.

2.1.9.4 Tuulilasien yläreunaan voidaan laittaa 10cm korkea kansainvälisen tai kansallisen sarjan mainostarranauha ilman sponsoritunnuksia. Auton ikäkautta osoittava tarra voidaan lisätä.

2.1.9.5 Kaikki ylimääräiset mainokset on poistettava ikäkauden mainosasia lukuun ottamatta (kts.kohta 2.1.10).

2.1.9.6 Ohjaajien nimet ja kansallisuusliput on oltava auton kummallakin sivulla max 10 x 40 cm. Aito kerhomerkki saa olla auton kummallakin sivulla max 10 x 10 cm.

2.1.9.7 Muuta grafiikkaa ei hyväksytä (esim. graafisia kuvia, yrityslogoja, jne.). Kilpailun järjestäjä voi kieltää sellaista mainontaa, joka loukkaa heidän intressejä.

2.1.9.8 Mikäli kilpailun järjestäjä niin haluaa, kilpailunumeron yhteyteen voi liittää auton kilpailuluokkaa osoittavan tarran.

2.1.9.9 Näitä sääntöjä on noudatettava kaikissa mestaruuskilpailuissa. Ikäkausiasua lukuunottamatta kilpailun järjestäjä voi kieltää mainoksia määrättyissä kilpailuissa tai määrättyissä autoissa kunhan asia on mainittu kilpailun säännöissä.

2.1.10 Ikäkausiasua

Ulkoasulla tarkoitetaan tässä tapauksessa väritystä ja kuvioita (logomalleja).

FIA:n luokittelemien sarjatuotantoautojen (Touring, Grand Touring luokiteltu ennen 1966, Ryhmät 1-4, Ryhmät N,A ja B) ja näiden eri mallien, joiden auton historian kautta voidaan todistaa olleen tietyssä ulkosasussa, sallitaan osallistua kyseisessä asussa edellyttäen että värit ja logot ovat kuten alkuperäiset.

Kaikille muille autoille ainoastaan kyseinen autoyksilö voi säilyttää ulkoasunsa edellyttäen että värit ja logot ovat kuten alkuperäiset.

Tietyt mallin (tai erityisen korimallin, kts yllä) jonka voidaan todistaa olleen ikäkaudellaan tietyssä asussaan (esim. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus, jne.) sallitaan edelleenkin olevan kyseisessä asussaan kunhan tämä asu täysin vastaa ikäkauden asua.

Yhdenmukaisuus yllämainitelluissa on, että kilpailijat kannustetaan ajamaan autonsa alkuperäisessä mainos-asussa.

Huom! Maissa, joissa erityisten mainosten (tupakka,väkevät alkoholiuomat ...) esiintyminen on rajoitettu lailla, kilpailijan on varmistuttava, että auton mainosasu noudattaa paikallisia lakeja.

2.1.11 Kilpailunumerot

Kts. Artiklat 15.1 – 15.3 FIA kansainvälisestä säännöstöstä (International Sporting code = "The Code")

2.1.12 FIA/FIVA yhteistyösopimus

FIA:n kanta on, että yhteistyö FIVA:n kanssa on linjassa FIVA:n periaatteiden kanssa koskien historiallisten autojen muuta kuin kilpailukäyttöä.Tämän tarkoitus on edistää ja kannustaa tällaisten autojen vapaata käyttöä.

FIA/FIVA sopimuksen (allekirjoitettu 10/10/1974 ja päivitetty 27/10/1999) mukaisesti FIVA on todennut FIA:n olevan ainoa kansainvälinen keskusjärjestö historic-motorsportaktiiviteetteihin. Kilpailulliset tapahtumat (rallit, nopeuskilpailut) kuulunevat FIA:lle kun taas tasanopeuskilpailut voivat olla joko FIA:n tai FIVA:n alaisuudessa. Matkailuajot, jotka käristetään FIA:n alaisuudessa, noudattavat FIVA:n kansainvälisten kilpailuiden säännöstöä.

Järjestäjät (FIA ja FIVA) voivat järjestää tasanopeuskilpailuja (edellyttäen, että paikallinen ASN:n ja lain-säädäntö tämän sallii) mikäli keskinopeus ei nouse yli 50km/h tai yli rajan, jonka kyseisen maan viranomaiset ovat kilpailuille asettaneet.

2.1.13 Kilpailujen määritelmät

2.1.13.1 Historic kilpailu

Historic kilpailu voi olla näytösajo, paraati, kilpailu avoimilla teillä, ralli, tasanopeuskilpailu tai matkailu-ajo jonka järjestelyistä vastaa FIA:n tai FIVA:n alainen järjestö. Kaikkien kansainvälisten kilpailujen tulee noudattaa tämän Liitteen sääntöjä (poikkeuksena rallit ja mäkikilpailut,mukaanlukien radalla ajettavat erikoisko-keet/osuudet ralleissa), sekä käyttää suorituspaikkoina FIA:n kansainvälisiin kilpailuihin hyväksytyjä ratoja kuten määritelty FIA Appendix O Artikla 6:ssa.

2.1.13.2 Näytösajot

Kts FIA:n "The Code" Artikla 6

2.1.13.3 Paraatit

Kts FIA:n "The Code" Artiklat 5.1 ja 20

2.1.13.4 Kilpailut avoimilla teillä

Historic kilpailu avoimilla teillä on Liite K:n tai FIVA:n sääntöjen mukaisille autoille tarkoitettu kilpailu, jossa käytetään yleisiä teitä ja jonka reitti on ennalta määritetty. Matkailuajoon nähden erona on, että kaikki kansainväliset kilpailut tulee ilmoittaa FIA:n ja FIVA:n kalentereihin. Kilpailujen tulee noudattaa paikallisia tie-liikennelakeja. Tähän kilpailukategoriaan kuuluvat rallit (Historic Rally), tasanopeuskilpailu (Historic Regularity Rally) ja matkailuajo (Historic Touring Concentration).

Historic ralli

Kilpailu, jossa suurin osa reitistä koostuu yleisen liikenteen seassa ajettavista matkakaipaaleista. Reitti voi sisältää erikoiskokeita, jotka järjestetään suljetuilla tie-osuuksilla tai alueilla ja joissa nopeus on merkitsevin kilpailusuoritus. Kilpailusuorituksen tulos koostuu pääsääntöisesti näiden erikoiskokeiden suorituksista.

Seuraavat asiat tulee huomioida historic rallikilpailuissa:

- Kansainvälinen Historic-ralli järjestetään paikallisen ASN:n alaisuudessa
- Siirtymäosuusien nopeudet eivät saa vaikuttaa kilpailusuoritusta parantavasti eikä suurin vaadittu

keskinopeus siirtymällä saa ylittää 50km/h paitsi jos paikallinen ASN ja tieliikennelaki asian hyväksyy.

- Erikoiskokeiden keskinopeus ei saa ylittää 120km/h
- Kilpailijoilla tulee olla FIA:n sääntöjen mukainen kilpailijalisenssi
- Mikäli erikoiskokeena ajetaan kierrettävällä radalla ajettava koe, jossa on useampi auto samaan aikaan, miehistönä voi olla ainoastaan kuljettaja
- Autojen tulee olla tieliikennelain mukaisia ja niiden tulee olla FIA:n sääntöjen mukaisia koko kilpailun ajan
- Jokaisella osallistuvalla autolla tulee olla voimassa oleva FIA HTP. On kilpailijan vastuulla huolehtia ja todistaa, että auto on sääntöjen mukainen koko kilpailun ajan.
- Kilpailuorganisaation tulee noudattaa "The Code" Liite H Article 5 turvasääntöjä

Historic tasanopeuskilpailu

(Tämä artikkeli ei päde FIVA:n alaisiin tasanopeuskilpailuihin)

Historic tasanopeuskilpailu on matkailuajoluonteinen kilpailu, jossa suuret nopeudet eivät ole ratkaiseva asia vaan jossa ratkaisee enemmänkin (suurimmillaan 50 km/h) nopeuden tasaisuus (keskinopeus). Poikkeuksena tähän silloin kun ajatetaan pitkiä siirtymiä taajamien välillä tai milloin moottoritieosuus kuuluu reittiin, voivat järjestäjät anoa ASN:ltä keskinopeuden nostoa aina 80km/h asti näillä kyseisillä osuuksilla.

Seuraavat asiat tulee huomioida tasanopeuskilpailuissa:

- Kilpailu tulee olla merkitty kansainväliseen FIA:n tai FIVA:n kilpailukalenteriin. Järjestäjän tulee olla FIA:n, FIVA:n ja/tai paikallisen ASN:n alainen järjestö ja sääntöjen tulee noudattaa FIA:n tai FIVA:n säännöstöä.
- Siinä tapauksessa kun kilpailu on merkitty FIA:n kansainvälisen kilpailukalenteriin, tasanopeuskilpailun sääntöjen tulee noudattaa FIA:n "standard Supplementary Regulations" säännöstöä. Tämä säännöstö on saatavilla FIA:n sihteeriltä (www.fia.com).
- Tasanopeuskilpailun reittiä on noudatettava. Ainoastaan pakottavasta syystä ("Force Majeure") voidaan reitistä poiketa. Kilpailun järjestäjien tulee pystyä osoittamaan, että reitti on hyväksytyt vastaavilla viranomaisilla ja FIA:n tai FIVA:n alaisella paikallisella järjestöllä.
- Tasanopeusosuuksien maaliin kilpailijat eivät saa saapua ennakossa ilman, että siitä koituisi virhemerkintää
- Järjestäjien tulee pitää kaikille kilpailijoille vähintään yhtä salaista aikatarkastusasemaa per kilpailupäivä. Ennakossa saapumisen tulee johtaa virhepeisteisiin, suurimmillaan rangaistus voi olla kilpailusta sulkeminen.
- Kaikenlainen vaarallinen ajo yleisessä liikenteessä voi aiheuttaa kilpailusta sulkemisen.
- Kilpailusta suljetun kilpailijan tulee poistaa autostaan kaikki kilpailun tarrat ja kilvet. Hänen tulee

myös palauttaa kaikki kilpailun reittiä kuvaava materiaali (tiekirja, kartat). Tämä koskee myös huolto-autoja.

- Ohjaajilla tulee olla voimassa oleva ja kilpailualueella kelvollinen ajokortti. Heillä tulee myös olla voimassaoleva joko kilpailulisenssi tai tasanopeuslisenssi (Grade D, D/H tai R) tai järjestäjän myöntämä kertalisenssi.
- Miehistö voi ilmoittaa tiiminimen ilmoittautumisen yhteydessä. Tämä tiiminimi julkaista lähtöluettelossa ja muissa vastaavissa julkaisuissa.
- Autojen tulee olla rekisteröintimaansa tieliikennelain mukaisia ja niiden pitää olla vähintään 15 vuotta vanhoja, laskettuna kuluvan vuoden alusta. Renkaiden tulee olla tieliikennelain mukaisia, ainoastaan kilpailukäyttöön tarkoitettuja renkaita ei saa käyttää. Hyväksymisestä päättää kilpailun järjestäjä.
- Kilpailijan tulee esittää autosta HTP, HRCP tai voimassaoleva FIVA Identity Card.
- Ennen kilpailun lähtöä autot on katsastettava ja todettava niiden HTP:n- ja sääntöjenmukaisuus.
- Kilpailijalla on näyttövelvollisuus autonsa sääntöjenmukaisuudesta koko kilpailun ajan.
- Jotta välttyttäisiin "harmailta alueilta" jotka voisivat olla tuhoisia historic-hengelle ja turvallisuudelle, lisämääräyksiä ja ylimääräisiä rajoitteita voidaan julkaista rajoittamaan mahdollisia riskejä. Suurista nopeuksista tai lyhyistä ajoajoista ei saa tulla kilpailusuoritusta parantavia kriteerejä, ei edes lyhyin osuuksina.

Historic matkailuajo (kokoontumisajo)

(Tämä kappale ei koske FIVA-kilpailuja)

Kts "The Code" artikat 4.1, 4.2 ja 20.

Seuraavat asiat tulee huomioida tasanopeuskilpailuissa:

- Tulokseen ei saa vaikuttaa nopeus tai aika
- Sääntöjen tulee noudattaa FIVA:n International Events Codea.
- Paikallista ASN:ää ja FIVA ANF:ää on etukäteen tiedotettava kilpailusta ja siinä käytettävistä reitistä
- Autojen tulee olla rekisteröintimaansa tieliikennelain mukaisia ja niiden pitää olla vähintään 15 vuotta vanhoja, laskettuna kuluvan vuoden alusta. Hyväksymisestä ja luokkajaosta päättää kilpailun järjestäjä.

2.1.13.5 Ratakilpailut

Kts "The Code" artikla 20

Seuraavat asiat tulee huomioida ratakilpailuissa

- Jokaisen kilpailijan tulee esittää autostaan voimassaoleva HTP. Vain FIA:n ratakilpailujen sääntöjen mukaiset autot sallitaan. Kilpailijalla on näyttövelvollisuus autonsa sääntöjenmukaisuudesta koko kilpailun ajan.
- Organisaation tulee noudattaa "The Code" Appendix H turvallisuusohjeita.

2.1.13.6 Mäkikilpailut

Kts "The Code" artikla 20

Seuraavat asiat tulee huomioida mäkikilpailuissa

- Kilpailut tulee olla FIA:n kansainvälisessä kilpailukalenterissa. Sääntöjen tulee noudattaa "The Code" kappale IV:ta.
- Kilpailun järjestäjien tulee olla FIA ASN:n alaisia
- Jokaisen kilpailijan tulee esittää autostaan voimassaoleva HTP
- Kilpailijalla on näyttövelvollisuus autonsa sääntöjen mukaisuudesta koko kilpailun ajan.
- Autojen tulee täyttää FIA:n Historic mäki kilpailujen (Historic Speed Hill Climb) vaatimukset
- Organisaation tulee noudattaa "The Code" Appendix H turvallisuusohjeita

2.1.14 Kilpailijoita koskevat säännöt

(tämä artikkeli ei koske FIVA:n alaisia kilpailuja)
Kilpailijoiden on noudatettava "The Code" liite L mukaisia kypäriä, ajoasuja ja lisenssejä.

2.2 Rata-autot

2.2.1 Kaikkien Liite K:n mukaisten rata-autojen on oltava Artikla 5 (Turvallisuus) ja Artikla 6 (Tekniset määrykset) mukaisia.

2.2.2 Yksipaikkainen rata-auto

2.2.2.1 Vain kilpa-ajoa varten rakennettu auto, joka täyttää ACF:n, AIACR:n tai FIA:n kansainvälisesti hyväksytyt säännöt ja joiden mukaan se alunperin kilpaili nyky muodossaan.

Kansallisten säännösten mukaisesti rakennetut ja kilpailuihin osallistuneet autot voidaan myös hyväksyä.

2.2.2.2 Yksipaikkaiset rata-autot, jotka ovat:

- (a) yksipaikkainen jossa on tilaa yhdelle istuimelle,
- (b) yksipaikkainen, jossa on tilaa toiselle pienemmälle istuimelle mutta kilpaili todellisten yksipaikkaisten kanssa ikäkaudella.

2.2.3 Avonainen kaksipaikkainen rata-auto

2.2.3.1 Autot, joissa on tilaa kahdelle istuimelle ja joka on rakennettu vain kilpatarkoitukseen. Nämä jaotellaan AFC, AIACR ja FIA:n määritelmien mukaisiin ikäkausiryhmiin:

- a. Kaksipaikkaiset kilpa-autot rakennettu ennen vuotta 1950.
- b. Ikäkaudella E rakennetut autot, jotka eivät ole Liite C:n mukaisia.
- c. Ikäkausiin E ja F rakennetut FIA Liite C:n mukaiset mallit.
- d. Ikä kautena G tai myöhemmin rakennettu, joka on ikä kautensa FIA Liite J:n mukaan rakennettu. Näihin kuuluu myös ryhmien 4, 5, 6 ja 7 autot.
- e. HMSC tulkitsee ryhmän 4 avo-autot 1/1/1966 - 31/12/1969 väliseltä ajalta kaksipaikkaisiksi rata-autoiksi.

2.2.4 Umpinainen kaksipaikkainen rata-auto

2.2.4.1 Autot, joissa on tilaa kahdelle istuimelle ja joka on rakennettu vain kilpatarkoitukseen. Nämä jaotellaan ACF:n, AIACR:n ja FIA:n määritelmien mukaisiin ikäkausiryhmiin:

- a. Kaksipaikkaiset kilpa-autot rakennettu ennen vuotta 1950.
- b. Ikäkauden E (1950-1960) mallit, jotka eivät täytä Liite C:n määryksiä.

- c. Ikäkausiin E ja F (1/1/1950 - 31/12/1965) rakennetut Liite C:n mukaiset mallit.
- d. Ikä kautena G tai myöhemmin rakennettu ja joka on ikä kautensa FIA Liite J:n mukainen. Näihin kuuluu myös ryhmien 4, 5, 6 ja 7 autot.
- e. Ryhmään 4 luokitellut umpiautot 1/1/1966-31/12/1969 väliseltä ajalta, jotka HMSC luokittelee kaksipaikkaisiksi rata-autoiksi.
- f. Ryhmä C ja IMSA GTP

2.2.5 FIA GT-Prototyypit (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Prototyypit tulevista GT-autoista, jotka kuuluvat ikäkausiin E, F tai G (1/1/1947 - 31/12/1969), ja jotka kilpailivat ikäkaudella kansainvälisesti FIA sääntöjen alaisuudessa.

2.2.5.2 GT-autot, joita oli modifioitu enemmän, kuin ryhmän 3 (1960-65) säännöt sallivat, ja kilpailivat ryhmässä 4 (1960-65).

2.2.5.3 GTP ilmoittautuneet Le Mans 1962 kilpailuun ja FIA GTP autot (1963-65).

2.2.6 EI-FIA GT-Prototyypit (Non-FIA GTP 2)

2.2.6.1 Auton valmistajien prototyypit tulevista GT-malleista (tai valmistajan yhdestä mallista ikäkaudella kehittämä GT-sääntöjä enemmän rakennettu), jotka kilpailivat kansainvälisesti muiden kuin FIA:n sääntöjen alaisuudessa, ikäkausissa E, F ja G vuodesta 1947 alku peräisvuoteen asti.

2.2.6.2 Artikla 5:n (Turvallisuus) määräysten lisäksi GT-prototyypeissä voi olla vain ne muutokset, joita käytettiin kyseisessä korirakenteessa ikäkaudella.

2.2.7 Kehitysautot

2.2.7.1 Alkuperäiset rata-autot ja GT Prototyypit, jotka tehtiin ikä kautena FIA kilpailuihin, täyttäen kansainvälisesti tunnustetut AIACR:n tai FIA:n määräykset, mutta jostain syystä eivät kilpailleet kansainvälisessä kilpailussa.

2.2.7.2 Näistä autoista on näytettävä toteen katkeamaton historia

2.2.7.3 Tällaisen auton voi hyväksyä vain HMSC

2.2.8 Historic Special

2.2.8.1 Auto, joka on rakennettu kilpailutarkoitukseen (rata- ja mäki kilpailuihin) FIA ikäkaudella mutta jolla ei ole kansainvälistä kilpailuhistoriaa, mutta jolla on kilpailtu alemmalla tasolla ja jolla on merkittävä historia ikäkaudella.

2.2.8.2 Auton on oltava Artikla 5 (Turvallisuus) mukainen, ja voi olla ainoastaan yksi- tai kaksipaikkainen rata-auto ikäkaudelta A - GR (31/12/1971 asti - 1970 jos F3)

2.2.8.3 HMSC:n on hyväksyttävä HTP ennen julkaisemista.

2.3 Sarjatuotantovalmisteiset katuautot

2.3.1 Sarjatuotantovalmisteiset T ja GT katuautot ovat autoja, jotka valmistettiin katuliikenteeseen ja ne ovat malleja, joita käytettiin kilpailuihin ikäkausiansa mukaisin säännöin.

2.3.2 Sarjatuotantoautot jaetaan Vakio- ja GT-autoihin sekä niiden kehitysversioihin. Autot ennen vuotta 1947 jaotellaan kuitenkin erikseen, jotta erotetaan ikäkausien

väliset eroavuudet.

2.3.3 Ennen 1947 autot ovat: (a) "Saloon" tai umpikorinen auto (b) Avonainen nelipaikkainen vakioauto (c) Avonainen kaksipaikkainen auto.

Autojen on oltava Artikla 5 (Turvallisuus) ja Artikla 7 (Tekniset määräykset) mukaisia.

2.3.4 Vuoden 1946 jälkeinen vakioauto (Touring Car, "T")

2.3.4.1 Vakioautoihin kuuluvat suuressa määrässä valmistetut nelipaikkaiset umpikoriset tai muutettavat (convertible) autot (Autot, joiden tilavuus on alle 700cc voivat olla kaksipaikkaiset) ja ovat joko:

a. (a) Mallit jotka eivät ole FIA:n luokittelemia, mutta osallistuivat kansainvälisiin ralleihin tai kansainvälisiin rata-ajoihin ennen päivämäärää 31/12/1960. Tällöin ko. maan ASN:n on vahvistettava asia ja tämä on hyväksytty FIA:n toimesta.

b. (b) FIA:n Liite J:ssä luokittelemat automallit ryhmiin 1 tai N päivämäärän 1/1/1954 jälkeen.

2.3.5 Vuoden 1946 jälkeinen erikoisvakioauto (Competition Touring, "CT")

2.3.5.1 Vuoden 1946 jälkeinen erikoisvakioauto on joko:

a. Rajoitetun valmistussarjan automallit ikäkausien E – I (1/1/1947 - 31/12/1981), jotka perustuvat vakioautoihin (T) ja joita on muutettu ikäkautensa Liite J:n mukaan, sekä FIA:n ennen vuotta 1966 ryhmään 2 luokittelemat autot.

b. Ryhmään 2 tai A päivämäärän 1/1/1966 jälkeen luokitellut ja ikäkautensa Liite J:n mukaiset autot.

2.3.6 Vuoden 1946 jälkeinen GT-auto (Grand Touring Car, "GT")

2.3.6.1 GT-autot ovat useimmiten piensarjassa tehtyjä kaksipaikkaisia joko avokorisia tai umpikorisia autoja ja joita ei voi luokitella vakioautoiksi (T).

2.3.6.2 Automallien, joita ei ole luokiteltu ikäkauteen E, on oltava samanlaisia kuin valmistajan myyntiluettelossa kuvatut ja julkisesti myynnissä olleet mallit. FIA:n HMSC voi julkaista luokitustodistuksia perustuen ASN:ien ja valmistajien alkuperäisiin materiaaleihin.

2.3.6.3 Kaikkien muiden mallien on oltava luokiteltu ryhmään 3 (1966-1981). Ikäkauden G1 autojen on oltava tämän Liite K:n Liite VIII mukaisia. Ikäkaudesta G2 lähtien autojen on oltava ikäkautensa Liite J:n mukaisia.

2.3.6.4 Vähintään Luokituksen vaatima määrä korimaltiltaan ja mekaanisilta osiltaan identtisiä autoja tulee olla valmistettu kyseisenä ikäkautena.

2.3.7 Vuoden 1946 jälkeinen GTS-auto (Competition Grand Touring Car, "GTS")

2.3.7.1 Tyypillisesti GTS-auto on piensarjassa valmistettu kaksipaikkainen auto, joka voi olla avoinainen tai umpinainen. Sitä ei ole voitu määrittellä T-, CT tai GT-kategoriaan koska autoa on muutettu enemmän kuin kyseisille autolle on sallittua.

2.3.7.2 Autot, jotka eivät periydy luokittelusta autosta joiden luokitukseen on aiemmin tehty ikäkauden GT-sääntöjen mukaisia muutoksia. Auton perusrakenne ja mallin mukaiset yleispiirteet sekä moottori on säilyttävä samoina kuin tuotantoautossa.

2.3.7.3 Automallien on oltava luokiteltu GT-autoiksi

ryhmään 3 (1960-65)

2.3.7.4 Mikäli automalli ei ollut FIA:n luokittelema ryhmään 3 (1960-65) silloin kun auto rakennettiin ja sillä kilpailtiin ikäkaudella, valmistajamaan ASN:n on toimitettava todisteet, että vähintään 100 mekaanisesti identtisiä autoa valmistettiin ikäkautena (kuten määritetty kappaleessa 6).

2.3.7.5 Ikäkaudesta G lähtien vain ryhmiin 3 ja 4 (1970-1981) tai ryhmään B luokiteltu ikäkauden Liite J mukainen automalli

2.3.7.6 Lisäksi

a. Vakioauto, joista on tehty GT-auto ikäkauden E tai F aikana (1/1/1947 - 31/12/1965) joko

- erikoiskorilla tai
- vakiokorilla ja erikoisilla mekaanisilla osilla ikäkautensa sääntöjen puitteissa.

b. Näillä malleilla on oltava kilpailuhistoria. Mekaanisten erikoisosien tulee olla ikäkauden Liite J ryhmä 3 ja tämän Liite K:n luvun 5 Turvallisuusmääräysten mukaisia.

c. Kaikkien muutosten on noudatettava sitä teknologiaa, jota kyseiseen malliin ikäkaudella sovellettiin.

d. Mikäli nämä mallit ovat myöhemmin luokiteltu FIA:n ryhmään 3, ne voivat käyttää vain niitä lisälehtiä, jotka löytyvät ryhmän 3 luokitustodistuksesta.

2.3.8 Vuoden 1946 jälkeen piensarjassa valmistetut luokittelemattomat urheilu-/GT-autot (GTP 3).

2.3.8.1 Kaksipaikkaiset avonaiset tai umpinaiset autot ikäkausista E-G, jotka täyttävät valmistajamaansa säännöt ikäkaudelta, mutta joita valmistettiin vähemmän kuin 100 mekaanisesti identtistä kappaletta.

2.3.8.2 Tällaista autoa ei ole saanut käyttää kansainvälisessä kilpailussa artikla 2.3 mukaisessa kategoriassa, lukuunottamatta GTP-3-kategoriaa. Vain Liite K:n Liite VIII mukaiset muutokset on sallittu.

2.3.8.3 Kunkin mallin ikäkauden mukaiset mekaaniset määrittelyt tulee olla dokumentoitu ja ne on toimitettava FIA:n HMSC:lle hyväksyttäväksi.

2.3.9 Vuoden 1946 jälkeinen Erikoisauto (Special Touring ja Grand Touring Car)

2.3.9.1 Automalli, joka perustuu ikäkauden Liite J:n ryhmiin 1, 2, N tai A, ja jota on muutettu enemmän, kuin ikäkaudella oli omassa ryhmässään sallittu. Näihin kuuluu myös:

2.3.9.2 Erikoisautot (Special Touring Car) jotka perustuvat ikäkauden ryhmien 1, 2, N tai A autoihin, joihin tehtiin muutoksia yli sääntöjen sallimien rajojen.

2.3.9.3 Niihin kuuluu:

a. Ryhmä 3 (1957-59): Vakioauto erikoisella korimallilla tai vakiokorilla ja mekaanisilla muutoksilla, jotka ylittävät sallitut muutokset kuten määritelty Liite J 1959 Art 264 ryhmässä 2.

b. Ryhmä 3 (1960-65): Sisältää ryhmä 3 GT-autot. Vakioautot erikoiskorilla tai vakiokorilla ja mekaanisilla muutoksilla, jotka ylittävät sallitut muutokset kuten määritelty Liite J 1965 Art 274 ryhmässä 2.

c. Ryhmä 5 (1966-69): Sallitut muutokset on luoteltu ikäkauden Liite J:ssä Art 267; vuoden 1969 määräykset ovat määrääviä. Sallitut muutokset ovat yleisesti ottaen samanlaiset kuin Erikoisautoille (Special

Touring Car, Ryhmä 2 1970- 75) silloin kun näissä käytetään 100-säännön mukaisia luokituksia.

- d. Ryhmä 5 (1976-81): Sallitut muutokset ovat luettelut ikäkauden Liite J:ssä. Vuoden 1981 sääntö on määrävä.

2.3.10 Kansallinen erikoisvakioauto (National Competition Touring Car)

2.3.10.1 Tuotantoautomalli ikäkaudelta E – J, jolla ei ole kansainvälistä kilpailuhistoriaa, mutta jolla on huomattava kansallinen kilpailuhistoria merkittävässä vakio-autokilpailuissa. Mallin tulee olla kyseisten kilpailujen kansallisten sääntöjen mukainen.

2.3.10.2 Kansallisen kilpailumaan ASN:n on lähetettävä kaikki hyväksyttävien mallien tiedot HMSC:lle.

2.3.10.3 Jokaisen mallin tekniset ikäkausimääritykset on dokumentoitava ja lähetettävä HMSC:lle hyväksyttäväksi (katso 7.2.6) ja artiklan 5 turvamääräykset on täyttyttävä.

2.3.11 Kansallinen katu-urheiluauto tai GTS-auto (National Competition road-going Sports/Grand Touring Cars)

2.3.11.1 Tuotantoautomalli (urheilu tai GTS) ikäkaudelta E – J, jolla ei ole kansainvälistä kilpailuhistoriaa, mutta jolla on merkittävä kansallinen kilpailuhistoria tärkeissä urheiluautokilpailuissa, ja joka on kyseisten kilpailujen kansallisten sääntöjen mukainen.

2.3.11.2 Kansallisen kilpailumaan ASN:n on lähetettävä kaikki hyväksyttävien mallien tiedot HMSC:lle.

2.3.11.3 Jokaisen mallin tekniset ikäkausimääritykset on dokumentoitava ja lähetettävä HMSC:lle hyväksyttäväksi (katso 7.2.6) ja artiklan 5 turvamääräykset on täyttyttävä.

3 - Autojen ikäkausiluokittelu ja määritelmät

3.1 Auton ikäkausi määräytyy sen mukaan minkä ikäkauden mukaisesti se on rakennettu, ei välttämättä valmistuspäivän mukaan.

3.2 Ajanjaksot/ikäkaudet kuten alla:

- A) Ennen 1/1/1905
B) 1/1/1905 - 31/12/1918
C) 1/1/1919 - 31/12/1930
D) 1/1/1931 - 31/12/1946
E) 1/1/1947 - 31/12/1961 (1/1/1946 alkaen Grand Prix ja Formula 3 autoille sekä yksi- ja kaksipaikkaiset rata-autot ennen 31/12/1960)
F) 1/1/1962 - 31/12/1965 (yksi- ja kaksipaikkaiset rata-autot 1/1/61 lähtien ja F2:t 31/12/1966 saakka), paitsi F3:t ja yksityispiimoottorilla varustetut formulaat.
GR) 1/1/1966 - 31/12/1971 yksi- ja kaksipaikkaiset rata-autot (Formula 3:t 1/1/1964 lähtien ja 31/12/1970 asti)
G1) 1/1/1966 - 31/12/1969 luokitellut vakio- ja GT autot
G2) 1/1/1970 - 31/12/1971 luokitellut vakio- ja GT autot
HR) 1/1/1972 - 31/12/1976 yksi- ja kaksipaikkaiset rata-autot (Formula 3:t 1/1/1971 – 31/12/1976)
H1) 1/1/1972 - 31/12/1975 luokitellut vakio- ja GT autot
H2) 1/1/1976 - 31/12/1976 luokitellut vakio- ja GT autot
IR) 1/1/1977 - 31/12/1982 yksi- ja kaksipaikkaiset rata-

autot (paitsi C-ryhmä) ja 1/1/1977 - 31/12/1985 3-litraiset

F1:t.

- I) 1/1/1977 - 31/12/1981 luokitellut vakio- ja GT-autot
IC) 1/1/1982 - 31/12/1990 ryhmä C ja IMSA autot
JR) 1/1/1983 - 31/12/1990 yksi- ja kaksipaikkaiset rataautot (paitsi 3-litraiset F1:t 1/1/1983- 31.12/1985)
J1) 1/1/1982 - 31/12/1985 luokitellut vakio- ja GTautot
J2) 1/1/1986 – 31/12/1990 luokitellut vakio- ja GT-autot

3.3 Ikäkausiluokitus

3.3.1 Ikäkausiluokituksella tarkoitetaan automallin kokonaisuutta ja rakennetta sellaisena kun se on ollut Olemassa siinä ikäkaudessa, johon se on määritelty Liite K:n kohta 1.2 mukaisesti. Kyseisen kokonaisuus ja rakenne on FIA:n tai tuomareiden hyväksymä.

3.3.2 Kaikki muutokset auton ikäkausiluokitukseen ovat kiellettyjä, ellei niitä näissä säännöissä erikseen auton ryhmälle sallita. Sallituista muutoksista voidaan tiedottaa määrätyn autonmallin kohdalla FIA:n julkisella tiedotteella (Bulletin). Myös Artikla 5 (Turvallisuus) voi määritellä kyseisiä muutoksia.

3.3.3 ”Vaihtoehtoiset osat” voivat olla joko ikäkauden osia jotka eivät ole kuitenkaan olleet alkuperäisenasenosia (esim. ikäkauden tarvikoesat) tai vastaavia uustuotanto-osia (esim. alkuperäisensennusosien tai ikäkauden tarvikoesien kopioita).

Valmistajan alkuperäisosien sijaan voi käyttää vaihtoehto-osia ainoastaan mikäli voidaan todistaa, että osat olivat joko luokiteltuja, tai että osat olivat sallittuja ikäkauden Liite J:n mukaan ja näitä kyseisiä osia käytettiin tässä automallissa kansainvälisessä FIA-kalenterikilpailussa kyseisellä ikäkaudella.

Ikäkausissa J1 ja J2 vain rata-autoissa käytettyjä vaihtoehto-osia ei voi käyttää ralliautoissa eikä päinvastoin.

Ikäkauden Liite J:n sallitut muutokset ja vapautukset eivät anna täyttä vapautta vaan oikeuttavat käyttämään näitä muutoksia ja vapautuksia siten kun ne ikäkaudella sääntöjenmukaisesti toteutettiin kyseisessä automerkinissä ja mallissa.

3.3.4 Ikäkausi, vaihtoehto-osat, ja luokitustodistuksen sallittujen sivujen lukumäärä kerrotaan autokiljojen HTP:ssä.

3.3.5 Mikäli näissä säännöissä ei erikseen mainita, auton jokaisen osan on oltava identtinen alkuperäisen kanssa ja materiaalityypin on vastattava alkuperäistä. Todistusvelvollisuus tästä on osan esittäjällä.

3.3.6 Käytetyn teknologian on vastattava ikäkaudella käytettyä teknologiaa. Tämä koskee myös lisäluokitusosia.

3.3.7 Luokitetuille autoille vain FIA:n luokitustodistukset ja niiden kyseisellä ikäkaudella voimassaolleet lisäluokitukset ovat sallittuja. Lisäksi ikäkauden Liite J:n mukaiset asiat ovat sallittuja, mikäli kyseistä asiaa on ikäkaudella käytetty ja se voidaan osoittaa kohdan 3.3.8 mukaisesti. Ikäkauden J1 autojen on myös oltava FIA Appendix K liite X:n mukaisia.

3.3.8 Ei-luokitetuille autoille seuraavat todisteet (prioriteettijärjestyksessä) voidaan ottaa harkintaan ikäkausiluokitusta määriteltäessä:

- a. Ikäkaudella julkaistut valmistajan määräykset, kuten myyntiesitteet, valmistajan käsikirja, korjaamokäsikirja, varaosaluettelo ja lehtien autotestit.
- b. Todiste siitä, että valmistajan määräyksiä (kts. Kohta a) on muutettu kilpailtaessa kansainvälisessä kilpailussa. Kaikki valmistajan dokumentit, piirrokset, luonnokset ikäkaudelta, tai mikä tahansa lehti-artikkeli ikäkaudelta (artikkeleita on oltava vähintään kaksi eri lähteistä).
- c. Auton tarkastaneiden tunnettujen asiantuntijoiden raportit.
- d. Harkinnan mukaan, mutta pienemmällä painoarvolla, voidaan käyttää tunnettujen henkilöiden ikäkauden ulkopuolella julkaisemia kirjoja ja lehtiartikkeleita. Nyky päivänä kirjoitetut kirjeet valmistajilta, mekaanikoilta, insinööreiltä, suunnittelijoilta, kuljettajilta ja ikäkauden tiimiläisiltä voidaan harkiten käyttää autoyksilökohtaisena todisteena
- e. Kaikki yllämainittu todistemateriaali on kuuluttava kyseiseen automalliin.

3.4 Ohjeistus alkuperäisten kilpa-autojen korjauksiin ja osien vaihtoon

3.4.1 Teknologia, materiaalit ja osat, joita korjaukseen käytetään (mukaanlukien lisäluokitellut osat) tulee olla vastaavia kuin mitä ikäkaudella on käytetty. Putkimaisissa rakenteissa putken tyyppi on vapaa mutta putken ulkohalkaisija ja materiaali vahvuus vastaa ikäkauden mukaista ja materiaali täyttää kohdan 3.6 vaatimukset.

3.4.2 Materiaalin liittämistapa (hitsaus, liimaus, niittäminen, etc) tulee olla vastaava kuin ikäkaudella

3.4.3 Mikäli liitos on hitsattu tai juotettu, kyseinen menetelmä on vapaa.

3.4.4 Lisätyn materiaalin tulee seurata alkuperäistä muotoa. Lisävahvistukset eivät ole sallittuja elleivät ne ole erikseen sallittuja ja olleet käytössä ikäkaudella.

3.5 Ohjeet alumiiniseoskorjauksiin

3.5.1 Ylläolevat säännöt pätevät myös alumiinirakenteisiin mutta näihin liittyy myös muita seikkoja. Siksi onkin erittäin suositeltavaa, että kaikki korjaukset tehdään valmistajan ohjeiden ja speksien mukaisesti.

3.5.2 Kaikki korjaukset tulee tehdä seuraavien kohtien mukaisesti:

3.5.2.1 Valmistettavissa ja korjattavissa osissa käytetään erityyppisiä alumiiniseoksia. Siksi onkin tärkeää viitata oikeatyyppiseen seokseen asiasta puhuttaessa (kts. Taulukko 1, Liite XII). Autoikätyössä tyypillisimmät ovat Series 5000 ja Series 6000 seokset.

3.5.2.2 Kun seosta valitaan, tulisi alkuperäiset mekaaniset ja fyysiset vaatimukset ja ominaisuudet ottaa huomioon. Tämä on tärkeää jo siksi, että vaikka materiaalseoksen kovuus voi vaihdella vain 6%, voi seoksen vetolujuus (UTS) vaihdella kertoimella 6. Väärä materiaalivalinta yleensä johtaan osan suorituskyvyn muutokseen (kts Taulukko 2, Liite XII).

3.5.2.3 Al/Li seoksen käyttö on kielletty. Kyseinen seos on 6% kevyempää ja 16% vahvempaa.

3.5.2.4 Alumiinirakenteiden liitosmenetelmät:

- hitsaus (kaikki tavalliset alumiinihitsausmenetelmät)

- mät)
 - juottaminen
 - liimaaminen
 - mekaaninen kiinnitys

(Kts. Taulukko 5, Liite XII)

3.5.2.5 Kun korjataan alumiinirakenteita, on liitoksien vastattava alkuperäistä menetelmää rakenteen lujuuden varmistamiseksi.

3.5.2.6 Hiekkavaluosissa tulee käyttää alkuperäisiä materiaalispesifikaatioita. Nämä määrittelevät suurimmat sallitut vaihtelut ja osien laatuksen. Eri laatuksen vaikuttaa osan suorituskykyyn (Kts. Taulukko 4, Liite XII).

3.5.2.7 Turvallisuussyistä joidenkin rakenteiden (jousitus, runko, ...) taso B taulukossa "Discontinuity-level requirements" on sallittu hiekkavaluosiille.

3.6 Ohjeistus Replica (=jäljennös, kopio) autoille ja osille

3.6.1 Tässä luvussa on asiaa helpottamaan luotu ohjeistuksia ja ehdotuksia silloin kun halutaan valmistaa jäljitelmäautoja tai jäljitelmäkomponentteja (=replica).

3.6.2 Artikla 1.2 pätee myös replica-tapauksissa. Erityisesti on huomioitava luvun 1.2 määritelmät millaisilla autoilla voi osallistua kansainvälisiin Historic-kilpailuihin. Artikkelin lisäksi määrittelee, millä periaatteella replica-osat voivat olla hyväksyttävissä.

3.6.3 Kopio-osan tai -auton valmistajalla on vastuu kaikista valmistuslisenssi- ja/tai tuoteturva-asioissa (esim. copyright, patenti, ...). FIA ei ole vastuussa näistä asioista.

3.6.4 Kopio-osa ei saa parantaa kilpailukykyä tai painonsäätöä.

3.6.5 Materiaalit

3.6.5.1 Käytettävät materiaalit on määritelty luvussa 3.7.3 ja 3.7.4 ja tämä määritelmä pätee kaikille osille.

3.6.5.2 Replica-autojen ja replica-osien materiaalien tulee ominaisuuksiltaan vastata alkuperäistä.

3.6.5.3 Ylläolevaa kohtaa korostetaan erityisesti kovaan kuormitukseen joutuvien osien kohdalla sekä turvallisuuteen liittyvissä osakokonaisuuksissa, kuten esimerkiksi:

- ohjauspylväs
- jarruosat
- tukivarret ja muut jousituksen osat
- putkirungot
- etc.

3.6.5.4 Suositellaan, että materiaalin vetolujuus (UTL) ja ominaispainon ovat +/- 2% alkuperäisestä tai sitten materiaali tulisi valita Liite K:n Appendix II taulukosta.

3.6.5.5 Joillekin yllälistatuille turvallisuuteen liittyville komponenteille voidaan vaatia erillistä testausta. Näitä testimääritelmiä on kuvattu liite K liitteessä III, kohdassa "Condition Testing".

3.6.6 Teknologia

3.6.6.1 Käytettävä teknologia voi olla nykyaikaistakin, mutta sen tulee vastata ikäkaudella kyseisessä automallissa käytettyä.

3.6.6.2 Ellei erikseen FIA:n toimesta ole muuta sallittu, on niitattujen liitosten säilyttävä niitattuina, pistehitsausten oltava pistehitsattuja ja liimattujen osien nouda-

tettava samaa liitosmetodia.

3.6.6.3 a) Materiaalista ja teknologiasta riippumatta suositellaan, että hitsatut rakenteet, joihin kohdistuu erityistä rasitusta tai ovat suoraan turvallisuuteen vaikuttavia, hitsataan osoitetusti ammattitaitoisen hitsarin toimesta. Kaikesta huolimatta rakenne on tarkastettava mahdollisten murtumien ja muiden virheiden osalta. b) On myös erittäin suositeltavaa, että samantyyppiset tarkastukset tehdään myös muille kriittisille tai turvallisuuteen suoraan vaikuttaville rakenteille.

3.6.7 Mitat

3.6.7.1 Kaikkien osien on oltava mitoiltaan alkuperäistä vastaavia ja ne on asennettava niille tarkoitetuille paikoille.

3.6.7.2 Suositellaan, että passin hakija esittää edellämainitusta todisteet ennen HTP:n julkaisua.

3.7 Yleiset määritelmät

3.7.1 Auton silhuetti on sen muoto mistä suunnasta tahansa katsottuna kaikki koripanelit paikoillaan

3.7.2 Kori on se kokonaisuus, joka ympäröi mekaaniset komponentit ja johon muut korinosat on asennettu.

3.7.3 Materiaalityyppillä tarkoitetaan samaa materiaalia yleisesti muttei välttämättä samaa koostumusta (spesifikaatiota).

3.7.4 Täten esim. "alumiini" on metallurgisesti alumiinia, mutta voi olla eri spesifikaatiota ja sisältää aineita, joita ei ollut alkuperäisessä seoksessa (pois lukien beryllium). Magnesium voidaan korvata alumiinilla.

3.7.5 Materiaalien teknistä tietoa, käyttöä, korjaus- ja uusimisohjeita on kuvattu Liite K:n liitteessä II. Kyseinen luku antaa ohjeistusta vaihtoehdoisten osien materiaalien valintoihin ja käyttöön sekä käytettävään teknologiaan.

3.8 Toleranssit

3.8.1 Jollei toisin luokitustodistuksessa tai ikäkauden liite J:ssä ole määritely, tulee mitattaessa noudattaa seuraavia toleransseja:

3.8.2 Kaikki koneistukset, paitsi sylinterihalkaisija ja iskupintuus +/- 0.2%

3.8.3 Viimeistelemätön valuu +/- 0.5%

3.8.4 Auton leveys etu- ja taka-akseliinjalta +1%, -0.3%

3.8.5 Akseliväli +/- 1.1%

3.8.6 Raideleveys +/- 1%

3.9 Polttoaine ja lisäaineet

3.9.1 Luokitelluissa autoissa on käytettävä bensiniä tai dieseliä nykyisen Liite J Art 252-9.1 ja 9.2 määritelmien mukaisesti.

3.9.2 Lukuunottamatta kohdan 3.6.3 määritettä koskien luokittelemattomia autoja, näissä luokittelemattomissa autoissa on käytettävä nykyisen Liite J Art 252-9.1 mukaista polttoainetta.

3.9.3 Kaikki rata-autot ikäkausilta C ja D (1/1/1919-31/12/1946), Formula 1 1946-1957, Formula 2 1947-1953, Formula 3 1946-1960, Indianapolis 1940-1960, voivat käyttää alkoholipohjaista polttoainetta.

Muut luokittelemattomat autot, joiden voidaan osoittaa käyttäneen alkoholipohjaista polttoainetta ikä-

kaudellaan, voivat käyttää kyseistä polttoainetta mikäli tämä on kirjattu kyseisen auton HTP:hen.

3.9.4 Formula 1 ja 2 autot 1946-1960 voivat käyttää korkeampioktaista polttoainetta.

3.9.5 Lisäaineita saa laittaa enintään 2%. Kaksitahtisissa tämä prosenttimäärä voi olla korkeampikin.

3.9.6 Lyijyä saa lisätä, joskaan se ei ole suositeltavaa. Kyseinen toimenpide ei saa nostaa oktaanilukuja suuremmiksi kuin 90 MON ja 102 RON. Lyijymäärä ei saa ylittää 0.15% (EN237 ja ASTM D3237 standardien mukaisesti määriteltynä).

3.9.7 Lyijyn korvaavien lisäaineiden käyttö on sallittu mikäli ne ovat vapaasti kaupallisia tuotteita. Kyseinen toimenpide ei saa nostaa oktaanilukuja suuremmiksi kuin 90 MON ja 102 RON.

3.9.8 Hapettajalisäainestuksien käyttö polttoaineessa on kielletty.

4. Auton FIA standardin mukaiset tunnistamiskodit

4.1 Sertifiointi ("Passit")

4.1.1 Jokainen kansainväliseen kilpailuun osallistuva auto on oltava passitettu historic-autoksi HTP:llä, tai jos kyseessä on tasanopeusralli, niin HRCP:llä. Nämä dokumentit ovat ainoastaan teknikkää käsitteleviä eivätkä anna minkäänlaisia takeita tai viittauksia auton alkupe räisyyteen.

4.1.2 HTP:n omistaa julkaisijamaan ASN. Se voidaan mitätöidä koska tahansa, mikäli HMSC niin päättää. ASN voi myöntää HTP:n ko maansa kansalliselle tai asukkaalle. HTP-anomuksen esittäytää anoja ennen kuin se palautetaan ASN:lle. ASN säilyttää alkuperäisen HTP:n. ASN toimittaa anojalle varmennetun (ASN:n leimalla reititetyn) kopion, sekä toimittaa tiedon ja kopion FIA:n tietokantaan.

4.1.3 HTP on 26-sivuinen dokumentti, joka täytetään yhdessä anojan ja ASN:n kanssa

4.1.4 Jokaiselle luokitetulle autolle HTP:iin on liitettävä varmennettu kopio auton alkuperäisestä luokitustodistuksesta tai jälkeempään tehdystä FIA:n hyväksymästä luokitustodistuksesta.

4.1.5 HRCP on yksinkertainen FIA dokumentti auton tunnistetiedoilla, jota käytetään vain tasanopeusralleissa

4.1.6 Omistajan vaihdos HTP on kansainvälinen dokumentti. Kaikkien ASN:ien on hyväksyttävä se. Mikäli omistaja vaihtuu siten, että uuden omistajan kansallisuus on eri kuin HTP:n vanhalla omistajalla, on uuden maan ASN:n hyväksyttävä HTP, ilmoitettava asiasta alkuperämaan ASN:lle, ja pyydettyä alkuperäiset dokumentit alkuperämaan ASN:ltä. Aiemman omistajan ASN ilmoittaa kopion omistussuhteen päättymisestä kyseiselle omistajalle ja alkuperäinen HTP perutaan. Uusi ASN julkaisee uuden HTP:n (viimeisintä HTP-pohjaversiota käyttäen) ja numeroi HTP:n uudelleen.

Uusi HTP on lähetettävä FIA:lle hyväksymistä ja tietokantapäivitystä varten.

4.1.7 Kadonnut HTP: Mikäli HTP katoaa, on ASN:itä anottava uusi HTP. ASN toimittaa toisen varmennetun värivalokopion HTP:stä. ASN kirjoittaa etusivulle kom-

mentin siitä, että kyseessä on kopio, sekä sivulle 15 koska kopio on julkaistu.

4.2 HTP:n käyttö

4.2.1 HTP:llä on vain kaksi käyttötarkoitusta; Ensimmäinen kilpailuissa Teknisten henkilöiden käyttöön, ja toiseksi järjestäjien käyttöön kilpailuluokan selvälle saamiseksi.

4.2.2 Järjestäjien työn helpottamiseksi jokaisen kansainväliseen kilpailuun ilmoittautumisen liitteenä ON OLTAVA valokopio HTP:n ensimmäisestä sivusta, josta selvästi käy ilmi auton ikäkaus ja tyyppi.

4.2.3 HTP on esitettävä kilpailun esikatsastuksessa. HTP on oltava järjestäjien käytettävissä koko kilpailun ajan.

Ainoastaan FIA:n tekninen tarkkailija (tai hänen poissa ollessa FIA:n nimeämä virkailija) saa tehdä merkintöjä HTP:iin, joko englanniksi tai ranskaksi.

4.2.4 Kilpailija on velvollinen näyttämään toteen, että auto vastaa HTP:n tietoja.

4.2.5 Katsastajien on hyväksyttävä kaikki HTP:t, mikäli ne ovat ASN:n asianmukaisesti hyväksymiä, sekä hyväksyttävä autot, jotka ovat HTP:n tietojen mukaiset ja edellyttäen, että kohta 4.3 myös täyttyy.

4.2.6 Järjestäjät, jotka hyväksyvät autoja ilman asianmukaista HTP:tä ottavat riskin, että kilpailu hylätään kansainvälisestä kalenterista. Myös FIA:n määräämät lisäsanktiot ovat mahdollisia.

4.2.7 Annettuun HTP:hen voidaan myöntää laajennuksia vaihtoehtoina, mikäli peruslomakkeessa olevat tiedot muuttuvat. Vaihtoehtosivun/sivujen vaihtoehdot voivat olla voimassa yhdessä tai useammassa näistä luokista: Hill-Climb, Rally, Racing. Kilpailija voi käyttää vaihtoehtoja, kunhan auto säilyy oikeassa kategoriassa.

Mikäli HTP:n 1 sivu säilyy muuttumattomana, uutta tunnistetarraa HTP:ssa tai autossa ei tarvita. Mikäli HTP:n sivu 1 muuttuu, uusi tunnistetarra kiinnitetään HTP:n 1 sivulle ja autoon lähelle vanhaa tunnistetarraa.

4.2.8 HTP-passit, jotka on tehty 26-sivuiselle passilomakkeelle ovat voimassa myöntämisvuodesta kymmenen vuotta. (Passin viimeinen voimassaolopäivämäärä on kirjattu passin etusivulle.)

4.3 Toimenpiteet ongelmatilanteessa

4.3.1 Jos tarkastuksessa todetaan, että auto ei ole HTP:n tai luokitustodistuksen mukainen eikä virhettä voida korjata Art 4.4 mukaisella "punainen täplä"-menettelyllä on kilpailijan saatettava auto hyväksyttävään kuntoon. Kansallisesti kyseiseen menettelyyn käytetään auton katsastuskorttia.

4.3.2 Mikäli virhettä ei voida korjata ko. kilpailussa, tuomaristo voi hylätä auton ja lähettää HTP:n FIA:an, sekä kopion HTP:tä julkaisijamaan ASN:lle.

4.3.3 Mikäli auto on HTP:n mukainen, mutta ei täytä Liite K:n teknisiä määräyksiä, tuomaristo voi hylätä kilpailijan ja auton. Syyt kirjataan HTP:iin ja kyseinen HTP lähetetään FIA:an, sekä kopio HTP:tä toimitetaan julkaisijamaan ASN:lle.

4.3.4 HTP voidaan peruuttaa mikäli:

- a. HTP:n kirjausmaan ASN pyytää peruutuksen FIA:lta. Tähän on liitettävä selitykset miksi.
- b. FIA:n tarkkailijat (tai heidän valtuuttamat henkilöt)

raportissaan ilmoittavat, että auto on kilpailussa havaittu Liite K:n vastaiseksi. Tällöin HTP:iin on kirjattava kyseiset syyt, HTP lähetettävä FIA:lle peruutettavaksi, sekä kopio HTP:tä lähetettävä ASN:lle. Kyseisen kilpailun tulos mitätöidään.

c. FIA:n toimesta mikä tahansa HTP voidaan peruuttaa. Tällöin päätöksestä ilmoitetaan ASN:lle ja tieto julkaistaan FIA:n virallisessa tiedotteessa.

4.3.5 Tapauksissa 4.3.4 (a) ja (b) kilpailijalle annetaan kopio HTP:stä tuomariston tai teknisen tarkkailijan kommentein. Tällä hän voi seuraavan 30 vuorokauden aikana ilmoittautua ja osallistua muihin kilpailuihin. FIA päättää HTP:n kelpoisuudesta 30 vuorokauden sisällä saatuaan dokumentit. Tältä ajalta kaikki auton tulokset ja pisteet tullaan asettamaan ehdollisiksi.

4.3.6 Mikäli FIA päättää, että HTP ei ole kelvollinen, se mitätöidään ja kaikki uudet HTP hakemukset kyseiselle autolle on hyväksyttävä FIA:ssa.

4.3.7 Tekniset valvojat voivat tarpeen mukaan tuomariston päätöksellä ottaa haltuun HTP:n koko kilpailun ajaksi.

4.4 Punainen täplä menettely

4.4.1 Jos autossa katsastukseen tuotaessa löytyy vähäinen tekninen poikkeavuus, joka ei liity suorituskykyyn, voi FIA:n tekninen tarkkailija (jos nimetty, muuten joku toinen FIA toimihenkilö) merkitä punaisen pisteen ja selvityksen poikkeavuudesta HTP:n etusivulle. Kilpailijan on korjattava virhe seuraavaan kilpailuun mennessä. Punainen piste- merkintöjä voidaan tehdä myös kansallisissa kilpailuissa, jos kyseinen henkilö on FIA:n listan mukaan oikeutettu näitä tekemään.

4.4.2 Kaikki punaiset täplät kirjataan FIA:n tietokantaan.

4.4.3 Mikäli virhettä ei ole korjattu seuraavaan kilpailuun mennessä, tuomaristo voi hylätä auton kyseisestä kilpailusta.

4.5 Musta täplä menettely

4.5.1 Jos todetaan milloin tahansa kilpailun aikana, että auto ei täytä turvallisuusmääräyksiä, voi FIA:n Tekninen Valvoja (jos nimetty, muuten joku toinen FIA toimihenkilö) merkitä mustan pisteen ja selvityksen poikkeavuudesta HTP:n etusivulle. Tieto merkinnästä välitetään heti tuomaristolle. Mikäli virhettä ei välittömästi korjata, tuomariston on hylättävä auto ja raportoitava tästä FIA:lle. Musta piste- merkintöjä voidaan tehdä myös kansallisissa kilpailuissa, jos kyseinen henkilö on FIA:n listan mukaan oikeutettu näitä tekemään.

4.5.2 Musta piste-merkintä HTP:ssä tarkoittaa, että auto ei ole sääntöjen mukainen eikä sillä siten voi kilpailla kyseisessä tai missään muussakaan muissa kilpailuissa. Virhe on korjattu vasta sen jälkeen, kun FIA:n Tekninen Valvoja on korjannut merkinnän passiin (kuten määritelty kohdassa 4.7.1)

4.5.3 Kaikki musta piste- merkinnät kerätään tietokantaan voimaantulo- ja korjauspäivämäärineen.

4.6 Vetoaminen ASN:n päätöksiä vastaan

4.6.1 Mikäli ASN kiellettyä hyväksymästä HTP:n, anojalla on oikeus vedota FIA:an. Vetoumukset käsitellään

HMSC:n ”Appeals Sub-Comission” toimesta. Tämän HMSC Appeals Sub-Commissionin päätös on lopullinen eikä siitä voi valittaa Kansainväliseen Vetoomustuomioistuimeen.

4.6.2 Anojan on kirjallisesti ilmoitettava 30 päivän sisällä hylkäyspäätöksestä vaatimus, että ASN:n lähettää kaikki kyseiseen tapaukseen liittyvät dokumentit FIA:an.

4.6.3 ASN:n on toimitettava 14 päivän sisällä saatuaan vetoomuksen.

4.6.4 FIA:n tulee ilmoittaa anojalle ja ASN:lle päätöksestään.

4.6.5 FIA:lle on maksettava vetoomusta tehtäessä vetoomusmaksu. Mikäli vetoomus hyväksytään, ASN: n palauttaa vetoomusmaksun vetoajalle.

4.7 FIA Historic autojen tietokanta

4.7.1 ASN:llä on oltava tietokanta julkaisemiaan HTP:tä varten.

5. Turvallisuusmääräykset

Kilpailijan tulisi olla tietoinen korroosion ja/tai vanhenemisen vaikutuksista komponentteihin. Kilpailijan on varmistettava osien eheys ja turvallisuus, kuitenkin huomioiden alkuperäiset määritykset.

5.1 Seuraavat määräykset ovat pakollisia, paitsi tasanopeuksiralleissa, jossa niitä suositellaan.

5.2 Auton tuominen katsastettavaksi tulkitaan kilpailijan tekemäksi ilmoitukseksi siitä, että auto on kilpailuun osallistumisen kannalta turvallisessa kunnossa. Autot on tuotava katsastukseen siistissä kunnossa.

5.3 Akku ja päävirtakatkaisin:

5.3.1 Akun navat on suojattava mahdollisilta oikosuiluilta. Mikäli akun paikka on alunperin ohjaamossa ja kyseinen sijainti säilytetään, akun on oltava kuiva-akku tyyppinen, se on oltava turvallisesti kiinnitetty ja se on peitettävä eristetyllä oikosuiluilta estävällä nesteenerpitävällä kannella.

5.3.2 Päävirtakatkaisin: Autossa on oltava katkaisin, joka katkaisee kaikki virtapiirit (eli kaikki sähköiset toiminnot paitsi sammutusjärjestelmän sähköisen laukaisun) ja joka sammuttaa moottorin. Katkaisimen tulee toimia kipinättömästi ja sitä tulee pystyä käyttämään auton sisä- ja ulkopuolelta. Katkaisimen ulkopuolinen sijoituspaikka on tuulilasipilarin alaosassa tai 50 cm:n säteellä tästä. Umpiautoissa tämä katkaisin voidaan sijoittaa muoviseen takasivuihkunaan, kunhan se on taempana kuin ohjaajan istuin. Katkaisin merkitään punaisella salamanuolella, joka on valkoreunaisen sinisen kolmion sisällä. Kolmion sivujen on oltava vähintään 120 milliiä. Ulkopuolinen katkaisija on pakollinen umpiautoissa.

5.3.3 Magneettosytytysautoihin on lisättävä maadoituskatkaisin matalajännitepuolelle. Katkaisinta on pystyttävä helposti käyttämään sekä auton sisä- että ulkopuolelta.

5.3.4 Litium-pohjaisten akkujen käyttö on kielletty.

5.4 Vaijerit, letkut, sähkölaitteet

5.4.1 Polttoaine- ja öljylinjat sekä jarruvaijerit on suojattava ulkopuolisilta (kiveniskut, korrosio) ja sisäpuolisilta (palovaara) vahingoilta.

5.4.2 Suojat eivät saa jäykistyä korja.

5.4.3 Jos sarjatuotantoasennukset säilytetään, lisäsuojauksia ei tarvita.

5.5 Polttonestejärjestelmä

5.5.1 Ikäkausiin A-E autoissa polttonestesäiliön tulee olla vakiotankki, luokiteltu tankki tai turvatankki. Vakio- tai luokitellun tankin täytteeksi suositellaan turvavaahtoa American Military Specification MIL-B- 83054 standardin mukaisesti tai ”D-Stop” räjähdys-suojausta.

5.5.2 Kaikissa ikäkauden F – J autoissa polttonestesäiliö on vapaa, mutta sen on oltava täytetty American Military Specification MIL-B- 83054 standardin mukaisella vaahdolla tai ”D-Stop” räjähdys-suojalla. Polttoainesäiliön tilavuus ei saa ylittää ikäkaudella määritettyä suurinta tilavuutta.

5.5.3 Kaikkien turvatankkien (bag tanks) on oltava nykyisen Liite J:n Artikla 253.14 mukainen. Ne ovat pakollisia (1.1.2016 lähtien) ralliautoissa, joissa tankki sijaitsee ohjaamossa.

5.5.4 Jos polttoainejärjestelmässä ei ole sähköistä tai mekaanista pumppua, on se varustettava sulkuventtiilillä, jonka sijainti on merkittävä riittävän selvästi.

5.5.5 Jos autoissa käytetään muuta polttoainetta kuin bensiniä (esim. metanolia), on numeropohjiin lisättävä heijastava oranssinvärinen ympyrä, jonka halkaisija on 75 mm. Väriksi suositellaan Pantone 15-1354 TC Orange Crush.

5.5.6 Polttoainetankin korkit ja täyttöaukot: ”Monza”-tyyppiset pikalukituskorkit, jotka ovat korinlinjojen ulkopuolella, tulee varustaa lisälukituskella. Lisäksi on kaikissa autoissa suositeltavaa käyttää täyttöputkeen asennettavaa takaisinvirtausventtiiliä, sijoitettuna mahdollisimman lähelle tankkia.

5.5.7 Paineettomat polttoainelinjat ja putket, jotka kulkevat ohjaamon läpi, tulee suojata ja niiden tulee olla asianmukaisesti polttoaineen ja tulenkestävää materiaalia. Kaikkien paineellisten polttoainelinjojen, mikäli ne eivät ole metallisia, tulee aina olla polttoaineen ja tulenkestävää materiaalia. Lisäksi polttoaineensuihkuksella varustetuissa autoissa polttoainelinjojen tulee täyttää nykyisen Liite J:n Art. 253, kohdan 3.2 vaatimukset. Muissa autoissa polttoainelinjojen komponenttien paineenkesto min. 100psi/6,9bar. Liitoksien tulee olla kierteillä kiristettävää tai auton valmistajan käyttämää mallia.

5.6 Paloseinät

5.6.1 Ikäkaudesta F eteenpäin tulenkestävät paloseinät ovat pakolliset. Muihin ikäkausiin niitä suositellaan.

5.7 Sammuttimet

5.7.1 Rata- ja mäkilippailuissa on vähintään yksi nykyisen Liite J Art 253 kohta 7.3 mukainen käsiammutin pakollinen.

5.7.2 Sporting ralleissa (erikoiskoeralleissa) on nykyisen

Liite J Art 253 kohta 7.2 mukainen FIA luokiteltu sammutusjärjestelmä pakollinen (kts. FIA Technical list No 16). Sitä suositellaan myös muihin lajeihin ja autoihin. Yksi- tai kaksipaikkaisissa avoimissa autoissa ei Liite J:n kohdan 253.7.2.3 mukainen ulkoinen laukaisumahdollisuus ole pakollinen.

5.7.3 Sporting-ralleissa (erikoiskoeralleissa) autoissa pitää olla sekä kohdan 5.7.1 mukainen käsismututin, että kohdan 5.7.2 mukainen sammutinjärjestelmä.

5.8 Öljynkerääjä (ei pakollinen ralleissa)

5.8.1 Sylinteritilavuudeltaan alle (mukaanlukien) 2000cc autoihin on asennettava vähintään 2 litran öljynkerääjä. Yli 2000 cc autoissa kerääjän tilavuuden on oltava vähintään 3 litraa.

5.8.2 Mikäli kampikammion tuuletus on alunperin suljettu ja kyseinen järjestelmä säilytetään, öljynkerääjä ei ole pakollinen.

5.9 Kaasuläpät

5.9.1 Jokainen kaasuttimen läppä on varustettava ulkopuolisella palautusjousella. Poikkeuksena ovat sisäänrakennetulla kaasuläpän palautusjousella olevat kaksoiskaasuttimet, jolloin ulkopuolisia palautusjousia ei vaadita.

5.10 Taustapeilit

5.10.1 Rata-ajossa autoissa on oltava kaksi taustapeiliä, joiden lasipinta-ala on yhteensä vähintään 90 cm².

5.10.2 Ralleissa peilit tulee olla auton rekisteröintimaan tieliikennelakien mukaan.

5.11 Valonheittimet

5.11.1 Ratakilpailuissa kaikki etuvalonheittimien lasit on oltava teipatut tai peitetyt.

5.12 Tuulilasit

5.12.1 Vakio-, erikoisvakio-, GT ja GTS-autoissa tuulilasin on oltava laminoitua lasia. Muissa autoissa voidaan käyttää läpinäkyvää muovia tuulilasinä. Mikäli automalliin on mahdollonta hankkia laminoitua lasia, voidaan antaa poikkeuslupa muovin käytöstä materiaalina.

5.13 Suojakehikorakenteet (ROPS)

Katsi suojakehikon rakennekuvat FIA Liite K, liitteestä V ja suojakehikkosäännöt liitteestä VI.

5.14 Punaiset takavalot

5.14.1 Jos autoissa on alunperin jarruvalot auton takana, niiden on oltava toimintakunnossa kilpailun alkaessa.

5.14.2 Yksipaikkaisissa autoissa ikäkaudesta G eteenpäin, ja muissa autoissa, joissa ei alunperin ole jarruvaloja, on oltava kilpailun alkaessa toimintakuntoinen punainen 21 watin tehoinen varoitusvalo, joka näyttää taaksepäin ja näkyy selvästi takaapäin. Se asennetaan kiinteästi korkeintaan 10 cm auton keskilinjasta poikkeavasti, sen on oltava pinta-alaltaan vähintään 20 ja enintään 40 neliösenttiä ja on kytkettävissä ohjaamosta. Lampun on oltava joko min. 21 watin hehkulamppu, tai "Tharsis" tai "Dm Electronics" –tyyppinen LED valo.

Kyseistä punaista valoa suositellaan muihin autoihin.

5.15 Turvavyöt

5.15.1 Turvavyösääntö FIA Standard No. 8853/98 koskee seuraavia autotyyppiä:

- yksipaikkaiset turvakaarelliset kilpa-autot ikäkaudesta F lähtien
- kaksipaikkaiset turvakaarelliset kilpa-autot ikäkaudesta F lähtien
- ikäkaudesta H lähtien autot, jotka osallistuvat pika- tai valralleihin

Kaikki muut turvakaarelliset autot ikäkaudesta F eteenpäin on varustettava turvavyöllä, jotka täyttävät FIA Standardit No. 8854/98 tai No. 8853/98 (kts FIA Technical List 24).

5.15.2 Turvavyöiden kiinnityspistettä ei saa asentaa penkkiin tai penkin kiinnitysrautoihin. Turvavyö tulee asentaa auton alkuperäisiin turvavyökiinnityksiin. Näiden sijainti on määritelty Liite K:n kuvassa K-63.

Olkavyöiden tulee olla asennettu niin, että vyöt ovat alavivostossa taaksepäin mutta eivät kuitenkaan jyrkemmässä kuin 45 asteen kulmassa penkin läpiviennin yläreunasta mitattuna. Suositeltavaa kuitenkin on, että tämä kulma ei ole yli 10 astetta. Keskilinjaan nähden vyöt voivat olla enintään 20 astetta erilleen tai yhteen (vyöt voidaan asentaa istuimeen nähden symmetrisesti myös ristiin).

Mikäli mahdollista, alkuperäistä c-pilari kiinnitystä tulisi käyttää. Mikäli kuitenkin vyö tällöin muodostaa sallittua suuremman kulman vaakatasosta, tämän kiinnityksen sijaan olkavyöt tulisi asentaa alkuperäisiin takapenkin lantiovyoikiinnikkeisiin.

Kunnollisen tuen varmistamiseksi lantio- ja alavyöt eivät saa kulkea penkin reunan yli vaan niitä varten tulee olla istuimessa läpiviennit. Lantiovyöiden tulee olla tiukasti lantion ja reiden kohdalla, eli ne eivät saa olla vatsan alueella. Vyöt eivät saa hieroa teräviin nurkkiin.

Mikäli sarjavalmistuskiinnityspisteiden käyttäminen olka- ja alavivissä on sääntöjen mukaan mahdollonta, voidaan koriin tai runkoon tehdä uudet kiinnityspisteet. Olkavyöiden kiinnityspisteet tulisi olla lähellä takakselinlinjaa. Olkavyöiden kiinnityksen voi myös tehdä lenkillä suojakehikkoon tai erilliseen poikittaiseen vahvikeputkeen, taikka takavyöiden yläkiinnityspisteisiin. Ne voidaan myös asentaa takatukien väliin hitsattuun poikittaisputkeen (kts kehikkosääntöjen kuvat K-5 ja K-6), joko tähän tehtyyn kiinnitykseen tai nojaamaan tätä poikittaisputkea vasten (kts kuvat K-25 ja K-32). Näissä tapauksissa poikittaisputkiasennusta koskevat seuraavat säännöt:

- Putken on oltava vähintään 38mm x 2.5mm tai 40mm x 2mm, kylmäviedettyä saumatonta hiiliterästä jonka vetolujuus on vähintään 350 N/mm².
- Putken korkeus on sellainen, että olkavyöt suuntautuvat penkistä katsoen taaksepäin alaviistoon 10-45 astetta mitattuna penkin läpiviennistä. Suositellaan 10 astetta.
- Kiinnityksen voi tehdä lenkillä putken ympäri tai pulttaamalla. Pultattaessa kiinnityspiste on tehtävä kuvan K-64 mukaisella kierreholkilla. Nämä holkit

on kiinnitettävä poikittaisputkeen ja vyöt on asennettava käyttäen M12 8.8 tai 7/16UNF kiinnikkeitä.

- Jokaisen kiinnityspisteen tulee kestää 1470 daN voima, alavyön kiinnityksessä riittää 720 daN kesto. Mikäli kiinnityspisteessä on kaksi vyötä (kielletty olkavöille), nämä voimankestot kaksinkertaistetaan. Jokainen uusi kiinnityspiste tulee vahvistaa teräksellä vähintään 40cm2 ja 3mm paksulla vahvikkeella.

Peruseriaate asennettaessa mono-coque- tai runkoon (Kts Liite V):

- Kiinnitys yleisesti: Kts kuva K-65
- Olkavöiden kiinnitys: Kts kuva K-66
- Lantiovöiden kiinnitys: Kts kuva K-67

Käyttö

Turvavyötä on käytettävä sen valmistajan tarkoittamalla tavalla ja sillä rakenteella kuin valmistaja on sen luokitellut. Minkäänlaisia modifikaatioita tai muutoksia ei voiden rakenteeseen saa tehdä. Vöiden turvallisuus, tehokkuus ja luotettavuus riippuu suoraan niiden asennuksesta, käytöstä ja ylläpidosta. Vyöt tulee uusia aina isomman onnettomuuden jälkeen tai aina kun vyön kudos on vaurioitunut, hankautunut tai heikentynyt kemikaalien tai auringonvalon johdosta. Vyöt on uusittava myös jos vöiden metalliosat ovat taipuneet, ruostuneet tai muuten vaurioituneet. Vyö on uusittava aina, kun sen toiminnan tehokkuudesta ei ole varmuutta.

5.15.3 Ralleissa 2 vyöleikkuria on oltava mukana koko kilpailun ajan. Ne on oltava helposti saatavilla ohjaajien istuessa vöihin kiinnitettyinä.

5.16 Niskatuet

5.16.1 Niskatuki on pakollinen 3 litran formula 1 autoissa ikäkaudesta IR alkaen ja kaikissa formula-autoissa ikäkaudesta JR alkaen. Niskatukia suositellaan kaikkiin muihin autoihin. (Nykyinen Liite J kohta 259.14.4)

5.17 Etu- ja takaluukut (T, CT, GT, GTS ja GTP autot)

5.17.1 Etu- ja takaluukkujen on oltava tukevasti kiinnitetyt. Alkuperäinen lukko on poistettava tai tehtävä toimimattomaksi. Ulkopuoliset lukitukset on asennettava.

5.17.2 Ikäkaudesta G eteenpäin etu- ja takaluukussa on oltava vähintään kaksi lisälukintalaitetta.

5.17.3 Sisäinen lukitusmekanismi on poistettava tai tehtävä toimintakunnottomaksi.

5.18 Hinaussilmukat

5.18.1 Yksipaikkaisia autoja lukuun ottamatta kaikissa autoissa on oltava hinaussilmukka auton edessä ja takana. Niiden tulee olla halkaisijaltaan vähintään 80 mm ja enintään 100 mm, tukevasti kiinnitetty auton rakenteeseen ja niihin tulee päästä käsiksi silloinkin kun auto on jäänyt hiekaesteeseen. Hinaussilmukan on oltava selvästi näkyvillä ja maalattu keltaiseksi, punaiseksi tai oranssiksi.

5.19 Ohjaus, irroitettava ohjauspyörä

5.19.1 Yksiosainen ohjausakseli/pylväs voidaan turvallisuussyistä korvata nivelletyllä tai teleskooppiraken-

teisella akselilla edellyttäen, että alkuperäinen toimintatapa säilyy. Korvaava ohjausakseli/pylväs tulee olla sellaisesta FIA:n luokittelemasta autosta, jonka sylinteritulavuus on vähintään sama kuin kyseessä olevassa autossa. Ikäkaudesta G eteenpäin ryhmäsääntöjä on noudatettava.

5.19.2 Alkuperäisen ohjauspyörän voi korvata irroitettavalla.

5.20 Murtumistestit

5.20.1 Vaaditaan määrätyissä kategorioissa, katso Liite III.

5.21 Korjaukset

5.21.1 Komposiittiosien korjaamiseen tarvittava ohjeistus löytyy Liitteestä IV.

5.22 Istuimet

5.22.1 CT- ja GTS-autoissa ikäkaudesta F (1/1/1962) eteenpäin: Jos alkuperäiset etuistuimet vaihdetaan, niiden on oltava ikäkauden sääntöjen mukaisia tai nykyisten voimassaolevien FIA-standardien mukaisia. Muissa ikäkausissa näiden käyttöä suositellaan. GT- ja T autoissa ikäkaudesta F (1/1/1962) eteenpäin: Jos alkuperäiset etuistuimet vaihdetaan on niiden oltava nykyisten voimassaolevien FIA-standardien mukaisia. Muissa ikäkausissa näiden käyttöä suositellaan.

5.23 Ohjauspyörä

5.23.1 Ohjauspyörän saa vaihtaa eri halkaisijaiseen ja eri malliseen. Se voi olla irroitettavaa tyyppiä.

6. Tekniset määräykset luokittelemattomille autoille

6.1 Yleistä

6.1.1 Luokittelemattomien autojen on täytettävä ikä kautensa (luvussa 5 määritellyt turvallisuuteen liittyvät) erityismääräykset

6.1.2 Tämän luvun 6 lisäksi, Formula 1 autojen on täytettävä myös Liite K:n Appendix X.

6.2 Monikokki- ja yksilölliset korirakenteet

6.2.1 Korin tulee olla suunnittelultaan, mitoiltaan ja rakenteeltaan alkuperäistä vastaava. Jos komposiittimateriaaleista valmistettuun koriin tehdään korjauksia, voidaan materiaalia lisätä korjauksen vaatiimin osin mutta nämä korjaukset on tarkastettava ammattimaisesti ja tästä tulee olla todiste FIA Formissa.

6.2.2 Kaikki kyseiset korjaustyöt on tehtävä tämän Liite K:n liite IV mukaisesti. Mitään muita kuin ikäkauden mukaisia muutoksia ei saa tehdä koriin ja auton tulee täyttää kaikki ikäkauden mukaiset turvallisuusseikat sellaisena kuin ne auton ottaessa osaa kansainväliseen kilpailuun (myöh. "kv-historia") olivat.

6.3 Etu- ja takapyöränriipustus

6.3.1 Pyöränriipustuksen kiinnityspisteet tulee olla selkaiset (paikka, mitat) kuin ne ikäkaudellaan olivat. Akseleiden sijainti tulee olla ikäkauden mukainen akselisto-tyypistä riippumatta.

6.3.2 Akselistotyypit (jousen tyyppi, pyörien sijainti, akseliston sijainti) on oltava ikäkauden mukainen eikä kuormaa kantavia pisteitä saa lisätä ellei tämä ole ikäkauden mukainen vuosit. **6.3.3** Kallistuksen vakaajat tai putki-iskunvaimentimet ovat hyväksytyjä vain jos ne ovat ikäkauden mukainen ratkaisu. Ikäkausissa E ja F vakaajan tulee olla umpinainen tanko, ikäkaudessa G vakaaja voi olla myös putkimainen mikäli tällaista on osoitetusti ikäkaudella käytetty.

6.3.4 Alumiiniputkia ja/tai putkimallisia kaasuis-kunvaimentimiä voi käyttää vain ikäkaudesta G alkaen tai autoissa, joissa ikäkauden sääntö sen sallii. Kitkaisu-kunvaimentimien kitka voi olla säädettävä. **6.3.5** Säädettävät jousilautaset ovat sallittuja mikäli tämä on ikäkauden ratkaisu. **6.3.6** Pyöränripustuksen puolat voi vaihtaa toisiin mikäli se ei vaikuta mitoituksiin. **6.3.7** Uniball-nivelien käyttö on sallittu vain mikäli se on ikäkauden ratkaisu. Uniball-niveliä voi käyttää vakaa-jissa ikäkausta F, mikäli näiden käyttö ei vaikuta jousituk-sen geometriaan. **6.3.8** Jousien on oltava yksivakioiset ("constant rate") paitsi jos muunlaisesta jousesta on ikäkausitodisteet. **6.3.9** Aktiivijousituksen voi palauttaa ikäkauden mukai-seksi ei-aktiiviseksi. **6.3.10** Joihinkin autoihin vaaditaan akseliston osien testaamista Liite K:n liite III mukaisesti.

6.4 Moottori
6.4.1 Moottorin osat ja apulaitteet tulee olla ikäkauden mukaisia, niiden tulee olla ikäkauden merkisiä, mallisia ja tyypisiä ja niiden on oltava valmistajan osia vastaa-via. Tästä tulee olla ikäkausitodisteet. **6.4.2** Moottorin sylinterihalkaisijaa ei saa suurentaa enempää kuin mitä ikäkaudella oli sallittu, paitsi ikäkau-sissa A ja D jossa sylinterihalkaisijaa voi suurentaa max 5%. Sylinteritilavuus ei saa kuitenkaan ylittää tilavuus-luokkarajoja (kts Liite I). **6.4.3** Moottorit, joiden sylinteritilavuus ei ole luokkara-jan ylärajalla, voidaan suurentaa vain kv-historian mu-kaiseen tilavuuteen asti. **6.4.4** DFY-moottoreita voi käyttää vain autoissa joissa sellainen on alunperin ollut. Autoissa, joissa on ollut alunperin Cosworth DFV moottori, voi käyttää kaikkia alkuperäisiä Cosworth DFV moottorinosia. **6.4.5** Moottorin iskunpituus tulee olla ikäkauden todis-teiden mukainen. **6.4.6** Kampiakseli, kiertokanget, männät ja laakerit voi-vat olla mitoiltaan suurempia kuin ikäkauden vastaavat, mutta kampikammio tulee olla vakio. Kyseiset kompo-nentit tulee tehdä samasta materiaalista kuin alkuperäi-setkin mutta valmistustapa on vapaa. **6.4.7** Kannen kanavien ja venttiilien pituuksien tulee olla alkuperäisiä tai mikäli niitä on muutettu, todistetusti ikäkauden mukaisia. Sylinterikannen muutoksien tulee olla todistetusti ikäkauden mukaisia. **6.4.8** Ahdettujen moottorien, kiertomöntämoottorien, turbiinimoottorien ja höyrymoottorien sylinteritilavuus määritellään käyttäen ikäkauden mukaista tilavuusker-

rointa.

6.4.9 Ikäkaudenmukainen sytytysjärjestys on säilytet-tävä.

6.4.10 Mikäli kampiakselin tiiviste ei ole alunperin huu-litiiviste ("stefa"), sellaisen saa asentaa muokkaamalla osia tarvittavilta osin tai lisäämällä stefakotelon.

6.5 Sytytys

6.5.1 Elektronista sytytystä voi käyttää vain mikäli sitä on ikäkaudella käytetty kyseisessä autossa.

Ikäkauden F autot, joista löytyy ikäkauden todisteet elektronisen sytytyksen käytöstä, voivat käyttää muun ikäkauden mukaista elektronista sytytystä. Tällöin kuit-tenkin sytytyshetken liipaisuun tulee käyttää katkojan kärkiä, puolan ensiöpuolen vastus tulee olla min. 3 oh-mia, kipinä jakelu on tehtävä pyöräjäljellä ja sytytysajoi-tuksen säätö on oltava täysin mekaaninen.

Monikipinäsystemiä (multi spark) tai elektroninen sytytyksen säätö on kielletty. Sytytyshetken liipaisuun voi käyttää muutakin systeemiä kuin katkojan kärkiä mikäli tämä on ikäkauden säännöissä ollut sallittua ja tämä nyt käytettävä kärjistä poikkeava systeemi on identtinen ikäkaudella käytetyn kanssa.

Ikäkauden GR luokittelemattomissa autoissa voi käyttää magneetti- tai optista anturia mikäli tällaista on ikäkaudella käytetty. Kapasitiivista (cd) sytytysjärjestel-mää voi käyttää mikäli ikäkausitodisteita löytyy.

Ikäkaudesta HR lähtien on sallittua käyttää moniki-pinäsystemiä ja/tai puolaa, jonka ensiöpuolen vastus on alle 3 ohmia.

Elektronisesti säädettävää sytytysjärjestelmää saa käyttää vain mikäli sen on ollut ikäkauden mukainen muutos.

6.5.2 Elektronista kierrosluvun rajoittajaa voi käyttää ikäkaudesta F eteenpäin.

6.5.3 Elektronisen moottorinohjauksjärjestelmän (ECU) käyttö DFV/DFY moottoreissa on kielletty. Muissa au-toissa vain ikäkauden mukaisen ECU:n käyttö on sallittu.

6.5.4 Sytytyspuolan, kondensaattorin, virranjakajan ja magneeton valmiste on vapaa mutta niiden on oltava samoilla spekseillä kuin alkuperäisetkin.

6.6 Voitelujärjestelmä

6.6.1 Voitelujärjestelmän voi muuttaa toisenlaiseksi (esim. kuivasumppusysteemi) mikäli käytetään ikäkauden mukaista ratkaisua. Kuivasumppujärjestelmä ei ole sallittu Formula Junioreissa ennen vuotta 1961.

6.6.2 Pumpun tyyppi, pumpujen lukumäärä ja oljy-linjojen pituuksien tulee vastata ikäkaudella käytettyä.

6.6.3 Öljynjäähdyttimien sijaintia voidaan muuttaa mutta tämä ei saa vaikuttaa auton ääriivivoihin (silhuet-tiin).

6.7 Polttoainejärjestelmä

6.7.1 Saman tai aiemman ikäkauden mukaisia kaasut-timia voi käyttää sillä edellytyksellä, että niiden kompo-nenttien lukumäärä, tyyppi ja toimintaperiaate säilyy samanlaisena kuin alunperin ikäkaudella tässä mallissa käytetyissä kaasutinmissa./

6.7.2 Polttoaineenruiskutusjärjestelmän voi vaihtaa

ikäkauden mukaisiin kaasuttimiin.

6.7.3 Polttoaineenruiskutusjärjestelmää ja/tai ahdinta voi käyttää vain mikäli sellaista on ikäkaudella käytetty. Näiden tulee olla alkuperäisiä.

6.7.4 Mekaaniset polttoainepumpit voi vaihtaa elektronisiin ja päinvastoin.

6.7.5 Polttoainetankin on täytettävä kohdan 5.5 määräykset eivätkä ne saa ylittää tilavuudeltaan taulukon (kts Appendix K chart 6.7.5) tilavuutta. Säiliön on sijaittava alkuperäisellä paikallaan tai auton peräosassa.

6.8 Mittaristo

6.8 Elektroniset mittarit tulee olla ikäkauden mukaisia. Kuitenkin on sallittua käyttää tiedonkeruuta, jonka ainoana tehtävänä on kerätä tietoa seuraavista: Moottorin kierrosluku, öljynpaine, moottorin öljyn lämpötila, moottorin veden lämpötila ja polttoaineen paine.

6.9 Vaihteisto

6.9.1 Kaikissa autoissa on käytettävä autoon kuuluvaa ikäkauden mukaista vaihdelaatikkoa. Automaattivaihteisto, ylivaihteet tai ylimääräiset etteenpäin vievät vaihteet ovat kiellettyjä, elleivät ne ole ikäkauden mukaisia ja kyseisessä autossa käytettyjä.

6.9.2 Jos ikäkauden C (1/1/1919 – 31/12/1930) autoon asennetaan "Cotal electric", "Wilson epicyclic" tai nelivaihteinen vaihdelaatikko jollaista autossa ei ole alunperin ollut, määritellään auto kuuluvaksi ikäkauteen D (1/1/1947 – 31/12/1946).

6.9.3 Vaihdelaatikoita, jotka on valmistettu ikäkauden E (1/1/1947 – 31/12/1960) mukaisesti, ei saa käyttää vanhemman ikäkauden autoissa.

6.9.4 Jos käytetään vaihtoehtoista vaihdelaatikkoa, tulee tämän vaihdelaatikon olla saman tai aiemman ikäkauden mukainen.

6.9.5 1/1/2016 jälkeen ikäkauden F ja GR takamoottoriautoissa ei ole enää sallittua käyttää Hewland Mk8 vaihteistoa.

6.9.6 Alkuperäisen puoliautomaattivaihteiston voi muuttaa manuaaliseksi, kunhan se on samaa tyyppiä kuin automallissa käytetty.

6.9.7 Mikäli vaihdelaatikon akselien tiivisteet eivät ole alunperin huulitiivisteitä ("stefa"), sellaisen saa asentaa muokkaamalla osia tarvittavilta osin tai lisäämällä stefakotelon.

6.10 Perä ja välitys

6.10.1 Tasauspyöräston lukon saa lisätä mikäli se on ikäkauden mukainen ratkaisu. Ikäkauteen F asti tämän lukon tulee tällöin olla mekaaninen ja ikäkauden tekniikkaa.

6.10.2 Tasauspyöräston lukkoa ei saa käyttää ikäkausissa A – C (> 31/12/30). Ikäkauden D autossa (1/1/1931 – 31/12/1946) kyseistä lukkoa voi käyttää mikäli se on ikäkauden mukainen ratkaisu kyseiseen automalliin.

6.10.3 Formula Junior- ja Formula 3 (1964 – 1970) autoissa tasauspyöräston lukko on kielletty.

6.11 Jarrut

6.11.1 Jarrujen tulee olla kaikilta osin ikäkauden mu-

kaisia ja kyseiseen automalliin kuuluvia. Poikkeavuudet tästä on kuvattu jäljempänä.

6.11.2 Ikäkauden A – C (> 31/12/30) autoissa, joissa on vain kahteen pyörään vaikuttavat jarrut, on sallittua muuttaa jarrujärjestelmää nelipyöräjarruiksi mikäli valmistaja on tällaisen muutoksen ikäkaudella tarjonnut.

6.11.3 Mekaanisen tai hydraulisen järjestelmän muuttaminen toiseen vastaavaan on sallittua, mikäli tämä on ikäkauden mukainen ratkaisu.

6.11.4 Levyjarrut, jäähdetyt levyt tai monimäntäiset jarrusatulat on sallittua mikäli ne ovat ikäkauden mukaisia ja kyseiseen automalliin tarkoitettuja.

6.11.5 Hydraulisen jarrujärjestelmän voi muuttaa kaksipiiriseksi. Piirien on toimittava itsenäisesti mutta niiden on vaikutettava samanaikaisesti kaikkiin neljään pyörään.

6.11.6 Levyyjarrujen jäähdetyksen ohjauskotelot saa asentaa.

6.11.7 Jarrunestelinjat voi vaihtaa "Aeroquip"- tyyppiin.

6.11.8 Hiilikuitulevyjarrut voi vaihtaa teräksisiin ja ikäkauden mukaisiin satuloihin ja paloihin.

6.12 Vanteet

6.12.1 Vanteiden tulee olla ikäkauden mukaiset ja vannehalkaisijan tulee olla vastaava kuin mitä kv-kisoissa käytettiin kyseisessä automallissa.

6.12.2 Vanteen tulee olla samanlevyinen tai kapeampi kuin ikäkaudella.

6.12.3 Ikäkaudet A – D

- 19 tuumaiset vanteet ovat sallittuja kun käytetään racing-rengasta.
- "Beaded Edge" ("BE") tai suorasivuisen ("SS") vanteen voi korvata "well-base" peltivanteella taulukon mukaisesti.

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

c) Vanteen minimihalkaisija on 16" paitsi mikäli voidaan esittää ikäkausitodisteet pienemmän vanteen käytöstä kyseisessä autossa.

d) Vanteen leveys saa olla korkeintaan tuuman leveämpi kuin mitä ikäkaudella on käytetty.

6.12.4 Ikäkaudet E – F

a) Vanne voi olla niin pienien halkaisijaltaan, kuin mistä löytyy ikäkausitodisteet.

b) Vanteen maksimihalkaisijan tulee olla ikäkauden mukainen. Maksimileveys on 5½ tuumaa (6½ tuumaa ikäkaudessa F) paitsi milloin leveämmän vanteen käytöstä löytyy ikäkausitodisteet.

c) Mikäli kohdan b) mukaisia ikäkausitodisteita ei löydy, voidaan anoa 5½" (6½" ikäkaudessa F) leveämpien vanteiden käyttöä FIA HTWG:ltä. Tällöin FIA HTWG määrittelee vanteen mitat.

- d) Formula Juniorin maksimi vanneleveys on 5" (127mm) ikäkaudessa E (1/1/1947 – 31/12/1960) ja 6½" (165mm) ikäkaudessa F (1/1/1961 – 31/12/1965).
- e) Vain ikäkauden mukaiset moniosaiset vanteet ovat sallittuja.

6.12.5 Ikäkaudesta G eteenpäin

- a) Ikäkauden mukaisesta kapeampien vanteiden käyttö on sallittu
- b) Joissain kategorioissa vanteiden tulee olla testattu Liite K:n liite III mukaisesti (uutenakin).
- c) Mikäli alkuperäinen vanne on tehty useammasta materiaalista, voi tällaisen vanteen vaihtaa yksimateriaaliseen mikäli mitat ja design säilyy alkuperäisen kaltaisina.

6.12.6 Renkaat

Kts kappale 8.

6.13 Korirakenne

6.13.1 Auton silhuetti (ääriviivat) tulee vastata sitä milläinen se oli ikäkaudella kilpailtaessa eikä siihen saa lisätä ilmanottoaukkoja, kanavia tai kohoumia. Turvakaaren asentamista ei lueta silhuettiin muutokseksi.

6.13.2 Korjattaessa koria, on kaikkien korjauksien vastattava alkuperäistä ikäkaudenmukaista muotoa ja materiaalia.

6.13.3 Ikäkaudessa A – D, vaihtoehtoinen korimalli, joka on tehty alkuperäisestä materiaalista ja jonka paino vastaa alkuperäistä, on sallittu kunhan se täysin vastaa ikäkauden mukaista. Tässä tapauksessa auton omistajan on ilmoitettava asiasta ASN:lle ja liitettävä ilmoitukseen valokuvat korista (sivukuvat, edestä, takaa ja sisustus).

6.13.4 Matkustajan paikan suojaus (tonneau cover) tulee olla joustavaa materiaalia paitsi mikäli se alunperin on osa korirakennetta (todistettu valokuvoin). Tällöin kaikki terävät kulmat tulee suojata. Matkustajan istuimen voi poistaa.

6.13.5 Formula 1 autojen ulkoasujen tulee vastata ikäkaudella kv-kilpailuissa käytettyä, ottaen huomioon kilpailumaan paikallisen lainsäädännön.

6.14 Spoilerit ja ilmanohjaimet

6.14.1 Vain ikäkauden mukaiset ilmanohjaimet ja spoilerit ovat sallittuja.

6.14.2 Spoilerien ja ilmanohjaimien on oltava rakenteeltaan, mitoiltaan ja sijainniltaan sellaisia kuin autossa oli ikäkaudellaan.

6.14.3 Yksipaikkaisissa (formula-tyyppisissä) autoissa ei saa käyttää spoilereita, jotka olivat kiinnitettyinä auton jousittamattomiin osiin ja joita voitoin säätää ohjaamosta.

6.14.4 Spoilerit ja ilmanohjaimet voidaan jättää myös pois.

6.14.5 Autoissa, joissa oli ikäkaudellaan kiinteät downforcea varten asennetut helmat (1981-82), voidaan käyttää samanlaisia helmoja kun ikäkaudellaankin. Nämä helmat on kuitenkin muokattava siten, että 40mm maavara toteutuu. Maahan osuvat helmat ovat kiellettyjä.

6.15 Sähkölaitteet

6.15.1 Vaihtovirtalaturi on sallittu mikäli se on ikäkaudenmukainen ratkaisu.

6.15.2 Akun nimellisjännite ja kaikki sähkölaitteet voidaan muuttaa 12 voltiksi. Akun kapasiteetti (Ah) on vapaa. Mikäli akun sijainti säilytetään ohjaamossa, tulee akku olla hyvin kiinnitetty ja se tulee peittää eristävällä ja vuodot ehkäisevällä kannella.

6.16 Valot

6.16.1 Autoissa, joissa on valaistusjärjestelmä, on tämä järjestelmä oltava toimintakunnossa.

6.17 Akseliväli, raideleveys ja maavara

6.17.1 Akseliväli: Akseliväli tulee olla ikäkauden mukainen.

6.17.2 Raideleveys: Raideleveys tulee olla ikäkauden mukainen.

6.17.3 Maavara: Ikäkauteen D asti jousitetun massan maavara tulee olla 100mm. Tämä mitataan 100mm testipalikalla, jonka täytyy mahtua auton alle mistä tahansa suunnasta.

Ikäkauden E ja F autoissa kyseinen maavara ja testipalikka tulee olla 60mm.

6.17.4 Ikäkaudesta G lähtien maavarassa tulee noudattaa ikäkauden mukaista ratkaisua.

6.17.5 Maavara mitataan ilman ohjaajaa mutta niillä renkailla ja vanteilla, joita käytetään kilpailussa. Mikäli renkas tai vanne on vaurioitunut, tämän tilalle vaihdetaan vastaava ehjä.

6.18 Paino

6.18.1 Auton minimipaino on määritelty ikäkauden alkuperäisessä säännössä. Mikäli tätä ei ole säännössä määritelty, tulee painon olla ikäkaudella käytetyn mukainen.

Kun auto punnitaan kilpailussa, vain polttoaineen voi poistaa eikä muita nesteitä, kiinteitä aineita tai kaasuja saa lisätä.

6.18.2 Minimipaino ikäkauden GR Formula 3 autolle on 400kg.

6.19 Formula Junior

Kts voimassaoleva FIA:n liite K.

7. Tekniset määräykset tuotantoautoille

7.1 Yleiset

7.1.1 Nämä säännöt koskevat vakio-, erikoisvakio-, GT- ja GTS-autoja sekä erikoisautoja, kuten Artiklassa 2.2 ja 2.3. on määritelty

7.1.2 Kaikkien autojen on täytettävä Artikla 5 (Turvallisuus) määräykset.

7.1.3 Etumoottorisissa takavetoautoissa saa käyttää teräksistä tai valuarautaisista kytkinkoppaa luokitellun alumiinisen kytkinkopan sijaan. Määrä, sijainti ja kiinnityksien koko tulee säilyä luokitellun mukaisena.

7.2 Luokitustodistukset ja passit

7.2.1 Kun FIA rakensi Liite J:n vakio- ja GT-autoille 1954, auton tekniset tiedot määriteltiin luokitustodistukseen, joiden täytön hoitivat ASN:t. Vuodesta 1958 (GT autot) ja 1960 (vakioautot) ASN:t toimittivat tiedot, jotta CSI

FIA:n alaisuudessa pystyvä julkaisemaan näitä todistuksia. Kaikenlaiset FIA:n tukemat todistukset kulkevat nimikkeellä "Luokitustodistus".

7.2.2 Tiedetään, että muutamat vakio- ja GT-autot ikäkaudelta E (1/1/1947 - 31/12/1961) eivät olleet luokiteltu ikäkaudella. Tiedetään myös, että on todistuksia, joista puuttuu joitakin lisäluokitusvuja.

7.2.3 Jälkeenpäin julkaistuja luokituksia tullaan tekemään HMSC:n Teknisen Työryhmän pyynnöstä tiedoista, joita ASN:t toimittavat alkuperäisen valmistajan tietoihin perustuen niistä autoista, joille ei aikanaan tehty luokitustodistusta.

7.2.4 Nämä jälkeenpäin tehdyt luokitukset on hyväksyttyvät HMSC:ssä, ja ne lisätään FIA:n luokitustodistuksiin.

7.2.5 Ikäkausiluokitus ei-luokitetuille erikoisvakioautoille ja urheilui/GTS-autoille, joilla ei ole kansainvälistä kilpailuhistoriaa mutta ovat hyväksytyt HMSC:llä, tulee dokumentoida erityisellä automallin tunnistustodistuksella. Todistuksen tekee anojamaan ASN, sen tarkastaa Historic Tekninen työryhmä ja hyväksyy HMSC.

7.3 Yleiset määräykset sarjatuotantoautoille

7.3.1 Vakio-, erikoisvakio-, GT- ja GTS-autot ikäkausilta E, F ja G1 (1/1/1947 - 31/12/1969) on oltava Liite K:n vastaavien liitteiden VIII ja IX mukaisia.

7.3.2 Vakio-, erikoisvakio-, GT- ja GTS-autot ikäkaudelta G2 eteenpäin on oltava ikäkautensa (Artikkla 3) viimeisen vuoden Liite J:n mukaisia. Tämä koskee erityisesti myös ikäkausiin J1 ja J2 turbokertoimia. Erikoiskoeralleissa (sporting rallies), ikäkauden J2 autot, joiden sylinteritilavuus on suurempi kuin vuoden 1990 liite J:ssä sallittu, ovat sallittuja vuoden 1989 liite J:n mukaisina. Ikäkauden J2 auto, joka on tehty vuoden 1987 sääntöjen mukaiseksi, voidaan hyväksyä kyseisen vuoden 1987 määräysten mukaan.

7.3.3 Vakioauton (T, "ryhmä 1") on oltava luokitustodistuksensa mukainen. Lisäluokituksia, jotka on leimattu kelvollisiksi ainoastaan ryhmään 2 ("Valid for Group 2 only") ei vakioautossa voi käyttää.

7.3.4 GT-auton on oltava luokitustodistuksensa mukainen. Lisäluokituksia, jotka on leimattu kelvollisiksi ainoastaan ryhmään 4 ("Valid for Group 4 only") ei GT-autossa voi käyttää.

7.3.5 Erikoisvakio- ja GTS-autot ikäkaudesta G2 eteenpäin voivat käyttää vain alkuperäisiä FIA luokitustodistuksia, ikäkaudella voimassaoleita vaihtoehto- ja kehityslisälehtiä, sekä niitä muutoksia, jotka ovat erikseen sallittuja ikäkauden Liite J:ssä kyseisessä ryhmässä.

7.3.6 Lisäksi erikoisvakio-, GTS- ja erikoisautoissa ("ryhmät 2 ja 4") on sallittu:

Jarrutehostimen saa poistaa käytöstä tai poistaa kokonaan.

Ikäkausissa E - I takaikkunat, ovien ikkunat ja takasiivkunat on oltava turvalasia tai valmistettu jäykästä läpinäkyvästä materiaalista, joka on vähintään 5 mm paksua (FAA tyyppiä, esim. Lexan 400 suositellaan). Pystysuoraan aukeavat siivkunat saa vaihtaa vaakasuoraan aukeaviksi liukuikkunoiksi.

Rungon ja korirakenteen vahvistaminen ainetta li-

säämällä on sallittu. Tällöin lisättävän materiaalin tulee seurata alkuperäistä rakennetta (muotoa) ja oltava kiinnitettyä siihen joka kohdasta. Muunlainen vahvistaminen (eri muotoinen, profiili, koteloitui, jne) on sallittu vain, jos se on ollut ikäkaudella sallittu ja siitä on ikäkauden todiste.

Kun ikäkauden Liite J sallii levyjarrujen vaihdon, levyjen tyyppiin on säilyttävä (umpinainen, uritettu, jäähdetty).

Lattia- ja kattoverhouksen saa poistaa, oviverhouksen saa muuttaa.

Kääntyvät päävalot voidaan muuttaa kiinteiksi ja kääntömekanismin saa poistaa, mutta valojärjestelmä on säilytettävä toiminnassa.

Kampiakseliini ja vaihdelaatikon sisään- ja ulosmeno-akseliin, jossa ei alun perin ole huulityyppistä tiivistettä ("stefaa"), sellaisen saa asentaa muokkaamalla osia tarvittavilta osin tai lisäämällä stefakotelon.

Ikäkauden F autot jotka on luokiteltu elektronisella sytytyksellä, sekä ikäkausiin G1 ja G2 autot voivat käyttää muun ikäkauden mukaista elektronista sytytystä. Tällöin kuitenkin sytytyshetken liipaisuun tulee käyttää katkijan kärkiä, puolan ensiöpuolen vastus tulee olla min. 3 ohmia, kipinän jakelu on tehtävä pyörillää ja sytytysajoituksen säätö on oltava täysin mekaaninen.

Monikipinäsystemi (multi spark) tai elektroninen sytytyksen säätö on kielletty.

Edellisen lisäksi ikäkausissa G1 ja G2 voi käyttää kärkien sijaan myös magneetti- tai optista anturia.

Ikäkaudesta H1 lähtien on sallittua käyttää monikipinäsystemiä ja/tai puolaa, jonka ensiöpuolen vastus on alle 3 ohmia.

Elektronisesti säädettävää sytytysjärjestelmää saa käyttää vain mikäli sen on ollut ikäkauden mukainen muutos.

7.3.7 Mikäli ikäkauden H HTP on julkaistu 1/1/2011 jälkeen, tällöin ei ole mahdollista käyttää niitä luokiteltuja lasikuituosia, joiden luokitus lakkautettiin 1/1/1972. Mikäli HTP on julkaistu ennen 1/1/2011 edellisen lause jätetään huomiotta.

7.3.8 On sallittua toteuttaa ikäkauden Liite J:n mukaisia muutoksia vakioon tai luokiteltuun korirakenteeseen. Tällöin korin on vastattava täydellisesti sitä rakennetta, jota automallissa käytettiin kansainvälisessä FIA-kilpailussa kyseisenä ikäkautena. Valokuvatodiste tästä muutetusta rakenteesta on liitettävä HTP:iin, ja ASN:n on leimallaan hyväksyttävä kuva.

Erytyisesti raidelevyden muutokset, jotka jossain tilanteissa olivat erikoisvakio- ja GTS autoissa sallittuja, tulee toteuttaa ikäkauden mukaisesti ja tämä on pystyttävä todistamaan. Lisäksi korirakenteen on peitettävä renkaan kulutuspinna (kts. Ikäkauden Liite J).

7.3.9 Alkuperäiset vanteet, joihin on käytetty useampia materiaaleja, voidaan korvata sellaisilla, jotka on tehty vain yhdestä näistä materiaaleista kunhan alkuperäiset mitat ja ulkonäkö säilyvät.

7.3.10 Ikäkausiin H2 ja I erikoisvakio- ja GTS-autoihin voidaan vapaasti asentaa lisätuet ("poikittaistuet") etuja takaripustuksen yläpään.

7.4 Ryhmän B autot

7.4.1 Ne B-ryhmän autot, jotka FIA sääntöjen puitteissa poistivat ralleista turvallisuusnäkökohtiin vedoten, voivat osallistua vain rata-ajoihin, mäkipilailuihin ja näyttöajoihin / paraateihin, ja niiden HTP-passi on hyväksyttävä HMSC:ssä.

Nämä autot ovat:

- B-264 Audi Sport Quattro S1
- B-277 Austin Rover MG Metro 6R4
- B-279 Citroen BX 4 TC
- B-280 Ford RS 200
- B-275 Subaru XT 4WD Turbo
- B-276 Lancia Delta S4
- B-262 Peugeot 205 T 16

Muut B-ryhmän autot voivat osallistua kilpailuihin ilman rajoituksia.

7.4.2 Tekniset asiat, jotka FIA on hylännyt ikäkaudella turvallisuusnäkökohtiin vedoten, ovat sallittuja vain näyttöajoissa / paraateissa.

8. Renkaat

8.1 Yleistä

8.1.1 Seuraavat rengasmääräykset koskevat kaikkia kansainvälisiä kilpailuja, poikkeuksena jotkut kilpailut tai kilpailusarjat. Luvan näihin poikkeuksiin voi myöntää FIA, jonka kanta on viimekädessä ratkaiseva.

8.1.2 Kilpailijan on itse selvítettävä renkaan valmistajalta, onko kyseinen rengas sopiva kilpailukäyttöön.

8.1.3 Ellei Liite K:ssa toisin määritellä (saatavuus ja käytettävyyys huomioiden) renkaan leveys, ulkohalkaisija, ulkonäkö ja kuvio tulee olla sellaisia kuin mitä kyseisessä autossa käytettiin ikäkaudella. Kaikkia koria ja vanteita koskevia sääntöjä tulee noudattaa. Kilpailijan on varmistuttava siitä, että rengas on hyväksytyt käytettävälle vanteelle.

8.1.4 Rengaslämmittimien käyttö on kielletty.

8.1.5 Sellaisten aineiden käyttö, jotka vaikuttavat renkaan materiaalin tarttumiseen, rakenteeseen tai kovuuteen, on kielletty.

8.1.6 Rengasseokset on alleviivattava keltaisella värillä renkaan sivulle. Avon-merkkisissä renkaissa on numero-koodi ilmaisevana seosta.

8.2 Renkaat rata-ajossa ja mäkipilailussa (pois-lukien Formulats, kts 8.3)

8.2.1 Ikäkausissa A ja B on käytettävä ikäkauteen sopivia rengaskokoja

8.2.2 Ikäkausissa C-E on käytettävä Dunlop Vintage-renkaita 204 seoksella ja R5 (tai aiempi) kuviolla. Muita vapaasti kaupan olevia renkaita, joiden profiilisuhte on 75 tai enemmän sekä nopeusluokitus on "S" tai suurempi, voidaan käyttää vain, mikäli sopivaa Dunlop rengasta ei ole saatavana.

Mäkipilailuissa T, CT, GT, GTS ja GTP autot voivat käyttää "E" tai "DOT" merkittyjä renkaita, joiden profiilisuhte on 70 % tai ikäkauden mukainen (näistä suurempaa tulee käyttää). "E" tai "DOT" hyväksytyt renkaita voi käyttää kilpailumaan lainsäädännön mukaisesti.

CT, GTS ja GTP-autot voivat käyttää Dunlop "L" se-

tion ratarenkaita seoksella 204 ja kuviolla CR65 (tai aiempi).

Sadekeleillä saa käyttää seosta 404.

8.2.3 Ikäkaudessa F on käytettävä Dunlop Vintage tai "L" tai "M" Section ratarenkaita, seoksella 204 ja kuviolla CR65 (tai aiempi). Sadekeleillä saa käyttää seosta 404.

Mäkipilailuissa T, CT, GT, GTS ja GTP-autot voivat käyttää "E" tai "DOT" merkittyjä renkaita (kilpailumaan lainsäädännön mukaisesti). Tällöin renkaiden vähimmäishalkaisija määräytyy Artikla 8.4.2 mukaisesti.

8.2.4 Ikäkausissa G1, G2 ja GR voivat käyttää Dunlop Vintage tai "L" tai "M" Section ratarenkaita, seoksella 204 ja kuviolla CR65 (tai aiempi). Sadekeleillä saa käyttää seosta 404. Post Historicissa on sallittu myös seos 484, Goodyear "Blue Streak" ratarenkaat tai Avonin slicksit käsin leikatulla "Historic joka-sään" kuvioinnilla.

T, CT, GT, GTS ja GTP-autot voivat käyttää "E" tai "DOT" merkittyjä renkaita (kilpailumaan lainsäädännön mukaisesti). Tällöin renkaiden vähimmäishalkaisija määräytyy Artikla 8.4.2 mukaisesti.

8.2.5 Ikäkaudesta H1 ja HR eteenpäin voidaan käyttää slicksejä ja märän kelin renkaita. T, CT, GT, GTS ja GTP-autot voivat käyttää "E" tai "DOT" merkittyjä renkaita (kilpailumaan lainsäädännön mukaisesti). Tällöin renkaiden vähimmäishalkaisija määräytyy Artikla 8.4.2 mukaisesti.

8.2.6. Autot joiden vanneveys on 3.5" tai vähemmän ja joille ei löydy sopivaa rengasta Dunlop Vintage valikoimasta, voivat käyttää vapaasti kaupan olevaa ristiku-dos- tai vyörengasta. Tällöin profiilisuhte tulee olla 75 tai enemmän, nopeusluokitus tulee olla "S" tai suurempi ja renkaat ovat "EU" tai "DOT" hyväksytyt kilpailumaan lainsäädännön mukaisesti.

8.2.7 "Can-Am" sääntöjen mukaiset autot voivat käyttää slicksiä.

8.2.8 Widi, Gilby ja Rejo autot jotka on rakennettu 31/12/60 (tai aiempien) speksien mukaisesti voivat käyttää Dunlop "L" Section kuviolla CR65 seoksella 204, tai sateella seosta 404.

8.2.9 Ikäkaudesta E lähtien T, CT, GT, GTS ja GTP-autot voivat endurance- tyypisissä ratakilpailuissa, joiden kesto on vähintään 2 tuntia (sekä niiden harjoituksissa), käyttää asfaltiralleissa sallittuja katurenkaita (kts 8.4),

8.3 Formula-autot rata-ajossa ja mäkipilailuissa

8.3.1 Formula Junior autojen on käytettävä joko Dunlop Vintage rengasta R5 tai aiemmalla kuviolla, tai Dunlop "L" Section ratarenkaita seoksella 204 ja kuviolla CR65 (tai aiempi).

8.3.2 Historic Formula 1 autojen renkaat Liite X Artikla 13 mukaisesti.

8.3.3 Ikäkauden GR yksilitraiset F3 autot

Autot, jotka on rakennettu ennen 31/12/65 ja joissa on sivuimu imu puoli ja joiden vannehalkaisija on 13" ja leveys max 6.5", voivat käyttää Avon ACB9 rengasta A37 seoksella sekä koodilla 7660 (edessä) ja 7661 (takana), tai Dunlop L rengasta kuviolla CR65 ja seoksella 204 (sateella seos 404).

31/12/65 jälkeen rakennetut autot ja/tai autot joissa on pystyimu imu puoli ja/tai vanneveys yli 6.5" voivat käyttää Avon tai Dunlop renkaita seuraavasti:

Kuivalla kelillä Avon slicks A37 seoksella leikattuna "Historic jokasään" kuviolla, koodilla 7342 (edessä) ja 7343 (takana). Sateella Avon slicks A37 seoksella, kuviolla "Classic Formula wet" ja koodilla 7714 (edessä) ja 7715 (takana). Vaihtoehtoisesti on sallittu Dunlop "L" tai "M" CR65 kuviolla tai "Post Historic" kuviolla ja seoksella 204 (tai 404 sateella).

8.3.4 Formula 3 autot 1.6 ja 2.0 (1972 – 1984)

Näissä on käytettävä seuraavanlaisia Avon racing- renkaita: Kuivan kelin slicks, edessä 7.5/21.0 x 13", takana 9.2/22.0 x 13", A37 seoksella ja koodilla 7342 (edessä) ja 7343 (takana). Sadekelillä slicks rankaat kuviolla "Classic Formula wet", A27 seoksella ja koodilla 7277 (edessä) ja 7278 (takana)

8.3.5 Formula 2 autot 1.6 ja 2.0

Näissä on käytettävä joko kohdan 8.2.4 mukaisia renkaita tai edellisessä kappaleessa lueteltuja Avon renkaita.

8.3.6 Kaikki muut (kuin kohdassa 8.3 edellämainitut) kansalliset ja kansainväliset yksipaikkaiset formulat: FIA kilpailuissa on käytettävä käytettävä ikäkausiluokituksen mukaisia renkaita (kts 8.2).

8.4 Rallirenkaat

8.4.1 Kestopäällyste-erikoiskokeella ja siirtymäosuuskilpailuissa käytettävät renkaat on rajattu renkaisiin, joissa on "E" tai "DOT" merkintä kilpailuun standardien/vaatumuksien mukaisesti. Niiden ulkohalkaisija tulee vastata ikäkaudelle asetettuja määräyksiä (kts 8.4.2) eikä niissä saa olla "Not for highway use" tai "For Racing Only" merkintää.

Kaikenlaiset muutokset renkaisiin normaalikuluminen lisäksi on kielletty (esim. urien lisääminen tai muu leikkaaminen). Kun erikoiskoe on ilmoitettu sorapintaiseksi ja tämän asian on kilpailujohtaja vahvistanut, ei kyseistä "E" tai "DOT" -merkintää tarvita.

8.4.2 Seuraavaa taulukkoa vanne+rengasyhdistelmän (pyörän) minimihalkaisijasta tulee noudattaa:

Diameter of the rim	Period	Minimum diameter of the complete rim
10"	F	490 mm
11" and 12"	F	530 mm
From 10" to 12"	G	490 mm
From 10" to 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm

14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I 5	80 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

8.4.3 Jos pyörän halkaisijan sääntöjenmukaisuus herättää epäilyjä, tulee mittaus suorittaa uudelle samanlaiselle pyörälle, jonka kyseinen kilpailija toimittaa. Renkaan tulee olla kylmä ja se tulee olla paineistettu valmistajan ilmoittamaan ilmanpaineeseen.

8.4.4 Mikäli voidaan todistaa, että matalaprofilisempää pyörää käytettiin ikäkaudella, HMSC voi sallia sen käytön.

8.4.5 Jos aiotaan käyttää vyörengasta jonka nopeusluokka on pienempi kuin "S" (180 km/h asti), on neuvoteltava renkaan valmistajan kanssa renkaan sopivuudesta käyttötarkoitukseen. Tämä on erityisen tärkeää, kun ajetaan siirtymiä soraralleissa renkailla, joissa on "M+S" -merkintä koska näiden nopeusluokka yleensä on korkeintaan "Q" (max. 160 km/h).

8.4.6 Ikäkauden E ja aiemmat autot, joiden vanneveys on 3.5" tai vähemmän ja/tai halkaisija 17" tai enemmän, voivat käyttää katukäyttöön tarkoitettuja ristikudos- tai vyörenkaita, joiden profiilisuhde on vähintään 75.

Valmistajan kanssa on neuvoteltava renkaan sopivuudesta kilpailukäyttöön.

8.4.7 On huomioitava, että ristikudosrenkaissa nopeusluokka voi muuttua kun vannehalkaisija muuttuu. Ristikudosrenkailla on kolme eri nopeusluokkaa. Jos merkintää ei ole, ne kuuluvat alimpaan luokkaan. Luokat näkyvät taulukosta:

Pyörän koko	10"	12"	13"+
Nopeusluokka km/h	120	135	150
S	150	160	175
H	175	185	200
V	ei valm. ei valm. 210+		

8.4.8 "M+S"-ristikudosrenkaat kuuluvat alimpaan nopeusluokkaan. Nastarenkaiden tulee olla kilpailuun lakien ja asetusten mukaisia.

Liite I

Kategoriat kansainvälisissä kilpailuissa
Kts FIA:n sääntökirja

Liite II

Suosittelvat materiaalit korjauksissa ja jälkituotannossa
Kts FIA:n sääntökirja

Liite III

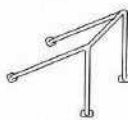
Testaus
Kts FIA:n sääntökirja

Liite IV

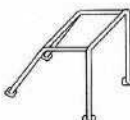
Komposiittirakenteiden tarkistus ja korjaus
Kts FIA:n sääntökirja

Liite V

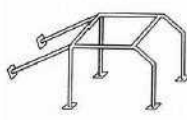
Piirrokset ja kuvat liittyen lukuun 5.13 Suojakehikot ja/tai liite VI
Huomaa, että kyseinen viitenumero tarkoittaa kuvaa viitenumeron yläpuolella



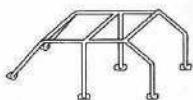
K-1



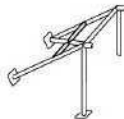
K-2



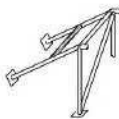
K-3



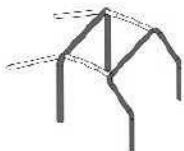
K-4



K-5



K-6



K-8



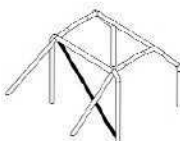
K-9



K-10



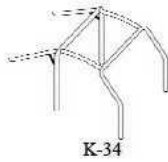
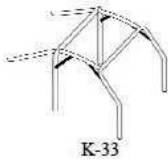
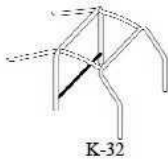
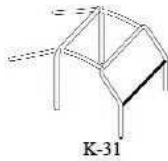
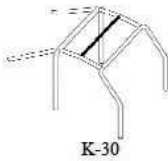
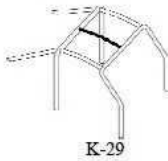
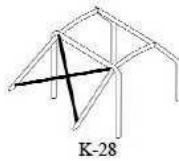
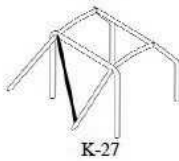
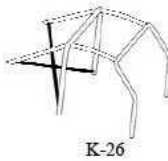
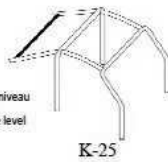
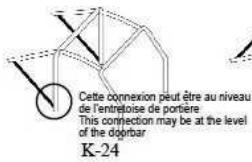
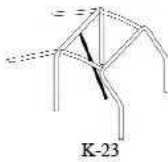
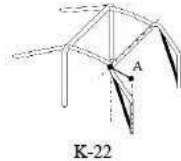
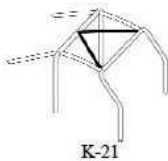
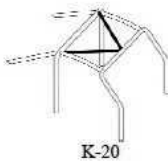
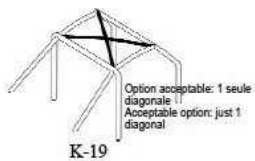
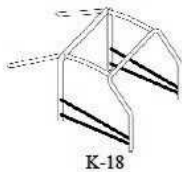
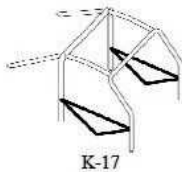
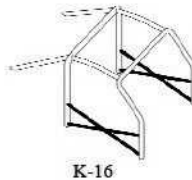
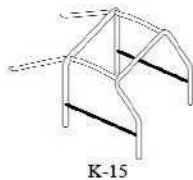
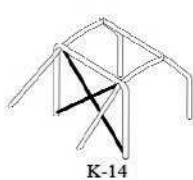
K-11



K-12



K-13

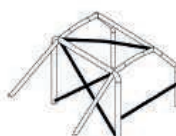




K-35



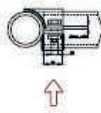
K-36



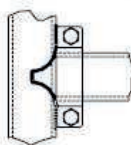
K-37



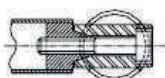
K-38



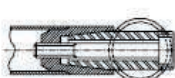
Direction d'application de la charge
Direction of applied load



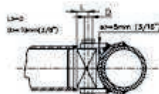
K-39



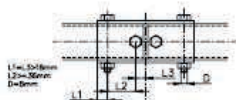
K-40



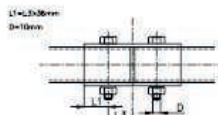
K-41



K-42



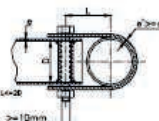
K-43



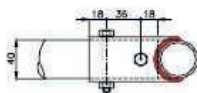
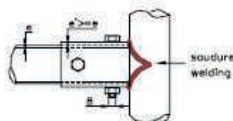
K-44

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

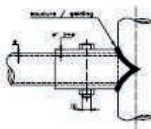
L must be minimum.
The clamp width must
be at least 25mm.



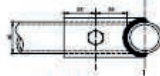
K-45



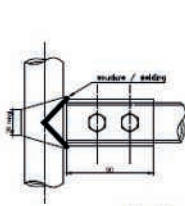
K-46



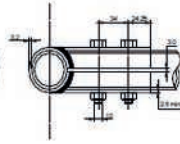
Basin / Drawing N° 253-35



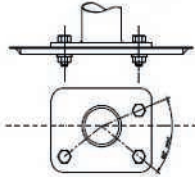
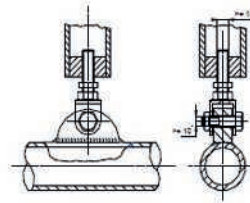
K-47



K-48



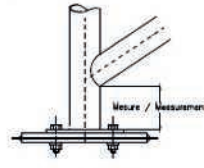
K-49



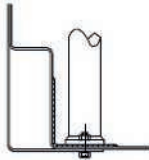
K-52



K-53



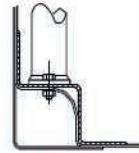
K-54



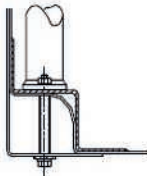
K-55



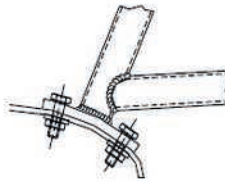
K-56



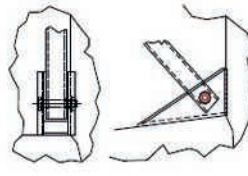
K-57



K-58



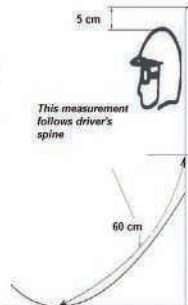
K-59



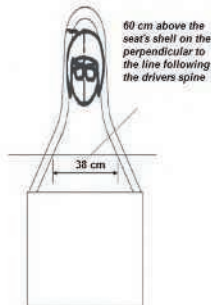
K-60



K-61



K-62



Liite VI

Tässä liitteessä mainitut kuvat löytyvät tämän Liite K:n liitteestä V.

1. Suojakehikko

1.1 Suojakehikkovaatimukset

Période / Period	A - E	F	G1	GR	G2	H/HR/I/IR	J/JR
Toutes les voitures All cars	1.1.2 (a)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)	1.1.2 (b)
Toutes les voitures All cars	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3	1.1.3
Toutes les voitures All cars	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4	1.1.4
T/CT T/CT		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)	1.1.5 (c)
GT/GTP/GTS GT/GTP/GTS		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)		1.1.5 (c)	1.1.5 (c)	
F1		1.1.5 (a)		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)	1.1.5 (b)
Biplaces & Monoplaces excepté F1 Two-Seaters & Single Seaters except F1		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)		1.1.5 (b)	1.1.5 (b)
Group B							1.1.5 (d)

1.1.1 Vaikka kyseinen artikla ei vaatisikaan, suojakehikon (myöhemmin myös "turvakehikko" tai "kehikko") käyttöä suositellaan kaikkiin historic-autoihin missä tämä vain on mahdollista.

Suojakehikko/ympäriajosuojat (ROPS) on putkirakenne, jonka tehtävänä on jakaa kuormaa korirakenteisiin ajosuojat autossa olevia onnettomuuden tai ympäristön tapahtuessa.

1.1.2 Vaatimukset

(a) Ikäkaudet A-E: Alla olevien määritelmien mukaista turvakehikkoa suositellaan, paitsi jos autossa on siihen alun perin asennettu ROPS. Tällöin ROPS:n tulee olla vähintään ikäkauden turvakehikkovaatimusten mukainen ja kyseistä kehikkoa on käytetty ikäkauden kilpailussa.

Suositteluaan, että avonaisissa autoissa suojakehikon rakenne on vähintään 5cm 1- ja 2-ohjaajan kypärän yläpuolella kaikissa tilanteissa.

(b) Kaikki muut ikäkaudet: Rakenne, joka takaa riittävän ympäriajosuojan, on pakollinen. Tällainen tulee rakentaa näiden sääntöjen mukaisesti.

-Kaikissa avonaisissa autoissa suojakehikon rakenne on vähintään 5cm 1- ja 2-ohjaajan kypärän yläpuolella kaikissa tilanteissa. Putkimaista korirakennetta ei katsota turvakehikoksi.

Poikkeukset (1.1.2 (b)):

- Ikäkauden F GT-, GTS- ja GTP- autot, joilla kilpailaan rata- ja mäkilippailuissa (ts. ei koske erikoiskoeralleja) on pakollista käyttää vähintään ikäkauden suojakehikkovaatimusten mukaista ja ikäkaudella kilpailussa käytettyä ROPS:ia tai kuvien K1 tai K2 mukaista ROPS:ia.

(c) Ikäkauden mukaisella suojakehikolla tarkoitetaan ikäkaudella kilpailussa käytettyä rakennetta, koskinenjuuri tätä automerkkiä ja mallia. Tämä on kilpailun tarvittaessa todistettava.

1.1.3 Kun kehikko asennetaan, voi takapenkin muuttaa tai poistaa (paitsi ryhmässä N).

Kehikkoputket eivät saa toimia nesteputkina.

Kehikko ei saa merkittävästi haitata kulkua ohjaamoon tai sieltä pois. Kehikon osat voivat kulkea kojelaudan, verhoilun tai takapenkin läpi.

1.1.4 Titaanista valmistetut suojakehikot eivät ole sallittuja ellei niitä ole todistettu käytettäväksi jossain tietyssä ikäkauden korissa.

Alumiininen suojakehikko ei ole sallittu missään ikäkaudessa, paitsi jos se on alkuperäinen osa korirakennetta (esim Porsche 908, 917).

Mikäli autossa on sallittu käyttää titaanista tai alumiinista valmistettua kehikkoa, tulee tämän käydä ilmi auton HTP:stä.

On kuitenkin sallittua korvata autoon tarkoitettu alumiinikehikko vastaavalla teräskehikolla. Tällöin auton rakenne ei saa miltään osin heikentyä. Korvaavan teräskehikon tulee olla rakenteeltaan täsmälleen kyseisen alumiinikehikon mukainen ja materiaalien tulee täyttää kohdan 1.2.4 vaatimukset.

Silloin kun kevytmetalli-ROPS on määritelty auton luokitustodistuksessa tai se on ollut osa auton alkupeleistä rakennetta, tämä alkuperäinen rakenne voidaan korvata vastaavalla teräksisellä (kts. 1.2.4) tai tämän säännösten mukaisella uudella teräskehikolla.

1.1.5 Vaatimukset

Kehikon rakenne tulee käydä ilmi auton HTP:n liitteestä "Roll Over Protection Structure Description", joka tulee olla kaikissa 1/1/2014 jälkeen julkaistuissa HTP:ssä.

(a) Ikäkausi F Formula 1 autot (1/1/1961 - 31/12/1965), jos ROPS on osa auton korirakennetta, voidaan sitä käyttää tässä säännössä määriteltyjen rakenteiden sijasta.

(b) Ikäkaudesta F eteenpäin, yksi- ja kaksipaikkaiset urheiluautot tulee varustaa ikäkauden sääntöjen

mukaisella ROPSilla (mikäli tällainen oli vaadittu ikäkaudella) tai vaihtoehtoisesti kohdan 1.2.5.2 määrittelemällä rakenteella. Jos rakenteen lujuus osoitetaan kohdan 1.2.5.2 mukaisesti, on tämä riittävä. Pääkaaren ja tukien materiaalit tulee olla vähintään em. artiklan mukaisia. Näiden rakenteiden tulee olla min 5cm kuljettajan/kuljettajien kypärän yläpuolella kaikissa tilanteissa.

Lisäosat, joiden tarkoituksena on lisätä pääkaaren korkeutta, tulee olla ASN tai FIA sertifioituja.

Autot, jotka täyttävät kokonaisuudessa vuoden 1968 jälkeiset määritelmät (speksit): Pääkaaren leveys tulee olla vähintään 38cm, mitattuna sisämittana kaaren pystysuorista osista. Mittaus tulee tehdä vaakasuoraan ja ohjaajan hartioiden suuntaisena 60cm istuinpinnasta ohjaajan selän muodon mukaisesti. Tätä mittaa suositellaan autoihin, jotka ovat vuotta 1969 aikaisempien speksien mukaisia. HTP:n "year asserted" määrittelee auton vuosiluvun, jonka mukaan määrytetyt ROPS:n vaatimukset (kts K-62). Ryhmän C autojen kehikot täytyy olla ikäkauden sääntöjen mukaisia.

Jos autossa käytettiin ikäkaudellaan etukaarta, tulee tällainen autossa olla nykyin. Tällöin tulee olla tuet etukaaren ja pääkaaren välillä. Nämä tuet saavat olla pääkaaren ylimmästä kohdasta mitattuna enintään kolmanneksen alempana kuin mitä on etäisyys pääkaaren ylimmästä kohdasta sen peruskorikiinnitykseen. Nämä tuet eivät saa olla esteenä autosta poistuttaessa.

- (c) T, CT, GT, GTS ja GTP autoissa ikäkaudesta F eteenpäin

Kyseisissä autoissa tulee kehikon olla vähintään kuvan K-3 mukainen, varustettuna diagonaalituella (suunta valinnainen) ja oviputkillla. Kts liite V.

IMSA, TransAm ja NASCAR autojen kehikoiden täytyy täyttää niitä koskeneet ikäkauden säännöt.

Paloseinä läpi menevät putket, tai putket joiden kiinnitys on lähempänä kuin 10cm etuakseliston yläkiinnitystä, eivät ole sallittuja paitsi jos kyseinen on automallissa todistetusti ikäkaudella käytetty tai luokiteltu ratkaisu.

- (d) Ryhmän B autot, joiden sylinteritilavuus on yli 1600 cc ja/tai ovat varustettu ahtimella, tulee varustaa ROPSilla. Tässä rakenteessa tulee olla kaikki kuusi seuraavaa seikkaa:

1. Diagonaalituki kuten kuvattu piirroksissa K-11, K-12, K-13, K-14, K-27, K-28 tai vaihtoehtoisesti K-61 yhdessä kattovahvistuksen K-21 kanssa. K-11 on sallittu ainoastaan jos muut vaihtoehdot eivät ole mahdollisia.
2. Oviputket kuten kuvattu piirroksissa K-15, K-16, K-17 tai K-18.
3. Kattovahvistukset kuten kuvattu piirroksissa K-19, K-20 tai K-21.
4. Tuulilasitolpan vahvistus K-22.
5. Poikittaistuki K-31.
6. Poikittaistuki K-32.

Seuraavissa autoissa sallitaan ainoastaan FIA HMSC:n hyväksymät ROPSit:

1. Lancia 037 ryhmä B (Luokitus # B-210)
 2. Renault R5 Turbo ryhmä B (B-205, B-234, B-267)
- Automalliin ikäkaudella luokiteltuja vaihtoehtoisia lisäosia voidaan käyttää.

(e) Kaikkien muiden autojen ROPSit täytyy olla ikäkauden sääntöjen, ikäkauden luokituksen tai näiden sääntöjen (Liite K liite VI) mukaiset.

- (f) Auto, jonka ROPS rakenne ei voi perustellusta syystä olla täysin ylläolevien vaatimusten mukainen, voi anoa erivapautta HMSC:ltä. Tämä erivapaus on liitettävä auton HTP:hen.

Seuraavissa autoissa voidaan käyttää erityistä FIA:n hyväksymää ROPSia:

1. Citroen Visa 1000 Pistes ryhmä B (B-258)

1.2 ROPS:n rakenne (poislukien yksi- ja kaksipaikkaiset urheiluauto)

(a) Suojakehikon kohta, joka koskettaa korirakennetta muttei ole kiinnitetty siihen ei ole kiinnityspiste.

(b) Mikään putki ei saa kulkea pituussuunnassa, paitsi kattotasalla sekä oviaukkojen kohdalla etu- ja taka-kaarien välillä. Oviaukon kohdalla olevat oviputket eivät saa haitata autoon/autosta kulkua. Niiden kiinnitys ei saa olla esijännitettävä.

(Putkella tarkoitetaan osaa, joka on liitoksen/liitoksen tai kiinnityspisteen välinen putki). Säädetävät liitokset (esim. K-49) tulee tehdä kiinteiksi hitsaamalla. (c) Mikään suojakehikon liitos ei saa olla esijännitettävä.

(d) Selkäranka-autossa (backbone chassis), alumiiniputkirunkoisessa tai lasikuiturakenteisessa korissa täytyy suojakehikko olla FIA- tai ASN-hyväksytyt.

1.2.2 Suojakehikot (Turvakehikot)

Suojakehikko tulee olla joko:

a) Valmistettu näiden sääntöjen ja määräysten mukaisesti. Ikäkaudella käytettyjä rakenteita, koskien juuri tätä automerkkiä ja mallia, voidaan käyttää.

b) Luokiteltu tai sertifioitu ASN:n toimesta suojakehikkoluokitusääntöjen mukaisesti. Vain Liite V mukaisia rakenteita, FIA-luokiteltuja irrotettavia liitoksia sekä ikäkaudella käytettyjä rakenteita, koskien juuri tätä automerkkiä ja mallia, voidaan käyttää.

ASN-luokitellusta tai sertifioidusta kehikosta on kilpailukatsatuksessa esitettävä alkuperäinen ASN:n hyväksymä ja valmistajan edustajan allekirjoittama todistus.

Jokainen uusi ASN:n luokittelema kehikko ja joka on myyty 1/1/2003 jälkeen, tulee olla identtinen valmistajan asentamalla tunnistekilvellä. Kilpeä ei tule voida irrottaa tai kopioida (esim. kaiverrettu tai sinetitarra).

Kilvestä tulee käydä ilmi valmistaja, ASN-luokitus- tai sertifikaattinumero sekä yksilöity valmistajan sarjanumero.

Sertifikaatti, josta käy ilmi samat edellämainitut tiedot, tulee olla autossa mukana ja se tulee esittää katsastajille pyydettyäessä.

- (c) FIA:n ikäkaudella luokittelema kehikko, joka on luokiteltu kehikkoluokitusääntöjen mukaisesti.

Sen tulee olla luokiteltu VO-sivuna auton FIA-luoki-

tustodistuksessa.

Valmistajan tunnistetiedot ja kehikon sarjanumero tulee olla näkyvillä 1/1/1997 jälkeen luokitelluissa ja myydyissä kehiikoissa.

Luokitustodistuksen tulee osoittaa tunnistekilven paikka ja ostajan tulee saada kehiikosta vastaava sertifiikaatti. Lukuunottamatta poikittaisen turvavöiden kiinnitystä varten tarkoitettun vaakatasoisen putken lisäystä tai FIA-hyväksytyillä liitoksilla asennettuja oviputkia, luokiteltuun kehiikkoon ei saa tehdä mitään rakenteellisia muutoksia.

Näitä edellämainittuja rakenteellisia muutoksia ovat koneistaminen, hitsaaminen tai muu sellainen toimenpide joka aiheuttaa pysyvän muutoksen kehiikkoon.

Kaikki korjaustoimenpiteet luokiteltuun kehiikkoon tulee tehdä joko kehikon valmistajan toimesta tai valmistajan luvalla.

1.2.3 Vaatimukset

1.2.3.1 Suojakehikko

Suojakehikko tulee olla rakennettu huolellisesti siten, että se estää korirakenteen muodonmuutokset ja siten ehkäisee auton miehistön riskiä loukkaantua. Kehikon tulee olla hyvin suunniteltu ja sen tulee istua hyvin korirakenteeseen. Kehikon osia ei saa käyttää nesteputkina. Se ei saa estää ohjaajien kulkua ohjaamosta eikä se saa merkittävästi pienentää ohjaajien tilaa. Kehikon osa voi kuitenkin mennä verhoiluun tai kojelaudan läpi, tai se voi kulkea takapenkin lävitse. Takapenkin voi myös kääntää alas.

1.2.3.2 Rakenne

Kun perusrakenne on päätetty (K-4, K-8, K-9 tai K-10), tulee siihen lisätä kaikki pakolliset lisävahvistukset ja osat kohdan 1.1.5 mukaisesti. Tähän rakenteeseen voidaan tämän jälkeen lisätä sallitut lisärakenteet.

1.2.3.3 Tekniset vaatimukset

Kaikki suojakehikon kohdassa 1.1.5 mainitut pakolliset osat ja kaikki vaihtoehtoiset osat sekä vahvikkeet tulee olla näiden sääntöjen mukaisia.

1.2.3.3.1 Kehikon kiinnitys koriin

Minimikiinnitys koriin:

- Yksi kiinnityspiste per pääkaaren (tai pitkittäisen pääkaaren) tolppa.
- Yksi kiinnityspiste per etupääkaaren tolppa
- Yksi kiinnityspiste per pitkittäinen takatuki

Ikäkauteen G1 asti kehiikko saa olla kiinnitetty koriin kuudesta kohtaa, paitsi silloin kun se on todistetusti ollut ikäkaudella käytetty rakenne. Lisäkiinnitykset ovat sallittuja silloin, kun lisätukien rakenne vaatii useamman kiinnityksen kuten K-13 (yht. 6+2 kiinnitystä), K-17 (yht. 6+2 kiinnitystä) tai K-23 (yht. 6+1 kiinnitystä).

Ikäkaudesta G2 eteenpäin kehikon kiinnityspisteitä voi olla enemmän kuin kuusi.

Jokainen etukaaren, pääkaaren tai pitkittäiskaaren kiinnitysjalka pitää olla pultattu vähintään kolmella

Pultilla. Takatuissa pultteja tulee olla vähintään kaksi. Etupääkaaren ja pääkaaren jalkojen kiinnityspiste tulee vahvistaa min 3mm vahvuisella ja min 120cm² vahvikelevyllä, joka on hitsattu korirakenteeseen. Takatuissa tämä vastaava vahvikelevy tulee olla min 60cm². Erilaiset kiinnitysvaihtoehdot on kuvattu kuvissa K-52 ... K-60.

Käytettävien pulttien tulee olla min. M8 (minimikovuus 8.8 ISO) ja muttereiden tulee olla itselukittuvia tai varustettu lukkopikoilla.

Nämä kiinnitykset ovat minimivaatimuksia. Pulttien määrää saa lisätä ja kiinnitysjalan saa hitsata vahvikelevyyn vaihtoehtona pulttikiinnitykselle.

1.2.3.3.2 Kehikon vahvistukset

Vahvikkeiden/tukien halkaisija, seinämäpaksuus ja materiaali tulee vastata turvakaarien materiaalivaatimuksia. Ne täytyy olla kiinnittää kehiikkoon hitsaamalla tai hyväksytyillä irrotettavilla liitoksilla.

1.2.3.3.2.1 Kulmavahvikkeet

Pääkaaren ja etupääkaaren välisten pitkittäistukien liitosten kulmien, samoin kuin pitkittäispääkaarien vastaavien kulmien vahvistaminen kuvien K-33 ja K-34 mukaisilla vahvikkeilla on sallittu.

1.2.3.3.2.2 Vaihtoehtoiset lisäosat ja -vahvikkeet

Jos ei Artikkelissa 1.1.5 toisin määrätä, kuvien K-19...K-28 ja K-29...K-35 sekä K-61 mukaiset lisäosat ovat valinnaisia ja niitä voi vapaasti käyttää suunniteltaessa sopivaa kehiikkorakennetta. Ne pitää olla joko hitsattu tai irrotettavilla liitoksilla. Lisäosia voi käyttää yhdessä tai erikseen.

1.2.3.3.3 Iskusuoajat

Ne kohdat kehiikossa, joihin ohjaajat saattavat osua ja jotka voivat aiheuttaa vahinkoa ohjaajille, tulee suojata palamattomalla iskusuojalalla.

Ne kohdat, joihin ohjaajien kypärän on mahdollista osua, pitää suojata FIA 8857-2001 type A (kts FIA Technical list 23) mukaisella iskusuojalalla. Tämä koskee kaikkia kategorioita.

1.2.3.3.4 Irrotettavat liitokset

Jos kehiikossa käytetään irrotettavia liitoksia, tulee niiden tyyppi olla FIA:n hyväksymä (kts kuvat K-39:stä K-49:een). Ruuvit ja pultit tulee olla riittävän suuria ja parasta mahdollista laatua. Niiden kovuus tulee olla minimissään ISO 8.8.

1.2.3.3.2.5 Hitsausohjeita

Hitsausaumatt tulee olla koko liitoksen ympäri. Kaikkien hitsausaumojen tulee olla parasta mahdollista laatua ja tunkeuma saumassa tulee olla täydellinen (suositellaan suojaasuhtausausta). Vaikkakaan hyvännäköinen hitsaus ei välttämättä takaa sen laatua, huononäköiset hitsaukset eivät koskaan ole merkki hyvästä työstä. Käytettäessä lämpökäsitelyä terästä tulee seurata valmistajan hitsausohjeita (erikoispuikot, suojaasuuvaatimukset, yms).

On huomioitava, että käytettäessä lämpökäsitelyä terästä tai korkean hiilipitoisuuden omaavaa terästä, tästä voi aiheutua tiettyjä ongelmia. Huono valmistustapa voi johtaa materiaalin haurastumiseen ja jous-tavuuden menetykseen.

1.2.4 Materiaalivaatimukset

Vain pyöreä putki on sallittu. Vaatimukset putkille:

Materiaali	Minimi vetolujuus N/mm ²	Minimi mitat (mm)		Käyttö
		Ikäkaudet F - G2	Ikäkaudesta H1 eteenpäin	
Kylmävedetty saumaton hiileräs (max. hiilipitoisuus 0,3%)	350	38 x 2,5 40 x 2,0	45 x 2,5 50 x 2,0	Pääkaaret tai pitkittäispääkaaret
			38 x 2,5 40 x 2,0	Pitkittäispuoli-kaaret ja kehikon muut osat

Kyseiset ovat minimimittoja. Vain teräs materiaalina on sallittu. Kun teräslaatua valitaan, tulee huomioida sen kestävyys- ja hitsausominaisuudet.

Huom:

Puhdas teräs saa sisältää max 1.7% mangaania ja 0.6% muita ainesosia.

Putken taivutus tulee tehdä kylmänä ja taivutuksen minimisäde on 3 x putken halkaisija. Putken ympyrämuutoksen muodonmuutos (min/max) taivutettaessa saa olla korkeintaan 0.9. Taivutusten tulee olla ryyttömiä eikä niissä saa olla murtumia.

1.2.5 Erityismääräyksiä autoille

1.2.5.1 Tuotantoautot (T ja GT)

Kehikon asentamisen vuoksi sulakerasian siirtäminen on sallittu.

1.2.5.2 Yksi- ja kaksipaikkaiset urheiluautot

Lujuus:

Turvakehikon lujuuden määrittelemiseksi valmistajalla on kaksi mahdollisuutta:

- Turvakehikon, jonka rakenne on vapaa tulee täyttää seuraavat Art 275.15.3.3 minimivaatimukset lujuudesta:

- 1.5 w pystysuunnassa

- 5.5 w edestä ja takaa

- 7.5 w pitkittäin

jossa w on 740 kg.

- Putket ja tuet täytyy olla halkaisijaltaan minimi 35mm ja seinämävahvuuden on oltava min. 2mm. Käytettäessä vaihtoehtoa a) tulee olla esittää sertifiointivaatimusten täyttymisestä. Kaaren materiaalin tulee olla kromimolybdeeni SAE 4130 tai SAE 4125 (tai vastaavaa DIN, NF, etc), tai kylmävedettyä saumatonta vähähiilipitoista terästä.

Rakenteessa on oltava ainakin yksi tuki pääkaaresta taaksepäin. Tämän tuen kulma voi olla enintään 60° vaakasuorasta ja tuen tulee olla kiinnitetty auton kori/runkorakenteeseen.

Tuen materiaalin tulee olla samaa kuin turvakaaren materiaali. Jos tuki toteutetaan kahdella putkella on sen min. ulkohalkaisijan oltava 26mm ja seinämä min 3mm. Näissä pääkaaren tuissa irrotettavat liitokset ovat sallittuja, mutta kyseisten liitosten tulee olla kuvien K-39 ... K-49 mukaisia.

Eteenpäin suunnatut tuet ovat sallittuja mikäli niitä on käytetty myös ikäkaudella tai taaksepäin suunnatut tuet eivät ole mahdollisia.

Liite VII

Erityismääräyksiä tietyille autoille. Kts. FIA:n sääntökirja.

Liite VIII: Sallitut muutokset ikäkausien E, F ja G1 vakio- ja GT-autoihin.

Kaikki muut muutokset ovat kiellettyjä.

Jos jokin muutos ei erikseen ole sallittu, niin ainoa sallittu muutos on rikkoutuneen tai kuluneen osan vaihtaminen täysin samanlaiseen osaan.

1. Sähköjärjestelmä

1.1 Ajovalot (yleisillä teillä ajettavat kilpailut):

Kaikkien valojen ja merkinantolaitteiden on täytettävä kilpailumaan lait ja asetukset, tai oltava kansainvälisen tieliikennesopimuksen mukaisia.

1.2 Lisävalojen asentaminen on sallittu edellyttäen, että valaisimien kokonaismäärä ei ylitä kuutta (parkkivaloja ei lasketa).

1.3 Lisävalot saadaan upottaa korin etuosaan tai jäähdyttimen säleikköön, mutta tällöin valaisimen on kokonaan täytettävä sitä varten tehty aukko.

1.4 Valaisimien lasin, heijastimen ja polttimon suhteen annetaan täysi vapaus.

1.5 Peruutusvalo saa asentaa, ja tarpeen vaatiessa sen voi upottaa korirakenteeseen. Valo saa syttyä vain, kun peruutusvaihte on kytketty. Lisäksi on noudatettava auton rekisteröintimaan asetuksia.

1.6 Käsi käyttöinen hakuvalo on sallittu, jos kilpailumaan asetukset kyseisen sallivat.

1.7 Sytytystulpat, sytytyspuola, kondensaattori, virranjakaja: Valmiste on vapaa. Sytytystulppien määrän per sylinteri, puolan, kondensaattorin, virranjakajan ja sytytystulppien tyyppi on säilytettävä sellaisina kuin valmistaja on automalliin tarkoittanut.

1.8 Elektronisen sytytysjärjestelmän lisääminen on kielletty. Elektronisen kierosluvun rajoittimen lisääminen ei ole sallittu.

1.9 Akku ja laturi: Akun ja laturin valmiste ja tyyppi ovat vapaat. Tasavirtalaturia ei saa vaihtaa vaihtovirtalaturiksi. Laturin on tuotettava sähköä ja kuormitettava moottorin käydessä.

1.10 Jännitteen saa muuttaa 6:sta 12 volttiin. Akun kapasiteetti (Ah) on vapaa.

1.11 Akku on säilytettävä alkuperäisessä paikassa. Mikäli akku sijaitsee aluperin ohjaamossa, saa tällöin turvallisuusyistä akun siirtää pois ohjaamosta.

1.12 Mikäli akku säilytetään ohjaamossa, on akun oltava kuiva-akku tyyppinen, se tulee kiinnittää tukevasti ja sillä tulee olla eristävä ja vuotoja ehkäisevä kotelo.

2. Etu/takajousitus

2.1 Iskunvaimentimet

2.1.1 Merkki on vapaa, mutta niiden määrä ja toimintatapa on oltava ikäkausiluokituksen mukaiset (putki- tai viputyypinen, hydraulinen, kaasuhydraulinen tai kitkaperiaatteella toimiva). Toimintatavan on oltava sellainen, joka vastaa autoissa käytettyjä vaimentimia kyseisellä ikäkaudella.

2.1.2 Vaimenninmallit, joihin kuuluu ylimääräinen sisä- tai ulkopuolinen kaasusäiliö, eivät ole hyväksytyjä.

2.1.3 Kiinnityspisteet: Alkuperäisiä jousen ja jousituk-

sen kiinnityspisteitä ei saa muuttaa mitenkään.

2.1.4 Jouset: Jousien mittoja saa muuttaa. Niitä voidaan korvata toisilla edellyttäen, että niiden tyyppi, lukumäärä, materiaali ja kovuus ("rate") ovat identtiset alkuperäisten kanssa. Kierteiden / lehtien lukumäärä on vapaa.

3. Vanteet ja renkaat

3.1 Vanteet

3.1.1 Vanteiden on oltava samanlaiset kuin valmistajan automalliin tarkoittamat.

3.1.2 Samanlaisilla tarkoitetaan vanteen halkaisijaa, leveyttä ja offsetia. Halkaisijaltaan 400 mm:n vanteet voidaan korvata 15-tuumaisilla, ja alle 4 tuumaa leveät vanteet voidaan korvata 4-tuumaisilla vain niissä kilpailuissa, joissa käytetään Dunlop-ratarenkaita.

3.1.3 Varapyörän sijaintia ei saa muuttaa, mutta sen kiinnitysmekanismi on vapaa.

3.2 Renkaat

3.2 Renkaiden tulee täyttää artikkelin 8 vaatimukset.

4. Istuimet

Istuimen kiinnitysrautoja saa muuttaa. Suojakehikolla varustetusta autosta saa takapenkin poistaa.

5. Moottori

5.1 Poraus

Alkuperäinen sylinterinhalkaisija voidaan porata 0,6 mm:n ylikokoon edellyttäen, että auton alkuperäinen ikäkaudenmukainen sylinteritilavuusluokka ei muutu.

5.2 Männät

Mäntiä ei saa muuttaa. Ne voi korvata toisilla joko valmistajan tai jonkun muun toimittamilla kunhan ne ovat ikäkausiluokituksen mukaiset (muoto, paino).

5.3 Nokka-akselit

Nokka-akseleita ei saa muuttaa eikä vaihtaa toisiin.

5.4 Venttiilit

Venttiilipituuksia ei saa muuttaa.

5.5 Tasapainottaminen

Tasapainottaminen on sallittua, mutta mikään osa ei saa keventyä yli 5 %.

5.6 Ilmansuodatin

Ilmansuodattimen panoksen saa vaihtaa tai poistaa.

5.7 Kaasuttimet

Vain suuttimia ja kurkkuja saa muuttaa. Luokiteltu merkki ja tyyppi sekä valmistajan rakennepiirteet on säilytettävä.

5.8 Kampiakseli

Voi vaihtaa toiseen teräksestä valmistettuun edellyttäen, että uusi akseli on tyyplitään identtinen alkuperäisen kanssa ja kaikki mitat säilyvät. Alkuperäiset, tai niiden kanssa identtiset (muodoltaan ja materiaaliltaan) runkolaakeripukit on säilytettävä.

6. Jäähdytysjärjestelmä

6.1 Jäähdytyn

6.1.1 Kaikki valmistajan malliin toimittamat jäähdyytimet ovat sallittuja. Kiinnitystapa ja sijainti ei saa muuttua.

6.1.2 Kiinteän tai liikkuvan kaihtimen asennus on sallittu. Toimintasysteemi on vapaa.

6.1.3 Vesijäähdytetystä moottorissa lämmityslaitteen kennon ja ilmajäähdytetystä lämmönvaihtimen saa poistaa, mutta sen paikkaa ei saa muuttaa.

6.1.4 Vesiletkujen sijainti on vapaa.

6.2 Tuuletin

6.2.1 Siipien lukumäärää ja mittoja saa muuttaa (tai poistaa kokonaan).

6.2.2 Tuuletin saa myös kytkeä tilapäisesti pois päältä (mekaanisella) kytkimellä.

6.2.3 Alkuperäistuuletin saa korvata sähköisellä.

6.3 Termostaatti

Valmiste ja tyyppi vapaat.

7. Kaikenlaiset jouset

Muut kuin jousituksen jouset saa korvata toisilla, mikäli niiden lukumäärät, mitat, materiaalit ja kovuudet ("rate") säilyvät ikäkausiluokituksen mukaisina.

8. Voimansiirto/kytkin/vaihteisto ja perävälitys

8.1 Vakioautoissa voidaan käyttää korkeintaan kahta valmistajan ryhmään 1 luokittelemaa vaihteisto- ja perävälitystä. GT-autoissa vastaavasti ryhmään 3 luokitellut.

8.2 Sakaratyyppinen vaihteensiirtomekanismi (suorakytkentä) on kielletty.

8.3 Ylivaihteen asentaminen vaihteistoon on sallittu, jos se kuuluu ikäkausiluokituksen.

8.4 Alkuperäistä kytkimen käyttömekanismeja ei saa muuttaa.

9. Jarrut

9.1 Jarrutustasapainon säätölaite saadaan asentaa vain, jos se on ikäkausiluokiteltu.

9.2 Jarruputket voi suojata joustavalla suojalla.

9.3 Jarruhinnan kitkamateriaali on vapaa, mutta vain normaali korjauskoneistus on sallittu.

9.4 Jarrutehostinta ei saa poistaa käytöstä, jos se on kuulunut alkuperäisautoon.

10. Akseliväli, raideleveys, maavara

10.1 Akseliväli ja raideleveys

10.1.1 Akseliväli ja raideleveys oltava luokitustodistuksen mukaiset. Mikäli automallia ei ole luokiteltu, niiden oltava valmistajan alkuperäismäärittysten mukaiset.

10.1.2 Sallittu toleranssi raideleveydessä on $\pm 1\%$.

10.2 Maavara

Auton jousitetun osan on oltava vähintään 100 mm etäisyydellä maasta siten, että 800 x 800 x 100 mm kokinainen esine voidaan työntää auton alle mistä suunnasta tahansa milloin tahansa kilpailun aikana.

Maavara voidaan mitata koska tahansa kilpailun aikana pinnalla, jonka Tekninen Valvoja on määrännyt.

FIA:n luokitusmanuaali vuodelta 1993 määrittelee kyseisen tavan.

11. Paino

Auton painon on koko kilpailun ajan oltava vähintään FIA-luokituksen minimipainon suuruinen. Mikäli autoa ei ole luokiteltu, painon tulee olla vähintään ikäkaudella käytetyn mukainen.

12. Puskurit

12.1 Mikäli luokitellun auton puskurit eivät ole integroituja korin osia, ne on poistettava kiinnitysrautoineen. Tämä ei koske ralleja.

12.2 Seuraavissa automalleissa puskurit tulkitaan integroiduiksi korin osiksi:

- Jaguar Mark 1 ja 2.
- Austin ja Morris Mini, ja niiden kaikki muunnokset.
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- Kaikki Volvot tyyppiä 120.
- VEB Wartburg, kaikki tyypit.
- Arbarth 850 TC ja 1000.
- Porsche 911, kaikki tyypit.
- Lotus Elan.

12.3 Ralliautoissa on oltava ikäkausiluokituksen mukaiset puskurit, paitsi jos:

- a. auto luokiteltiin ikä kautena ilman puskureita, tai
- b. kyseinen autoyksilö kilpaili FIA-kilpailussa ikäkaudella ilman puskureita.

13. Varapyörä

Varapyörän saa poistaa, mikäli:

- vähimmäispaino täyttyy koko kilpailun ajan.
- ralleissa, tieliikennelait sen sallivat.

14. Lisävarusteet

14.1 Isävarusteet, jotka eivät sisälly ikäkausiluokituksen, ovat sallittu, mikäli ne eivät vaikuta ajo-ominaisuuksiin eivätkä edes epäsuoraisesti vaikuta moottorin suorituskykyyn, ohjaukseen, voimansiirtoon, jousitukseen tai jarrutusominaisuuksiin.

Tämäntapaista ovat estetiikkaan, sisätilojen mukavuuteen (valot, lämmityslaitte, radio ym.) ja ajoturvallisuuteen (vakionopeussäädin, tuulilasin pesulaite ym.) vaikuttavat lisävarusteet.

14.2 Auton profiili (Art 3.4.1) ei saa muuttua.

14.3 Ohjauspyörän puolta saa muuttaa edellyttäen, että valmistaja toimitti autoa molemminpuoleisella ohjauksella.

14.4 Seuraava on sallittua:

14.4.1 Äänimerkinantolaitte voidaan vaihtaa tai lisätä. Sen voi muuttaa II-ohjaajan käytettäväksi.

14.4.2 Tuulilasiin voi vaihtaa lämmitettäväksi, kunhan materiaali säilyy.

14.4.3 Lämmityslaitte voidaan korvata toisella valmistajan toimittamalla vaihtoehdolla.

14.4.4 Ulkopuoliset koristeelliset voidaan poistaa (ei kuitenkaan jäähdyytimen säleikön eikä päävalojen ympäriltä) edellyttäen, että teräviä kulmia ei synny.

14.4.5 Alkuperäisen nopeusmittarin saa vaihtaa toiseen analogiseen nopeusmittariin, jos uusi sopii täsmälleen alkuperäiseen reikään. Analogisten lisämittareiden asennus on sallittu.

14.4.6 Sähköinen vedenlämpömittari voidaan korvata kapillaarisella ja manometriyppisen voi korvata tarkemmalla.

14.4.7 Nosturin korvakkeet saa vahvistaa, sijaintia muuttaa ja uusia lisätä.

14.4.8 Puskurin pystykoristeet saa poistaa, mutta puskuireiden on oltava paikoillaan (ellei Art 12 määrää toisin).

14.4.9 Hansikaslokeroa ja ovitaskuja saa muuttaa vain suuremmaksi.

14.4.10 Jos kilpailun lisämääräykset sallivat pohjapansarin käytön, voidaan jarru- ja polttoaineputket suojata.

14.4.11 Rekisterikilven sijainti on vapaa auton rekisteröintimaan lakien puitteissa.

14.4.12 Ohjauspyörän voi vaihtaa toiseen, mutta alku-

peräinen kiinnitystapa on säilytettävä.

14.4.13 Ylimääräisten releiden asentaminen sähköjärjestelmään on sallittu ja akkukaapeleita saa pidentää.

14.4.14 Sähkökatkaisijoiden toiminta ja sijainti on vapaa, samoin lisäkatkaisijoiden lukumäärä.

14.4.15 Pölykapselit saa poistaa ja pyörät tasapainottaa.

14.4.16 Mutterit ja pultit voidaan vaihtaa, lukitussockkia ja lukituslankoja saa asentaa.

14.4.17 Päävalon suojat saa asentaa, kunhan ne eivät vaikuta auton aerodynamiikkaan.

14.4.18 "Fly-off" mallisen käsijarrun saa asentaa.

14.4.19 Irrotettava kova katto ikäkaudelta, joko valmistajan tai alihankkijan toimittama.

Liite IX: Sallitut muutokset ikäkausien E, F ja G1 erikoisvakio- ja GTS-autoihin

Nämä sallitut muutokset ovat lisäyksenä liitteen VIII va-pauksiin ja sallittuihin muutoksiin.

Kaikki muut muutokset ovat kiellettyjä.

1. Kori

Tulee olla Liite Kn kohdan 7.3.6. mukainen.

2. Pyöränripustus

2.1 Kallistuksenvakaaja

2.1.1 Kallistuksenvakaajan saa asentaa, mutta sillä ei saa olla vaikutusta pyörän sijaintiin

2.1.2 Vakaaja ei saa olla säädettävä, ja sen tulee muodostua yhdestä tangosta.

2.1.3 Ristiniveliä (uniball-niveliä) voidaan käyttää, mikäli ne eivät vaikuta jousituksen geometriaan.

2.2 Iskunvaimentimet

Samantyyppiset säädettävät iskunvaimentimet kuin ikäkausiluokituksessa ovat sallittuja.

2.3 Jousilautaset

2.3.1 Säädettävät jousilautaset ovat kielletyt, paitsi jos ne ovat automallin ikäkausiluokituksessa. Tällöin on säilytettävä ikäkausiluokituksen mukainen säätötapa.

2.3.2 Alkuperäistä jousilautasta ei saa muuttaa.

2.4 Jousituksen jouse

2.4.1 Voidaan korvata toisilla edellyttäen, että niiden tyyppi ja lukumäärä ovat identtiset ikäkausiluokituksen kanssa.

2.4.2 Kierteiden / lehtien lukumäärä on vapaa.

2.4.3 Progressiiviset jouset ovat kielletyt, elleivät ne kuulu ikäkausiluokitukseen.

2.5 Jousituksen lisätuenta / välitangot

Kielletyt, elleivät ne kuulu ikäkausiluokitukseen.

3. Kaikenlaiset jouse

Muut kuin jousituksen jouset saa korvata toisilla, mikäli niiden lukumäärä ei muutu ikäkausiluokitukselta.

4. Laturi ja sytytys

Tasavirtalaturin saa korvata aikakauden tyyppisellä vaihtovirtalaturilla, jossa on vähintään sama tehontuotto kuin luokitellussa laturissa. Käyttöperiaatteen on säilyttävä.

Hammastettujen hihnapyöräin käyttö on kielletty.

Halkaisijaltaan vakioita pienemmät sytytystulpat ja tarvittavat adapterit ovat sallittu, mikäli ikäkausitodisteita niiden käytöstä löytyy.

5. Moottori

5.1 Poraus

Alkuperäistä sylinterinhalkaisijaa voidaan suurentaa 1,2 mm:n ylikokoon edellyttäen, että auton alkuperäinen sylinteritilavuusluokka ei muutu.

5.2 Kansi ja lohko

Puristusuhdetta saa muuttaa koneistamalla sylinterikannen tasoa tai sylinteriryhmän tasoa ja/tai muuttamalla kansitiivisteen paksuutta tai poistamalla se. Vain luokiteltua keinuvipukoneistoa voidaan käyttää.

5.3 Männät, nokka-akselit, venttiilijouse

Saa muuttaa tai vaihtoehtoisia käyttää, kunhan lukumäärä luokitellusta ei lisäännä.

5.4 Viimeistely

Kaikkien moottoriosien tasapainottaminen, koneistamisen ja kiillottaminen on sallittu ehdolla, että

5.4.1. Materiaalin lisääminen on kielletty.

5.4.2. Nämä osat ovat kiistattomasti osoitettavissa alkuperäisiksi sarjavalmisteosiksi, näillä säännöillä luvalliseksi ja/tai luokitusosiksi

5.4.3. Auton luokitustodistuksessa annettuja mittoja ja painoja tulee noudattaa joko luokitustodistuksen tai ikäkauden Liite J:n antamien toleranssien mukaisesti. Mikäli luokitustodistuksessa ei ole toleranssia määriteltä, voidaan painoihin käyttää +5% toleranssia. Muihin mittoihin sovelletaan Liite K Art 3.8:aa.

6. Voitelujärjestelmä

6.1 Moottoriöljynsuodattimen ja/tai -jäähdyttimen saa lisätä.

6.2 Öljynjäähdyttimen on sijaittava auton ääriviivojen sisäpuolella ylhäältä katsottuna.

6.3 Kiinteiden tai liikkuvien loiskelevyjen lisääminen öljypohjaan on sallittu.

7. Pakoputkisto

7.1 Pakosarjan on oltava identtinen alkuperäisen kanssa. Äänenvaimennin ja muu osa pakoputkistoa on vapaa.

7.2 Äänen voimakkuus ei kuitenkaan saa ylittää kilpailumaan melurajoituksia.

7.3 Putkiston ulostuloaukkojen on sijaittava korkeintaan 45 cm:n ja vähintään 10 cm:n etäisyydellä maasta. Ulostuloaukon on sijaittava auton ääriviivojen sisäpuolella ja korkeintaan 10 cm:n etäisyydellä ääriviivoista ja akselivälän keskipisteen kautta kulkevan pystylinjan takana. Ulostuloaukko voi sijaita auton ääriviivojen ulkopuolella vain, jos ikäkausitodisteita löytyy.

Lisäksi putkisto on suojattava siten, että kuumat putket eivät voi aiheuttaa palovammoja.

7.4 Putkisto ei saa olla tilapäinen. Pakokaasujen tulee poistua vain putkiston loppupäästä. Korin osia ei saa käyttää pakokaasujen poistamiseen.

8. Polttoaineen syöttö

8.1 Mekaanisen pumpun saa korvata sähköisellä ja päinvastoin. Myös niiden lukumäärä ja/tai sijoituspaikka ovat vapaat.

8.2 Mikä tahansa Art 5.5 mukainen polttoainesäiliö on sallittu, mutta säiliön tilavuus ei saa olla suurempi kuin luokiteltu säiliö. Säiliön on sijaittava alkuperäisellä paikallaan tai tavaratilassa.

8.3 Polttoaineputkien sijainti on vapaa.

9. Kaasuttimet ja ilmansuodattimet

9.1 Kaasuttimen/kaasuttimet saa vaihtaa toisiin kuin kyseisen mallin luokitustodistuksessa, edellyttäen, että:

9.1.1 Valmistajan merkki sekä kaikki rakenteen yksityis-

kohdat ja niiden periaatteellinen toiminta jäävät täysin samanlaisiksi kuin siinä (niissä) kaasuttimessa, jotka on ikäkausiluokituksessa määritelty (suuttimien, läppien, kiihdytyspumppujen, sisäkurkkujen ym. lukumäärä), ja **9.1.2** uusi kaasutin voidaan kiinnittää suoraan imusarjaan käyttäen alkuperäistä kiinnitystä **9.1.3** Ikäkaudessa G1: Kun kaasuttimet vaihdetaan yläolevan mukaisesti, voi kaasuttimen merkki muuttua kunhan se on ollut ikäkauden mukainen ratkaisu kyseisessä automallissa. **9.2** Ilmansuodattimet koteloiheen voidaan korvata ikäkausiluokituksen mukaisilla imutorvilla.

10. Voimansiirto

10.1 Vaihteisto

Ainoastaan ikäkausiluokituksessa määritellyt vaihde-laatikoita (manuaali tai automaatti) ja niihin kuuluvia ikäkausiluokituksessa määritellyjä välityksiä saadaan käyttää. Vinohampaisia rattaita saa korvata suorahampaisilla.

10.2 Perävälitys

Vain ikäkausiluokituksessa mainitut välitykset ovat sallittu.

10.3 Tasauspyörästö

Automallin ikäkausiluokituksen mukainen tasauspyörästön lukko on sallittu.

11. Vanteet ja renkaat

11.1 Vanteet

Vanteiden on oltava luokitustodistuksen tai ikäkausiluokituksen mukaista tyyppiä.

11.1.1 Vanteita ja niiden kiinnitystä saa vahvistaa, vaikka kiinnitystapa muuttuisi, kunhan kyseistä tapaa on käytetty ko. automallissa ikäkauden aikana.

11.1.2 Ikäkauden F ja G1 erikoisvakio- ja GTS-autot voivat käyttää luokitellun vanteen mittoja vastaavia "Minilite"-tyyppisiä kevytmetallivanteita, mikäli vaihtoehtoisia ikäkausiluokituksen mukaisia kevytmetallivanteita ei ole saatavilla. Luokiteltu maksimi raideleveys on säilytettävä.(vannehalkaisija, -leveys ja raideleveys).

11.2 Renkaat

Art 8 mukaan.

12. Jarrut

Jarrujärjestelmän on oltava täysin ikäkausiluokituksen mukainen, paitsi:

12.1 Järjestelmän saa muuttaa 2-piiriseksi, joka samanaikaisesti vaikuttaa neljään pyörään kahden eri hydrauliiikkapiirin kautta. Tällöin polkimien sijaintia ja kiinnitystapaa ei saa muuttaa, eikä koripellin muotoja. Jarrutehostimen saa asentaa tai kytkeä pois käytöstä.

12.2 Jarrutustasapainoa säästäviä laitteita ei saa asentaa hydrauliseen järjestelmään, elleivät ne ole ikäkausiluokiteltuja. Tämän tyyppinen laite ei saa olla ohjaajan säädettävissä hänen istuessaan ohjaajan istuimessa.

12.3 Jarrulevyjä ei saa muuttaa.

12.4 Kitkapinnan materiaali ja kitkapinnan kiinnitys ovat vapaat, mutta kitkapinta-ala ei saa poiketa luokitelluista mitoista.

13. Ohjaamo

13.1 Tuulilasi

13.1.1 Tuulilasin on oltava laminoitua lasia ellei poik-

keuslupaa muun materiaalin käytöstä ole automallille annettu.

13.1.2 Ennen 1955 valmistetuissa avoautoissa tuulilasi on vapaa, kunhan se ulottuu vähintään 20 cm pystysuunnassa konepellin (etukatteen) ylätasosta.

13.1.3 Vuosina 1955 -1961 valmistetuissa autoissa tuulilasin on oltava

13.1.3.1 vähintään 20 cm korkea konepellin (etukatteen) ylätasosta

13.1.3.2 vähintään 90 cm leveä alle 1000cc autoissa, ja 100 cm leveä muissa autoissa.

13.1.4 Tuulilasin osiin ja tiivisteeseen ei saa tehdä muutoksia.

13.2 Takalasia, ovilasia ja tuuletusikkunoiden on oltava turvalasia tai vähintään 5 mm:n paksuista jäykkää ja läpinäkyvää materiaalia (FAA-tyyppistä materiaalia, esim. Lexan 400 suositellaan).

13.3 Pystysuoraan aukeavat sivuikkunat saa vaihtaa vaakasuoraan aukeaviksi liukuikkunoiksi. Minkään muunlainen aukeamistapa ei ole hyväksytty, paitsi jos sellainen on luokiteltu tai sellaisen käytöstä on ikäkaustodisteet.

13.4 Alkuperäistä ikkunamekanismia saa muuttaa vain niiltä osin kuin kohdan 13.3 muutos vaatii.

13.5 Matkustajan istuimen ja takapenkin saa poistaa.

13.6 Lattia- ja kattoverhoilun saa poistaa, ovi-verhoilun saa muuttaa.

13.7 Kaikkien hallintalaitteiden ja niiden toimintojen on oltava kuten valmistaja on ne tarkoittanut. Niitä voi kuitenkin muuttaa helpommin käsiteltäviksi madaltamalla ohjausakselia, pidentämällä käsijarrukahvaa, siirtämällä käsijarrukahvan paikkaa ohjaamossa tai muuttamalla käsijarru "fly-off" malliseksi.

14. Pohjapanssari

Pohjapanssarin tai vastaavan osan asentaminen auton alle on sallittu vain, jos sellainen löytyy luokitustodistuksesta tai kilpailun säännöt sen sallivat.

15. Aerodynaamiset lisälaitteet

Eivät ole sallittuja.

16. Lisäpaino

Auton painoa voidaan lisätä lisäpaino(i)lla edellyttäen, että ne ovat kiinteitä ja yhtenäisiä. Lisäpaino on kiinnitettävä työkaluilla ohjaamon lattiaan näkyviin, ja katsastajien on se sinetöitävä. Asianmukaisesti kiinnitetty varapyörä voi toimia lisäpainona.

17. Kori

17.1 GTS-autoille sallitaan ikäkauden korimallimuutokset silloisten GT-sääntöjen mukaan (Art 2.3.7). Tällöin korin tulee vastata täysin sitä rakennetta, jota automallissa käytettiin kansainvälisessä FIA-kilpailussa kyseisenä ikä kautena.

17.2 Jos muutos luokiteltuun koriin tehdään, on asia kirjattava passiin historiakohtaan päivämäärineen ja todisteineen.

17.3 Kääntyviä päävaloja ei saa muuttaa, eikä mekanismia poistaa.

Liite X

Tekniset säännöt Formula 1 autoille, vuodesta -66
Kts FIA Appendix K

Liite XI

Säännöt koskien Ikäkausien J1 ja J2 autoja erikoiskoe-
ralleihin ja mäkilippailuihin

1. Sallitut autot

1.1 Vain ikäkausien J1 (01/01/1982 - 31.12.1985) ja J2 (1/1/1986 - 31/12/1990) autot seuraavin edellytyksin ovat sallittuja:

- Ryhmä B, vapaasti hengittävät ja/tai ahdetut yli 1600cc
- Ryhmä B, 1600cc ja alle
- Ryhmä A
- Ryhmä N

1.2 FIA Historic Motor Sport Commission pidättää oikeuden muuttaa hyväksytyjen autojen listaa.

1.3 On huomioitava, että jotkut Ryhmä B autot olivat turvallisuussyistä kiellettyjä ralleissa jo ikäkaudellaan. Sen vuoksi nämä eivät ole sallittuja nytäkään kyseisissä kilpailuissa (kts. FIA Appendix K, art. 7.4.1).

2. Tekniikkasäännöt

2.1 Kohdan 1.1 mukaisten autojen tulee täyttää Appendix K:n Art 7. vaatimukset ja lisäksi seuraavat kohdat:

2.1.1 Painot

Auton ikäkauden Liite J:ssä (ikäkausi J1 ja J2) määritellyn minimipainoon lisätään 25kg kompensoimaan näiden sääntöjen vaatimien turvavarusteiden painoja.

2.1.2 Elektroniikka

Autoissa, joissa on alun perin luokiteltu tai joissa sallitaan käyttää Electronic Control Unit (ECU) ohjainyksikköä antureineen, tulee käyttää tätä samaa ikäkaudella käytettyä ohjainyksikköä. Se tulee olla kytkennöiltään ja toiminnaltaan kuten ikäkauden liite J:ssä on määritelty.

2.1.3 Kuristimet

Ahdettujen J2-ikäkauden autojen tulee olla varustettu muilman kuristimella joka on kiinnitetty ahtimen runkoon.

Kuristin on pakollinen ralleissa ja sitä saa käyttää muissa kilpailuissa.

Kaiken moottoriin menevän ilman on kuljettava tämän kuristimen läpi.

Kuristimen mitat ovat seuraavanlaiset:

- Ryhmä N kuristimen sisähalkaisija enintään 36mm.

- Ryhmä A kuristimen sisähalkaisija enintään 38mm.

Kyseinen mitta on löydettävä vähintään 3mm suoralta matkalta, kohtisuoraan kuristimen runkoon, ja tämä 3mm suora osuus saa olla max 50mm ahtimen siipien lähimmästä kohdasta "vastavirtaan". Mittojen on täytettävä riippumatta kappaleen lämpötilasta.

Kuristimen ulkohalkaisijan tulee olla ryhmässä N max 42mm ja ryhmässä A max 44mm, mitattuna kohtisuoraan kuristimen sisähalkaisijan pienimmän kohdan tasosta. Tämä max ulkohalkaisija on jatkuttava 5mm kuristimen pienimmän kohdan tasosta kumpaankin suuntaan. (Kts kuva).

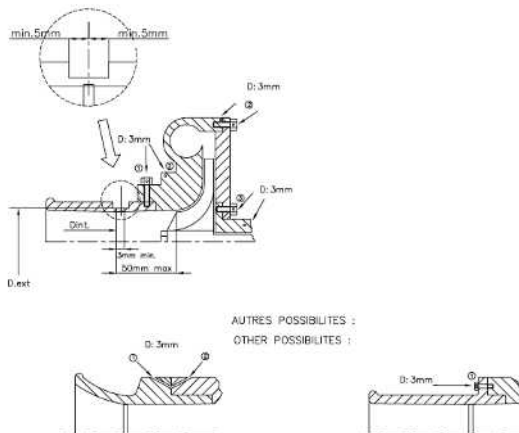
Kuristimen asennus ahtimeen tulee toteuttaa siten, että kaksi kiinnitysruuvia tulee irroittaa kokonaan ahtimen rungosta tai kuristimesta, jotta kuristin voidaan irroittaa ahtimesta. Kiinnitys neularuuvein (kartioppä-ruuvein) ei ole sallittu.

Asennettaessa kuristinta, saadaan ahdinkoteloa työstää tai siihen lisätä ainetta tarvittavilta osiaan.

Kiinnitysruuvien päät tulee rei'ittää sinetöinnin mahdollistamiseksi.

Kuristin tulee tehdä yhdestä osasta ja siihen saa tehdä reikiä vain kiinnityksen ja sinetöinnin tarvitsemilta osin. Sinetöinti tehdään kiinnitysruuvien välille, kuristimeen (tai kuristimen/kotelon liitokseen), ahtimen runkoon (kotelon/laipan liitokseen) ja turbiinikoteloon (kotelon/laipan liitokseen). Kts kuva.

Huom: Ahdetuissa J1 autoissa käytetään sylinteritilavuuserrointa 1.4 ja J2 autoissa 1.7.



3. Turvallisuusmääräykset

3.1 Kohdan 1.1 mukaisten autojen tulee täyttää Artikla 5 (Liite K Turvamääräykset) sekä seuraavat turvallisuusmääräykset:

3.2 Kohdan 1.1 mukaisten autojen tulee olla varustettu seuraavasti:

3.2.1 Sivuikkunoiden sirpalekalvot

Ikäkausien J1 ja J2 autojen ohjaamon ikkunoiden lasipinnoissa tulee olla sisäpuolella kirkas sirpalekalvo. Ikkunaan on jätettävä pieni kalvoton alue, josta voidaan todeta kalvon olemassaolo ikkunassa.

3.2.2 Tuulilasikalvo

Laminoidussa tuulilasissa saa käyttää ulkopuolista suojakalvoa. Kalvon tulee olla tuulilasin kokoinen ja se tulee olla kokonaisuudessaan lasissa kiinni.

3.2.3 Suojakehikko

Kts Liite V suojakehikkokuvista ja Liite VI suojakehikkosäännöistä.

3.2.4 Istuimet

Ikäkausien J1 ja J2 autojen tulee olla varustettu FIA standardin 8855/1999 tai 8862/2009 mukaisilla istuimilla. Lancia 037-autoissa käytettävien istuimien tulee FIA 8862/2009 mukaisia. Kiinnityksien tulee olla penkki- luokituksen mukaisia.

3.2.5 Irrotettava ohjauspyörä

Ikäkaudessa J1 Irrotettavan ohjauspyörän käyttö on pakollista, paitsi silloin kun se kilpailumaan lakien mukaan on kielletty.

3.2.6 Polttoaine- ja öljyputket, polttoainenäyteputket

Ikäkausien J1 ja J2 autoihin on asennettava sarjavalmistesten polttoaine- ja öljylinjojen tilalle metallipunosletkut (ns. Lentokone/Aeroquip tai vastaavat linjat) kuten määrittely nykyisessä Liite J:ssä, Art. 253 kohdassa 3.2. Polttoainelinja on varustettava roiskimattomalla FIA Technical list 5:ssä mainitulla näyteenottoliittimellä.

3.2.7 Sammutin

Ikäkausien J1 ja J2 autot on varustettava nykyisen liite J Art 253 kohta 7.2 mukaisella sammutusjärjestelmällä sekä nykyisen liite J Art 253 kohta 7.3 mukaisella käsiammuttimella.

3.3 FHR/HANS-niskatuki sekä turvavyöt

Kuljettajan ja kakkosohjaajan on käytettävä nykyisen Liite L:n luku 3:n kohta 3 mukaista FHR/HANS-niskatukea. Turvavöiden on oltava FHR/HANS-yhteensopivat 6-pistevyöt ja lisäksi niiden on oltava nykyisen liite J:n Art 253 luku 6. mukaisia.

Lisätietoa, I

Iskunvaimentimet ikäkausittain

Kts FIA Appendix K, Supplement I

Lisätietoa Liite K:hon, Supplement I

Iskunvaimentimien ikäkausienmukaisuus

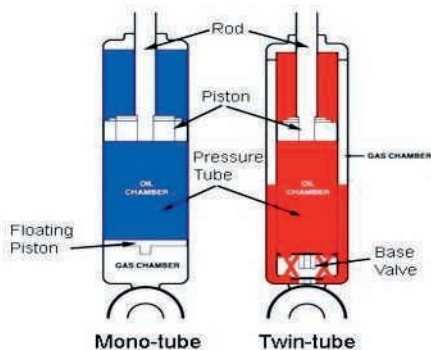
Liite K rajoittaa ja määrittelee vaihdettavien osien vastaavuutta siten, että ikäkaudenmukaisuus toteutuu (kts Liite K, kappale 3.3). Iskunvaimenninteknologia on ke-

hittynyt valtavasti vuodesta 1946 ja siksi on luotu tämä dokumentti määrittelemään minkälaisia ratkaisuja on ikäkaudella ollut käytettävissä ja mitä saa historisissa käyttää.

Seikat, jotka tulee huomioida kun hankkii iskunvaimentimia historic-autoon:

- yksi- vai kaksiputkirakenne
- esipaineeton, matalapaine- vai korkeapainesäiliöllinen
- runkoputken materiaali
- ilman säätöjä, yksisäätöinen vai kaksisäätöinen lisäsäiliöllä vai ilman
- kiinnitystapa ja tyyppi

Kaksiputkisissa teleskooppimallisissa vaimentimissa on perusosana sylinteriputki, jossa mäntä liikkuu ylös ja alas, aiheuttaen öljyn virtauksen venttiilin läpi ja siten "rajoitteen" liikkeen herkkyyttä. Vaimentimen varsi sisään painuessaan syrjäyttää öljyä (tilavuusvaatimus säiliössä "oil chamber" kasvaa) ja pakottaa öljyn virtaamaan pohjaventtiiliin kautta sylinteriputken ja ulomman kuoriputken välissä olevaan tilaan. Tämän tilan ylösosassa on kaasutila, joko paineistettu tai paineistamaton, mahdollista iskunvaimentimen kokoonpainumisen.



Kuva: Yksiputkivaimennin ja kaksiputkivaimennin

Yksiputkivaimennin (mono-tube) on rakenteeltaan sellainen, jossa öljy ja kaasu eivät ole kosketuksissa keskenään ja rakenteessa on normaalisti vain yksi putki. Öljy pidetään paineistettuna erillisen kaasusäiliön (gas chamber) ja sen "kelluvan" männän (floating piston) avulla. Kun vaimentimen varsi liikkuu edestakaisin, kaasutila kompensoi varren syrjäyttämän tilavuuden. Öljysäiliön (oil chamber) korkea paine (pressure) eliminoi öljyn vaahoutumista ja ilman sekoittumista öljyyn. Uudemmissa rakenteissa korkeapaineinen kaasu (gas) on kahdessa erillisessä (sisäkkäisessä) putkessa (twin-tube) ja tämä teknologia on uudempaa kuin mikään nykyinen historic-ikäkausi.

Vaimennintyyppin tunnistaminen autossa saattaa olla vaikeaa, mutta yrkkisääntönä voidaan pitää sitä, että yksiputkivaimennin kokoon painettaessa ja irti päästettäessä ainakin osittain palautuu ulospäin. Jos vaimennin on asennettu "ylösalasin" tai vaakatasoon,

on vaimennin yksiputkirakenteinen (tai se ei toimisi). McPherson-tolppien iskunvaimentimet, jotka näyttävät paksulta halkaisijaltaan, ovat itse asiassa yksiputkisia vaimenninpanoksia asennettuna ylösalaisin, säiliöosa ylöspäin. Tämä rakenne on tehty kestävyysmielessä, koska paksu putki on paljon tukevampi rasituksissa (jarutus, sivuttaisvoimat) kuin paljon ohuempi kaksiputkivaimentimen iskarivarssi.

Vaimennin, jossa on kaksi säätöä yhdessä kohdassa (kiinnityslenkissä tms, kts kuva, tästä on erilaisia ratkaisuja) on yksiputkivaimennin. Huomaa mittakaavana, että kuvan säätörullien reijät ovat n. 1 mm halkaisijaltaan.



Kuva: Yksiputkivaimennin kahdella säädöllä

Nykyisin yksiputkivaimentimien säätö on joskus sijoitettu "piiloon" panoksen kiinnitysmutterin alle, runkoon tai tulpattuna muualle. Tällaiset vaimentimet eivät ole sallittuja ikäkausissa, joissa ei sallita vaimentimen säätömahdollisuutta.

Kaksiputkivaimentimissa voi olla säätö putken rungossa, panoksen kiinnitysmutterin yhteydessä tai mässä. Tällainen rungossa oleva käyttäjän säädettävissä oleva säätömahdollisuus on verraten helppo rakentaa ja tällaisia vaimentimia oli jo 50-luvun puolivälistä lähtien.

Armstrong valmisti jo (ainakin) 1957 vaimentimia, joissa oli edistyksellisempi säätömahdollisuus. Näissä vaimentimissa oli mahdollista säätää sekä sisään- että ulosvaimennusta yhdestä rungossa olevasta säätönupeista (kts kuva). Sisään- ja ulosvaimennuksen suhde oli vaimentimen kokoonpanovaiheessa asetettu vakioksi ja säätö vaikutti molempiin vaimennuksiin yhtä paljon.



Kuva: Armstrong-vaimennin yhdellä kahteen suuntaan vaikuttavalla säädöllä

Sisään- ja ulosvaimennuksen (käyttäjän säädettävissä oleva) säätö toisistaan riippumatta on hankalammin toteutettavissa ja ensimmäinen tällainen vaimennin oli Konin valmistama 8211 vaimennin. Haasteellista oli tehdä yksiputkivaimennin, jossa kaksi säätöä vaikuttaisi liikkuvaan mäntään. Säädettävää yksiputkivaimenninta ei ollut saatavilla kuin vasta 1980 tienoilla ja kaksisäätöinen yksiputkivaimennin tuli saataville vasta 1983. Pian tämän jälkeen tulivat lisäksi säätömahdolliset yksiputkivaimentimet.

Nykyisin edistyksellisimmät vaimentimet ovat kaksiputkisia, kaasupaineistettuja neljällä säädöllä olevia vaimentimia. Näitä ei saa luonnollisestikaan käyttää missään historic- luokassa.

McPherson- tolppia on kahta tyyppiä: Vanhemmat tolpat, joissa tolpan putki muodosti vaimentimen ulkokuoren ja vaimentimen sisäosa oli koottu suoraan kyseisen putken sisään. Lisäksi tässä oli usein myös öljyn täyttömahdollisuus tulpattuna (kts kuva alla, vasen tolppa). Yleisempi ratkaisu kuitenkin on tolppa, jossa vaimenninpanos on sijoitettu tolppaputken sisään ja lukittu putken päälle tulevalla kiinnitysmutterilla (kts. kuvan oikeanpuoleinen tolppa). Kumpikin näistä tolppista ovat kaksiputkivaimentimella.



McPherson tolppa, sisäänrakennettu vaimennin (vas.) ja panos (oik.)

Kun käytetään McPherson yksiputkivaimenninpanosta (ylösalaisin sijoitettuna), vaimentimen (ei siis tolpan putken) näkyvän varren halkaisija tulee olla ikäkauden mukainen. Escortissa (Mkl ja Mkll) yleisesti käytettiin ikäkadella Bilsteinin yksiputkipanosta, joka ei ollut säädettävissä ja jonka varren halkaisija oli 41mm. 50mm halkaisijalta olevaa vaimenninrunkoa käytettiin Lancia Stratoksessa ja Fiat 131:ssä. Vaimentimen päässä oleva säätö ilmaisee kyseessä olevan yksiputkivaimennin. Lisäsäiliöt ovat myöhempien ikäkausien valmisteita.

Jousen kiinnityspaikan ("spring platform") täytyy olla ikäkauden mukainen ratkaisu. Säätö ei tee eroa tolpassa olevan tai suoraan korissa sijaitsevan jousen kiinnityspaikan kesken. Useissa ikäkausissa Liite J:n säätö vaatii, että luokitelluissa autoissa jousen kiinnityspaikka tulee säilyttää alkuperäisenä. Tällöin siis säädettäviä jousilautasia tai säädettäviä jousen kiinnityspaikkoja ei ole sallittu käyttää ellei tämä ole luokiteltu ratkaisu. Huomaa, että Liite K määrittelee tämän asian erikoisvakio-autoihin ikäkausissa E, F ja G1, liitteen IX kohdassa 2.3.1. Rata-autoissa ikäkaudesta F lähtien oli yleistä, että käytettiin vaimentimia joissa jousi oli vaimentimen ympärillä ja jousilautanen oli säädettävissä vaimentimen päällä olevassa kierreessä (ns. Coil-over). Tähän päivään mennessä ei ole osoitettu, että missään ikäkauden F autossa olisi ollut luokiteltua säädettävää jousilautasta tai jousen kiinnityspaikkaa.

Taulukossa oleva "S" voi tarkoittaa sallittua tai ei sallittua, säännön mukaisesti. Uniball-tyyppisiä vaimentimen kiinnityksiä käytettiin rata-autoissa jo ikäkaudella F, mutta niiden käyttö tuotantoautoissa (yleensä luokitelluissa) riippuu auton ikäkaudesta ja ryhmästä koska säännöt määrittelevät eri tapauksessa erilaisia vapauksia. Ikäkauden Liite J ja ikäkauden todisteet tulee tarkastaa ennen kuin käyttää uniball-nivelä vaimentimien

kiinnityksissä.

Tämän "Supplement 1":n kirjoittajalla oli tarkoitus listata eri valmistajien eri tyyppiset vaimentimet ja niiden sallittu käyttö, mutta kävi nopeasti selväksi, että vaihtoehtoja on aivan liian monta jotta listasta saisi hyödyllisen. Jotkut valmistajat tekevät yksi- ja kaksiputkivaimentimia säädöllä ja ilman, toiset taas tekevät piilotetuilla säädöllä jne. Monilla vaimenninvalmistajilla taas ei ole kovin pitkää historiaa eivätkä siten tee kaksiputkivaimentimia. Mikäli lainkaan epäilyttää, kilpailijan kannattaisi aina varmistaa vaimentimensä sääntöjen mukaisuus jo ennen niiden hankkimista.

YHTEYSTIETOJA

Luokitustodistukset,

FIA-passit:

Ralf Petterson

Tarkk'ampujankatu 18 B 49

00150 HELSINKI

e-mail: ralf.petterson@gmail.com

puh: 0400-404 118

Period	E	F	G	H	I	J
Kiinnitys: Kaikki ikäkaudet ja ryhmät, kumi- tai muu joustava pusla jossa putkiholkki	K	K	K	K	K	K
Kiinnitys: Uniball, luokitellut autot	E	E	S	S	S	S
Kiinnitys: Uniball, yksipaikkaiset ja TSRC	E	K	K	K	K	K
Kaksiputkivaimennin, teräsrunko, ilman säätöä	K	K	K	K	K	K
Kaksiputkivaimennin, teräsrunko, yksi säätö	1957 >	K	K	K	K	K
Kaksiputkivaimennin, teräsrunko, kaksi säätöä	E	K	K	K	K	K
Kaksiputkivaimennin, alumiinirunko, kaksi säätöä	E	E	K	K	K	K
Yksiputkivaimennin, teräsrunko, ei säätöä	E	Huom1	K	K	K	K
Yksiputkivaimennin, alumiinirunko, ei säätöä	E	E	K	K	K	K
Yksiputkivaimennin, teräsrunko, säätö	E	E	E	E	E	K
Yksiputkivaimennin, alumiinirunko, säätö	E	E	E	E	E	K
Yksiputkivaimennin, lisäsäilyöllä	E	E	E	E	E	K

Taulukko: Sallitut vaimennintyyppiä ikäkausikohtaisesti (K=sallittu, E=ei sallittu, S=Säätö määrittelee)

(Huom1: Vaikkakin yksiputkivaimentimia oli jo ikäkaudella F, oli tällöin niiden rakenne melko alkeellinen ja käyttö hyvin rajattua)

Kansalliset lisäykset ja poikkeavuudet FIA Liite K:sta

- Liite K:n säännöt ja nämä kansalliset lisäykset ovat voimassa myös Rallisprint-kilpailuissa. Rallisprintissä passin etusivun "Valid in" ratkaisee minkä säännön mukainen auton tulee olla. Mikäli näitä kategorioita on merkitty useita, kilpailijan tulee valita näistä yksi.
- Mikäli ralliautolla ajaa ratakilpailussa tai päinvastoin, lajikohtaisia tekniikkasääntöjä tulee noudattaa
- 6-pisteen turvavyöt ja turvakehiköt ovat pakolliset kansallisissa kilpailuissa. Ralleissa, radalla ja rallisprintissä voidaan ja istuinten tulee olla voimassaolevan FIA:n standardin mukaiset (huom. Kansallinen viiden vuoden jatkoaika pätee kansallisissa historic-kisoissa).
- penkin kiinnityksessä suositellaan nykyisen Liite J:n mukaista kiinnitystä
- FIA standardin 8857-2001 type A mukaiset iskusuojat/kaaripehmusteet ovat pakollisia.
- Kilpailijoiden lisenssimääräyksen kansallisten sääntöjen mukaiset
- Yleisen- ja junioriluokan (rallisissa A- ja B-juniorit) ohjaajat kilpailevat yhdessä lisenssiluokkaan katsomatta.
- Autoilla on oltava voimassaoleva Historic-passi (HTP). Autoa ei voi ilmoittaa kilpailuun ennen kuin autolla on passi. Passin toimitusaika on neljä viikkoa. Kansallinen katsastuskortti on liitetty passiin.
- Kansallisiin historic-ralleihin hyväksytään (erikois-) vakioautot ja GT(S)-autot ikäkausilta E, F G1, G2, H1, H2, I, J1 ja J2.
- Autot, joissa on passissa sallittu ainoastaan pienem-

pien kuin 13"vanteiden käyttö, voidaan talviralleissa käyttää 13"vannetta Huomioi kuitenkin raideleveys (1-ryhmä). Talvirenkaat ja nastat A-tourheilun Sääntökirjan mukaisesti.

- Pohjapanssarin käyttö on sallittu rallikilpailussa ja rallisprintissä.
- Mainokset A-tourheilun Sääntökirjan tai Liite K:n mukaan. Mainosten on oltava ulkoasultaan hillittyjä ja aikakauden mukaisia. Tuulilasmainoksen käyttö on sallittua kansallisten lajisääntöjen mukaisesti.
- Historic-ralleissa takasivukunanimet eivät ole pakolliset.
- Rallisprint-kilpailuissa kuljettajan nimi on oltava näkyvillä max 10 x 40 cm kokoisena auton kummalla-kin sivulla.
- Kehikkojen pulttiliitokset korin kattotolppiin hyväksytään kansallisesti kaikissa ikäkausissa. Kiinnityspaikoina ikkunapilareiden (A- ja B-pilareiden) ylä- ja alaosat (enintään 8 kiinnityskohtaa) kuten ryhmässä F. Suositellaan pantakiinnitystä.
- Turvakehikoputken seinämävahvuuden mittamista varten on 5 cm:n päähän lattiasta ajajan puolelle pääkaareen porattava 6 mm:n reikä. Reikien poraaminen ei koske luokiteltuja kehikoita.
- Sammutusjärjestelmä on pakollinen Sporting-rallikilpailuissa (erikoiskoeralleissa). Kansallisissa kilpailuissa sammutusjärjestelmä voidaan korvata toisella kasisammuttimella (Huom. vain kansalliset kilpailut, EI KV!). Muissa lajeissa sammutusjärjestelmä ei vaadita kansallisesti.

- Ikäkausien J1 ja J2 autoihin Liite XI kohdassa 3.2.6 vaadittua polttoaineen näytteenottoliitintä ei vaadita kansallisissa kilpailuissa.
- Avo- ja umpikorisissa autoissa In-car kamerat tulee sijaista ohjaamossa ja sen kiinnityksen tulee olla varmistettu metallisella vajjerilla tai tukevalla hihnalla (ei nippusitein). Formula-tyyppisissä autoissa kamerat tulee kiinnittää mekaanisesti auton runkoon tai turvakehikkoon.
- rallissa ja rallisprintissä polttoainesääntö nykyisen liite J:n Art 252 luku 9 "Kansallinen lisäys" kohtien 1. – 1.5 mukaisesti.
- Kun sivuikkunat erikoisvakioautoissa vaihdetaan muovisiksi, saa alkuperäisen nostomekanismin poistaa.
- Etuvaloina ja lisävaloina sallitaan vain hehkulamppu- ja/tai halogeenivalot
- Mittariston ja kojelaudan instrumenttien tulee olla toiminnoiltaan ikäkauden instrumentteja vastaavia