

EPREUVES DES VOITURES
HISTORIQUES DE LA FIA 2006, 2007, 2008

CONDITIONS APPLICABLES AU MARCHÉ DE
FOURNITURE DE PNEUMATIQUES

PREAMBULE

L'objectif de la FIA est de sélectionner un fournisseur exclusif de pneumatiques chargé d'assurer la production et la livraison de pneumatiques dans le respect des conditions énoncées ci-dessous.

22 août 2005

12 octobre 2005

14 octobre 2005

1^{er} novembre 2005

lancement de l'appel d'offres

délai pour soumissionner

ouverture des offres

décision relative à la sélection

Seuls les soumissionnaires disposant des moyens financiers suffisants, du niveau d'expérience adéquat et du personnel approprié pour ce genre d'activités, sont invités à soumettre une offre.

La FIA se réserve le droit d'apporter des modifications à ce document à tout moment et d'envoyer un nouvel appel d'offres.

Chaque soumissionnaire garantit que toutes les informations figurant dans son offre sont exactes et qu'il notifiera à la FIA tout changement pouvant avoir un effet sur sa soumission.

PARTIE GENERALE

1. DEFINITIONS

Dans le contrat tel qu'il est défini ci-après, les termes suivants doivent être entendus comme suit :

1.1. LES EPREUVES

Les EPREUVES signifient toutes les EPREUVES des voitures historiques sur circuit concernant les voitures construites entre le 1^{er} janvier 1919 et le 31 décembre 1965 avec les périodes suivantes :

- voitures construites entre 1/1/1919 et 31/12/1930
- voitures construites entre 1/1/1931 et 31/12/1946
- voitures construites entre 1/1/1947 et 31/12/1960 (1961 pour les Voitures de Grand Tourisme et les Voitures de Tourisme)
- voitures construites entre 1/1/1961 (1962 pour les Voitures de Grand Tourisme et les Voitures de Tourisme) et 31/12/1965

Les catégories de voitures concernées sont les suivantes :

- Voitures de course monoplace
- Voitures de course biplace
- Voitures de sport de course
- Voitures de Grand Tourisme
- Voitures de Tourisme

Les EPREUVES sont régies par le Code Sportif International et ses annexes, plus particulièrement l'annexe K (**voir Annexe I** ; l'article 8 est fourni à titre d'indication mais sera modifié une fois le soumissionnaire sélectionné) et par un règlement sportif par type d'épreuve (**Annexe II**).

Ces textes constituent le cadre légal, réglementaire et technique des EPREUVES dont les conditions font la loi des parties dans le cadre du présent contrat.

1.2. Le **COORDINATEUR** signifie la FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (F.I.A.) qui organise les EPREUVES.

1.3. Les **CONCURRENTS** signifient l'ensemble des CONCURRENTS participant à ces EPREUVES qui auront l'obligation réglementaire de ne pouvoir concourir qu'en utilisant les PNEUMATIQUES définis par les règlements et qui font l'objet du présent appel d'offres.

1.4. Le **MANUFACTURIER** désigne le fournisseur de PNEUMATIQUES qui soumissionne et contracte pour la fourniture de PNEUMATIQUES pour les saisons 2006, 2007 et 2008 des EPREUVES à l'exclusion de tout sous-traitant ou de toute société apparentée qui ne soit pas une filiale directe.

Aucun « avantage réglementaire » ne sera accordé par le COORDINATEUR au MANUFACTURIER, c'est à dire que le COORDINATEUR, dans l'exécution de ses fonctions en tant que régulateur sportif n'accordera aucun traitement de faveur ni aucune concession particulière au MANUFACTURIER.

1.5. Le LIEU DE PRODUCTION désigne l'usine qui produira l'intégralité des PNEUMATIQUES vendus pendant l'exécution du CONTRAT à l'issue de la présente procédure d'appel d'offres afin de garantir une qualité de fabrication rigoureusement égale.

1.6. Les PNEUMATIQUES désignent l'objet du présent appel d'offres et doivent être conformes à l'annexe K (**Annexe I**; l'article 8 est fourni à titre d'indication mais sera modifié une fois le soumissionnaire sélectionné), aux spécifications techniques (**Annexe III**) ainsi qu' aux normes législatives en vigueur relatives à la circulation routière.

1.7. CONDITIONS DE FOURNITURE : Ce terme désigne les conditions dans lesquelles le MANUFACTURIER fournira aux CONCURENENTS les PNEUMATIQUES.

Il appartient à chaque MANUFACTURIER qui désire soumissionner de décrire dans une annexe précise les CONDITIONS DE FOURNITURE ainsi que les tailles de PNEUMATIQUES qu'il propose.

Les CONDITIONS DE FOURNITURE devront respecter l'égalité absolue entre tous les CONCURENENTS, et donner une définition du prix de fourniture de PNEUMATIQUES sur les trois années, assortie éventuellement d'une formule d'indexation du prix afin de permettre la réactualisation du prix pour les années suivantes.

Une tarification unique exprimée en Euros incluant toutes les taxes applicables pour toutes les destinations doit OBLIGATOIREMENT être proposée.

Cette tarification sera celle proposée aux CONCURENENTS tout au long des saisons 2006, 2007 et 2008 et ne pourra en aucun cas être majorée, au cours des trois saisons, d'aucune autre taxe, frais de livraison, frais exceptionnels... **La TVA (taxe sur la valeur ajoutée) ne pourra pas être facturée aux CONCURENENTS qui en sont exemptés et qui en ont apporté la preuve aux MANUFACTURIER.**

Outre les informations requises par ailleurs dans le présent appel d'offres, chaque soumissionnaire doit obligatoirement compléter la fiche fournie en **Annexe IV** et la joindre à sa soumission.

La production des PNEUMATIQUES pour les EPREUVES devra être d'une qualité rigoureusement égale pour assurer leur distribution par tirage au sort à tous les CONCURENENTS afin de garantir une parfaite égalité de chances sur le plan sportif.

La mise à disposition des PNEUMATIQUES doit être faite pour chaque EPREUVE et pour toutes les journées d'essais officiels.

1.8. L'INGENIEUR FIA signifie l'ingénieur désigné par le COORDINATEUR pour procéder à toutes les vérifications techniques, à tous les contrôles.

1.9 Le CONTRAT désigne le CONTRAT de fourniture de PNEUMATIQUES à signer entre le MANUFACTURIER retenu et le COORDINATEUR à l'issue de la procédure du présent appel d'offres.

Afin de garantir la disponibilité des PNEUMATIQUES à la date fixée dans le présent appel d'offres (voir article 8.4.), le MANUFACTURIER sélectionné dispose, à partir de la notification du projet de CONTRAT, de quatre semaines pour émettre ses éventuels commentaires et pour fournir les pièces nécessaires à la finalisation du CONTRAT. Si ce délai n'est pas respecté, le COORDINATEUR se réserve le droit de revoir sa position sur l'attribution du CONTRAT découlant de l'appel d'offres, sans qu'aucune action judiciaire ne puisse être intentée à son encontre.

Dans tous les cas, le MANUFACTURIER sélectionné devra faire preuve de toute la diligence nécessaire afin que le CONTRAT soit finalisé avant la date de disponibilité des PNEUMATIQUES fixée dans le présent appel d'offres.

Le CONTRAT est incessible quelles que soient les circonstances sans l'accord express du COORDINATEUR.

2. RELATIONS ENTRE LE MANUFACTURIER ET LES CONCURRENTS

Le présent appel d'offres n'a pas pour objet de régir les relations privées entre les CONCURRENTS et le MANUFACTURIER.

Néanmoins, le présent appel d'offres impose au MANUFACTURIER de vendre aux CONCURRENTS les PNEUMATIQUES nécessaires à leurs essais au même prix que les PNEUMATIQUES pour les EPREUVES, déduction faite des coûts logistiques (personnel et transport) pour les livraisons sur le lieu des épreuves.

La solvabilité des CONCURRENTS n'est en rien garantie par le CONTRAT qui découlera de la présente procédure d'appel d'offres.

3. PUBLICITE

Par publicité, il est entendu toute utilisation du CONTRAT de fourniture par le MANUFACTURIER à des fins de publicité commerciale, directe ou indirecte mettant en valeur l'attribution du présent marché au MANUFACTURIER et la fourniture de PNEUMATIQUES par lui-même aux CONCURRENTS dans le cadre des EPREUVES ainsi que l'utilisation de tout signe distinctif sur les produits du MANUFACTURIER faisant allusion à la fourniture exclusive de PNEUMATIQUES pour les EPREUVES.

Il est ici convenu que toute PUBLICITE est interdite et que le MANUFACTURIER trouve sa satisfaction exclusive dans la fourniture des PNEUMATIQUES.

L'utilisation à des fins commerciales de l'attribution du CONTRAT de fourniture est strictement interdite sous quelque forme que ce soit pour tous médias, tous pays, directement ou indirectement.

Ceci implique que toutes les phases des opérations de livraison des PNEUMATIQUES soient exécutées par des techniciens ne portant pas d'insigne distinctif sur leurs uniformes de travail et avec du matériel anonyme.

La présente clause ne fait pas obstacle à l'exécution de contrat passé entre le MANUFACTURIER et certains CONCURRENTS.

Toute publicité sera effectuée en exécution d'un contrat passé directement entre le MANUFACTURIER et le CONCURRENT et non pas dans le cadre d'un contrat passé entre le COORDINATEUR et le MANUFACTURIER.

Le MANUFACTURIER pourra donc indiquer qu'il fournit tel CONCURRENT en PNEUMATIQUES mais s'interdit d'indiquer qu'il fournit l'ensemble des CONCURRENTS.

4. GARANTIE DE BONNE EXECUTION DU PRESENT CONTRAT

4.1 Le MANUFACTURIER qui contractera, après que son offre a été retenue, devra présenter une attestation certifiant qu'un contrat d'assurance a été souscrit à son profit auprès d'une compagnie d'assurances internationale de premier rang ainsi qu'une garantie de bonne fin sous forme de garantie bancaire à première demande, ces deux documents couvrant sa responsabilité de MANUFACTURIER pour toutes les actions en réparation du préjudice qu'aurait pu causer un défaut de fabrication des PNEUMATIQUES utilisés dans le cadre du CONTRAT ainsi que sa responsabilité en cas de défaillance à fournir la quantité nécessaire de PNEUMATIQUES pour le CHAMPIONNAT (voir article 6.2).

Le montant de la garantie fournie par l'assurance devra être au minimum de 8'000'000 (huit millions) d'Euros et le montant de la garantie bancaire de 76 000 (septante-six mille) Euros.

4.2 La couverture d'assurance vise à garantir la solvabilité du MANUFACTURIER dans le cas où, soit à l'occasion d'une décision de justice, soit à l'occasion d'une transaction amiable, à la suite d'une action engageant la responsabilité du MANUFACTURIER ou du COORDINATEUR, la responsabilité du MANUFACTURIER serait établie et entraînerait l'obligation d'indemnisation de tiers.

4.3 L'appel de la garantie pourra se faire par simple fax du COORDINATEUR adressé à la banque garante, fax invoquant et précisant la faute contractuelle qui justifie l'appel de la garantie (voir modèle de fax en **Annexe V**).

A réception dudit fax et sans pouvoir invoquer aucune exception d'aucune sorte, la banque garante devra s'exécuter, à charge pour les parties à engager ultérieurement toutes actions judiciaires qu'elles jugeront utiles.

L'appel par le COORDINATEUR de la garantie à première demande donnée par la banque du MANUFACTURIER ne permet pas de présumer de la responsabilité réelle du MANUFACTURIER qui conserve le droit, s'il l'estime nécessaire à la défense de ses intérêts, de saisir les tribunaux compétents pour faire juger qu'il n'a pas commis de faute dans l'exécution du CONTRAT et que c'est à tort que le COORDINATEUR a engagé la responsabilité du MANUFACTURIER.

Si les tribunaux saisis par le MANUFACTURIER jugent que le COORDINATEUR a engagé la responsabilité du MANUFACTURIER à tort, le COORDINATEUR, en exécution de la décision des tribunaux, rendra éventuellement tout ou partie des fonds perçus par lui à l'occasion de l'appel de la garantie à première demande ci-dessus décrite.

La garantie à première demande ci-dessus décrite pourra être appelée en tout ou partie, en une ou plusieurs fois, par le COORDINATEUR, jusqu'à concurrence de la totalité de celle-ci, soit un maximum de 76 000 (septante-six mille) Euros.

5. LANGUE ET DROIT APPLICABLES

5.1 Pour le présent appel d'offres, tous les documents sont rédigés en anglais et en français. La langue de référence pour l'interprétation du CONTRAT sera déterminée en fonction du soumissionnaire sélectionné.

5.2 Le droit applicable est le droit français. Il régira le présent appel d'offres et le CONTRAT.

5.3 Le tribunal compétent pour trancher tout litige entre le COORDINATEUR et le MANUFACTURIER sera le Tribunal de Grande Instance de Paris, France, tant pour le présent appel d'offres que pour le CONTRAT qui suivra.

6. DEFAUT DE FOURNITURE

6.1. Si le MANUFACTURIER ne peut pas répondre à la demande des CONCURRENTS et n'a pas prévu une capacité de production lui permettant de faire face à la demande des voitures engagées, il sera responsable de tous les frais, dommages et intérêts, frais de procédure, etc, que sa carence aura entraînés.

6.2. A cet effet, le MANUFACTURIER doit présenter, lors de la conclusion du CONTRAT, une assurance couvrant sa responsabilité en cas de défaillance à fournir la quantité nécessaire de PNEUMATIQUES pour les EPREUVES (voir Article 4.1).

6.3. Le CONTRAT contiendra la clause suivante exonérant le MANUFACTURIER de sa responsabilité en cas de force majeure:

"Dans le cas où le MANUFACTURIER se révélerait incapable de fournir la quantité de PNEUMATIQUES nécessaire au déroulement de la compétition conformément aux clauses du présent CONTRAT, la responsabilité du MANUFACTURIER sera déchargée si les raisons de cette défaillance sont constituées par un événement de force majeure, tel que la guerre, les insurrections, les tremblements de terre, les

émeutes, la rupture de stock en matières premières, si cette rupture de stock affecte l'ensemble des concurrents du MANUFACTURIER et bloque l'ensemble de l'activité de production de PNEUMATIQUES.

Une rupture de stock de matières premières qui n'affecterait pas l'ensemble de la profession des MANUFACTURIERS ne serait pas considérée comme un événement de force majeure, de même que ne seront pas considérés comme événements de force majeure les grèves ou troubles sociaux ou entraves à la fabrication de PNEUMATIQUES dans l'usine du MANUFACTURIER."

A l'exception des événements de force majeure mentionnés ci-dessus, aucun autre événement ne sera susceptible de dégager la responsabilité du MANUFACTURIER en cas de défaillance.

7. SOUMISSION

7.1. La soumission doit se faire, soit par pli sous enveloppe fermée et scellée remis à Maître JAQUIERY, Huissier de justice, 6 Place des Eaux-Vives, CH – 1207 Genève - Suisse, au plus tard le 12 octobre 2005 à minuit, soit par fax envoyé à l'étude du même Huissier au numéro +41.22.849.59.40 au plus tard le 12 octobre 2005 à minuit.

Le soumissionnaire est prié d'envoyer **quatre exemplaires de son offre**.

Un reçu pourra être remis au soumissionnaire à sa demande et vaudra accusé de réception.

7.2. Toute enveloppe ou tout fax parvenu après cette date ne sera pas ouvert et renvoyé à son expéditeur.

Les fax reçus à l'étude de l'Huissier seront immédiatement placés par lui-même sous enveloppe scellée.

7.3. Le 14 octobre 2005, Maître JAQUIERY présentera l'ensemble des enveloppes scellées au COORDINATEUR et procédera à leur ouverture lors d'une séance publique.

Chaque soumissionnaire pourra assister à l'ouverture des enveloppes et pourra personnellement vérifier les scellés de chaque enveloppe avant leur ouverture officielle.

7.4. Le candidat retenu sera avisé par fax le 1^{er} novembre 2005.

PARTIE TECHNIQUE

8 .CONDITIONS TECHNIQUES

8.1. La soumission devra contenir une documentation technique très détaillée sur l'ensemble des qualités et particularités des PNEUMATIQUES fournis en exécution des règles contenues dans le règlement technique (**Annexe I**; l'article 8 est fourni à titre d'indication mais sera modifié une fois le soumissionnaire sélectionné et **Annexe III**).

Le CONTRAT contiendra une clause organisant les vérifications techniques effectuées sur le lieu des EPREUVES pour les PNEUMATIQUES utilisés par les CONCURRENTS pendant leur déroulement.

8.2. La quantité de PNEUMATIQUES nécessaire à la compétition s'entend de la quantité nécessaire pour :

- tous les CONCURRENTS participant aux EPREUVES
- toutes les épreuves (voir calendrier 2005 à titre d'exemple, **Annexe VI**)
- les essais privés officiels

8.3. Le COORDINATEUR ne garantit au MANUFACTURIER aucune quantité minimum de PNEUMATIQUES à fournir.

Le COORDINATEUR indique cependant à titre d'information, sans que cela ne puisse engager sa responsabilité de quelque manière que ce soit, que le marché des EPREUVES pour toutes les catégories et les périodes définies à l'article 1.1. représente environ 10 000 PNEUMATIQUES pour chacune des trois saisons.

8.4. Les PNEUMATIQUES devront être disponibles pour les CONCURRENTS au plus tard le 2 janvier 2006.

ANNEXE I / APPENDIX I

Annexe K au Code Sportif International

Appendix K to the International Sporting Code

ANNEXE K 2005

REGLEMENT TECHNIQUE POUR LES VOITURES PARTICIPANT AUX EPREUVES HISTORIQUES INTERNATIONALES.

1 – PRINCIPES ET ABREVIATIONS

1.1 La FIA a créé le règlement figurant dans l'Annexe K afin que les voitures historiques puissent être utilisées en compétition selon des règles préservant les spécifications de leur période et empêchant la modification des performances et des comportements pouvant naître de l'application de la technologie moderne. La compétition historique n'est pas simplement une formule de plus dans laquelle il est possible de remporter des trophées ; c'est une discipline à part, dont l'un des ingrédients principaux est l'attachement profond aux voitures et à leur histoire. Le sport automobile historique permet une célébration active de l'histoire de l'automobile.

1.2 La présente Annexe K s'applique aux voitures qui sont soit des voitures de compétition d'origine, soit des voitures construites exactement selon la même spécification que des modèles dont l'historique de compétition internationale est conforme aux règles internationales de l'époque concernée.

1.3 La présente Annexe K doit être respectée dans toutes les épreuves internationales pour voitures historiques et est vivement recommandée pour toute autre épreuve historique.

1.4 Le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA a pleinement approuvé l'application du principe visant à autoriser tous les concurrents et les voitures en sport automobile historique à courir dans le monde entier dans le respect de normes et de règlements communs.

1.5 De plus amples informations sont disponibles sur le site Web de la FIA : www.fia.com.

1.6 Abréviations

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

Remarque : les FIVH existantes resteront valables jusqu'au 31.12.2006, date à laquelle elles seront remplacées par les PTH.

2 – DISPOSITIONS GENERALES ET DEFINITIONS DES VOITURES

2.1 Dispositions Générales

2.1.1 Les compétitions internationales ont été régies par la Commission Sportive de l'ACF de 1906 à 1921 et par la FIA (dénommée AIACR jusqu'en 1947) de 1922 jusqu'à aujourd'hui. L'Annexe C pour les voitures de course biplaces a été introduite en 1950 puis intégrée à l'Annexe J en 1966. L'Annexe J a été introduite pour les Voitures de Tourisme et de Grand Tourisme en 1954. L'Annexe K exige que toutes les voitures de Compétition Historiques soient préservées sous la forme dans laquelle elles ont couru selon ces règles, sauf si des modifications sont rendues nécessaires pour des raisons de sécurité.

2.1.2 Toutes les voitures seront classées en fonction de leur type, de leur période (Article 3) et, pour faciliter les définitions, du Groupe International dans lequel le modèle courait à l'origine, tel que résumé sous l'Annexe I.

2.1.3 Les organisateurs de compétition peuvent réunir ces groupes comme ils le souhaitent à des fins de compétition mais ne peuvent pas mélanger les voitures à roues couvertes et les voitures à roues découvertes excepté lorsque la spécification de période le permet.

2.1.4 Si une voiture particulière se fonde sur un modèle homologué, sa classification de période doit être compatible avec les dates de validité de la partie de la fiche d'homologation s'appliquant à cette voiture (fiche de base et extensions).

2.1.5 La période et les extensions de la fiche d'homologation à prendre en considération seront spécifiées sur le PTH applicable à cette voiture en particulier.

2.1.6 Une voiture ne peut prendre part à une compétition FIA relevant de l'Annexe K avec une spécification de période différente de celle dans laquelle elle est classée.

2.1.7 Une fois sa classification établie, une voiture n'en changera plus que sur ordre de la CSAH.

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

2.1.9 Publicité sur les Voitures

2.1.9.1 La publicité occupera au maximum deux emplacements de 50 cm x 14 cm, situés respectivement au-dessus et au-dessous des quatre numéros de compétition maximum. Au cas où il n'y aurait pas suffisamment de place pour insérer la publicité autorisée au-dessus et au-dessous du numéro de compétition, la publicité peut être placée à côté du numéro de compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond. L'un des deux emplacements contigus à chaque numéro de compétition peut être réservé à la publicité de l'Organisateur, sans que le Concurrent puisse s'y opposer.

2.1.9.2 Publicité sur les voitures de course monoplaces et biplaces à partir de la Période G :

Des espaces de 700 cm² chacun maximum, 1 à l'avant et 1 sur chaque côté, peuvent être réservés à la publicité de l'Organisateur de l'épreuve, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser.

Par ailleurs, un total de 2100 cm² de publicité supplémentaire (avec des maxima de 700 cm² à l'avant et sur chaque côté) peut être porté, pouvant être réparti sur plusieurs autocollants, dont chacun, pour le calcul de la surface totale, sera mesuré en fonction du plus petit rectangle pouvant le contenir complètement.

2.1.9.3 Les plaques de rallye sont réservées à la publicité de l'Organisateur.

2.1.9.4 En rallye, lorsque seulement deux numéros de compétition sont utilisés, deux emplacements supplémentaires de 50 cm x 14 cm sont autorisés pour la publicité.

2.1.9.5 Toute publicité non actuelle, à l'exception de la livrée de période, doit être retirée.

2.1.9.6 Les noms des pilotes et le drapeau du pays approprié doivent apparaître une fois de chaque côté de la voiture, sur un emplacement ne dépassant pas 10 cm x 40 cm. Un insigne de club reconnu peut apparaître sur chaque côté de la voiture, ses dimensions ne dépassant pas 10 cm x 10 cm.

2.1.9.7 Aucun autre motif ou signe distinctif ne pourra apparaître sur la voiture (par ex. des représentations de dents de requin, des autocollants de courses anciennes, des messages personnels, etc.).

2.1.9.8 Des autocollants pourront être placés à côté des numéros de course pour identifier la classe du véhicule, si le règlement de l'épreuve l'exige.

2.1.9.9 Ces règles devront être respectées pendant toutes les épreuves de championnat.

2.1.10 Livrée de Période

Toute voiture dont il peut être prouvé historiquement qu'elle a couru dans une livrée particulière (par ex. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus. etc.), sera autorisée à continuer à porter cette livrée à condition qu'elle soit de mêmes couleurs et que la taille des logos soit d'origine.

2.1.11 Numéros de compétition

Voir Articles 205 à 207 du CSI.

2.1.12 Convention FIA/FIVA

La FIA considère que la coopération avec la FIVA est essentielle à ses activités dans le domaine historique extra sportif, afin de défendre la circulation libre et sans restriction des véhicules historiques, ainsi que de promouvoir leur utilisation non sportive.

Aux termes de la Convention FIA/FIVA, signée le 10 octobre 1974 et mise à jour le 27 octobre 1999, la FIVA a reconnu la FIA comme étant la seule Autorité Internationale dans le domaine du sport automobile. Plus particulièrement, alors que les épreuves automobiles historiques de nature sportive continueront à relever exclusivement de la compétence de la FIA et de ses membres, les épreuves de régularité non sportives continueront à pouvoir utiliser les règlements FIA ou FIVA. Les Concentrations Touristiques organisées sous l'autorité de la FIA devront respecter le Code pour Epreuves Internationales de la FIVA.

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

2.1.13 Définitions des épreuves

2.1.13.1 - Epreuve Historique

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

2.1.13.2 - Démonstrations

Voir Article 22.c du CSI.

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

2.1.13.3 - Parades

Voir Article 22.b du CSI.

2.1.13.4 - Epreuve Historique sur Route

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

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

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallyes Historiques :

- Les Organismes de Rallyes Historiques Internationaux doivent être affiliés à une ASN.
- Les itinéraires non utilisés pour des épreuves spéciales sont appelés «secteurs de liaison». Sur ces secteurs de liaison, la vitesse la plus élevée ne doit jamais compter dans l'établissement du classement général, et la vitesse moyenne requise entre les contrôles ne doit pas excéder 50 km/h, à moins qu'une vitesse supérieure ne soit autorisée par une ASN dans le respect de la législation nationale.
- Les occupants des véhicules participants doivent être détenteurs d'une Licence appropriée de Pilote de Compétition de la FIA.
- Au cours de toutes les épreuves spéciales sur circuit dans lesquelles deux voitures ou plus démarrent simultanément, seul le pilote peut être dans la voiture.
- Les voitures doivent se conformer à la législation routière ainsi qu'aux exigences de la FIA en matière d'inscription pour les Rallyes Internationaux durant la période concernée.
- Chaque Concurrent doit être détenteur d'un Passeport Technique Historique de la FIA en cours de validité pour la voiture concurrente. Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les Organismes devraient respecter les recommandations de sécurité de l'Art. 14 de l'Annexe H du Code Sportif International.

Rallye de Régularité Historique

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

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

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

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

- Ils doivent être inscrits au Calendrier de la FIA ou au Calendrier de la FIVA. Les Organismes seront affiliés à la FIA ou à la FIVA, sous la juridiction d'une ASN lorsque exigé par des lois nationales, et la réglementation doit être établie conformément au Code Sportif International, ou au Code des Epreuves Internationales de la FIVA.
- Dans le cas d'une épreuve inscrite au calendrier FIA, le règlement applicable au Rallye de Régularité Historique doit être en accord avec le «Règlement Particulier Standard» établi par la FIA. Ce règlement est disponible sur www.fia.com, ou auprès du secrétariat de la FIA.
- L'itinéraire/les itinéraire(s) concerné(s) par un Rallye de Régularité Historique sera/seront obligatoire(s), sauf cas de force majeure. Les Organismes doivent pouvoir prouver que cet/ces itinéraire(s) a/ont été approuvé(s) par la ou les autorités de surveillance de la circulation concernées ainsi que la ou les ASN de la FIA ou la ou les ANF de la FIVA concernées.
- Lorsque l'itinéraire d'une épreuve comporte des secteurs de tests de régularité, l'endroit où se terminent ces secteurs chronométrés ne doit pas être communiqué par avance aux Concurrents.
- Les Organismes doivent prévoir au moins un contrôle de vitesse secret par jour sur toute voiture en compétition. Les participants arrivés en avance devront être soumis par les Organismes à des pénalités pouvant aller jusqu'à l'exclusion pour excès de vitesse.

- Tout rapport de conduite dangereuse émanant de la police de la route pourra entraîner l'exclusion.
- L'exclusion implique le retrait des numéros de course, des plaques de rallye, du carnet d'itinéraire et d'autres informations concernant le parcours et s'applique également aux véhicules d'assistance.
- Les pilotes participant aux Parcours de Régularité Historiques doivent être détenteurs d'un permis de conduire routier normal reconnu sur chaque territoire de l'itinéraire, et être détenteurs de tout type de licence de pilote de régularité ou de compétition, de degré H4 minimum, valable pour l'année en cours et l'épreuve, ou obtenir un permis de conduire pour Parcours de Régularité pour la durée de l'épreuve.
- Chaque équipage peut spécifier un nom d'équipage sur le formulaire de demande d'engagement. Ce nom d'équipage apparaîtra aux côtés du nom des pilotes sur toutes les publications officielles de l'épreuve.
- Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement, construites au moins 15 ans avant le 1er janvier de l'année en cours. Les voitures doivent être équipées de pneus admis pour un usage routier ; les pneus fabriqués uniquement pour la compétition ne sont autorisés à aucun moment de l'épreuve. L'acceptation des inscriptions est décidée par les Organisateur.
- Le Concurrent doit être détenteur d'un PTH, d'un LPRH ou d'une Fiche d'Identité FIVA en cours de validité pour la voiture.
- Avant le départ de l'épreuve, les voitures devront subir un contrôle technique pour vérifier qu'elles sont conformes à la législation et à leur Fiche d'Identité.
- Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Afin d'éviter toute «zone grise» qui pourrait porter préjudice au mouvement historique et à la sécurité des épreuves, des mesures supplémentaires peuvent être introduites visant à éliminer tout risque d'abus des dispositions en vigueur et à veiller à ce que la vitesse - ou le meilleur temps - ne devienne pas un facteur décisif, même si ces mesures ne s'appliquent qu'à certaines sections précises de l'épreuve.

Concentration Touristique Historique

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

Voir Article 21.b du CSI.

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

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

2.1.13.5 - Course sur Circuit

Voir Article 16.b.1 du CSI.

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

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

2.1.13.6 - Course de Côte

Voir Article 16.b.3 du CSI.

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

- Elles doivent être inscrites au Calendrier International de la FIA. Le Règlement doit être établi conformément au Chapitre IV du Code Sportif International.
- Les Organisateur doivent être affiliés à une ASN de la FIA.
- Chaque Concurrent doit posséder une Fiche de la FIA en cours de validité pour la voiture engagée.

- Il est du devoir de chaque concurrent de prouver aux Commissaires Techniques, Délégués Eligibilité et Commissaires Sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de l'épreuve.
- Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les Courses de Côte Historiques.
- Les Organismes doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code Sportif International.

2.1.14 Réglementation pour pilotes

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

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

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

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

2.2 Voitures de Course

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

2.2.2 Voiture de course monoplace

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

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

2.2.3 Voitures de course biplaces ouvertes

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

(a) Voitures de compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1947,

(b) Modèles des Périodes E et F construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,

(c) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les Groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, 6 ou 7 de chaque année respectivement.

(d) Voitures ouvertes du Groupe 4 construites entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH.

2.2.4 Voitures de course biplaces fermées

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

(a) Voitures de compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1947,

(b) Modèles des Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965) construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,

(c) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les Groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, ou 6 de chaque année respectivement.

(d) Voitures fermées de Groupe 4 homologuées entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 et considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH.

(e) Groupe C et IMSA GTP.

2.2.5 Grand Tourisme Prototypes FIA (FIA GTP 1)

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.7 Voitures expérimentales

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

2.2.7.2 La preuve de leur histoire ininterrompue doit être apportée.

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

2.2.8 Spéciales Historiques

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

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

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

2.3 Voitures routières de production de série

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

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

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

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

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

(a) Modèles non homologués par la FIA mais ayant participé à des rallyes internationaux ou à de grandes épreuves internationales sur circuit avant le 31 décembre 1960, auquel cas cela devra être certifié par l'ASN du pays de construction, et approuvé par la FIA.

(b) Modèles homologués par la FIA en Groupe 1 ou en Groupe N de l'Annexe J après le 1^{er} janvier 1954.

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

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

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

(b) Modèles à partir du 1/1/1966 homologués en Groupe 2 ou en Groupe A et conformes aux dispositions de l'Annexe J correspondantes.

(c) Groupe B (1982-86) : uniquement les modèles se fondant sur des voitures homologuées en Groupe A.

2.3.6 Voitures de Grand Tourisme postérieures à 1946 (GT)

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

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

2.3.6.3 Tous les autres modèles doivent avoir été homologués en Groupe 3 (1966-81) ou en Groupe B (à partir de 1982) et respecter les règles de l'Annexe J applicables aux voitures de ces Groupes dans leur période.

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

2.3.6.5 Les modèles de voitures ayant été homologués également par la FIA comme Voitures de Tourisme ne sont pas acceptables comme Voitures de GT.

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

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

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

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

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

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

2.3.7.6 En outre :

(a) Les Voitures de Tourisme assimilées aux Voitures de Grand Tourisme pendant les Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965), soit avec carrosserie spéciale, soit avec carrosserie standard et pièces mécaniques particulières, conformes à la période, sont acceptées pour les rallyes uniquement.

(b) Ces modèles doivent avoir un historique de compétition et leurs pièces mécaniques particulières sont limitées à celles autorisées par les règles de l'Annexe J de la période applicables aux voitures de Groupe 3 et par l'Article 5 (Sécurité).

(c) Toutes les modifications doivent respecter la technologie de la période telle qu'appliquée au modèle en question.

(d) Si ces modèles ont par la suite été homologués en Groupe 3 par la FIA, ils ne pourront utiliser que les pièces mécaniques prévues dans l'extension de la Fiche d'Homologation correspondante du Groupe 3 de la FIA.

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

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

2.3.8.2 La spécification mécanique de période de chaque modèle doit être documentée et soumise à l'agrément de la FIA.

2.3.9 Voitures de Tourisme Spéciales postérieures à 1946

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

2.3.9.2 Les voitures de Tourisme Historiques Spéciales (HST) limitées aux voitures qui ont participé aux épreuves internationales pour les Voitures de Tourisme Spéciales en période.

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

2.3.9.4 Sont inclus :

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

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

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

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

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

3 – CLASSEMENTS PAR DATE ET DEFINITIONS

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

3.2 Les périodes sont les suivantes :

A) avant le 1/1/1905.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Spécification de période

3.3.1 Par spécification de période, on entend la configuration du modèle dont il a été prouvé, à la satisfaction de la FIA ou des Commissaires Sportifs, qu'il a existé à l'époque à laquelle sa classification a été déterminée.

3.3.2 Toute modification de la spécification de période d'une voiture est interdite à moins d'être expressément autorisée par les dispositions de la présente réglementation relatives au Groupe de la voiture ou par une déclaration publiée dans le Bulletin Officiel de la FIA au sujet du modèle de voiture spécifique ou des pièces spécifiques concernées ou à moins d'être imposée à l'Article 5 (Sécurité).

3.3.3 Des composants remplaçant des pièces fournies à l'origine par le constructeur de la voiture ne peuvent être utilisés que s'il est prouvé qu'ils étaient utilisés pour cette voiture particulière au cours d'une épreuve inscrite au calendrier international de la FIA dans la période.

3.3.4 La période, les composants et pièces de remplacement, ainsi que les extensions de la fiche d'homologation concernés seront spécifiés sur le PTH applicable à cette voiture particulière.

3.3.5 Sauf autorisation spécifiée dans le présent règlement, toute partie d'une voiture doit avoir des dimensions identiques à celles de la partie d'origine, et la preuve devra en être fournie.

3.3.6 La technologie utilisée, et pour les voitures avec une fiche d'homologation, les extensions utilisées, doivent être compatibles avec la période concernée.

Par exemple aucun limiteur du régime de moteur ne pourra être de nature électronique avant la période H.

3.3.7 **Pour les voitures homologuées**, seuls les papiers d'homologation FIA d'origine, y compris extensions et variations telles qu'homologuées pendant la période concernée sont valables.

3.3.8 Pour les voitures non homologuées, les preuves suivantes (données par ordre de priorité) peuvent être admises pour déterminer la classification de période :

(a) Spécifications du constructeur contenues dans un des documents suivants : prospectus publicitaires, manuel du constructeur, manuel d'atelier du constructeur, liste des pièces de rechange du constructeur, magazines d'essais automobiles ; la publication de tous ces documents devant dater de la période concernée.

(b) Preuve que la spécification d'un constructeur a été modifiée pour un concurrent lors d'une épreuve internationale : tout document, dessin, croquis ou spécification du constructeur produit en période (les spécifications publiées dans des magazines et périodiques de la période doivent provenir d'au moins deux sources).

(c) Rapports d'experts reconnus qui ont inspecté les voitures.

(d) De moindre valeur, mais auxquels sera accordé un certain crédit lors de toute demande spécifique, seront les livres et articles de magazines écrits hors période par des auteurs réputés. Des lettres récentes écrites par des constructeurs, des mécaniciens, des ingénieurs, des dessinateurs, des pilotes et des membres d'équipes de la période seront prises en considération pour une voiture en particulier.

(e) Toutes les preuves susmentionnées doivent se référer au modèle en question.

3.4 Définitions Générales

3.4.1 La silhouette est la forme de la voiture vue de n'importe quelle direction, les panneaux de carrosserie étant posés.

3.4.2 Le châssis est la structure générale de la voiture autour de laquelle sont assemblés les composants mécaniques et la carrosserie comprenant toute partie structurelle de ladite structure.

3.4.3 L'expression «type de matériau» indique le même matériau, mais pas nécessairement de même spécification.

3.4.4 Ainsi, «l'aluminium» est de l'aluminium d'un point de vue métallurgique, mais peut être d'une qualité différente et contenir des éléments absents du composant d'origine à l'exclusion du béryllium aluminium. Le magnésium peut être remplacé par de l'aluminium.

3.5 Tolérances

3.5.1 Sauf indication contraire sur la fiche d'homologation et dans l'Annexe J de période applicables à la voiture, les tolérances suivantes sur les mesures des composants s'appliquent :

3.5.2 Tout usinage, sauf alésage et course : $\pm 0,2\%$;

3.5.3 Brut de fonderie : $\pm 0,5\%$;

3.5.4 Largeur de la voiture aux axes avant et arrière : + 1%, - 0,3% ;

3.5.5 Empattement : $\pm 1\%$;

3.5.6 Voie : $\pm 1\%$.

3.6 Carburant

3.6.1 Pour les voitures routières de production, le carburant doit être de l'essence, telle qu'elle est définie à l'Article 252 paragraphes 9.1, 9.2 et 9.3 de l'Annexe J en vigueur.

3.6.2 Pour les voitures non homologuées, le carburant doit être conforme à l'Article 275.16 de l'Annexe J.

3.6.3 Toutes les voitures de course de Périodes C et D (1/1/1919 - 31/12/1946), Formule 1 1946-57, Formule 2 1947-53, Formule 3 1946-60, Indianapolis 1940-60, peuvent utiliser des carburants à base d'alcool.

3.6.4 Les voitures construites selon les règlements Formules 1 ou 2 1946-60 peuvent utiliser de l'essence ayant un indice d'octane plus élevé.

3.6.5 Des additifs de lubrification, ne dépassant pas 2% en volume, peuvent être ajoutés au carburant.

3.6.6 L'utilisation d'additifs, ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb, est autorisée à condition que ces derniers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ou 102 RON.

3.6.7 Des additifs de lubrification peuvent être ajoutés au carburant pour les moteurs deux temps.

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

4.1 Certification

4.1.1 Tout véhicule participant à une épreuve internationale de la FIA doit être en possession d'un PTH ou, dans le cas des Parcours de Régularité, d'un Laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique. Ces documents sont de nature purement technique et n'offrent aucune garantie ni appréciation, quelle qu'elle soit, sur l'authenticité de la voiture.

4.1.2 Un propriétaire de voiture qui souhaite obtenir de la FIA un certificat au sujet de l'authenticité de sa voiture peut demander à la FIA un HC.

4.1.3 Le PTH est la propriété de l'ASN de délivrance et peut être retiré à tout moment sur décision de la CSAH de la FIA. Les PTH de la FIA peuvent être obtenus auprès des ASN par tout résident ou tout citoyen du pays de l'ASN ; il incombe à ces derniers de remplir les PTH avant de les retourner à l'ASN. L'ASN gardera l'original de la fiche ainsi que les détails de la demande, et fournira au candidat une copie de la fiche

certifiée par perforation. L'ASN fournira à la FIA pour sa base de données les détails et les copies de tous les documents délivrés.

4.1.4 Le PTH est un modèle de la FIA de 11 pages qui est rempli par l'ASN conjointement avec le demandeur.

4.1.5 Pour toute voiture homologuée, ce PTH doit être accompagné d'une copie certifiée par la FIA de la Fiche d'Homologation d'origine de la voiture ou d'une copie certifiée de la Fiche d'Homologation Rétrospective de la voiture.

4.1.6 Le LPVRH se base sur un modèle de la FIA et est un simple document d'identité de véhicule à utiliser pour les Rallyes de Régularité Historiques.

4.1.7 Changement de propriétaire : Le PTH est un document international et doit être accepté par toutes les ASN. Lorsqu'une voiture est transférée à un propriétaire d'un pays différent, la nouvelle ASN devra reconnaître la fiche délivrée à la voiture, informer l'ASN concernée du changement de propriétaire et demander le transfert de l'original accompagné de sa documentation. La nouvelle ASN peut apposer son propre numéro national sur la fiche d'origine.

4.1.8 PTH perdus : si un passeport est perdu, une demande devra être faite auprès de l'ASN qui délivrera une copie couleur certifiée de la Fiche établie d'après son propre exemplaire. L'ASN qui délivrera la copie en question inscrira à la page 1 qu'une autre copie a été délivrée ainsi que sur la page 10 la date à laquelle elle a été délivrée.

4.2 Utilisation des PTH

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

4.2.2 Afin de faciliter la tâche des Organisateurs, toutes les inscriptions aux épreuves inscrites au Calendrier International DOIVENT être accompagnées d'une photocopie de la première page du PTH de la voiture délivré par l'ASN, indiquant clairement sa classe, sa période et sa catégorie, attribuées à la voiture sur la base sur l'Annexe 1 de l'Annexe K.

4.2.3 Le PTH doit être présenté avec la voiture au contrôle technique de l'épreuve. Le PTH de la voiture doit être à la disposition des officiels de la FIA pendant toute la durée de l'épreuve. Seul un des Délégués Eligibilité de la FIA (ou un Officiel nommé par la FIA en leur absence) peut inscrire des commentaires, en anglais ou en français, sur les PTH.

4.2.4 Il incombera au concurrent de prouver l'éligibilité des spécifications d'une voiture telles qu'elles sont portées sur le PTH.

4.2.5 Les commissaires techniques doivent accepter tout PTH convenablement vérifié par une ASN, et autoriser les voitures à participer à l'épreuve concernée du moment qu'elles se conforment à leur fiche sous réserve des dispositions de l'Article 4.3.

4.2.6 Les Organisateurs admettant à leurs épreuves des véhicules sans PTH valide risquent de voir ces épreuves exclues du Calendrier International et de se voir attribuer d'éventuelles sanctions supplémentaires par la FIA.

4.3 Procédure en cas de non-conformité

4.3.1 Si une voiture s'avère non conforme à son PTH ou à sa fiche d'homologation lors de l'inspection et si l'irrégularité va au-delà de ce qui est prévu par la procédure du «point rouge» (Art. 4.4), il incombe au concurrent de s'assurer que les modifications appropriées sont apportées à la voiture.

4.3.2 S'il n'est pas possible de corriger l'irrégularité lors de l'épreuve, les Commissaires Sportifs peuvent exclure la voiture et envoyer le PTH à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré pour examen.

4.3.3 Si une voiture est conforme à son PTH mais non conforme au Règlement Technique de l'Annexe K, les Commissaires Sportifs peuvent exclure le concurrent avec cette voiture, porter par écrit les raisons de cette exclusion sur la fiche de la voiture et l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivrée pour examen.

4.3.4 Les PTH de la FIA peuvent être annulés dans les circonstances suivantes :

(a) A la suite d'une demande de l'ASN auprès de laquelle la voiture est enregistrée à la FIA. Cette demande doit être accompagnée de motifs justifiant l'annulation.

(b) A la suite d'un rapport à la FIA des officiels FIA (ou des personnes autorisées par les officiels de la FIA) d'une épreuve pour laquelle la voiture a été inscrite et a été jugée non conforme aux dispositions de l'Annexe K ci-dessus. Ils doivent porter leurs raisons sur le PTH, l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré, et suspendre le classement de l'épreuve.

(c) Par la FIA qui peut invalider tout PTH, en informant l'ASN ayant délivré le PTH de sa décision et en publiant cette dernière dans le Bulletin de la FIA.

4.3.5 Dans les cas 4.3.4.(a) et 4.3.4.(b), le concurrent conservera une photocopie du PTH, dûment annotée par les Commissaires Sportifs ou les Délégués Eligibilité, et pouvant être utilisée pour des épreuves pendant une période de 30 jours. Il appartiendra à la FIA de statuer sur la validité de la voiture dans les 30 jours suivant réception du PTH. Au cours de cette période, tous les résultats ou points obtenus par la voiture seront suspendus.

4.3.6 Si la FIA décide que le PTH n'est pas valable, il sera retiré et toute nouvelle délivrance de PTH devra être approuvée au préalable par la FIA.

4.3.7 Les Délégués Eligibilité peuvent, dans certaines circonstances, être autorisés par les Commissaires Sportifs à garder les PTH pour les examiner ultérieurement pour la durée de l'épreuve.

4.4 Procédure des points rouges

4.4.1 Si une voiture se présente aux vérifications techniques avec une légère irrégularité par rapport au Règlement Technique, n'altérant pas ses performances, le Délégué Eligibilité de la FIA (s'il y en a un ou, en son absence, un des officiels de la FIA) peut marquer d'un «point rouge» la page 1 du PTH et indiquer par écrit les raisons de l'irrégularité à la page appropriée. Le concurrent doit corriger l'irrégularité avant l'épreuve suivante.

4.4.2 Tous les points rouges doivent être compilés dans une base de données centrales.

4.4.3 Si cette irrégularité n'est pas corrigée avant l'épreuve suivante, les Commissaires Sportifs pourront exclure la voiture de l'épreuve.

4.5 Procédures d'appel contre la décision d'une ASN

4.5.1 Si une ASN refuse d'approuver un PTH, le candidat a le droit de demander à la FIA d'entamer une procédure d'appel.

4.5.2 Le candidat doit demander par écrit à l'ASN, dans les 30 jours suivant la notification du refus, d'envoyer à la FIA le dossier complet concernant la fiche.

4.5.3 L'ASN doit se conformer à cette demande dans les 14 jours suivant la notification d'appel.

4.5.4 La FIA informera le candidat et l'ASN de sa décision.

4.5.5 Des frais liés à cette procédure d'appel sont à payer à la FIA au moment de l'interjection de l'appel. Si l'appel est confirmé, l'ASN remboursera les frais à l'appelant.

4.6 Base de données des voitures historiques de la FIA

4.6.1 Les ASN conserveront dans une base de données les informations concernant les PTH qu'elles auront délivrés.

5 – PRESCRIPTIONS DE SECURITE

5.1 Les prescriptions suivantes sont obligatoires à l'exception des Parcours de Régularité pour lesquels elles sont recommandées.

5.2 La présentation d'une voiture aux vérifications techniques équivaut à une déclaration par le concurrent que sa voiture peut prendre part à l'épreuve en toute sûreté. Les voitures doivent être présentées en état de propreté.

5.3 Batterie, coupe-circuit

5.3.1 Une protection des bornes des batteries contre les risques de courts-circuits est obligatoire.

5.3.2 Il faut qu'il y ait un coupe-circuit général qui isole TOTALEMENT de la batterie tous les circuits électriques et coupe le moteur (à l'exception de ceux qui alimentent l'extincteur). Il est recommandé d'installer la commande extérieure à la base du pare-brise, du côté du pilote, ou à moins de 50 cm de cet emplacement. Dans les voitures fermées, la commande peut être montée sur une vitre arrière latérale en plexiglas, à condition que celle-ci se trouve derrière le siège du pilote. La commande sera signalée par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 120 mm de base.

5.3.3 Sur les voitures à allumage par magnéto, un commutateur de mise à la masse doit être incorporé du côté basse tension du magnéto. On doit pouvoir l'actionner facilement de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.

5.4 Câbles, conduites et équipement électrique

5.4.1 Les conduites de carburant et d'huile et les câbles de freins doivent être protégés à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques, etc.) et à l'intérieur contre tout risque d'incendie.

5.4.2 Cette protection n'augmentera pas la résistance structurelle de la voiture.

5.4.3 Si l'installation de série est conservée, aucune protection supplémentaire ne sera nécessaire.

5.5 Système de carburant

5.5.1 Dans toutes les voitures des Périodes A à E, le réservoir de carburant doit être un réservoir standard, un réservoir homologué ou un réservoir de carburant de sécurité. Il est recommandé de remplir les réservoirs homologués ou standard avec de la mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054

5.5.2 Toutes les voitures de la Période F qui n'utilisent pas de réservoir de carburant de sécurité doivent être équipées d'un réservoir standard, d'un réservoir homologué ou d'un réservoir rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.

5.5.3 Les voitures homologuées à partir de la Période G peuvent utiliser des réservoirs homologués, toutes les autres voitures doivent utiliser un réservoir de carburant de sécurité.

5.5.4 Tous les réservoirs de carburant de sécurité doivent être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA).

5.5.5 Toutes les voitures peuvent utiliser des réservoirs de carburant de capacité réduite à condition qu'ils soient homologués ou qu'il s'agisse de réservoirs de carburant de sécurité.

5.5.6 Les systèmes d'alimentation dépourvus de pompe électrique ou mécanique doivent avoir un dispositif isolant qui soit clairement signalé.

5.5.7 Les voitures utilisant un carburant autre que l'essence, par exemple le méthanol, doivent arborer un disque orange fluorescent de 75 mm de diamètre sur le fond de chaque numéro de compétition. Il est recommandé que la couleur de ce disque soit conforme à la spécification Pantone 15-1354 TC Orange Crush.

** à partir du 01.01.2006, l'article 5.5 sera rédigé comme suit :

5.5 Système de carburant

5.5.1 Dans toutes les voitures des Périodes A à E, le réservoir de carburant doit être un réservoir standard, un réservoir homologué ou un réservoir de carburant de sécurité. Il est recommandé de remplir les réservoirs avec de la mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054

5.5.2 Pour toutes les voitures de Période F à I le réservoir de carburant est libre mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.

5.5.3 Tous les réservoirs de carburant de sécurité doivent être conformes aux exigences de l'Article 253.14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA).

5.5.4 Les systèmes d'alimentation dépourvus de pompe électrique ou mécanique doivent avoir un dispositif isolant qui soit clairement signalé.

5.5.5 Les voitures utilisant un carburant autre que l'essence, par exemple le méthanol, doivent arborer un disque orange fluorescent de 75 mm de diamètre sur le fond de chaque numéro de compétition. Il est recommandé que la couleur de ce disque soit conforme à la spécification Pantone 15-1354 TC Orange Crush.

5.6 Cloisons

5.6.1 A partir de la Période F, des cloisons coupe-feu doivent être installées. Elles sont recommandées pour les autres périodes.

5.7 Extincteurs

5.7.1 Toutes les voitures participant à des courses sur circuit, des courses de côte de vitesse et des rallyes sportifs comprenant des épreuves spéciales, devront être équipées d'au moins un extincteur manuel conformément à l'Article 253.7.3 de l'Annexe J (voir Annexe J en cours).

5.7.2 Un système d'extinction homologué par la FIA, conforme à l'Article 253.7.2 de l'Annexe J (voir Annexe J en cours, Liste Technique 16), est recommandé. Toutefois pour les monoplaces et les voitures biplaces de course, le dispositif de déclenchement externe exigé à l'Article 253.7.2.3 n'est pas obligatoire.

5.8 Récupérateurs d'huile (pas obligatoire en rallye)

5.8.1 La capacité minimale des récupérateurs d'huile sera de 2 litres pour toutes les voitures d'une cylindrée maximale de 2 litres, et de 3 litres pour toutes les autres voitures.

5.8.2 Si la voiture était équipée à l'origine d'un circuit fermé de recyclage des vapeurs d'huile, et si ce système est toujours utilisé, aucun récupérateur d'huile n'est nécessaire.

5.9 Papillons

5.9.1 Tous les papillons devront être équipés d'un ressort de rappel externe, à l'exception des carburateurs doubles qui devront être équipés d'un ressort interne.

5.10 Rétroviseurs

5.10.1 Pour les courses, deux rétroviseurs devront être prévus, la surface totale de verre n'étant pas inférieure à 90 cm².

5.10.2 Pour les rallyes, les rétroviseurs doivent être conformes au code de la route du pays d'immatriculation.

5.11 Feux

5.11.1 Lors des courses sur circuit fermé, le verre de tous les feux avant doit être masqué ou recouvert.

5.12 Pare-brise

5.12.1 Le pare-brise de toutes les voitures de Tourisme et GT devra être en verre feuilleté. Une dérogation pourra également être accordée pour l'utilisation de ce dernier matériau si un pare-brise en verre feuilleté n'est pas disponible pour le modèle concerné. Les autres voitures pourront utiliser du plastique rigide transparent.

5.13 Arceaux / cages de sécurité

5.13.1 Même lorsque le présent Article ne les exige pas, les arceaux de sécurité sont fortement recommandés pour toutes les autres voitures historiques lorsque leur utilisation est appropriée.

5.13.2 Exigences

(a) **Périodes A à E** : arceaux/cages tels que spécifiés ci-dessous recommandés, sauf pour les voitures qui étaient équipées d'arceaux/cages à l'origine, qui doivent avoir des arceaux respectant ou dépassant la spécification utilisée sur la voiture lorsqu'elle était utilisée en compétition dans sa période.

(b) **Pour toutes les autres périodes**, arceaux/cages présentant une sécurité correcte obligatoires, sauf pour les Voitures de Tourisme de série et les Voitures de Grand Tourisme de série, pour lesquelles ils sont fortement recommandés. Ces arceaux/cages de sécurité peuvent répondre aux spécifications de période (sauf pour ce qui concerne les réalisations en alliage léger, voir ci-dessous), ou sinon doivent être réalisés selon les spécifications précisées dans cet Article.

5.13.3 En cas d'installation d'une cage de sécurité, le siège arrière peut être enlevé de la voiture.

5.13.4 Les arceaux en aluminium sont interdits pour toutes les périodes, sauf pour les voitures dans lesquelles ils ne peuvent être remplacés et font partie de la structure (par exemple : Porsche Carrera 6, 908, 917).

5.13.5 Spécifications

(a) Pour les voitures de Formule 1 de Période F (1/1/1961 - 31/12/1965), si l'arceau de sécurité fait partie intégrante de la structure du véhicule, il peut être utilisé en lieu et place de celui prévu à l'Article 5.13.

(b) A partir de la Période F, pour les autres monoplaces et biplaces de course et les voitures de GT, GTS et GTP découvertes : un arceau conforme à la spécification de période ou à l'Art. 277 de l'Annexe J de 1993 (voir Annexe VI à ce règlement). Pour les épreuves au cours desquelles un copilote se trouve à bord de la voiture, la conception doit être au moins en conformité avec le dessin n°253-3 (voir Annexe V à ce règlement) et couvrir toute la largeur de l'ouverture de l'habitacle.

(c) Les renforts arrière peuvent être remplacés (ou complétés) par des renforts s'étendant vers l'avant, qui doivent être fixés à l'arceau principal à une distance de son sommet qui ne soit pas supérieure à un tiers de la distance séparant son sommet de son point d'ancrage inférieur ; ces entretoises ne doivent pas gêner la sortie des occupants de la voiture.

(d) Pour les voitures fermées de GT et de Tourisme de production et de compétition, et les voitures fermées de GTP : une cage de sécurité conforme à la spécification de période ou à l'Art. 253.8. de l'Annexe J de 1993 (voir Annexe VI à ce règlement) à laquelle peut être ajoutée de chaque côté une seule barre en diagonale entre une intersection et un point d'ancrage, sur l'arceau principal ou entre les entretoises postérieures, et un maximum de deux barres de protection latérales de chaque côté, comme spécifié en 13.11.3. Les renforts réalisés selon les dessins 253-3 à 253-10 et 253-12 à 253-17B de l'Annexe J en cours sont également autorisés.

(e) La conception doit être conforme à l'un des dessins 253-4 à 253-6 auxquels peut être ajoutée de chaque côté une seule barre en diagonale entre une intersection et un point d'ancrage, sur l'arceau principal ou entre les entretoises postérieures, et/ou un maximum de deux barres de protection latérales de chaque côté, comme spécifié en 5.13.6.

(f) Les renforts réalisés selon les dessins 253-7 à 253-9 sont également autorisés.

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

(a) Les cages de sécurité pour des voitures de Périodes E et F ne peuvent comporter plus de huit points d'ancrage (voir art. 8.2.2.2 de l'Annexe VI), un point d'ancrage étant la jonction entre l'arceau/cage et le châssis/coque, effectuée par soudure, boulonnage ou rivetage.

Tout arceau/cage de sécurité peut être en contact avec la coque et cela ne sera pas considéré comme point d'ancrage à condition qu'il n'y ait pas de jonction permanente entre cage/arceau et coque.

(b) Il ne peut y avoir aucune barre latérale sauf au niveau du toit ou entre les barres verticales de chaque côté de l'ouverture de portière du pilote ou du passager avant. Les barres en travers des ouvertures de portières ne doivent pas être plus de deux de chaque côté, ne doivent pas gêner l'entrée ou la sortie et ne peuvent être fixées que par boulonnage, et les réglages de montage ne permettent pas de mettre en charge l'arceau/la cage de sécurité (une «barre» est un morceau de tube formant l'arceau/cage de sécurité entre les intersections avec d'autres tubes ou entre une intersection et un point d'ancrage).

(c) Aucun point d'ancrage ou intersection ne peut incorporer de dispositif réglable pour permettre une mise en charge de l'arceau/cage de sécurité.

(d) Les arceaux/cages de sécurité pour voitures ayant un châssis à poutre centrale, ou de construction entièrement en fibre de verre ou en tube d'aluminium, doivent se conformer aux spécifications et conceptions approuvées par la FIA (des spécifications existent pour la Lotus Elan, la Lotus Elite et l'Alpine Renault A110). Les conceptions pour arceaux/cages de sécurité pour ces voitures doivent être soumises à la FIA pour approbation, par une ASN.

(e) Les conditions de l'Article 253.8.5 de l'Annexe J de 1993 (voir Annexe VI à ce règlement) doivent être respectées.

(f) Lorsque des boulons et des écrous sont utilisés, les boulons doivent avoir un diamètre minimal suffisant en fonction du nombre utilisé. Ils doivent être de la meilleure qualité possible (de préférence de type avion). Il est déconseillé d'utiliser des boulons et des écrous à tête carrée.

(g) Pour la structure principale, doivent être utilisés des tubes d'un seul tenant aux courbes régulières, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défectuosité des parois.

(h) Toutes les soudures doivent être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc, en particulier sous gaz protecteur).

(i) A partir de la Période G, les prescriptions de sécurité de l'Annexe J applicable à cette période doivent être suivies.

5.14 Feux arrière rouges

5.14.1 Les feux «stop» qui équipaient à l'origine les voitures à l'arrière doivent être en état de fonctionnement au départ de la course.

5.14.2 Au départ d'une course, toutes les monoplaces à partir de la Période G, et toutes les voitures non monoplaces non équipées de feux arrière à l'origine, doivent être équipées d'un feu rouge d'avertissement en état de fonctionnement, tourné vers l'arrière, clairement visible de l'arrière, monté à moins de 10 cm de l'axe central de la voiture, d'une surface comprise entre 20 et 40 cm², solidement fixé, et qui puisse être allumé par le pilote. Ce feu devra être soit à incandescence et d'une puissance d'au moins 21 watts, soit à LED de type «Tharsis» ou «Dm Electronics». Ce feu arrière rouge est recommandé pour toutes les autres voitures.

5.15 Ceintures de sécurité

5.15.1 Les voitures fermées construites entre 1962 et 1965 et toutes les voitures antérieures à 1966 équipées d'arceaux de sécurité doivent avoir un harnais «à 4 sangles» minimum et d'une largeur de sangles de 2 pouces minimum, comme indiqué dans l'Art. 253.6 de l'Annexe J de 1993.

5.15.2 Toutes les voitures à partir de 1966 doivent être équipées de harnais conformes à l'Article 253.6 de l'actuelle Annexe J.

5.15.3 Dans le cas d'un harnais ayant deux sangles d'épaules et deux sangles abdominales, il devra y avoir deux points de fixation sur la coque pour les sangles abdominales, et un point de fixation, ou éventuellement deux, symétrique(s) par rapport au siège, pour les sangles d'épaule. Les ceintures/harnais de sécurité ne peuvent être modifiés.

5.16 Appuie-tête

5.16.1 Conseillé pour toutes les voitures (Art. 259.14.4, Annexe J).

5.17 Capot (Voitures de Tourisme et de Grand Tourisme uniquement)

5.17.1 Doit être convenablement fixé. Le verrouillage d'origine doit être supprimé et remplacé par des attaches de sécurité à l'extérieur du capot.

5.17.2 A partir des spécifications de la Période G, au moins deux attaches de sécurité supplémentaires doivent être montées pour verrouiller le capot avant et le capot arrière.

5.17.3 Les mécanismes de verrouillage intérieurs seront rendus inopérants ou enlevés.

5.18 Anneaux de remorquage

5.18.1 Toutes les voitures, excepté les monoplaces, doivent avoir un anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière. Ces anneaux de remorquage doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- diamètre intérieur entre 80 mm et 100 mm
- solidement fixés aux structures avant et arrière de la voiture.
- doivent être situés de manière qu'ils puissent être utilisés lorsque la voiture est immobilisée dans un bac à graviers.
- doivent être clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange.

5.19 Direction, volant amovible

5.19.1 Pour des raisons de sécurité, les colonnes de direction d'une pièce peuvent être remplacées par d'autres comprenant des joints à cardan ou des dispositifs télescopiques à condition que toutes les fonctions d'origine soient conservées ; ces autres colonnes doivent provenir de véhicules homologués par la FIA et de cylindrées équivalentes aux voitures concernées. A partir de la Période G, le règlement du groupe en question doit être respecté.

5.19.2 Un volant de direction amovible peut remplacer le volant d'origine.

5.20 Tests de condition

5.20.1 Obligatoire pour certaines catégories ; voir Annexe III.

5.21 Réparations

5.21.1 Les réparations de pièces en composite doivent être faites selon les prescriptions de l'Annexe IV.

5.22 Sièges

5.22.1 Dans le cas des voitures de GTS et CT de Période F (1/1/1962) ou plus récentes, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent l'être pour des sièges de spécification de période ou pour lesquels l'homologation FIA est valide. Pour les autres périodes, ces sièges sont recommandés.

5.23 Volant de direction

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

6 – REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES NON HOMOLOGUEES

6.1 Généralités

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

6.2 Châssis Monocoque ou Construction Monobloc

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

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

6.3 Suspensions avant et arrière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Moteur

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

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

6.4.3 Pour les moteurs de cylindrée inférieure à la limite maximale en période, la cylindrée ne pourra être augmentée au-delà de la cylindrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture.

6.4.4 Les voitures équipées à l'origine d'un moteur DFY peuvent utiliser un moteur dérivé du DFY. Pour les voitures équipées d'un moteur Cosworth DFV, tous les composants de moteurs dérivés du Cosworth DFV peuvent être utilisés.

6.4.5 La course ne peut s'écarter d'une cote indiquée dans la spécification de période.

6.4.6 Vilebrequins, bielles, pistons et paliers peuvent avoir des dimensions supérieures à celles de la spécification de période, dans les limites permises par la taille du carter du moteur. Ils doivent être fabriqués dans le même type de matériau. La méthode de construction est libre.

6.4.7 Ni le nombre des sièges de soupapes ni la longueur des soupapes ne doivent dépasser la spécification du constructeur, à moins d'être confirmés par une preuve de période. Des conversions de culasse dont l'utilisation en période est prouvée peuvent être utilisées.

6.4.8 La cylindrée (ou la cylindrée estimée) des voitures à moteur suralimenté, turbocompressé, rotatif, à turbine ou à vapeur, sera multipliée par le coefficient utilisé en période.

6.4.9 L'ordre d'allumage d'origine doit être conservé.

6.5 Allumage

6.5.1 Un allumage électronique ne peut être monté que s'il correspond à une spécification de période, et seulement sur les voitures à partir de la Période F.

6.5.2 Un limiteur électronique de régime peut être utilisé sur les voitures à partir de la Période F.

6.5.3 L'utilisation de systèmes électroniques de gestion de moteur sur les moteurs DFV/DFY est interdite et pour les autres voitures, ils doivent correspondre à une spécification de période.

6.5.4 La bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur ou la marque des magnétos sont libres à condition qu'ils soient conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.

6.6 Lubrification

6.6.1 Il est permis de changer le système de lubrification du moteur, par exemple en remplaçant le carter humide par un carter sec, selon la spécification de période. (Les carters secs ne sont pas autorisés pour les voitures Formule Junior antérieures à 1961).

6.6.2 Le nombre et le type de pompes à huile utilisées, et la longueur des conduites d'huile, devront se conformer à la spécification de période.

6.6.3 Des refroidisseurs d'huile du moteur peuvent être montés, à condition que leur position ne modifie pas la silhouette.

6.7 Système de carburant

6.7.1 D'autres carburateurs de la même période ou d'une période antérieure peuvent être utilisés, mais seulement si leur nombre, leur type général et leur principe de fonctionnement sont les mêmes que ceux d'origine.

6.7.2 Les voitures à injection peuvent être équipées de carburateurs de la même période.

6.7.3 L'injection et/ou la suralimentation ne peut(ven)t être autorisée(s) que sur une voiture individuelle qui les/ l'utilisait pendant la période; de plus, seul le système d'origine peut être utilisé.

6.7.4 Les pompes à carburant mécaniques peuvent être remplacées par des pompes électriques, ou vice versa.

6.7.5 Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou imposée à l'origine, et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.

6.8 Instrumentation

6.8.1 Les instruments de bord électroniques doivent correspondre à la spécification de période, toutefois les systèmes d'acquisition de données qui assuraient les fonctions suivantes : vitesse de rotation moteur, pression et température d'huile moteur, température d'eau moteur et pression d'alimentation en carburant peuvent être utilisés.

6.9 Boîte de vitesses

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

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

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

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

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

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

6.10 Couple final

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

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

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

6.11 Freins

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

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

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

- 6.11.4 Les freins à disque, les disques ajourés et les étriers à pistons multiples ne sont autorisés que s'ils correspondent à une spécification de période du modèle.
- 6.11.5 Les systèmes de freinage hydrauliques peuvent être convertis à un mode de fonctionnement à double circuit opérant simultanément sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts.
- 6.11.6 L'installation d'une boîte à air autour des freins à disque, à des fins de refroidissement, est autorisée.
- 6.11.7 Les circuits hydrauliques peuvent être remplacés par des conduits de type «Aeroquip».
- 6.11.8 Les voitures équipées à l'origine de freins carbone-carbone peuvent être converties à des disques d'acier avec étriers contemporains et plaquettes conventionnelles.

6.12 Roues

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

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

6.12.3 Périodes A-D

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

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

(c) Le diamètre minimum autorisé est de 16 pouces à moins qu'il puisse être prouvé qu'une taille inférieure ait été utilisée en période sur la voiture en question.

(d) La largeur de jante maximale ne doit pas être supérieure à la spécification de période de plus d'un pouce.

6.12.4 Périodes de E à F incluses

(a) Le diamètre minimum autorisé est celui qui peut être vérifié par une spécification de période.

(b) La largeur de jante maximale doit respecter la spécification de période et ne doit pas être supérieure à 5½" (6½" pour les voitures de Période F) sauf si une preuve de spécification de période peut être fournie pour justifier une dimension plus large.

(c) S'il n'existe pas de spécification de période, ou si une largeur de jante supérieure à 5½" (6½") est proposée, alors le Groupe de Travail Technique Historique de la FIA précisera une dimension.

(d) En Formule Junior, la largeur maximum de jante est de 5 pouces (127 mm) en Période E (1/1/1947 - 31/12/1960) et 6½" (165 mm) en Période F (1/1/1961 - 31/12/1965).

(e) Seules des roues à jante divisée de spécification de période sont autorisées.

6.12.5 A partir de la Période G

(a) Des roues à jante plus étroite que celle de la spécification d'origine peuvent être utilisées.

(b) Pour certaines catégories, les roues doivent être conformes au règlement sur les tests de condition de l'Annexe III de l'Annexe K, même si elles sont neuves.

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

6.12.6 Pneus

Doivent être conformes à l'Article 8.

6.13 Carrosserie

6.13.1 La voiture doit présenter la même silhouette qu'en période où elle était engagée à l'origine, sans conduits d'aération, concavités ou renflements supplémentaires. L'ajout d'un arceau de sécurité n'est pas considéré comme une modification de la silhouette.

6.13.2 Les éléments de carrosserie de remplacement devraient se conformer fidèlement à la conception originale construite en période pour ce châssis spécifique et être faits du type de matériau d'origine.

6.13.3 Pour les Périodes A-D, une carrosserie dans le style de la période, faite du type de matériau d'origine et du même poids, est permise à condition qu'elle soit conforme à une carrosserie accréditée

montée sur le modèle de la période en question. Dans ce cas, le propriétaire doit informer l'ASN avec des photographies montrant les deux côtés, l'avant, l'arrière et l'intérieur.

6.13.4 Le couvre-tonneau doit être flexible, sauf si c'était un élément de la carrosserie d'origine de la voiture (attesté par une photographie de l'époque), auquel cas les bords devront être protégés. Les sièges des passagers peuvent être enlevés.

6.13.5 Pour les TGP, la carrosserie doit arborer une livrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture, si elle est autorisée par les lois du pays où se situe l'épreuve.

6.14 Accessoires aérodynamiques

6.14.1 Les accessoires aérodynamiques ne peuvent être montés sur la voiture que s'ils correspondent à une spécification de période.

6.14.2 Les dispositifs employés doivent se conformer en conception, position et dimensions à ceux employés pendant la période de la voiture.

6.14.3 Pour les monoplaces, aucun dispositif aérodynamique qui était monté sur des pièces non suspendues de la voiture et/ou pouvait être réglé depuis l'habitacle, n'est autorisé.

6.14.4 Les éventuels dispositifs aérodynamiques utilisés à l'origine en compétition ne sont pas obligatoires.

6.14.5 Les voitures qui ont couru en période avec des jupes aérodynamiques fixes (pendant 1981 et 1982) peuvent retenir la fixation et la philosophie de conception originales. Toutefois la jupe doit être modifiée de façon à conserver la garde au sol minimale statique de 40 mm. Les bandes de frottement ne sont pas autorisées.

6.15 Système électrique

6.15.1 Des alternateurs ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période.

6.15.2 La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. Le type, la marque et la capacité (ampères-heures) de la batterie sont libres. L'emplacement d'origine de la batterie peut être modifié. Si la batterie est conservée dans l'habitacle, elle doit y être solidement fixée et avoir un couvercle isolé et étanche.

6.16 Eclairage

6.16.1 Les systèmes d'éclairage d'origine équipant les voitures doivent être en état de fonctionnement.

6.17 Empattement, voie, garde au sol

6.17.1 Empattement

L'empattement ne peut s'écarter de la spécification de période.

6.17.2 Voie

La voie ne doit pas s'écarter de la spécification de période.

6.17.3 Garde au sol

Pour toutes les voitures jusqu'à la Période D incluse, toutes les parties de la masse suspendue de la voiture doivent avoir une garde au sol minimale de 100 mm, de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 100 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.

Les voitures de Période E et F doivent avoir une garde au sol minimale de 60 mm de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 60 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.

6.17.4 Pour toutes les voitures de la Période G et ultérieures, la spécification de période doit être respectée.

6.17.5 La garde au sol sera mesurée sans le pilote, mais avec les roues et pneus à utiliser en compétition, remplacés si nécessaire si les roues ou les pneus sont endommagés.

6.18 Poids

6.18.1 Le poids minimum d'une voiture est celui du règlement d'origine pour sa catégorie ou, si le poids n'est pas spécifié dans le règlement d'origine, le poids de période publié.

7 – REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES ROUTIERES DE PRODUCTION

7.1 Généralités

7.1.1 Ce règlement s'applique aux Voitures de Tourisme, Voitures de Tourisme de Compétition, Voitures de Grand Tourisme, et Voitures de Grand Tourisme de Compétition telles que définies à l'Article 2.

7.1.2 Toutes les voitures sont soumises à l'Article 5 (Sécurité).

7.2 Fiches d'Homologation et de Reconnaissance

7.2.1 Lorsque la FIA a créé l'Annexe J 1954 pour les voitures de Tourisme et de Grand Tourisme, les Fiches de Reconnaissance ou Fiches d'Homologation dressées par les ASN indiquaient les spécifications des voitures. A partir de 1958 (voitures GT) et de 1960 (voitures de Tourisme), les ASN ont fourni à la CSI de la FIA les informations nécessaires pour remplir ce fiches et les délivrer. Toutes les Fiches de Reconnaissance ou d'Homologation visées par la FIA seront désignées comme des Fiches d'Homologation.

7.2.2 Il est reconnu que certaines voitures de Tourisme et de Grand Tourisme de Période E (du 1/1/1947 - 31/12/1961) n'étaient pas homologuées dans la Période ou que les fiches pouvaient ne pas comprendre toutes les options de Période.

7.2.3 Pour les voitures dont les fiches n'ont pas été compilées dans la période, le Groupe de Travail Technique de la CSAH compilera des Fiches d'Homologation Rétrospectives d'après les données fournies par l'ASN du constructeur d'origine.

7.2.4 Ces Fiches d'Homologation Rétrospectives devront par la suite être approuvées par la Commission du Sport Automobile Historique avant d'être ajoutées à la liste des Fiches d'Homologation de la FIA.

7.2.5 Les voitures des Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965) participeront aux compétitions conformément aux règles figurant dans les Annexes IX et X (jusqu'au 31/12/2005).

7.3 Règlement Technique général pour voitures routières de production

7.3.1 Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, GT et GTS des Périodes E et F (1/1/1947 - 31/12/1965) se conformeront à l'Annexe J 1965 à compter du 01/01/2006.

7.3.2 Les Voitures de Tourisme et de Grand Tourisme à partir de la Période G doivent être conformes à la réglementation de compétition internationale de l'Annexe J correspondant à la dernière année de leur période comme défini à l'Article 3.

7.3.3 Dans le cas des Voitures de Tourisme, la seule préparation autorisée est l'entretien normal ou le remplacement des pièces endommagées par l'usure ou à la suite d'un accident, ainsi que les modifications explicitement autorisées par les Règles de l'Annexe J correspondant à cette période et applicables aux voitures de Groupes 1 ou N. Toutefois le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

7.3.4 Les voitures GT ne peuvent utiliser que les modifications explicitement autorisées par les règles de l'Annexe J relatives à la période, à l'exception de toute autre extension d'homologation.

7.3.5 Pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition à partir de la Période G, seuls les documents d'homologation de la FIA d'origine, avec les extensions et les variations homologuées dans la période concernée sont valables ainsi que les modifications explicitement autorisées dans la réglementation de l'Annexe J applicable à cette période.

7.3.6 En outre, pour les Voitures de Grand Tourisme et de Tourisme de Compétition :

Le système d'assistance de frein peut être déconnecté ou supprimé.

Les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur. (Un matériau de type FAA, par ex, le Lexan 400, est recommandé). Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement mais le mécanisme d'ouverture d'origine doit être conservé.

Le châssis doit répondre à la conception et aux dimensions d'origine, mais peut employer des renforcements locaux.

Lorsque l'Annexe J applicable à la période autorise le remplacement des freins à disques, dans certaines circonstances, les nouveaux disques devront être du même type (plein, rainuré, ventilé).

La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.

7.3.7 Les Voitures de Tourisme de Compétition de Période H de 1972 seront autorisées à utiliser des éléments de carrosserie en fibre de verre retirés de leur Fiche d'Homologation le 1/1/1973.

7.3.8 Des variations par rapport à la carrosserie standard ou homologuée autorisées par l'Annexe J de la période concernée peuvent être adoptées. Ces modifications de carrosserie doivent être conformes à une configuration complète utilisée sur le modèle concerné en compétition internationale disputée selon les règles FIA de la période. Ceci devra être attesté par une photographie de l'époque figurant sur le PTH de la voiture et estampillée par l'ASN qui l'a délivré.

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

7.4 Voitures du Groupe B

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

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

8 – PNEUS

8.1 Généralités

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

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

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

- 8.1.4 L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus n'est pas autorisée.
 8.1.5 L'utilisation de tout mélange affectant l'hystérésis de la bande de roulement, n'est pas autorisée.
 8.1.6 La composition des gommes doit être soulignée en jaune sur le côté du pneu.

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

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

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

Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus marqués «E» ou «DOT» d'un rapport d'aspect de 70% au moins ou de la spécification de période selon le cas. **Les voitures CT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus Dunlop de section L.**

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

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

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

8.3. Formules et exceptions particulières

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

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

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

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

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

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

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

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

8.4 Pneus pour rallyes

8.4.1 Les pneus pouvant être utilisés en rallye (ainsi que dans des épreuves spéciales de rallyes sur circuits ou sur parcours de courses de côte et lors d'épreuves mixtes) sont limités aux pneus estampillés «E» ou «DOT» (et en excluant ceux portant l'indication «Not for highway use» ou «For racing only») avec un certain rapport d'aspect selon la période considérée.

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

Diamètre de jante	Période	Diamètre minimum de roue complète
10"	F	490 mm

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

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

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

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

8.4.6 Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5" ou moins et/ou d'un diamètre de 16" ou plus pourront utiliser des pneus routiers à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport de section de 75% ou plus. Ces pneus pourront porter l'agrément «E» ou «DOT». Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour l'épreuve.

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

Taille de roue (pouces)	10	12	13 et plus
Indice Vitesse			
-	120 km/h / 75 mph	135 km/h / 85 mph	150 km/h / 95 mph
S	150 km/h / 95 mph	160 km/h / 100 mph	175 km/h / 110 mph
H	175 km/h / 110 mph	185 km/h / 115 mph	200 km/h / 125 mph
V	Pas fabriqué	Pas fabriqué	210+ km/h / 130+ mph

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

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

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

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

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

Les abréviations suivantes sont utilisées :

S : Compresseur ; U/S : Sans Compresseur.

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

Période A

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

PA/H Voitures lourdes construites pour la course Paris-Amsterdam-Paris de 1898, poids sup. 400 kg.

PA/L Voitures légères construites pour la course Paris-Amsterdam-Paris de 1898, poids entre 200 et 400 kg.

GB/H Voitures lourdes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids inf. 1000 kg.

GB/L Voitures légères construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 400 et 650 kg.

GB/V Voiturettes construites pour la Coupe Gordon Bennett, poids entre 250 et 400 kg.

Période B

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

GP1 Voitures de Grand Prix 1906, comme GB/H.

GP2 Voitures de Grand Prix 1907, poids non limité, cons. inférieure à 30 l/100 km.

GP3 Voitures de Grand Prix de 1908 à 1910, surface max. piston 755 cm², poids min. à sec 1100 kg.

GP4 Voitures de Grand Prix 1911.

GP5 Voitures de Grand Prix 1912, largeur hors tout max. 1750 mm.

GP6 Voitures de Grand Prix 1913, poids de 800 à 1100 kg. Cons. max. 20 l/100 km.

GP7 Voitures de Grand Prix 1914, max. 4500 cm³, poids min. 1100 kg.

V1 Voiturettes 1906. Poids min. 700 kg. Alésage max. : 120 mm mono-cyl., 90 mm bi-cyl.

V2 Voiturettes 1908. Poids min. 700 kg. Alésage max. 100 mm mono-cyl., 80 mm bi-cyl., 65 mm pour 4 cylindres.

V3 Voiturettes 1909. Poids min. 700 kg. Moteurs mono-cyl. : alésage max. 120 mm et course max. 124 mm, ou max. 100 mm x 250 mm ; moteurs bi-cyl. : max. 95 mm x 95 mm, ou max. 80 mm x 192 mm ; moteurs 4 cylindres : max. 75 mm x 75 mm, ou max. 65 mm x 145 mm.

V4 Voiturettes 1911. Maximum 3000 cm³. Poids min. 800 kg.

V5 Voiturettes 1913. Maximum 3000 cm³.

IN1 Voitures Indianapolis conformes aux spécifications des années 1911-18.

HS1 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.

Période C

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

GP8 Voitures de Grand Prix 1921. Poids min. 800 kg. Max. 3000 cm³.

GP9 Voitures de Grand Prix 1922-25. Poids min. 650 kg. Max. 2000 cm³.

GP10 Voitures de Grand Prix 1926-27. Poids min. 600 kg (1926) et 700 kg (1927). Max. 1500 cm³. Largeur min. carrosserie 850 mm.

GP11 Voitures de Grand Prix 1928, poids de 550 kg à 750 kg.

GP12 Voitures de Grand Prix 1929-30. Poids min. 900 kg, larg. min. carrosserie 1000 mm.

V6 Voiturettes 1920. Max. 1400 cm³.

V7 Voiturettes 1921-25. Max. 1500 cm³.

IN2 Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de construction ou de compétition.

HS2 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.

SAL1 Berlins jusqu'à 3000 cm³

SAL2 Berlins de plus de 3000 cm³

OT1 Voitures de tourisme quatre places ouvertes jusqu'à 3000 cc

OT2 Voitures de tourisme quatre places ouvertes de plus de 3000 cm³

OS1 Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm³

OS2 Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm³ à 1500 cm³

- OS3 Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm³ à 3000 cm³
 OS4 Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm³

Période D

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

Monoplaces

- GP13 Voitures de Grand Prix 1931-33.
 GP14 Voitures de Grand Prix 1934-37. Poids min. 750 kg. Largeur min. carrosserie 850 mm.
 GP15 Voitures de Grand Prix 1938-39, max. 3000 cm³ S, 4500 cm³ U/S. Poids min. 850 kg.
 V8 Voiturettes 1934-39, max. 1500 cm³ S.
 V9 Voiturettes 1946, max. 1100 cm³ S, 2000 cm³ U/S (Formule B en 1947-48 dans certains pays).
 IN3 Voitures Indianapolis conformes au règlement de leur année de construction ou de compétition.
 HS3 Voitures Historiques Spéciales construites pendant la Période.

- SAL 3 Berlines jusqu'à 3000 cm³
 SAL 4 Berlines de plus de 3000 cm³
 OT3 Voitures de tourisme quatre places ouvertes jusqu'à 3000 cc
 OT4 Voitures de tourisme quatre places ouvertes de plus de 3000 cm³
 OS5 Voitures biplaces ouvertes jusqu'à 1100 cm³
 OS6 Voitures biplaces ouvertes de 1100 cm³ à 1500 cm³
 OS7 Voitures biplaces ouvertes de 1500 cm³ à 3000 cm³
 OS8 Voitures biplaces ouvertes de plus de 3000 cm³

Périodes E - J

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Voitures Prototype de Grand Tourisme des Périodes E et F (GTP)

Voitures définies aux Art. 2.2.5 et 2.2.6 : **GTP E, GTP F et GTP G.**

Voitures de Tourisme Spéciales Groupe 5 :

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

Autres voitures de course monoplaces de Période F :

IC1 Formule Intercontinentale 1961-65 2000 cm3 -3000 cm3

NF2 Monoplaces de Formule Nationale 1961-1965

Autres voitures de course monoplaces de Période G :

- FV/1 Voitures de Formule Vee 1964 – 1971 (1285 cm3)
- FF/1 Voitures de Formule Ford 1967 – 1971 (1600 cm3)
- F5/1 Voitures de Formule 5000 1969 – 1971 (5000 cm3)
- FG/1 Voitures de Formule France 1966 – 1971 (1300 cm3)
- FA/1 Voitures de Formule "A" (U.S.A.) 1968 – 1971 (5000 cm3)
- FB/1 Voitures de Formule "B" (U.S.A.) 1967 – 1971 (1101 cm3 – 1600 cm3) & voitures de Formule Atlantique (Europe) construites en 1970 – 1971 (1101 cm3 – 1600 cm3 mais autorisant un moteur BDA)
- FC/1 Voitures de Formule "C" (U.S.A.) 1967 – 1971 (1100 cm3)
- FS/1 Voitures de Formule Skoda 1970 – 1971 (1107 cm3)
- NF3 Monoplaces de Formule Nationale 1961-1971

Période H

Groupe 6 – Voitures de course biplaces

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

Autres voitures de course monoplaces de Période H 1972-1976

- F5/2a Voitures de Formule 5000 (5000 cm3)
- FV/2a Voitures de Formule Vee (1285 cm3)
- FE/1a Voitures de Formule Easter (1600 cm3)
- FF/2a Voitures de Formule Ford (1600 cm3)
- FW/1a Voitures de Formule Super Vee 1971 - 1976 (1584 cm3)
- FS/1a Voitures de Formule Easter 1972 – 1976 (1300cm3)
- FS/2a Voitures de Formule Formula Skoda 1972 – 1976 (1107cm3)
- FR/1a Voitures de Formule Renault (1600 cm3)
- IN/4a Voitures Indianapolis 1972 - 1976

Période I

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

Groupe 6 – Voitures de course biplaces

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

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

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

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

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

Période Z

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

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

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

ANNEXE II: MATERIAUX RECOMMANDES POUR ETRE UTILISES DANS LE REMPLACEMENT ET LA RECONSTRUCTION

1. INTRODUCTION

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

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

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

La spécification des matériaux pose un grand nombre de problèmes en raison de la myriade de systèmes de nomenclature utilisés et des différentes unités utilisées pour présenter les données. Pour cela à chacun des matériaux sont attribués une «référence d'étirage» et «condition d'achat». Cela comprend un code standardisé du matériau et, si nécessaire, un descripteur de condition. Le but est de fournir une présentation rapide et claire des exigences du matériau. Toutes les propriétés mécaniques sont fournies en unités SI et la dureté en système Vickers. Les propriétés relatives au choc des divers métaux ont toutes été évaluées en utilisant le test de «Charpy» afin de faciliter la comparaison.

Il est préférable d'exiger des traitements thermiques en termes de conditions de qualité finale plutôt que de spécifier le traitement complet, qui est inclus à titre indicatif. Cela met alors l'accent de qualité sur le traiteur thermique plutôt que sur le concepteur et facilite le contrôle. En dépit des progrès technologiques, une bonne partie du traitement thermique des métaux reste de la «magie noire». Veuillez vous assurer qu'une pièce d'essai est incluse avec chaque groupe de composants à traiter thermiquement, afin qu'elle puisse ensuite être contrôlée.

2. LISTE DE MATÉRIAUX

2.1 Alliages ferreux

2.1.1 Aciers de fabrication

- 2.1.1a AISI/SAE 4130 - fabrications en acier sous tension (suspension, porte-moyeux, etc.)
- 2.1.1b EN3 - acier de fabrication multi-usages.
- 2.1.1c 15 CDV 6.
- 2.1.1d T45.

2.1.2 Aciers de cémentation

- 2.1.2a VAR 300M - composants usinés exigeant une résistance très élevée (essieux, arbres de transmission, etc.)

2.1.3 Aciers de carburation

Pour les composants exigeant une cémentation (engrenages, etc.)

- 2.1.3a EN 36C

2.1.4 Aciers faciles à couper

- 2.1.4a EN1 A Pour la production rapide de pièces hors tension (gabarits et appareillage, etc.)
- 2.1.4b EN 16T pièces usinées à résistance moyenne (axes, vilebrequins, bielles, etc.)
- 2.1.4c EN 24T composants monolithiques et goujons à résistance élevée, etc.

2.2 Alliages d'aluminium

- 2.2.1 2014 A T6 - alliage d'aluminium général à résistance élevée pour composants usinés.
- 2.2.2 5251-H3 alliage de trempe pour fabrications de tôles.

2.2.3 6082 T6 - alliage pouvant être traité thermiquement et soudable.

2.3 Alliages de titane

2.3.1 Titane pur commercialement (degré 2) - pour fabrications légères.

2.3.2 Ti6Al 4V - composants usinés exigeant une résistance spécifique élevée.

2.4 Alliages de magnésium

2.4.1 ZE 41 A T5- pour pièces coulées allégées.

2.5 Alliages de cuivre

2.5.1 Bronze phosphoreux, PB1 - pour paliers et coussinets.

3. FICHES TECHNIQUES

Les fiches techniques détaillées peuvent être obtenues sur simple demande à la FIA :

FIA Sport

Département des Voitures Historiques

2, chemin de Blandonnet

Case Postale 296

1215 Genève 15 Aéroport, Suisse

ANNEXE III : TESTS DE CONDITION

1. ELEMENTS A CONTROLER

1.1 L'intégrité structurelle et la corrosion des éléments suivants doivent être vérifiées au moyen de tests non-destructifs :

- triangles de suspension tubulaires,
- pièces de suspension en alliage léger,
- colonnes de direction,
- roues en alliage léger,
- châssis tubulaires en alliage d'aluminium.

1.2 Il est vivement recommandé que des inspections similaires soient effectuées sur les éléments vitaux pour l'intégrité de la voiture mais qui pourraient ne pas apparaître dans la liste ci-dessus.

2. Tous les éléments ci-dessus devront être testés et certifiés au moyen de méthodes d'essais non-destructifs adaptés à leur matériau et type de construction. Chaque élément devra être clairement identifié et être marqué ou gravé de façon indélébile .

3. Le certificat sera valable pendant une période de cinq années, à partir de la date des tests (ceci inclut les certificats délivrés avant le 31 décembre 2003).

4. Le certificat de test et la déclaration des constructeurs doivent accompagner la Fiche d'Identité de Voiture Historique ou le Passeport Technique Historique.

5. Les essais doivent être effectués conformément aux normes suivantes :

5.1 Inspection visuelle

BSEN 970:1997 (ou édition en vigueur)

5.2 Détection de défauts par pénétration

BSEN 571-1:1997 (ou édition en vigueur)

5.3 Détection de défauts par flux magnétique

BS 6072:1981 (ou édition en vigueur)

5.4 Détection de défauts par rayons X

BSEN 1435:1997 (ou édition en vigueur)

6. Toute demande de Passeport Technique Historique (voir les catégories concernées dans l'article 7) doit être accompagnée d'un certificat valide montrant que les composants cités dans l'article 1 ont satisfait aux tests de condition.

7. CATÉGORIES CONCERNÉES PAR CETTE NORME

- voitures de Grand Prix depuis la période G,
- voitures des Groupes 6 à 8 de 1966 à 1971,
- voitures des Groupes 5 à 9 depuis 1975,
- voitures des Groupes 6 à 8 de 1976 à 1981,
- voitures des Groupes C à E depuis 1982.

Pour les voitures de F3, cette norme est seulement recommandée.

ANNEXE IV : VÉRIFICATION ET RÉPARATION DES PIÈCES EN COMPOSITE

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

1. Quatre types de dommages peuvent être effectivement réparés :

1.1 Entaille causant des déformations aux deux peaux. Il peut être économiquement envisagé d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 250 cm² sur une surface donnée.

1.2 Pénétration des peaux externes, causant une déformation de l'âme. Il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20 % de la surface totale de la monocoque.

1.3 Surfaces délaménées : il peut être économiquement avantageux d'effectuer des réparations affectant jusqu'à 20 % de la surface totale de la monocoque.

1.4 Pénétration de toute la structure en sandwich. Jusqu'à 125 cm² d'une surface endommagée peuvent être réparés de façon satisfaisante.

2. TEST DES STRUCTURES COMPOSITES

2.1 En l'absence d'équipement pour les tests par ultrasons, un test avec une pièce de monnaie sera suffisant.

2.2 Vérifier le délaminage à la périphérie de la surface endommagée en tapotant la peau avec un petit objet métallique comme une petite pièce de monnaie. Une surface délaminée produira un son creux par rapport au son plein d'une surface non endommagée.

3. PROCÉDURE DE RÉPARATION

3.1 Examiner la zone endommagée.

3.2 Retirer la peau endommagée en pratiquant une découpe de la peau aussi circulaire que possible, sans couper une quantité excessive de peau correctement stratifiée. Découper la partie de l'âme en nid d'abeille endommagée jusqu'à la seconde peau. Si les deux peaux sont endommagées, choisir celle qui présente la plus grande surface détériorée.

3.3 Poncer la surface en forme de cercle ou d'ovale, en entonnoir régulier, autour de la surface endommagée ou enlevée, sur une largeur d'environ 10 cm à partir du bord de la zone.

3.4 Nettoyer toute saleté ou poussière de ponçage avec de l'acétone ou équivalent.

3.5 Tailler le nid d'abeilles et former un insert pour la cavité préparée. Placer un film adhésif ou un mélange de résine sur la bonne peau à la base de la cavité, et une mousse en expansion à la périphérie de la cavité préparée. Prendre le bouchon préparé et l'insérer dans la cavité en appuyant assez fort pour exprimer le surplus de résine dans l'âme de nid d'abeilles.

3.6 Découper les couches de tissu de remplacement selon la forme de la surface, chacune d'entre elles étant plus grande que la précédente et la périphérie de la couche finale étant approximativement à 10 cm de celle de la zone de réparation.

3.7 Recouvrir la nouvelle stratification d'un tissu d'absorption pour la résine excédentaire et d'un film anti-adhésif, puis placer de la bande adhésive autour de la surface réparée, en la couvrant d'une membrane d'aspiration ; faire le vide. Maintenir un minimum de 500 mm de mercure de dépression pendant la stratification.

4. STRATIFICATION

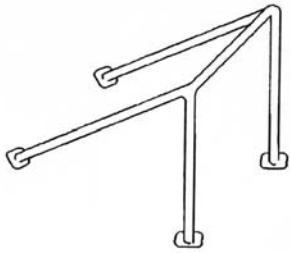
4.1 La méthode de stratification est fondée sur les matériaux utilisés.

4.2 Une réparation peut être effectuée à froid avec succès si la zone de réparation ne dépasse pas 50 cm² à tout endroit. Les stratifications à chaud peuvent s'effectuer dans un four, ou au moyen d'un coussin chauffant.

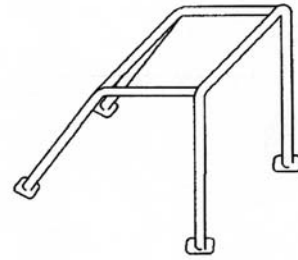
4.3 Les procédures décrites peuvent aussi être utilisées dans la zone des supports de suspension.

4.4 S'il ne s'agit que de délaminage, on peut percer des trous de 3 mm de diamètre autour de la surface délaminée, puis simplement injecter un adhésif à froid à base de résine époxy à deux composants dans un des trous, jusqu'à refoulement de l'adhésif par tous les autres trous. Couvrir ensuite les trous avec du film anti-adhésif pendant la prise de la résine.

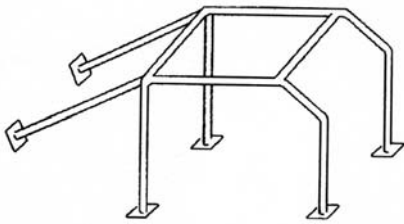
ANNEXE V : DESSINS AVEC RÉFÉRENCE À L'ART. 13.11 ARCEAUX



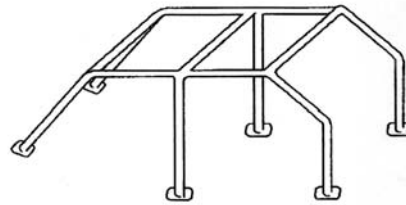
Dessin n° 253-3



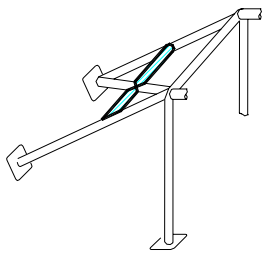
Dessin n° 253-4



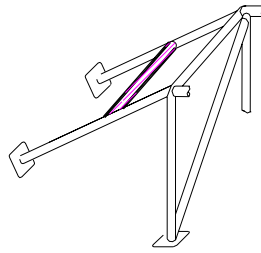
Dessin n° 253-5



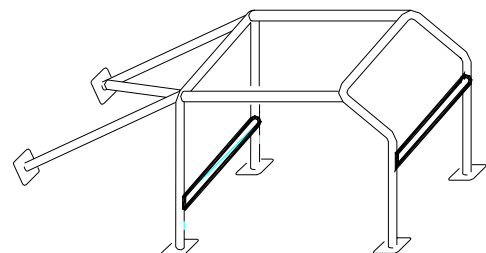
Dessin n° 253-6



Dessin n° 253-7



Dessin n° 253-8



Dessin n° 253-9

ANNEXE VI : RÉGLEMENT ARCEAUX / CAGES DE SÉCURITÉ 1993

ART. 253.8 DE L'ANNEXE J 1993

8 - CAGE DE SECURITE

8.1 Définitions

8.1.1 Armature de sécurité

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

8.1.2 Arceau de sécurité

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

8.1.3 Cage de sécurité

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

8.1.4 Arceau principal

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

8.1.5 Arceau avant

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

8.1.6 Arceau latéral

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

8.1.7 Entretoise longitudinale

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

8.1.8 Entretoise diagonale

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

8.1.9 Renfort d'armature

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

8.1.10 Plaque de renfort

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

8.1.11 Plaque d'implantation

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

8.1.12 Connexion amovible

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

8.2 Spécifications

8.2.1 Remarques générales

8.2.1.1 Armatures de sécurité

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

Les caractéristiques essentielles des armatures de sécurité proviennent d'une construction soignée, d'une adaptation à la voiture, de fixations adéquates et d'un montage incontestable contre la carrosserie. L'armature de sécurité ne doit pas être utilisée en tant que tuyauterie de liquides. L'armature de sécurité doit être construite de telle façon qu'elle n'entrave pas l'accès aux sièges et n'empiète pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le coéquipier. Les éléments de l'armature peuvent toutefois empiéter sur l'espace des passagers avant en traversant le tableau de bord et les garnitures latérales, ainsi qu'à l'arrière en traversant la garniture ou les sièges arrière. Le siège arrière peut être rabattu.

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

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

- Arceau de sécurité : Voitures de Production (Groupe N) et Voitures de Tourisme (Groupe A), Voitures de Grand Tourisme (Groupe B) jusqu'à 2000 cm³.

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

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

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

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

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

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

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

8.2.2 Spécifications techniques

8.2.2.1 Arceau principal, avant et latéral

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

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

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

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

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

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

8.2.2.2 Implantation des arceaux sur la caisse

Fixation minimale de l'armature de sécurité :

- 1 pour chaque montant de l'arceau principal ou latéral,

- 1 pour chaque montant de l'arceau avant,

- 1 pour chaque montant de l'entretoise longitudinale arrière,

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

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

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

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

8.2.2.3 Entretoises longitudinales

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

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

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

8.2.2.4 Entretoises diagonales

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

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

8.2.2.5 Renforts facultatifs de l'armature de sécurité

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

8.2.2.5.1 Renfort transversal

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

8.2.2.5.2 Renfort longitudinal (protection latérale)

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

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

8.2.2.5.3 Renfort de toit

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

8.2.2.5.4 Renfort d'angle

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

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

8.2.2.6 Garniture

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

8.2.2.7 Connexions amovibles

Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles devront être conformes ou similaires à un type approuvé par la FIA (voir dessins 253-27, 253-29 à 253-34, 253-36 de l'Annexe J actuelle). Les boulons et les écrous doivent avoir un diamètre minimal suffisant et être de la meilleure qualité (8-8).

8.2.2.8 Indications pour soudure

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

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

8.3 Prescriptions des matériaux

Spécifications des tubes à utiliser :

<u>Matériau</u> <u>minimum</u>	Résistance minimale à la traction	Dimensions minimales (en mm)
Acier au carbone étiré à froid sans soudure	350 N/mm ²	38x2.5 or 40x2

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

8.4 Règlement pour Voitures

8.4.1 Voitures de Production (Groupe N)

Le montage d'un arceau ou d'une cage de sécurité est obligatoire pour toutes les épreuves. Il est permis de déplacer la boîte à fusible pour permettre le montage d'une cage de sécurité.

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

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

Les dispositions d'application sont les suivantes :

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

8.5 Exceptions

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

- 7,5 P* verticalement,
- 5,5 P longitudinalement dans les deux directions,
- 1,5 P latéralement.

*P = poids de la voiture + 75 kg.

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

Les arceaux ne doivent pas être modifiés.

8.6 Homologation

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

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

ART. 277 DE L'ANNEXE J 1993 - ARCEAUX

Les dimensions des arceaux de sécurité doivent être les suivantes :

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

Robustesse

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

a) L'arceau de conception structurale entièrement libre doit être capable de supporter les forces minimales indiquées à l'Article 275.15.2.3, avec p égal à 740 kg.

b) Le tube et la (ou les) entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 3,5 cm et d'une épaisseur de paroi minimale de 2 mm. Le matériau étant du chrome molybdène SAE 4130 ou SAE 4125 (ou équivalent en NF, DIN, etc.).

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

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

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

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

Les étais frontaux sont permis.

ANNEXE VII: SPÉCIFICITÉS DE CERTAINES VOITURES

ABARTH

Le bloc moteur de l'Autobianchi Abarth A-112 première série, type A112 A1, fiche d'homologation FIA n° 5518, est accepté comme pièce de substitution pour toutes les voitures Abarth utilisant un moteur Fiat Abarth 982,2 cm³.

A.C.

Cobra

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

ACE Bristol et ACE 2.6

ACE Bristol : Période E

ACE 2.6 : Période F

ALFA ROMEO

GTA

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

1900 SS

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

ALPINE

A 110 1300 (1296 cm³)

- Cette voiture doit être conforme à la fiche d'homologation n° 222 de 1966, pour être utilisée en GTS de Période F.

- Les dimensions des voies et des jantes doivent être conformes à la Fiche d'Homologation n° 222 :

- Voie avant : 1250 mm - Voie arrière : 1222 mm.

- Largeur maximum de jante : 4½ pouces.

ASTON MARTIN

DB4 GT Zagato

- La voie arrière maximum est 144 cm.

- Poids minimum 1206 kg.

DB4

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

AUSTIN-HEALEY

100 et 3000

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

Avant : 1270 mm - Arrière : 1285 mm

3000 Mark II et III

- Suite à une refabrication il est possible d'utiliser sur ces voitures, uniquement si elles correspondent aux fiches d'homologation FIA n° 57 ou 163, les culasses d'aluminium «Denis Welch Racing».

Ces culasses doivent porter visiblement l'indication «Denis Welch Racing» dans leur fonderie.

- Les Austin Healey 3000 de Période F de catégorie GT (homologation n°57) peuvent utiliser soit des carburateurs Weber soit des carburateurs SU.

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

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

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

Sprite Mark I

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

Sprite Mk2 et Turner Climax

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

BMC

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

BMW

2002

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

328

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

CHEVROLET

Monza

Le diamètre de 15" est accepté pour les roues de Période H.

CHEVRON

B19

Le moteur Ford BDG peut remplacer le moteur BDC, mais seulement en période H.

B23

Le moteur Ford BDG peut être utilisé.

COOPER

Mini

Les extensions d'ailes ne sont pas admises sur les voitures antérieures à 1966.

DKW

F12

Les carburateurs homologués sur la fiche FIA n° 1164 sont : Solex 40C1B, Weber 45DCOE, Weber 42DC0E8.

DIVA

1650 cm³

Cette voiture n'est pas admise comme GTS.

ERA

Grand Prix (E-type)

Un compresseur de type Roots peut être utilisé en lieu et place du compresseur Zoller original.

FERRARI

250 GT

Voies maximales en cm :

Période E : Avant : 143,5 Arrière : 141,4.

Période F : Avant : 144,5 Arrière : 145,0.

275LM, 330P2 Spyder, 330P4 Spyder

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

FIAT

Les blocs moteurs FIAT 1100 des séries D et R sont acceptés pour remplacer les blocs 1100/103 avec numéro de série 103H.

FORD

- La culasse pour moteurs de Formule Junior, produite par Richardson avec des spécifications identiques à celles de la culasse Cosworth Ford 105E/109E est acceptée pour remplacer la culasse Cosworth d'origine.

**** à partir du 01.01.2006, cette phrase deviendra:**

- La culasse pour moteurs de Formule Junior de catégorie FJ/2, produite par Richardson avec des spécifications identiques à celles de la culasse Cosworth Ford 105E/109E est acceptée pour remplacer la culasse Cosworth d'origine.

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

- Les blocs en fonte du moteur Ford BDG peuvent être remplacés par des blocs en aluminium de la spécification d'époque sur les voitures de période H.

- Le bloc moteur Ford Cosworth FVA/FVC fabriqué par Geoff Richardson Engineering Ltd est accepté comme pièce de remplacement pour les voitures de Sport et de Formule 2 de la période G. Toutes les pièces de remplacement portent le numéro 95.3.

- L'utilisation du moteur Ford BDA est confirmée pour les Formules 2 de période G.

289 V8 (moteur)

- seul le culbuteur original produit pour les moteurs FoMoCo en fonte d'acier pivotant sur une demi sphère est autorisé, en périodes F et G.

- la distribution doit se faire par chaîne, sans dispositif de réglage.

- l'ordre d'allumage suivant doit être conservé : 1 – 5 – 4 – 2 – 6 – 3 – 7 – 8 (Le cylindre N° 1 se situe sur la droite, juste à côté du radiateur).

Cortina GT

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

Escort RS 1600 / 1800 / 2000

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

- RS 2000 (Homologation n° 5566) : 13".

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

Falcon

- Les roues à cinq rayons de type «Cragar» sont autorisées pour les voitures de période F.

- La seule boîte de vitesses pouvant être utilisée sur les voitures de période F est la Borg-Warner comme décrite sur la fiche d'homologation n°1250.

GT40

- En période F les dimensions maximales autorisées de jantes sont les suivantes :

Avant : 6,5 x 15" Arrière : 8 x 15"

- Cette voiture est classée dans la catégorie GTP si elle est de période F et dans la catégorie GTS si elle est de période G.

Lotus Cortina

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

Mustang

- Les roues à cinq rayons de type «Cragar» sont autorisées pour les voitures de période F.

- La seule boîte de vitesses pouvant être utilisée sur les voitures de période F est la T&C Ford.

Mustang 289

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

Mustang «Fastback»

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

Shelby GT 350

- Deux fiches d'homologation FIA sont acceptées :
 - n° 191 «Mustang Shelby GT 350», avec des voies avant et arrière de 144,8 cm.
 - n° 504 «Ford Shelby GT 350», avec des voies de 148,8 cm à l'avant et 147,3 cm à l'arrière. La page 11 de cette fiche n'est pas acceptée.
- Les seules Shelby GT 350 qui peuvent avoir la conduite à droite sont celles qui ont été converties en période, c'est-à-dire les véhicules fabriqués en 1966 et avec les numéros de châssis suivants :
 - SFM 6 S 433
 - SFM 6 S 769
 - SFM 6 S 777
 - SFM 6 S 2256

ISO

Grifo A3C/Bizzarrini

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

JAGUAR

Type-E

- Les boîtes de vitesses en alliage léger ne sont pas autorisées.
- Les boîtes de Type-E peuvent être utilisées sur toutes les voitures équipées à l'origine des boîtes de Type-D.
- Fiches d'homologation originales : les voitures de la Période E doivent se conformer à la fiche FIA n° 34 (6A) de 1961 et celles de la Période F à la fiche n° 100 (6B) de 1963 ou fiche n° 184 de 1964.
- Jaguar Type-E 4,2 litres : est acceptée en période F en spécification standard (fiche d'homologation de la FIA n°506) uniquement (sans les options de 3,8 litres).
- Soupapes : chaque soupape indiquée sur la fiche d'homologation peut être utilisée pour l'une ou l'autre des culasses homologuées.
- Les tubulures du collecteur d'échappement doivent passer entre le bloc moteur et le faux-châssis avant, en l'absence de preuves d'une autre configuration dans la période.
- Le montage des faux-châssis arrière doit être celui d'origine ; les bagues pourront être en nylon, mais elles ne pourront être remplacées par des joints Unibal.
- Dimensions maximum homologuées sur la fiche n° 100 :
 - Largeur de jante de la roue pleine : 203,2 mm.
 - Voie avant : 135 cm.
 - Voie arrière : 141 cm.
- Le bloc moteur en aluminium de 3781 cm³ pour la Jaguar Type-E de la Période F, catégorie GTS, fabriqué par la société ATS (Arcueil, France) est accepté comme pièce de remplacement. Toutes les pièces portent un numéro de série de type ATS 95/02/ ***.
- Pour les voitures de la Période F, catégorie GTS, la seule boîte de vitesses à 5 rapports admise est la boîte ZF à carter en fonte, de spécification d'époque.
- L'utilisation d'une culasse à grand angle est autorisée (GTS, fiche homol. n° 100).
- Si une pompe à injection est utilisée, il faut que ce soit le système d'époque Lucas à papillon (GTS, fiche homol. n° 100).
- Quatre configurations de carrosserie «Lightweight» sont acceptées, mais lorsqu'une configuration est choisie, elle doit être pleinement respectée (GTS, fiche homol. n° 100).
- Le démontage des pare-chocs n'est pas obligatoire en circuit ou course de côte (Annexe VIII, art. 12.1).

XKD

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

LANCIA

Aurelia

Voie : une tolérance de 1 pouce est acceptée.

Stratos

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

LOLA

Mark I

- Est considérée de Période E avec freins à tambour et roues de 15". Est considérée de Période F avec soit des roues de 13", soit des freins à disque, soit les deux.
- Les seuls moteurs acceptés sont le Coventry Climax FWA (1100 cm³) ou le FWE (1220 cm³).

T70 Mk. II

Admissible en Période F.

LOTUS

Moteurs Ford Twin Cam

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

Lotus 7

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

Lotus 11

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

Lotus 23

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

Lotus Cortina

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

Lotus Elite

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

Lotus Elan 26 et 26 R

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

Lotus 26 R

Voitures de Période F, catégorie GTS :

- Seules sont admises les extensions d'homologation jusqu'au 31.12.64.
- Ne doivent pas être équipées d'un carter sec.

MCLAREN

M1

Les modèles suivants sont admissibles en Période F :

- M1 A équipé du moteur Oldsmobile 4500 cm³.
- M1 A équipé du moteur Ford 4700 cm³.
- M1 A équipé du moteur Chevrolet 5500 cm³.
- M1 B équipé du moteur Oldsmobile 4500 cm³.

Les M1 A équipés de disques ventilés et les M1 B équipés de moteurs Ford et Chevrolet ne sont pas admissibles en Période F.

MARCOS

Marcos GT (Volvo)

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

MERCEDES BENZ

300 SL M198 I Roadster

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

MORGAN

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

NORTON

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

NSU

1000 L (Type 67)

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

Avant : 1259 mm - Arrière : 1248 mm

OPEL

Ascona A 1900

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

OSCA

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

PORSCHE

356

Les voies homologuées sont les suivantes :

- Avant : 1306 mm - Arrière : 1315 mm

Voitures avec tambours de 60 mm homologués en option :

- Avant : 1346 mm - Arrière : 1315 mm

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

Coupé, cabriolet, hardtop

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

B (T6)/ 2000 GS Abarth Carrera	770 kg
C/ 1600 C, 1600 SC	900 kg
<u>Speedster, roadster</u>	
1500 S	700 kg
A/ 1600 GS	700 kg
B (T5)/ 1600 S	800 kg
B (T6)/ 1600 S, 1600 S 90	740 kg

Dans la catégorie GTP, ces poids sont :

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

901/911

- Le modèle 901/911 à empattement court introduit en 1963 est admis comme GTS en Période F, avec les spécifications de la fiche d'homologation FIA n° 183 de 1965 uniquement (c'est-à-dire sans les extensions postérieures). Seuls les numéros de châssis 300 001 à 305 100 sont admis ; la fiche n° 503 (carburateurs Weber) n'est valable qu'en Période G.
- Les voitures de la période F peuvent utiliser le dispositif de réglage de carrossage se trouvant sur les attaches supérieures de la suspension avant, créé sur le châssis n° 302695.
- L'utilisation des pièces mentionnées ci-dessous est autorisée (GTS, période F, fiche homol. n°183) :
 - jante Fuchs de 5½ pouces en alliage ;
 - demi-arbres Löbro.
- Le moteur de type 901/20, et les culbuteurs correspondant, ne peuvent être utilisés que sur les 911R postérieures à 1966.
- Les roues Minilite ne sont pas autorisées pour les voitures postérieures à 1970.
- Les 911 Carrera modèle G à partir de l'année 1974 peuvent utiliser des roues de 7" à l'avant et de 8" à l'arrière, telles que fournies par le concessionnaire de la marque.
- Les boîtes de vitesses 915 ne sont pas autorisées sur les voitures 911 antérieures à 1972.
- 911 2.7 / 3.0 RS ou RSR à partir de 1974 : les carters du moteur peuvent être remplacés par ceux pour les 930 Turbo 3.0 (numéros de fonderie : 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, ou 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), à condition que la cylindrée reste celle originale.

RSR 1975/76 et 934

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

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

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

SKODA

Les modèles suivants sont acceptés en GT :

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

STANGUellini

1100 Corsa

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

TVR

Grantura - Griffith

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

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

Grantura

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

VOLVO

544, 122, P100, 123 GT, 1800

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

122

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

PV 544 Sport

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

VOLKSWAGEN

VW Käfer

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

ANNEXE VIII : MODIFICATIONS AUTORISÉES POUR LES VOITURES DES PÉRIODES E ET F, POUR LES VOITURES DE TOURISME DE PRODUCTION DE SÉRIE ET LES VOITURES DE GRAND TOURISME JUSQU'AU 31/12/2005.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISÉE

En général, en dehors de ces autorisations explicites, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce dont la spécification est identique (exactement semblable) à celle qu'elle remplace.

1. APPAREILS ÉLECTRIQUES

1.1 Eclairage (épreuves sur route ouverte)

Tous les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve ou à la convention internationale sur la circulation routière.

1.2 Le montage de phares supplémentaires est autorisé jusqu'à un total de six, tous feux compris sauf ceux de stationnement.

1.3 D'autres phares peuvent être montés sur l'avant de la carrosserie ou dans la grille du radiateur, mais les ouvertures nécessaires devront être complètement bouchées par ces phares.

1.4 Le verre du phare, le réflecteur et les ampoules sont libres.

1.5 Le montage de feux de recul est autorisé en les encastrant dans la carrosserie, mais à condition qu'ils ne soient allumés que lorsque la marche arrière est enclenchée, et qu'ils respectent la législation de la circulation routière du pays d'immatriculation de la voiture.

1.6 Un projecteur manoeuvrable peut être monté, à condition de respecter les exigences légales de tout pays traversé par la voiture.

1.7 Bougies, bobine d'allumage, condensateur et distributeur : Les marques sont libres. Le nombre de bougies par cylindre, la bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur et les types de bougies doivent être conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.

1.8 L'adjonction d'un système d'allumage électronique est interdite, ainsi que celle d'un limiteur de régime électronique.

1.9 Batterie et générateur : Le type et la marque sont libres, mais une dynamo ne peut être remplacée par un alternateur. Le générateur doit générer du courant et être en charge du moteur lorsque celui-ci tourne.

1.10 La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. La capacité de la batterie (ampères-heures) est libre.

1.11 L'emplacement d'origine de la batterie ne peut pas être changé, sauf s'il s'agit de la déplacer de l'habitacle à un autre compartiment pour des raisons de sécurité.

1.12 Si la batterie est gardée dans l'habitacle, elle doit y être solidement fixée, et être pourvue d'un couvercle isolé et étanche.

2. SUSPENSIONS

2.1 Amortisseurs

2.1.1 La marque est libre, mais leur nombre et leur principe de fonctionnement doivent être ceux de période (télescopique ou à bras, hydraulique avec ou sans chambre à gaz, ou à friction), et leurs systèmes d'opération doivent avoir été utilisés sur des automobiles dans la Période.

2.1.2 Les modèles équipés d'un réservoir à gaz supplémentaire par rapport à l'original, que ce soit à l'extérieur ou à l'intérieur du corps de l'amortisseur, ne sont pas acceptables.

2.1.3 Supports : Les supports d'origine ne devront subir aucun changement.

2.1.4 Ressorts de suspension : Les dimensions des ressorts de suspension peuvent être modifiées. Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type, leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent. Le nombre de spires/ lames est libre.

3. ROUES ET PNEUS

3.1 Roues

3.1.1 Elles doivent être de même spécification que celles fournies par le constructeur pour le modèle considéré.

3.1.2 Elles sont définies par le diamètre, la largeur de la jante et le déport. Cependant, des roues de 400 mm de diamètre peuvent être remplacées par des roues de 15 pouces de diamètre, et les jantes de moins de 4 pouces de large peuvent être remplacées par des jantes jusqu'à 4 pouces de large, uniquement pour les épreuves nécessitant des pneus Dunlop racing.

3.1.3 L'emplacement de la roue de secours ne peut être modifié, mais la méthode de fixation est libre.

3.2 Pneus : Doivent être conformes à l'Article 8.

4. SIÈGES

Les supports des sièges peuvent être modifiés, et tout type de siège peut être monté. Pour les voitures ayant une cage de sécurité, les sièges arrière peuvent être enlevés. Toutefois dans le cas des voitures de période G ou plus récentes, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent l'être pour des sièges dont l'homologation FIA est valide. Pour les autres périodes ces sièges sont recommandés.

5. MOTEUR

5.1 Réalésage

5.1.1 Autorisé jusqu'à une augmentation de 0,6 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture.

5.2 Pistons

Il est interdit de modifier les pistons, mais ils peuvent être remplacés par d'autres pistons, fournis ou non par le constructeur de la voiture, à condition de correspondre à la spécification de période (forme, poids).

5.3 Arbres à cames

Ne peuvent être modifiés.

5.4 Soupapes

La longueur ne doit pas être modifiée.

5.5 Equilibrage

Est autorisé, mais l'allègement de chaque pièce doit être inférieur à 5 %.

5.6 Filtre à air

Peut être changé ou enlevé.

5.7 Carburateur(s)

Seuls les buses et gicleurs peuvent être changés ; la marque, le type homologués et la spécification du constructeur doivent être conservés.

5.8 Vilebrequin

Peut être remplacé par un élément fabriqué à partir d'un matériau ferreux, à condition que sa conception et toutes ses dimensions soient identiques à celles de la pièce d'origine. Les chapeaux de paliers de vilebrequin d'origine, ou les reproductions de chapeaux, fabriqués selon le dessin et dans le matériau d'origine, doivent être utilisés.

6. SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

6.1 Radiateur

6.1.1 Tout radiateur fourni par le constructeur pour le modèle concerné est autorisé, mais son système de fixation ne sera modifié en aucune manière et sa position ne doit pas être changée.

6.1.2 L'adjonction d'un rideau de radiateur fixe ou mobile, quel que soit son système de commande, est autorisé.

6.1.3 Les radiateurs du système de chauffage peuvent être enlevés, mais leur emplacement ne peut être modifié.

6.1.4 L'emplacement des conduites d'eau est libre.

6.2 Ventilateur

6.2.1 Liberté en ce qui concerne le nombre et la dimension des pales (ou leur élimination).

6.2.2 Il est possible d'en supprimer momentanément l'emploi par débrayage.

6.2.3 Possibilité de remplacer le ventilateur d'origine par un ventilateur électrique.

6.3 Thermostat

Marque et type sont libres.

7. RESSORTS

Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre, leur matériau et leur tarage soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

8. TRANSMISSION/ EMBRAYAGE/ BOÎTE DE VITESSES ET COUPLE FINAL

8.1 Un maximum de deux jeux de rapports de boîte de vitesses supplémentaires et de couples finaux différents, dont la liste est donnée dans la spécification du constructeur en Groupe 1 pour les Voitures de Tourisme de Série et en Groupe 3 pour les Voitures de Grand Tourisme Standard, peut être utilisé.

8.2 Les boîtes de vitesses à crabots ne sont pas autorisées.

8.3 L'adjonction d'une «overdrive» à la boîte de vitesses existante est autorisée si elle se conforme à la spécification de période.

8.4 Le système original de commande d'embrayage ne doit pas être modifié.

9. FREINS

- 9.1** Un limiteur de pression entre les freins avant et arrière ne pourra être monté que s'il est prévu dans la spécification de période.
- 9.2** Les tuyaux de freins peuvent être protégés par une enveloppe armée flexible.
- 9.3** Le matériau des garnitures de frein est libre, mais seul un usinage d'entretien normal est autorisé.
- 9.4** Si un système d'assistance de frein était normalement prévu, il ne peut pas être déconnecté.

10. EMPATTEMENT, VOIE, GARDE AU SOL

10.1 Empattement et Voie

10.1.1 A tout moment d'une épreuve, doivent être ceux homologués ou, si le modèle n'a pas été homologué, être conformes à la spécification d'origine du constructeur.

10.1.2 La tolérance sur les voies est de $\pm 1\%$.

10.2 Garde au sol

Toutes les parties suspendues de la voiture, y compris le système d'échappement, auront une garde au sol minimale de 100 mm (3,93 pouces), telle qu'un bloc de 800 mm x 800 mm x 100 mm puisse être passé sous la voiture de tout côté à tout moment de l'épreuve.

La garde au sol peut être mesurée à tout moment d'une épreuve, sur une surface spécifiée par le Délégué Eligibilité, et en accord avec le Manuel d'Homologation publié par la FIA en 1993.

11. POIDS

A tout moment d'une épreuve, le poids du véhicule ne devra pas être inférieur au poids minimum homologué par la FIA ou, si le modèle n'a pas été homologué, à celui de la spécification de période.

12. PARE-CHOC

12.1 A moins qu'ils ne fassent partie intégrante de la carrosserie et sauf en rallye, les pare-chocs des voitures homologuées et leurs supports doivent être démontés.

12.2 Les voitures suivantes sont considérées comme ayant des pare-chocs faisant partie intégrante de la carrosserie :

- Jaguar Mark 1 et 2.
- Austin et Morris Mini, ainsi que toutes leurs dérivées.
- Ford Falcon.
- Ford Mustang.
- Toutes les Volvo de type 120.
- VEB Wartburg, tous types.
- Abarth 850TC et 1000.
- Porsche 911, tous types.
- Lotus Elan.

12.3 Les voitures participant à des rallyes doivent être équipées de pare-chocs conformes à la spécification de période du modèle, sauf si :

- le modèle a été homologué en période sans pare-chocs, ou si
- le châssis concerné a participé en période, sans pare-chocs, à des épreuves organisées selon le règlement de la FIA.

13. ROUES DE SECOURS

Les roues de secours peuvent être enlevées dans les conditions suivantes :

- le poids minimum homologué doit être respecté à tout moment.
- en rallye, le code de la route doit être respecté.

14. ACCESSOIRES SUPPLÉMENTAIRES

14.1 Les accessoires supplémentaires non compris dans la spécification de période ou dans la Fiche d'Homologation sont autorisés sans restriction, à condition de rester sans effet sur le comportement du véhicule et de ne pas affecter, même indirectement, le rendement du moteur, la direction, la transmission, la tenue de route ou le freinage.

Ces accessoires sont ceux concernant l'esthétique, le confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) et ceux permettant une conduite plus facile ou plus sûre (compteur de moyenne, lave-glace, etc.)

14.2 La silhouette de la voiture, telle que définie à l'Article 3.4.1, ne doit pas être modifiée.

14.3 La position du volant (à gauche ou à droite) n'a pas d'importance à condition que le modèle ait été proposé par un constructeur dans cette spécification.

14.4 Modifications autorisées :

14.4.1 Un avertisseur peut être changé ou ajouté. Il peut être modifié pour être actionné par le passager.

14.4.2 Le pare-brise peut être remplacé par un autre du même matériau, comprenant un dispositif de chauffage/dégivrage.

14.4.3 Le chauffage peut être remplacé par un autre apparaissant dans le catalogue du constructeur.

14.4.4 Les décorations extérieures de la carrosserie peuvent être enlevées (à l'exception des grilles de radiateur et de celles qui entourent les phares avant) à condition qu'il n'en résulte aucun angle saillant extérieur.

14.4.5 Le tachymètre d'origine peut être remplacé par un autre à condition que ce dernier soit exactement situé dans le même emplacement et qu'il soit de type analogique. Des instruments supplémentaires de type analogique sont aussi autorisés.

14.4.6 Un thermomètre d'eau électrique peut être remplacé par un autre de type capillaire, et un manomètre standard par un autre de meilleure précision.

14.4.7 Les points de levage peuvent être renforcés, ou leur emplacement changé ; de nouveaux points peuvent être ajoutés.

14.4.8 Les butoirs de pare-chocs peuvent être enlevés mais les pare-chocs doivent rester en place (à moins d'être enlevés en application de l'Art. 12 de cette Annexe).

14.4.9 La boîte à gants et les poches des portières ne peuvent être modifiées que pour les agrandir.

14.4.10 Lorsque le règlement d'une épreuve autorise le montage d'un carénage inférieur, les conduites de freins et de carburant peuvent être protégées.

14.4.11 L'emplacement et l'aspect des plaques d'immatriculation sont libres, dans les limites légales du pays du propriétaire de la voiture.

14.4.12 Le volant peut être changé mais la méthode originelle de fixation à la colonne de direction doit être conservée.

14.4.13 Des relais et des commutateurs peuvent être ajoutés au circuit électrique, et les fils de la batterie peuvent être allongés.

14.4.14 Tous les commutateurs électriques peuvent être librement changés en ce qui concerne leur fonction, leur emplacement et, dans le cas d'accessoires supplémentaires, leur nombre.

14.4.15 Les enjoliveurs de roues peuvent être enlevés, et les roues équilibrées.

14.4.16 Ecrous et boulons peuvent être remplacés et/ou bloqués par des goupilles ou du fil métalliques.

14.4.17 Des protège-phares peuvent être montés, à condition de ne pas influencer l'aérodynamique de la voiture.

14.4.18 Le frein à main peut être modifié pour desserrage instantané (principe «fly-off»).

14.4.19 Tout hard-top démontable de la Période de la classe, tel que fourni par le constructeur du véhicule ou par un fournisseur extérieur.

ANNEXE IX : MODIFICATIONS AUTORISÉES POUR LES VOITURES DES PÉRIODES E ET F, POUR LES VOITURES DE TOURISME DE COMPÉTITION ET LES VOITURES DE GRAND TOURISME DE COMPÉTITION JUSQU'AU 31/12/2005.

AUCUNE AUTRE MODIFICATION NE SERA AUTORISÉE

1. CHASSIS

Doit répondre à la conception et aux dimensions d'origine, mais peut employer des renforcements locaux.

2. SUSPENSION

2.1 Barre anti-roulis

2.1.1 Peut être montée, à condition de ne pas faire office de barre de guidage supplémentaire.

2.1.2 La barre anti-roulis ne doit pas être réglable, et doit être construite d'une seule pièce à partir d'une barre pleine.

2.1.3 Des joints «Unibal» peuvent être utilisés à condition de ne pas affecter la géométrie de la suspension.

2.2 Amortisseurs

Des amortisseurs réglables du type de la spécification de période sont autorisés.

2.3 Supports de ressorts

2.3.1 Les assiettes de ressorts réglables et les réglages de garde au sol sont interdits sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle et que seul le système de réglage d'origine est utilisé.

2.3.2 Les supports d'origine ne doivent pas être modifiés.

2.4 Ressorts de suspension

2.4.1 Ils peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur type et leur nombre soient identiques à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

2.4.2 Le nombre de spires/lames est libre.

2.4.3 Des ressorts à tarage variable ne peuvent être utilisés que s'il s'agit d'une spécification de période.

2.5 Barres anti-rapprochement ou anti-écartement entre les points d'attache des suspensions ; barres stabilisatrices

Interdites sauf s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.

3. RESSORTS

Les ressorts autres que ceux de suspension peuvent être remplacés par d'autres à condition que leur nombre soit identique à ceux de la spécification de Période qu'ils remplacent.

4. GÉNÉRATEUR ET ALLUMAGE

Il est permis de remplacer la dynamo par un alternateur, répondant à une spécification disponible en période, d'une puissance de sortie équivalente ou supérieure, mais le système et la méthode d'entraînement du générateur doivent demeurer inchangés. Les poulies crantées ne sont pas autorisées. Des bougies d'un diamètre inférieur à celui de la spécification standard peuvent être utilisées, avec des adaptateurs appropriés, s'il existe une preuve de période de leur utilisation.

5. MOTEUR

5.1 Réalésage

Autorisé jusqu'à une augmentation de 1,2 mm de l'alésage d'origine, à condition que cette opération ne change pas la classe de cylindrée de la Période de la voiture.

Pour les voitures construites entre le 01.01.1970 et le 31.12.1971, le réalésage est autorisé jusqu'à la limite de la classe de cylindrée, telle qu'elle était en période G. Cette disposition est également possible pour les autres voitures s'il s'agit d'un fait historique de la voiture particulière considérée (châssis).

5.2 Culasse et bloc

Le taux de compression peut être modifié par rabotage de la face du bloc ou de la culasse, et/ou par suppression du joint de culasse, ou par l'emploi d'un joint de culasse d'une épaisseur différente.

Seules les rampes de culbuteurs homologués peuvent être utilisés.

5.3 Pistons, arbres à cames, ressorts de soupapes

Ils peuvent être modifiés, ou des pistons, arbres à cames et ressorts de soupapes de différentes spécification et fabrication peuvent être utilisés, à condition que le nombre utilisé ne dépasse pas celui du moteur homologué.

5.4 Finition

L'usinage, le polissage et l'équilibrage des pièces du moteur sont autorisés, sous réserve :

5.4.1 que ces opérations soient effectuées sans adjonction de matière.

5.4.2 qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de ces pièces comme étant de série, autorisées par le présent règlement, et/ou homologuées.

5.4.3 que les dimensions et poids indiqués sur la Fiche d'Homologation de la voiture soient respectés en tenant compte des tolérances précisées sur cette fiche. Si ces tolérances ne sont pas précisées sur la fiche, il pourra être tenu compte d'une tolérance de $\pm 5\%$.

6. SYSTÈME D'HUILE

6.1 Un filtre à huile et/ou un refroidisseur d'huile, pour l'huile du moteur uniquement, peu(vent) être ajouté(s).

6.2 Les refroidisseurs d'huile doivent s'inscrire dans le périmètre de la carrosserie telle que vue du dessus.

6.3 Des déflecteurs et des volets de carter d'huile fixes ou mobiles sont autorisés.

7. SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT

7.1 Le collecteur d'échappement doit rester identique à l'unité d'origine, mais le silencieux et le tuyau d'échappement sont libres.

7.2 Le niveau de bruit en résultant doit rester dans les limites légales des pays où se déroule l'épreuve.

7.3 Les sorties des tuyaux d'échappement seront entre 45 cm et 10 cm du sol. Elles doivent être situées à l'intérieur du périmètre de la voiture, à moins de 10 cm de ce périmètre, et en arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement ; les sorties ne peuvent se trouver à l'extérieur du périmètre de la voiture que s'il s'agit d'une spécification de période pour ce modèle.

Par ailleurs, une protection adéquate doit être prévue pour empêcher les conduites chauffées de causer des brûlures.

7.4 Le système d'échappement ne doit pas être provisoire. Les gaz d'échappement ne pourront sortir qu'à l'extrémité du système. Des parties du châssis ne doivent pas être utilisées pour évacuer les gaz d'échappement.

8. SYSTÈME DE CARBURANT

8.1 Toute pompe mécanique peut être remplacée par toute pompe électrique, et vice versa. Leur nombre et leurs emplacements peuvent être modifiés.

8.2 Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou spécifiée à l'origine, et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.

8.3 L'emplacement des conduites de carburant est libre.

9. CARBURATEURS ET FILTRES À AIR

9.1 Les carburateurs peuvent être remplacés par d'autres différents de ceux spécifiés sur la Fiche d'Homologation pour le modèle concerné si :

9.1.1 La marque et tous les détails de conception et principes de fonctionnement restent identiques à ceux du (des) carburateur(s) de la spécification de période pour le modèle concerné (nombre de buses, de gicleurs, de pompes, de papillons, etc.) et,

9.1.2 Ces carburateurs peuvent être montés directement sur la tubulure d'admission au moteur et en utilisant uniquement les éléments de fixation d'origine.

9.2 Les filtres à air et leurs boîtiers peuvent être remplacés par des trompettes d'admission correspondant aux spécifications de la Période.

10. TRANSMISSION

10.1 Boîte de vitesses

Seule pourra être utilisée une boîte de vitesses (manuelle ou automatique), y compris ses rapports, correspondant à la spécification de période. Il est permis de remplacer les pignons à denture hélicoïdale par des pignons à taille droite.

10.2 Couple final

Seuls pourront être utilisés les rapports correspondant à la spécification de période.

10.3 Différentiel

Un différentiel à glissement limité, conforme à une spécification de période pour ce modèle, pourra être utilisé.

11. ROUES ET PNEUS

11.1 Roues

Doivent être d'un type homologué, ou conformes à une spécification disponible en période.

11.1.1 Les roues peuvent être renforcées, avec modification du système de fixation à condition qu'un tel système de fixation ait été utilisé en période pour ce modèle.

11.1.2 Les Voitures de Tourisme de Compétition et de Grand Tourisme de Compétition de Période F peuvent être équipées de jantes en alliage de style «Minilite» conformes aux dimensions des roues

d'origine, si d'autres jantes en alliage conformes à la spécification de période ne sont pas disponibles. Les maxima de largeurs de voie doivent être respectés.

11.2 Pneus

Doivent être conformes à l'Article 8.

12. FREINS

Le système de freinage doit se conformer entièrement à la spécification de période, à l'exception des éléments suivants :

12.1 Le système de freinage peut être converti à un fonctionnement en double circuit exerçant une action simultanée sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts à la condition que cela n'affecte ni la position ni la fixation des pédales, ni la structure ou la carrosserie de la voiture. Un système d'assistance pourra être monté ou déconnecté.

12.2 Des dispositifs limitant la pression ne doivent pas être montés sur le système de freinage hydraulique, à moins de correspondre à une spécification de période. Aucun dispositif permettant de régler la répartition du freinage entre les roues avant et arrière ne doit pouvoir être actionné par le pilote assis sur son siège.

12.3 Les disques de freins ne doivent pas être modifiés.

12.4 Le matériau de friction et la méthode de fixation sont libres, mais les dimensions des surfaces de friction doivent être conformes aux indications de la Fiche d'Homologation.

13. HABITACLE

13.1 Pare-brise

13.1.1 Le pare-brise doit être en verre feuilleté, à moins qu'une dérogation pour l'emploi d'un autre matériau ait été obtenue pour cette voiture spécifique.

13.1.2 Pour les voitures ouvertes construites avant 1955, les pare-brise sont libres dans la mesure où ils se prolongent jusqu'à un minimum de 20 cm verticalement au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent.

13.1.3 Pour les voitures construites de 1955 à 1961 inclus, les pare-brise doivent avoir les dimensions minimales suivantes :

13.1.3.1 hauteur verticale au-dessus de la surface supérieure du tablier d'auvent : 20 cm,

13.1.3.2 largeur : 90 cm jusqu'à 1000 cm³, 100 cm au-delà de 1000 cm³.

13.1.4 Les modifications des pièces annexes au pare-brise (cadre, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.

13.2 Les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 5 mm d'épaisseur (une matière de type FAA, par ex. le Lexan 400, est recommandée).

13.3 Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement.

13.4 Sauf dans la stricte application de l'article 13.3 ci-dessus, les modifications des pièces annexes aux vitres (cadres, fixations, joints, etc.) ne sont pas autorisées.

13.5 Les sièges avant peuvent être changés, les sièges et banquettes des passagers peuvent être enlevés.

13.6 La garniture du plancher et du toit peut être enlevée, celle des portières peut être remplacée.

13.7 Les commandes et leurs fonctions doivent demeurer fidèles à la spécification du constructeur, mais il est permis de les modifier pour les rendre plus faciles à utiliser, comme suit : en abaissant la colonne de direction, en allongeant le frein à main, en modifiant son emplacement dans l'habitacle, en le convertissant à un principe de type «fly off».

14. PROTECTION INFÉRIEURE

L'adjonction d'un dispositif de protection pour le dessous de la voiture est autorisé si un tel dispositif apparaît sur la Fiche d'Homologation d'origine ou est autorisé dans le Règlement Particulier de l'épreuve.

15. ACCESSOIRES AÉRODYNAMIQUES

Non autorisés.

16. LEST

Le poids de la voiture peut être complété par du lest, à condition qu'il s'agisse de blocs solides, unitaires, fixés par des outils au plancher de l'habitacle, visibles, et plombés par les commissaires techniques. Une roue de secours solidement fixée peut être utilisée comme lest.

17. CARROSSERIE

17.1 Pour les voitures de Grand Tourisme de Compétition seulement, il est permis d'inclure, pour la carrosserie, des modifications effectuées en période dans les limites des règles internationales pour les voitures de Grand Tourisme en vigueur en période, comme indiqué dans l'Art. 2.3.7.

La carrosserie doit être conforme à une configuration COMPLETE utilisée sur le modèle concerné, dans une compétition internationale organisée en période conformément à la réglementation de la FIA.

17.2 Si des modifications ont été apportées à la carrosserie homologuée, elles doivent être mentionnées dans l'histoire de la voiture sur la Fiche de la FIA, avec la date, la description et la justification des modifications.

17.3 Les phares escamotables doivent être tels que d'origine, avec le mécanisme complet en place.

ANNEXE II / APPENDIX II

Règlements Sportifs

Sporting Regulations

CHALLENGE EUROPEEN DES VOITURES DE TOURISME HISTORIQUES DE LA FIA

FIA EUROPEAN CHALLENGE FOR HISTORIC TOURING CARS

1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Ce Challenge est réservé aux pilotes. Les Prescriptions Générales Applicables à tous les Championnats FIA doivent être respectées, sauf indication du contraire ci-après, ainsi que les prescriptions de l'Annexe K du Code Sportif International.

Le règlement particulier de chaque épreuve sera conforme au modèle standard établi par la FIA.

Pour chaque voiture engagée, le concurrent doit fournir une Fiche de Compétition FIA de Véhicule Historique ou un Passeport Technique Historique FIA (PTH) en cours de validité, lors des vérifications de l'épreuve ; chaque demande d'inscription à une épreuve doit obligatoirement être accompagnée d'une photocopie de la première page de cette fiche ou du Passeport Technique Historique FIA (PTH).

2 - VOITURES ADMISSIBLES

Voitures de Tourisme (T), Voitures de Tourisme de Compétition (CT) des années 1947 à 1976 inclus.

Classes :

(Voir Annexe I de l'Annexe K pour la définition des classes)

Période E : T1 à T5 / CT1 à CT5.

Période F : T6 à T10 / CT6 à CT10.

Période G : T11 à T20 / CT11 à CT20.

Période H : T21 à T30 / CT21 à CT30.

La composition des classes doit être publiée dans le paddock dans un délai d'une heure après les vérifications techniques préliminaires. Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que sa voiture est incluse dans la classe correcte.

3 - CALENDRIER DES ÉPREUVES

Il y aura un maximum de dix épreuves. Il y aura au maximum deux épreuves par pays. Si huit ou plus d'épreuves ont été courues, les sept meilleurs résultats compteront pour le Challenge. Si à l'issue de ce Challenge, 4 épreuves n'ont pas eu lieu, la FIA pourra refuser d'attribuer le titre.

4 - CARACTÉRISTIQUES DES ÉPREUVES

Il **devrait y avoir** deux courses distinctes, une pour les Périodes E et F et l'autre pour les Périodes G et H.

Les courses pour Périodes G et H peuvent être regroupées avec celles pour les Périodes E et F de la «Coupe d'Europe des Voitures de Grand Tourisme Historiques de la FIA».

Les courses dureront 30 minutes ou une heure, elles se termineront quand la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la première fois au terme d'une heure. Il y aura un départ de Grand Prix. L'utilisation de tout dispositif pour chauffer les pneus est interdite. **Le ravitaillement en huile est autorisé.**

Sauf à des fins de chronométrage, les communications radio entre les voitures et les stands sont interdites. Pendant l'épreuve, il est permis de faire démarrer les voitures en les poussant, en tout point du circuit, mais sous le contrôle des officiels de la course uniquement.

Afin de se qualifier pour le Challenge, chaque épreuve devra compter au moins 12 partants. Si le nombre d'engagements reçus est

1 - GENERAL PROVISIONS

This Challenge is reserved for drivers. The General Prescriptions Applicable to all FIA Championships will be observed unless otherwise stated hereafter, as will the prescriptions of Appendix K to the International Sporting Code.

The supplementary regulations of each event will follow the standard model established by the FIA.

A valid FIA Historic Vehicle Competition form or FIA Historic Technical Passport (HTP) must be provided by the competitor for each car entered, at scrutineering for each event; each entry form for an event must obligatorily be accompanied by a photocopy of the first page of the Historic Vehicle Competition Form or FIA Historic Technical Passport (HTP).

2 - ELIGIBLE CARS

Touring (T) cars, Competition Touring cars (CT) of the years 1947 to 1976 inclusive.

Classes:

(See Appendix I to Appendix K for the definition of the classes)

Period E: T1 to T5 / CT1 to CT5.

Period F: T6 to T10 / CT6 to CT10.

Period G: T11 to T20 / CT11 to CT20.

Period H: T21 to T30 / CT21 to CT30.

The composition of the classes must be published in the paddock within one hour after preliminary scrutineering. It is the competitor's responsibility to ensure that his car is included in the correct class.

3 - CALENDAR OF EVENTS

There will be a maximum of ten events with a maximum of two events per country. If eight or more events are run, the seven best results will count towards the Challenge. If, at the outcome of this Challenge, four events have not taken place, the FIA may refuse to award the title.

4 - CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

There **should** be two separate races one for Periods E and F and the other one for Periods G and H.

These races for Periods G and H may be run together with the „European Cup for Historic Grand Touring Cars“ for Periods G and H.

Races will be of 30 minutes or 1-hour duration, ending when the leading car crosses the finishing line for the first time after this time has elapsed. There will be a Grand Prix Start.

The use of any sort of device to warm tyres is forbidden. **Oil replenishment is allowed.**

Except for time keeping, radio communications between cars and pit are forbidden. During the event it is permitted to push-start cars at any point of the circuit, but only under the control of race officials.

In order to qualify for the Challenge, each event must have at least 12 starters. If entries received are 20% over the number of cars

supérieur de 20 % au nombre de voitures autorisées à courir sur la piste, l'épreuve devra être disputée sur deux manches, ou plus, mais une même classe ne doit jamais être divisée en plus d'une course.

Les courses doivent avoir lieu entre 10h00 et 16h00.

Pour les courses durant 1 heure :

Il y aura un arrêt obligatoire aux stands de 1 minute minimum pour un changement de pilotes entre les 20 et 40 minutes (incluses) après le départ. Au cas où il n'y aurait qu'un seul pilote engagé pour une voiture donnée, cette disposition devra être également respectée. Il n'y aura aucun autre changement de pilotes.

Au plus tard une heure avant le départ de la course, le concurrent doit annoncer au Directeur de Course lequel de ses pilotes prendra le départ. Les commissaires des stands seront informés et désignés pour superviser le changement obligatoire de pilotes.

Pour compter pour le Challenge, chaque course doit avoir au moins 12 partants.

Pour les courses durant 30 minutes :

(il est possible qu'une seule course de 30 mn ait lieu durant l'épreuve)

Si un pilote et son copilote participent, l'un court pour la Course N°1 et l'autre pour la Course N°2 lors du même week-end. Une heure au moins avant le départ d'une Course, le concurrent doit informer le Directeur de Course de l'identité de celui qui prendra le départ.

Le résultat de la Course N°1 est décisif pour la grille de la Course N°2.

Le pilote à son volant ne peut prendre le départ ou quitter son stand sans être correctement attaché par son harnais de sécurité. Chaque commissaire des stands supervisera 3 voitures au maximum.

Le ravitaillement en carburant ou en huile n'est pas autorisé pendant la course.

Dans le cas où il y aurait un nombre trop élevé de voitures engagées dans une classe, il doit y avoir soit des manches éliminatoires, soit une sélection des partants basée sur les temps des essais.

5 - LICENCES

Les concurrents et les pilotes doivent être détenteurs de licences internationales appropriées et en cours de validité ; les pilotes auront ou le degré approprié de Licence Internationale Historique de Pilote FIA, ou un des degrés de la licence FIA courante (A, B ou C).

6 - CONDITIONS D'ENGAGEMENT

6.1 Epreuves individuelles

La date de clôture des engagements pour chaque épreuve ne sera pas plus de 4 semaines avant l'épreuve.

Il y aura un ou deux pilotes par voiture.

Un même pilote ne pourra pas être engagé par deux concurrents différents. Un pilote pourra être engagé par le même concurrent pour faire des essais sur plus d'une voiture, mais il ne pourra pas conduire plus d'une voiture dans la même course.

6.2 Inscription pour le Challenge

Les concurrents souhaitant marquer des points dans le Challenge devront s'inscrire auprès du Secrétariat du **Challenge-FIA en soumettant** une fiche d'inscription au Challenge. La fiche d'inscription pourra être obtenue auprès du Secrétariat du Challenge-FIA.

Le droit de participation annuel comprenant le droit d'inscription de la FIA (voir Annexe) est de € 425, hors taxe, pour le premier pilote, et de € 250, hors taxe, pour le second.

Les droits d'engagement aux épreuves individuelles (€ 500 hors

permitted to race on the track, the event must be run in two or more races, but the same class must never be split over more than one race.

The races must take place between 10 am and 4pm.

For races lasting 1 hour:

There will be a mandatory stop at the pits of 1 minute minimum duration to change drivers between 20 and 40 minutes (inclusive) after the start. If there was only one driver entered for a given car, this provision must also be respected. There will be no other change of driver.

One hour at the latest before the start of the race, the entrant must inform the Clerk of the Course which of his drivers will take the start. Pit marshals shall be informed, and appointed to supervise the obligatory change of drivers.

In order to qualify for the Challenge, each race must have at least 12 starters.

For races lasting 30 minutes:

(it is possible that only one race lasting 30 minutes is held during an event)

If a driver and his co-driver participate, then one driver races for Race No. 1 and the other driver races for Race No. 2 during this weekend. One hour at least before the start of a Race, the entrant must inform the Clerk of the Course which of the drivers will take the start.

The result of Race No. 1 will establish the grid of Race No. 2.

The driver in the car may not take the start or leave his pit unless he is properly restrained by his safety harness. Each pit marshal shall supervise no more than 3 cars.

Replenishing fuel or oil during the race is not allowed.

Should there be too many cars entered for a class, there must either be eliminating heats or the race entries must be selected on the basis of practice times.

5 - LICENCES

Drivers and competitors must hold appropriate valid international licences; drivers must have either any grade of the current FIA licence (A, B or C), or the appropriate grade of the FIA Historic International Driver's Licence.

6 - ENTRIES

6.1 Event

The closing date for entries for each event will be not more than 4 weeks prior to the event.

There will be one or two drivers per car.

The same driver may not be entered by two different entrants. A driver may be entered by the same entrant to practise on more than one car, but shall not drive more than one car in the same race.

6.2 Registration for the Challenge

Competitors wishing to score points in the Challenge must register with the FIA-Challenge **Secretariat by submitting** a Challenge registration form. The registration form can be obtained from the FIA-Challenge Secretariat.

The yearly participation fee including the FIA Registration fee (see Appendix) is € 425 for the first driver and € 250 for the second, plus Value Added Tax.

Entry fees to the individual events (€ 500 plus Value Added Tax per

taxe par voiture pour les pilotes inscrits) devront également être versés au Secrétariat du Challenge-FIA.

Les concurrents recevront leur bulletin d'engagement uniquement du Secrétariat du Challenge-FIA :

Secrétariat du Challenge-FIA
Wambacher Straße 14
D-65388 Schlangenbad
Tél. : +49 61 29 15 92
Fax : +49 61 29 15 99
e-mail : info@fia-historic-racing.com

Une fois l'inscription acceptée, le concurrent recevra :

- un numéro de course permanent
- trois plaques portant le numéro donné par la FIA-TC

Un set promotionnel FIA-TC portant le logo du Challenge est disponible et peut être acheté séparément.

7 - VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET PARC FERMÉ

A la fin de la course toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites sous la supervision des officiels de l'épreuve, à un Parc Fermé où elles resteront 30 minutes au minimum après l'affichage des résultats provisoires et jusqu'à ce que les commissaires sportifs de l'épreuve ordonnent qu'elles soient libérées. Toute voiture classée qui sera incapable de franchir la ligne et/ou de se rendre au Parc Fermé par ses propres moyens sera, aussitôt après cette incapacité, placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste et commissaires techniques qui, dès que cela sera possible, conduiront la voiture au Parc Fermé.

Les voitures n'ayant pas été placées dans le Parc Fermé ne seront pas classées.

Les coûts du démontage d'une voiture à des fins de vérifications techniques seront supportés comme suit :

- Si la voiture est trouvée illégale, le concurrent pourra devoir payer jusqu'au droit minimal convenu pour le Groupe N par l'ASN du pays de l'épreuve.
- Si la voiture est trouvée légale, l'organisateur de l'Epreuve supportera les coûts de démontage à concurrence de la même somme.
- Si la voiture est trouvée légale et que la réclamation a été présentée par un autre concurrent, ce concurrent supportera les coûts de démontage à concurrence de la même somme.

8 - ESSAIS

Tous les concurrents auront la possibilité de faire au moins deux séances d'essais qualificatifs chronométrés de 30 minutes ou une séance de 60 minutes, sauf dans le cas d'une seule course de 30 minutes: au moins une séance de 30 minutes.

Pendant les essais d'une course du Challenge, seules les voitures engagées pour cette course seront admises sur la piste. Toutes les voitures d'une même classe participeront aux mêmes séances d'essais.

Pour se qualifier, les voitures et tous les pilotes devront répondre au minimum requis, à savoir un maximum de 130 % de la moyenne des trois temps les plus rapides réalisés durant les séances d'essais qualificatifs correspondant à leur classe.

Dans le cas où le temps d'essai d'une voiture dépasse les 130%, le Directeur de la Course, en consultation avec les Commissaires Sportifs et l'Organisateur, peut décider de la laisser prendre le départ de l'épreuve, s'il considère que sa performance et les compétences de son pilote sont satisfaisantes.

Le tour le plus rapide de l'ensemble des qualifications est décisif pour la grille de départ.

9 - CLASSEMENT

Le classement provisoire du Challenge doit être affiché par les organisateurs sur le panneau d'affichage officiel avant le commen-

car for registered drivers) will also be paid to the FIA-Challenge Secretariat.

The competitors will receive their entry forms only from the FIA-Challenge Secretariat:

FIA-Challenge Secretariat
Wambacher Straße 14
D-65388 Schlangenbad
Tel: +49 61 29 15 92
Fax: +49 61 29 15 99
e-mail: info@fia-historic-racing.com

When the registration is accepted, the entrant will receive:

- a permanent race number.
- three FIA-TC number plates.

An FIA-TC merchandising set with the Challenge logo is available and can be purchased on an individual basis.

7 - SCRUTINEERING AND PARC FERMÉ

At the end of the race, all the cars having crossed the finishing line shall be driven under the supervision of the officials of the event, to a Parc Fermé where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results and until the stewards of the meeting order their release. Any classified car which is unable to cross the line and/or to reach the Parc Fermé by its own means shall forthwith upon such disability occurring be placed under the sole and exclusive control of the marshals and the scrutineers who shall at the first convenient moment remove the car to the Parc Fermé.

Cars which have not been put in the Parc Fermé will not be classified.

The costs of dismantling a car for scrutineering will be borne as follows:

- If the car is found illegal, the competitor may be charged up to the minimum fee agreed for Group N by the ASN of the country of the event.
- If the car is found legal, the Event organiser will bear the dismantling costs up to the same amount.
- If the car is found legal and the protest has been lodged by another competitor, this competitor will bear the dismantling costs up to the same amount.

8 - PRACTICE

All competitors will have the opportunity of at least two 30 minutes or one 60 minutes timed qualifying practice except in the case of only one 30-minute race, when there will be at least one 30-minute practice.

During practise for a Challenge race, only cars entered for that race shall be admitted on the track. All cars of the same class shall practice in the same session.

The qualification minima required for the cars and all the drivers shall be the following: a maximum of 130% of the average of the three best overall times achieved during the qualifying practice sessions of their class.

In the case of a car recording a practice time outside the 130%, the Clerk of the Course, in consultation with the Stewards and the Organiser, may decide to include it in the event if he considers its performance and the driver's competence satisfactory.

The fastest lap of the complete Qualifying will establish the starting grid.

9 - CLASSIFICATION

The provisional classification of the Challenge must be posted by the organisers on the official board prior to the beginning of each

cement de chaque épreuve.

Afin de compter pour le classement, les résultats d'une épreuve, officiellement communiqués à la FIA par l'ASN de l'Organisateur, doivent comporter :

- a) Un classement général de chaque course, ainsi que quatre classifications générales séparées, pour les périodes E, F, G, H.
- b) Classements, extraits des résultats généraux, se rapportant à chacune des classes, y compris les pilotes n'ayant pas terminé la course et ceux ayant été exclus et limités aux concurrents inscrits au Championnat pour l'attribution des points.

Le signal de la fin de la course sera donné à la voiture de tête dès qu'elle franchira la ligne d'arrivée une fois la durée de l'épreuve **écoulée**.

Les pilotes ou les voitures doivent accomplir **75 %** de la distance couverte par le vainqueur de la classe pour être classées.

Les points seront attribués comme suit :

Pour les classes comportant au moins trois partants et pour les courses de 30 minutes :

1er	10 points
2e	8 points
3e	6 points
4e	5 points
5e	4 points
6e	3 points
7e	2 points

Pour tous les autres ayant terminé les courses de 30 minutes : 1 point.

Pour les classes comprenant moins de trois partants et pour les courses de 30 minutes :

1er	5 points
2e	4 points

Pour les classes comprenant trois partants ou plus, pour chaque pilote, et pour les courses de 1 heure :

1er	20 points
2e	16 points
3e	12 points
4e	10 points
5e	8 points
6e	6 points
7e	4 points

Pour tous les autres ayant terminé les courses de 1 heure, pour chaque pilote : 2 points.

Pour les classes comprenant moins de trois partants, pour chaque pilote, et pour les courses de 1 heure :

1er	10 points
2e	8 points

Par partant, il faut entendre un conducteur ayant effectué les essais et pris le départ de la course.

Chaque partant se verra attribuer 0,2 point supplémentaire par voiture ayant pris le départ de la course dans chaque classe.

Au cas où il y aurait des ex aequo dans une course comptant pour le Challenge, chaque équipe ainsi classée se verrait attribuer un nombre de points égal à la moyenne arithmétique, arrétée à la première décimale, des points correspondant aux places qu'elles auraient occupées si elles avaient été classées les unes après les autres.

Si plus de deux courses sont disputées lors d'une épreuve pour le Challenge, seuls les deux meilleurs résultats seront pris en compte.

10 - CLASSEMENT FINAL DU CHALLENGE

event.

In order to count for the classification, the results of an event must be communicated officially to the FIA by the ASN of the organiser, and must include:

- a) A general scratch classification of each race, together with four separate general classifications, for Periods E, F, G and H.
- b) Results, taken from the general classification, relating to each of the classes, including non-finishers and exclusions but restricted to Championship registered Competitors for the points attribution.

The finish signal will be given to the leading car as soon as it crosses the finishing line after the duration of the event has **elapsed**.

Drivers or cars must complete **75 %** of the distance covered by the class winner, in order to be classified.

Points will be awarded as follows:

For classes with three or more starters and for 30-minute races:

1st	10 points
2nd	8 points
3rd	6 points
4th	5 points
5th	4 points
6th	3 points
7th	2 points

For all other finishers in 30-minute races: 1 point

For classes with less than three starters and for 30-minute races:

1st	5 points
2nd	4 points

For classes with three or more starters, for each driver, and for 1-hour races:

1st	20 points
2nd	16 points
3rd	12 points
4th	10 points
5th	8 points
6th	6 points
7th	4 points

For all other finishers in 1-hour races, each driver: 2 points.

For classes with less than three starters, for each driver, and for 1-hour races:

1st	10 points
2nd	8 points

A «starter» is a driver who has practised and started the race.

An additional 0.2 Points for each finisher will be added per car starting the race in each class.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Challenge, each of the teams so classified will be attributed a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal point, of the points corresponding to the places which they would have held if they had been classified one after another.

If more than two races are carried out in an event for the Challenge, only the two best results will be taken into account.

10 - FINAL CLASSIFICATION OF THE CHALLENGE

Les sept meilleurs résultats de toutes les épreuves qualificatives (maximum dix) organisées seront pris en compte.

Quatre classifications séparées seront établies, une pour la période E, une pour la période F, une pour la période G, et une pour la période H, et un Titre sera attribué pour chacune de ces quatre catégories.

Un pilote pourra participer dans plus d'une classe à une même épreuve, et y marquer des points, mais à la fin de l'épreuve il doit signaler à la FIA, dans les 48 heures, le résultat qu'il souhaite voir retenu pour le Challenge.

Le(s) gagnant(s) du Challenge sera(seront) la/les équipes ayant marqué le plus grand nombre de points dans les conditions prévues pour ce Challenge.

En cas d'ex aequo :

1) L'avantage ira au pilote de la voiture de période plus ancienne (conformément à l'Article 6 de l'Annexe K). Si un pilote utilise plus d'une voiture, la voiture prise en considération pour le critère d'ancienneté sera la voiture utilisée pour marquer le plus grand nombre de points (le Groupe de Travail Technique de la Commission du Sport Automobile Historique tranchera toute contestation concernant l'ancienneté des voitures).

2) S'il s'avère qu'il y a toujours des ex aequo, dans chaque épreuve, un gagnant sera désigné sur la base du plus grand nombre de points marqués lors de l'épreuve. En cas de nombre de points identiques, l'avantage ira à la voiture de période plus ancienne (conformément à l'Article 6 de l'Annexe K). Le Titre sera attribué au(x) pilote(s) ayant obtenu le plus grand nombre de victoires.

3) S'il s'avère qu'il y a toujours des ex aequo, le Titre sera attribué au pilote ayant réussi le plus grand nombre de :

- a) meilleurs temps de qualification dans sa classe.
- b) les 2èmes meilleurs temps de qualification dans sa classe si nécessaire.
- c) les 3èmes meilleurs temps de qualification dans sa classe, si nécessaire.

4) S'il s'avère qu'il y a toujours des ex aequo, les pilotes concernés seront déclarés ex aequo.

La FIA pourra ne pas attribuer le Titre en cas d'insuffisance de performance.

The seven best results of all the qualifying events (maximum ten) organised will be taken into account.

Four separate classifications will be drawn up, one for Period E, one for Period F, one for Period G, and one for Period H, and a Title will be awarded for each of these four categories.

A driver may compete and score points in more than one class in the same event, but at the end of the event he must notify the FIA within 48 hours which result he wishes to be retained for the Challenge.

The winner(s) of the Challenge will be the team(s) having scored the highest number of points under the conditions fixed for this Challenge.

In case of a tie:

1) The driver of the car from the older period (according to Article 6 of Appendix K) will take precedence. If more than one car is used by a driver, the car taken into consideration for the age criterion will be the car used to score the higher number of points (the Historic Motor Sport Commission Technical Working Group will settle any disputes concerning the age of the cars).

2) Should the tie remain unresolved, a winner will be appointed in each event on the basis of the highest number of points scored during that event. In the case of identical totals, the car from the older period (according to Article 6 of Appendix K) will take precedence. The title will be awarded to the driver(s) with the largest number of victories.

3) Should the tie remain unresolved, the title will be awarded to the driver which achieved the highest number of:

- a) best qualifying times in his class.
- b) 2nd best qualifying times in his class, if necessary.

c) 3rd best qualifying times in his class, if necessary.

4) Should the tie remain unresolved, a tie will be declared between the drivers concerned.

The FIA may decline to award the title in case of insufficient performance.

ANNEXE

Le paiement des droits d'engagement et d'organisation requis selon l'Article 6 ci-dessus ne peut s'effectuer que par virement bancaire, en euros uniquement, sur le compte du Secrétariat FIA-TC :

Banque destinataire : Wiesbadener Volksbank EG
Schillerplatz 4,
D - 65185 Wiesbaden

Code Swift : WIBA DE 5W
Code Swift (en euros) : GENO DE FF AEIB DE FX

Client bénéficiaire : Ronny G. Bredhauer
Wambacher Str. 14
D - 65388 Schlangenberg

N° de compte : 40 33 2006

IBAN : DE 77 5109 0000 0040 3320 06

Les virements doivent porter l'indication «FIA-TC».

Tous les frais bancaires, y compris ceux du correspondant étranger de sa banque, doivent être payés par le concurrent.

APPENDIX

Payment of the organisation and entry fees required under Article 6 above must be made only by bank transfer, in Euros only, to the FIA-TC Secretariat's:

Receiving Bank: Wiesbadener Volksbank EG
Schillerplatz 4,
D - 65185 Wiesbaden

Swift: WIBA DE 5W
EUR-cover through: GENO DE FF AEIB DE FX

Beneficiary customer: Ronny G. Bredhauer
Wambacher Str. 14
D-65388 Schlangenberg

Account No: 40 33 2006

IBAN: DE 77 5109 0000 0040 3320 06

Orders must be marked «FIA-TC».

All bank charges, including those accrued by the bank's foreign correspondent, must be met by the competitor.

COUPE DES VOITURES DE GRAND TOURISME HISTORIQUES DE LA FIA

FIA CUP FOR HISTORIC GRAND TOURING CARS

1 - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Cette Coupe est réservée aux pilotes. Les Prescriptions Générales Applicables à Tous les Championnats FIA doivent être respectées, sauf indication contraire ci-après, ainsi que les prescriptions de l'Annexe K du Code Sportif International.

Le règlement particulier de chaque épreuve sera conforme au modèle standard établi par la FIA.

Pour chaque voiture engagée, le concurrent doit fournir lors des vérifications de l'épreuve une Fiche de Compétition de Véhicule Historique FIA ou un Passeport Technique Historique FIA (PTH) en cours de validité. Chaque demande d'inscription à une épreuve doit obligatoirement être accompagnée d'une photocopie de la première page de cette fiche ou du Passeport Technique Historique FIA (PTH).

2 - VOITURES ADMISSIBLES

Voitures de Grand Tourisme (GT), Voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) des années 1947 à 1976 inclus, et les voitures GTP des années 1947 à 1969 inclus. Pour les voitures GTP de 1966 à 1969. **Pour les voitures GTP de 1966 à 1969, cylindrée maximale de 2000 cm3.**

Classes :

(Voir Annexe I de l'Annexe K pour la définition des classes)

Période E : GT3 à GT7 / GTS3 à GTS7 et GTP 1+2.

Période F : GT8 à GT12 / GTS8 à GTS12 et GTP 1+2.

Période G : GT13 à GT22 / GTS13 à GTS22 et GTP 1+2 (dans ce dernier cas : Période G1 uniquement, et avec une cylindrée maximale de 2000 cm3).

Période H : GT23 à GT32 / GTS23 à GTS32.

La composition des classes doit être publiée dans le paddock dans un délai d'une heure après les vérifications techniques préliminaires. Il est de la responsabilité du concurrent de s'assurer que sa voiture est incluse dans la classe correcte.

3 - CALENDRIER DES ÉPREUVES

Il y aura un maximum de dix épreuves. Il y aura au maximum deux épreuves par pays. Si huit ou plus d'épreuves ont été courues, les sept meilleurs résultats compteront pour la Coupe. Si, à l'issue de cette Coupe, quatre épreuves n'ont pas eu lieu, la FIA pourra refuser d'attribuer le titre.

4 - CARACTÉRISTIQUES DES ÉPREUVES

Il devrait y avoir deux courses distinctes, une pour les Périodes E et F et l'autre pour les Périodes G et H.

Les courses pour Périodes G et H peuvent être regroupées avec celles pour les Périodes G et H du «Challenge Européen des Voitures de Tourisme Historiques de la FIA».

Les courses dureront 30 minutes ou une heure, elles se termineront quand la voiture de tête aura franchi la ligne d'arrivée pour la première fois au terme d'une heure. Il y aura un départ de Grand Prix.

L'utilisation de tout dispositif pour chauffer les pneus est interdite.

Le ravitaillement en huile est autorisé.

Sauf à des fins de chronométrage, les communications radio entre les voitures et les stands sont interdites. Pendant l'épreuve, il est

1 - GENERAL PROVISIONS

This Cup is reserved for drivers. The General Prescriptions Applicable to all FIA Championships must be observed unless otherwise stated hereafter, as must the prescriptions of Appendix K to the International Sporting Code.

The supplementary regulations of each event will follow the standard model established by the FIA.

A valid FIA Historic Vehicle Competition form or FIA Historic Technical Passport (HTP) must be provided by the competitor for each car entered, at scrutineering for each event; each entry form for an event must obligatorily be accompanied by a photocopy of the first page of the Historic Vehicle Competition Form or FIA Historic Technical Passport (HTP).

2 - ELIGIBLE CARS

Grand Touring (GT) cars, Competition Grand Touring cars (GTS) of the years 1947 to 1976 inclusive, and GTP cars of the years 1947 to 1969 inclusive. For the GTP cars from 1966 to 1969. **For the GTP cars from 1966 to 1969, maximum cylinder capacity 2000 cm3.**

Classes:

(See Appendix I to Appendix K for the definition of the classes)

Period E: GT3 to GT7 / GTS3 to GTS7 and GTP 1+2.

Period F: GT8 to GT12 / GTS8 to GTS12 and GTP 1+2.

Period G: GT13 to GT22 / GTS13 to GTS22 and GTP 1+2 (in this last case: period G1 only, and with a maximum cylinder capacity of 2000 cm3).

Period H: GT23 to GT32 / GTS23 to GTS32.

The composition of the classes must be published in the paddock within one hour after preliminary scrutineering. It is the competitor's responsibility to ensure that his car is included in the correct class.

3 - CALENDAR OF EVENTS

There will be a maximum of ten events with a maximum of two events per country. If eight or more events are run, the seven best results will count towards the Cup. If, at the outcome of this Cup four events have not taken place, the FIA may refuse to award the title.

4 - CHARACTERISTICS OF THE EVENTS

There should be two separate races one for Periods E and F and the other one for Periods G and H.

These races for Periods G and H may be run together with the «FIA European Challenge for Historic Touring Cars» for Periods G and H.

Races will be of 30 minutes or 1-hour duration, ending when the leading car crosses the finishing line for the first time after this time has elapsed. There will be a Grand Prix Start.

The use of any sort of device to warm tyres is forbidden.

Oil replenishment is allowed.

Except for time keeping, radio communications between cars and pit are forbidden. During the event it is permitted to push-start cars at

permis de faire démarrer les voitures en les poussant, en tout point du circuit, mais sous le contrôle des officiels de la course uniquement.

Afin de se qualifier pour la Coupe, chaque épreuve devra compter au moins 12 partants. Si le nombre d'engagements reçus est supérieur de 20 % au nombre de voitures autorisées à courir sur la piste, l'épreuve devra être disputée sur deux manches, ou plus, mais une même classe ne doit jamais être divisée en plus d'une course. Les courses doivent avoir lieu entre 10h00 et 16h00.

Pour ce qui concerne les courses de une heure:

Il y aura un arrêt obligatoire aux stands de 1 minute minimum pour un changement de pilotes entre les 20 et 40 minutes (incluses) après le départ. Au cas où il n'y aurait qu'un seul pilote engagé pour une voiture donnée, cette disposition devra être également respectée. Il n'y aura aucun autre changement de pilotes.

Au plus tard une heure avant le départ de la course, le concurrent doit annoncer au Directeur de Course lequel de ses pilotes prendra le départ. Les commissaires des stands seront informés et désignés pour superviser le changement obligatoire de pilotes.

Pour les courses durant 30 minutes :

(il est possible qu'une seule course de 30 mn ait lieu durant l'épreuve)

Si un pilote et son copilote participent, l'un court pour la Course N°1 et l'autre pour la Course N°2 lors du même week-end. Une heure au moins avant le départ d'une Course, le concurrent doit informer le Directeur de Course de l'identité de celui qui prendra le départ.

Le résultat de la Course N°1 est décisif pour la grille de la Course N°2.

Le pilote à son volant ne peut prendre le départ ou quitter son stand sans être correctement attaché par son harnais de sécurité. Chaque commissaire des stands supervisera 3 voitures au maximum.

Le ravitaillement en carburant ou en huile n'est pas autorisé pendant la course.

Dans le cas où il y aurait un nombre trop élevé de voitures engagées dans une classe, il doit y avoir soit des manches éliminatoires, soit une sélection des partants basée sur les temps des essais.

5 - LICENCES

Les concurrents et les pilotes doivent être détenteurs de licences internationales appropriées et en cours de validité ; les pilotes auront ou le degré approprié de Licence Internationale Historique de Pilote FIA, ou un des degrés de la licence FIA courante (A, B ou C).

6 - CONDITIONS D'ENGAGEMENT

6.1 Epreuves individuelles

La date de clôture des engagements pour chaque épreuve ne sera pas plus de 4 semaines avant l'épreuve.

Il y aura un ou deux pilotes par voiture.

Un même pilote ne pourra pas être engagé par deux concurrents différents. Un pilote pourra être engagé par le même concurrent pour faire des essais sur plus d'une voiture, mais il ne pourra pas conduire plus d'une voiture dans la même course.

6.2 Inscription pour la Coupe

Les concurrents souhaitant marquer des points dans la Coupe devront s'inscrire auprès du Secrétariat de la Coupe-FIA en soumettant une fiche d'inscription à la Coupe.

Les concurrents des Périodes E, F ou G1 GTP A ou GTP B avec une cylindrée maximale de 2000 cm3 devront s'inscrire, dans les mêmes conditions, pour vérification de l'éligibilité de leur voiture.

any point of the circuit, but only under the control of race officials.

In order to qualify for the Cup, each event must have at least 12 starters. If entries received are 20% over the number of cars permitted to race on the track, the event must be run in two or more races, but a same class must never be split over more than one race.

The races must take place between 10 am and 4pm.

For the races lasting one hour:

There will be a mandatory stop at the pits of 1 minute minimum duration to change drivers between 20 and 40 minutes (inclusive) after the start. If there was only one driver entered for a given car, this provision must also be respected. There will be no other change of driver.

One hour at the latest before the start of the race, the entrant must inform the Clerk of the Course which of his drivers will take the start. Pit marshals shall be informed, and appointed to supervise the obligatory change of drivers.

For races lasting 30 minutes:

(it is possible that only one race lasting 30 minutes is held during an event)

If a driver and his co-driver participate, then one driver races for Race No. 1 and the other driver races for Race No. 2 during this weekend. One hour at least before the start of a Race, the entrant must inform the Clerk of the Course which of the drivers will take the start.

The result of Race No. 1 will establish the grid of Race No. 2.

The driver in the car may not take the start or leave his pit unless he is properly restrained by his safety harness. Each pit marshal shall supervise no more than 3 cars.

Replenishing fuel or oil during the race is not allowed.

Should there be too many cars entered for a class, there must either be eliminating heats or the race entries must be selected on the basis of practice times.

5 - LICENCES

Drivers and competitors must hold appropriate, valid international licences; drivers must have either any grade of the current FIA licence, (A, B or C), or the appropriate grade of the FIA Historic International Driver's Licence.

6 – ENTRIES

6.1 Events

The closing date for entries for each event will not be more than 4 weeks prior to the event.

There will be one or two drivers per car.

The same driver may not be entered by two different entrants. A driver may be entered by the same entrant to practise on more than one car, but shall not drive more than one car in the same race.

6.2 Registration for the Cup

Competitors wishing to score points in the Cup must register with the FIA-Cup Secretariat by submitting a Cup registration form.

GTP A- or GTP B-Competitors in Period E, F or G1 with a maximum cylinder capacity of 2000 cm3 must register, in the same conditions, for confirmation of the eligibility of their car. To this end, they must

A cet effet ils devront joindre à leur fiche d'inscription une copie de la Fiche de Compétition de Véhicule Historique ou du Passeport Technique Historique de leur voiture.

La fiche d'inscription pourra être obtenue auprès du Secrétariat de la Coupe-FIA.

Le droit de participation annuel comprenant le droit d'engagement de la FIA (voir Annexe) est de € 425, hors taxe, pour le premier pilote, et de € 250, hors taxe, pour le second.

Les droits d'engagement aux épreuves individuelles (€ 500 hors taxe par voiture pour les pilotes inscrits) devront également être versés au Secrétariat de la Coupe-FIA. Les concurrents recevront leur bulletin d'engagement uniquement du Secrétariat de la Coupe-FIA :

Secrétariat de la Coupe-FIA
Wambacher Straße 14
D-65388 Schlangenbad
Tél. : +49 61 29 15 92
Fax : +49 61 29 15 99
e-mail : info@fia-historic-racing.com

FIA-Cup Secretariat
Wambacher Straße 14
D-65388 Schlangenbad
Tel: +49 61 29 15 92
Fax: +49 61 29 15 99
e-mail: info@fia-historic-racing.com

Une fois l'inscription acceptée, le concurrent recevra :

- un numéro de course permanent.
- trois plaques portant le numéro donné par la FIA-GTC

Un set promotionnel FIA-TC portant le logo du Challenge est disponible et peut être acheté séparément.

7 - VÉRIFICATIONS TECHNIQUES ET PARC FERMÉ

Après la course, toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites, sous la supervision des officiels de l'épreuve, à un Parc Fermé où elles resteront 30 minutes au minimum après l'affichage des résultats provisoires et jusqu'à ce que les commissaires sportifs de l'épreuve ordonnent qu'elles soient libérées.

Toute voiture classée qui sera incapable de franchir la ligne et/ou de se rendre au Parc Fermé par ses propres moyens sera, aussitôt après cette incapacité, placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste et commissaires techniques qui dès que cela sera possible, conduiront la voiture au Parc Fermé. Les voitures n'ayant pas été placées dans le Parc Fermé ne seront pas classées.

Les coûts du démontage d'une voiture à des fins de vérifications techniques seront supportés comme suit :

- Si la voiture est trouvée illégale, le concurrent pourra devoir payer jusqu'au droit minimal convenu pour le Groupe N par l'ASN du pays de l'épreuve.
- Si la voiture est trouvée légale, l'organisateur de l'Epreuve supportera les coûts de démontage à concurrence de la même somme.
- Si la voiture est trouvée légale et que la réclamation a été présentée par un autre concurrent, ce concurrent supportera les coûts de démontage à concurrence de la même somme.

8 - ESSAIS

Tous les concurrents auront la possibilité de faire au moins deux séances d'essais qualificatifs chronométrés de 30 minutes ou une séance de 60 minutes, sauf dans le cas d'une seule course de 30 minutes: au moins une séance de 30 minutes.

Seules seront admises aux essais d'une course de Coupe les voitures inscrites pour cette course. Toutes les voitures d'une même classe participeront aux mêmes séances d'essais.

Pour se qualifier, les voitures et tous les pilotes devront répondre au minimum requis, à savoir un maximum de 130 % de la moyenne des trois temps les plus rapides réalisés durant les séances d'essais qualificatifs correspondant à leur classe.

Dans le cas où le temps d'essai d'une voiture dépasse les 130%, le Directeur de la Course, en consultation avec les Commissaires Sportifs et l'Organisateur, peut décider de la laisser prendre le

attach a copy of their car's Historic Vehicle Competition Form or Historic Technical Passport to their registration form.

The registration form can shall be obtained from the FIA-Cup Secretariat.

The yearly participation fee including the FIA Registration fee (see Appendix) is € 425 for the first driver and € 250 for the second, plus Value Added Tax.

Entry fees to the individual events (€ 500 plus Value Added Tax per car for registered drivers) will also be paid to the FIA-Cup Secretariat. The competitors will receive their entry forms only from the FIA-Cup Secretariat:

When the registration is accepted, the entrant will receive:

- a permanent race number.
- three FIA-GTC number plates.

An FIA-GTC merchandising set with the Cup logo is available and can be purchased on an individual basis.

7 - SCRUTINEERING, PARC FERMÉ

At the end of the race, all the cars having crossed the finishing line shall be driven, under the supervision of the officials of the event, to a Parc Fermé where they shall remain until at least 30 minutes after the posting of the provisional results and until the stewards of the meeting order their release.

Any classified car which is unable to cross the line and/or to reach the Parc Fermé by its own means shall forthwith upon such disability occurring be placed under the sole and exclusive control of the marshals and the scrutineers who shall at the first convenient moment remove the car to the Parc Fermé. Cars which have not been put in the Parc Fermé shall not be classified.

The costs of dismantling a car for scrutineering will be borne as follows:

- If the car is found illegal, the competitor may be charged up to the minimum fee agreed for Group N by the ASN of the country of the event.
- If the car is found legal, the Event organiser will bear the dismantling costs up to the same amount.
- If the car is found legal and the protest has been lodged by another competitor, this competitor will bear the dismantling costs up to the same amount.

8 - PRACTICE

All competitors will have the opportunity of at least two 30 minutes or one 60 minutes timed qualifying practice except in the case of only one 30-minute race, when there will be at least one 30-minute practice.

During practice for a Cup race, only cars entered for that race shall be admitted on the track. All cars of a same class shall practise in the same sessions.

The qualification minima required for the cars and all the drivers shall be the following: a maximum of 130% of the average of the three best overall times achieved during the qualifying practice sessions of their class.

In the case of a car recording a practice time outside the 130%, the Clerk of the Course, in consultation with the Stewards and the Organiser, may decide to include it in the event if he considers its

départ de l'épreuve, s'il considère que sa performance et les compétences de son pilote sont satisfaisantes.
Le tour le plus rapide de l'ensemble des qualifications est décisif pour la grille de départ.

9 - CLASSEMENT DES COURSES

Le classement provisoire de la Coupe doit être affiché par les organisateurs sur le panneau d'affichage officiel avant le commencement de chaque épreuve.

Afin de compter pour le classement, les résultats d'une épreuve doivent être communiqués officiellement à la FIA par l'ASN de l'organisateur et comporter :

- a) Un classement général de chaque course, ainsi que cinq classifications séparées pour les périodes E, F, G, H, ainsi que pour le GTP (A+B) séparée des quatre précédentes.
- b) Classements, extraits des résultats généraux, se rapportant à chacune des classes, y compris les pilotes n'ayant pas terminé la course et ceux ayant été exclus et limités aux concurrents inscrits au Championnat pour l'attribution des points.

Le signal de la fin de la course sera donné à la voiture de tête dès qu'elle franchira la ligne d'arrivée une fois la durée de l'épreuve écoulée.

Les pilotes ou les voitures doivent parcourir 75 % de la distance couverte par le vainqueur de la classe, afin d'être classés.

Les points seront accordés comme suit :

Pour les classes comprenant trois partants ou plus et pour les courses de 30 minutes :

1er	10 points
2e	8 points
3e	6 points
4e	5 points
5e	4 points
6e	3 points
7e	2 points

Pour tous les autres ayant terminé les courses de 30 minutes : 1 point.

Pour les classes comprenant moins de trois partants et pour les courses de 30 minutes :

1er	5 points
2e	4 points

Pour les classes comprenant trois partants ou plus, pour chaque pilote et pour les courses de 1 heure :

1er	20 points
2e	16 points
3e	12 points
4e	10 points
5e	8 points
6e	6 points
7e	4 points

Pour tous les autres ayant terminé les courses de 1 heure, pour chaque pilote : 2 points.

Pour les classes comprenant moins de trois partants, pour chaque pilote et pour les courses de 1 heure :

1er	10 points
2e	8 points

Par partant, il faut entendre un conducteur ayant effectué les essais et pris le départ de la course.

Chaque partant se verra attribuer 0,2 point supplémentaire par voiture ayant pris le départ de la course dans chaque classe.

Au cas où il y aurait des ex aequo dans une course comptant pour la Coupe, chaque équipe ainsi classée se verrait attribuer un nombre de points égal à la moyenne arithmétique, arrétée à la première

performance and the driver's competence satisfactory.

The fastest lap of the complete Qualifying will establish the starting grid.

9 - CLASSIFICATION

The provisional classification of the Cup must be posted by the organisers on the official board prior to the beginning of each event.

In order to count for the classification, the results of an event must be communicated officially to the FIA by the ASN of the organiser, and must include:

- a) A general scratch classification of each race together with five separate classifications for Periods E, F, G, H and also for GTP (A+B) separate from the four previous classifications.
- b) Results, taken from the general classification, relating to each of the classes, including non-finishers and exclusions but restricted to Championship registered Competitors for the points attribution.

The finish signal will be given to the leading car as soon as it crosses the finishing line after the duration of the event has elapsed.

Drivers or cars must complete 75% of the distance covered by the class winner in order to be classified.

Points will be awarded as follows:

For classes with three or more starters and for 30-minute races:

1st	10 points
2nd	8 points
3rd	6 points
4th	5 points
5th	4 points
6th	3 points
7th	2 points

For all other finishers in 30-minute races: 1 point.

For classes with less than three starters and for 30-minute races:

1st	5 points
2nd	4 points

For classes with three or more starters, for each driver, and for 1-hour races:

1st	20 points
2nd	16 points
3rd	12 points
4th	10 points
5th	8 points
6th	6 points
7th	4 points

For all other finishers in 1-hour races, each driver: 2 points.

For classes with less than three starters, for each driver, and for 1-hour races:

1st	10 points
2nd	8 points

A «starter» is a driver who has practised and started the race.

An additional 0.2 Points for each finisher will be added per car starting the race in each class.

Should there be a dead-heat in any race counting for the Cup, each of the teams so classified will be attributed a number of points equal to the arithmetical average, taken to one decimal, of the points cor-

décimale, des points correspondant aux places qu'elles auraient occupées si elles avaient été classées les unes après les autres.

Si plus de deux courses sont disputées lors d'une épreuve pour la Coupe, seuls les deux meilleurs résultats seront pris en compte.

10 - CLASSEMENT FINAL DE LA COUPE

Les sept meilleurs résultats de toutes les épreuves qualificatives (maximum dix) organisées seront pris en compte.

Cinq classifications séparées seront établies, une pour la période E (sans les GTP), une pour la période F (sans les GTP), une pour la période G, une pour la période H et une pour le GTP (A+B), et une Coupe sera attribuée pour chacune de ces cinq catégories.

Un pilote pourra participer dans plus d'une classe à une même épreuve, et y marquer des points, mais à la fin de l'épreuve il doit signaler à la FIA, dans les 48 heures, le résultat qu'il souhaite voir retenu pour la Coupe.

Le(s) gagnant(s) de la Coupe sera(ont) la/les équipes ayant marqué le plus grand nombre de points dans les conditions prévues pour cette Coupe.

En cas d'ex æquo :

- 1) L'avantage ira au pilote de la voiture de période plus ancienne (conformément à l'Article 6 de l'Annexe K). Si un pilote utilise plus d'une voiture, la voiture prise en considération pour le critère d'ancienneté sera la voiture utilisée pour marquer le plus grand nombre de points (le Groupe de Travail Technique de la Commission du Sport Automobile Historique tranchera toute contestation concernant l'ancienneté des voitures).
- 2) S'il s'avère qu'il y a toujours des ex æquo, dans chaque épreuve, un gagnant sera désigné sur la base du plus grand nombre de points marqués lors de l'épreuve. En cas de nombre de points identiques, l'avantage ira à la voiture de période plus ancienne (conformément à l'Article 6 de l'Annexe K). Le Titre sera attribué au(x) pilote(s) ayant obtenu le plus grand nombre de victoires.
- 3) S'il s'avère qu'il y a toujours des ex æquo, le Titre sera attribué au pilote ayant réussi le plus grand nombre de :
 - a) meilleurs temps de qualification dans sa classe.
 - b) les 2èmes meilleurs temps de qualification dans sa classe si nécessaire.
 - c) les 3èmes meilleurs temps de qualification dans sa classe, si nécessaire.
- 4) S'il s'avère qu'il y a toujours des ex æquo, les pilotes concernés seront déclarés ex æquo.

La FIA pourra ne pas attribuer le Titre en cas d'insuffisance de performance.

En sus du prix décrit ci-dessus, un trophée sera attribué à la voiture GTP A ou B qui aura obtenu le plus grand nombre de points pendant la saison, dans les conditions décrites dans l'article 10.

Les voitures de catégorie GTP A et B de période E et F participeront aux mêmes courses que les voitures GTS, mais seront classées indépendamment.

ANNEXE

Le paiement des droits d'engagement et d'organisation requis selon l'Article 6 ci-dessus ne peut s'effectuer que par virement bancaire, en Euros uniquement, sur le compte du Secrétariat de la Coupe-FIA :

Banque destinataire : Wiesbadener Volksbank EG
Schillerplatz 4,
D - 65185 Wiesbaden

Code Swift : WIBA DE 5W
Code Swift (en euros) : GENO DE FF AEIB DE FX

responding to the places which they would have occupied if they had been classified one after another.

If more than two races are carried out in an event for the Cup, only the two best results will be taken into account.

10 - FINAL CLASSIFICATION OF THE CUP

The seven best results of all the qualifying events (maximum ten) organised will be taken into account.

Five separate classifications will be drawn up, one for Period E (without GTP), one for Period F (without GTP), one for Period G, one for Period H and one for GTP (A+B), and a Cup will be awarded for each of these five categories.

A driver may compete and score points in more than one class at a same event, but at the end of the event he must notify the FIA within 48 hours which result he wishes to be retained for the Cup.

The winner(s) of the Cup will be the team(s) having scored the largest number of points under the conditions fixed for this Cup.

In case of a tie:

- 1) The driver of the car from the older period (according to Article 6 of Appendix K) will take precedence. If more than one car is used by a driver, the car taken into consideration for the age criterion will be the car used to score the higher number of points (the Historic Motor Sport Commission Technical Working Group will settle any disputes concerning the age of the cars).
- 2) Should the tie remain unresolved, a winner will be appointed in each event on the basis of the highest number of points scored during that event. In the case of identical totals, the car from the older period (according to Article 6 of Appendix K) will take precedence. The title will be awarded to the driver(s) with the largest number of victories.
- 3) Should the tie remain unresolved, the title will be awarded to the driver which achieved the highest number of:
 - a) best qualifying times in his class.
 - b) 2nd best qualifying times in his class, if necessary.
 - c) 3rd best qualifying times in his class, if necessary.

4) Should the tie remain unresolved, a tie will be declared between the drivers concerned.
The FIA may decline to award the title in the case of insufficient performance.

In addition to the prize described above, a trophy will be awarded to the GTP A or B car which has obtained the highest number of points during the season, in the conditions stipulated in article 10.

Cars in the GTP A and B categories of Periods E and F will take part in the same races as GTS cars but will be classified separately.

APPENDIX

Payment of the organisation and entry fees required under Article 6 above must be made only by bank transfer, in Euros only, to the FIA-GTC Secretariat's account:

Receiving Bank: Wiesbadener Volksbank EG
Schillerplatz 4,
D – 65185 Wiesbaden

Swift: WIBA DE 5W
EUR-cover through: GENO DE FF AEIB DE FX

COUPE GRAND TOURISME HISTORIQUE / HISTORIC GRAND TOURING CUP

Client bénéficiaire : Ronny G. Bredhauer
Wambacher Str. 14
D - 65388 Schlangenbad

Beneficiary customer: Ronny G. Bredhauer
Wambacher Str. 14
D-65388 Schlangenbad

N° de compte : 40 33 2006

Account No: 40 33 2006

IBAN : DE 77 5109 0000 0040 3320 06

IBAN: DE 77 5109 0000 0040 3320 06

Les virements DOIVENT porter l'indication «FIA-GTC».
Tous les frais bancaires, y compris ceux du correspondant étranger
de sa banque, doivent être payés par le concurrent.

Orders must be marked «FIA-GTC».
All bank charges, including those accrued by the bank's foreign
correspondent, must be met by the competitor.

TROPHÉE LURANI DES VOITURES DE FORMULE JUNIOR DE LA FIA / FIA LURANI TROPHY FOR FORMULA JUNIOR CARS

1 - Dispositions générales

Ce Trophée est réservé aux pilotes. Les Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA doivent être respectées sauf indication contraire ci-dessous, ainsi que les prescriptions de l'Annexe K du Code Sportif International.

Le règlement particulier de chaque épreuve suivra le modèle standard établi par la FIA.

Lors des vérifications techniques de chaque épreuve, une Fiche d'Identité de Véhicule Historique de la FIA («FIVH») ou un **Passport Technique Historique de la FIA («PTH»)** en cours de validité doit être fourni(e) par le concurrent pour chaque voiture engagée ; chaque formulaire d'engagement pour une épreuve sera obligatoirement accompagné d'une photocopie de la première page de la Fiche d'Identité de Véhicule Historique.

2 - Voitures admissibles

Les voitures de Formule Junior de Période E (FJ/1) construites en 1958-60, et de Période F (FJ/2) construites en 1961-63, correspondant au Règlement d'origine de la Formule Junior et conformes à l'Art. 13 de l'Annexe K sous réserve que toutes les voitures soit détiennent une FIVH en cours de validité, soit détiennent un PTH en cours de validité et aient détenu une FIVH valide, soit détiennent un PTH en cours de validité et un Heritage Certificate («HC») de la FIA.

La spécification du moteur ne sera pas limitée à la période des deux catégories individuelles (par exemple, les blocs moteur Ford 109E et 105E sont TOUTS DEUX permis pour la catégorie FJ/1), mais s'appliquera à l'ensemble de la période de Formule Junior.

Classes :

- A - Catégorie FJ/1, avec moteur devant le pilote **et équipées de moteurs FIAT ou Lancia.**
- B - Catégorie FJ/1, avec moteur derrière le pilote, **avec moteur devant le pilote et équipées de moteurs autres que FIAT ou Lancia.**
- C - Catégorie FJ/1, avec **moteur derrière** le pilote.
- D - Catégorie FJ/2, avec **moteur devant ou derrière** le pilote, **équipées de freins à tambour sur les quatre roues, comme spécification d'origine.**
- E - Catégorie FJ/2, avec **moteur devant ou derrière** le pilote, **équipées d'un ou plusieurs freins à disque.**

Les voitures répondant aux exigences de la catégorie Formule 3/1 (**Classe F**) pourront être admises à la discrétion des organisateurs après consultation avec le secrétariat de Formula Junior Racing Europe, mais ces voitures ne seront pas admises pour des points de championnat.

3 - Calendrier des épreuves

Il y aura un maximum de 10 épreuves, dont, si 8 ou moins d'épreuves ont été courues, les 6 meilleurs résultats compteront pour le Trophée. Si 9 épreuves ont été courues, les 7 meilleurs résultats compteront pour le Trophée, et si 10 épreuves ont été courues, les 8 meilleurs résultats compteront pour le Trophée. Il n'y aura pas plus de 2 épreuves par pays. Si, à l'issue de ce Trophée, 60 % des épreuves qualificatives n'ont pas été courues, la FIA pourra refuser de décerner le titre.

4 - Caractéristiques des épreuves

Chaque épreuve pourra être courue en une course ou en deux. Si une seule course est courue, alors la distance de chaque course sera comprise entre 50 et 75 km. Si deux courses sont courues, chaque course se fera sur une distance comprise entre 30 et **60 km**,

1 - General provisions

This Trophy is reserved for drivers. The General Prescriptions applicable to all FIA Championships must be observed unless otherwise stated hereafter, as must the prescriptions of Appendix K to the International Sporting Code.

The supplementary regulations of each event will follow the standard model established by the FIA.

A valid FIA Historic Vehicle Identity Form («HVIF») or **FIA Historic Technical Passport («HTP»)** must be provided by the competitor for each car entered, at scrutineering for each event; each entry form for an event must obligatorily be accompanied by a photocopy of the first page of the Historic Vehicle Identity Form.

2 - Eligible cars

Formula Junior cars of Period E (FJ/1) built in 1958-60, and of Period F (FJ/2) built in 1961-63, corresponding to the original Formula Junior Regulations as well as conforming of art.13 of Appendix K save and except that all cars shall either hold a valid HVIF; or shall hold a valid HTP and shall have held a valid HVIF; or shall hold a valid HTP and an FIA Heritage Certificate («HC»).

The engine specification shall be for the whole period of Formula Junior and shall not be restricted to the period of the two individual categories (for example, the Ford 109E and 105E engine blocks are BOTH permitted for the FJ/1 category).

Classes:

- A - Category FJ/1, with engine in front of the driver, **and fitted with FIAT or Lancia engines.**
- B - Category FJ/1, with engine in front of the driver, **and fitted with engines other than FIAT or Lancia.**
- C - Category FJ/1, with engine behind the driver.
- D - Category FJ/2, with engine in front of or behind the driver, **fitted with drum brakes on all four wheels, as original specification.**

- E - Category FJ/2, with engine in front of or behind the driver, **fitted with a disc brake or brakes.**

Cars complying with category Formula 3/1 (**Class F**) may be admitted at the discretion of the organisers after consultation with the secretariat of Formula Junior Racing Europe but such cars shall not be eligible for championship points.

3 - Calendar of events

There will be a maximum of 10 events, of which, if 8 or fewer events are run, the 6 best results will count towards the Trophy; if 9 events are run, the 7 best results will count towards the Trophy and, if 10 events are run, the best 8 results will count towards the Trophy. There will be no more than two events in any one country. If, at the outcome of this Trophy, 60% of the qualifying events have not been run, the FIA may refuse to award the Title.

4 - Characteristics of the events

Each event may be run as one race or the aggregate of two races. If the event is run as one race, then this race will be of no less than 50 km and no more than 75 km distance. If the event is run as two races, each race will be of no less than 30 km and no more than

et les points pour le Championnat seront attribués selon les temps additionnés des deux courses.

Les licences de parcours devront être au moins du Degré B4 de la FIA (niveau Championnat de Formule 3). Le départ de la course, s'il n'y a qu'une course, ou de la seconde course s'il y a deux courses, sera programmé entre 10h00 et 16h00, le jour principal de l'épreuve.

Toutes les épreuves (à l'exception du circuit de Spa-Francorchamps où le départ sera un départ lancé) seront avec départ arrêté. Pendant l'épreuve il est permis de faire démarrer les voitures en les poussant, en tout point du circuit, mais uniquement sous le contrôle des officiels de la course.

Si le nombre d'engagements reçu dépasse le nombre des voitures autorisées à courir sur la piste, les organisateurs pourront décider de diviser l'épreuve en deux manches, mais une même classe ne doit jamais être divisée en plus d'une course.

Si le nombre d'engagements dans une course dépasse le nombre des voitures autorisées à courir sur la piste de plus de 20%, et s'il n'est pas possible d'organiser une seconde course, les organisateurs doivent contacter le secrétariat pour s'assurer que priorité est donnée aux pilotes ayant déjà marqué des points ou ayant soutenu le Trophée en au moins une occasion au cours de la saison, ou de la saison précédente.

Si le nombre de voitures ayant réalisé un temps au tour durant les essais excède le nombre maximum de voitures autorisées au départ, les partants seront sélectionnés en nombre égaux dans chacune des six classes (mais avec un nombre maximum de 3 voitures de catégorie F3/1 si un nombre supérieur exclut une Formule Junior). S'il n'est pas possible de sélectionner ainsi un nombre identique de partants dans toutes les classes, et sauf si cela est dû à un nombre d'entrées insuffisant dans une de ces classes, priorité sera d'abord donnée à la classe E, puis aux classes D, C, B et enfin A. Si, après qualification, une voiture est retirée, elle sera remplacée par la première voiture de réserve de sa classe en priorité par rapport à toute autre classe.

La sélection des voitures dans chaque classe sera effectuée d'abord parmi les voitures dont les pilotes ont marqué des points dans le Trophée Lurani en cours, et ensuite parmi les voitures dont les pilotes ont marqué des points dans le trophée Lurani de la saison précédente, l'ordre de priorité étant déterminé dans chaque cas (séparément) par ce nombre de points. En cas d'égalité ou de voitures n'ayant pas marqué de points dans le Trophée Lurani en cours ou dans le Trophée Lurani de la saison précédente (selon le cas), l'ordre de priorité sera déterminé par l'ordre des temps au tour réalisé pendant les essais.

5 - Licences

Les pilotes et les concurrents doivent être détenteurs de Licences internationales appropriées en cours de validité. Les pilotes doivent avoir au minimum une licence internationale FIA de Degré C ou une Licence de Pilote International Historique de la FIA du degré approprié.

6 - Engagements

La date de clôture des engagements pour chaque épreuve ne sera pas fixée à plus de 6 semaines avant l'épreuve. Les pilotes et les concurrents doivent faire connaître au secrétariat leur intention de participer au Trophée au moins 14 jours avant la première épreuve à laquelle ils comptent participer.

Secrétariat de ce Trophée :

c/o Formula Junior Racing Europe ("FJHRE") Secretary
Duncan C.P. Rabagliati
4 Wool Road
Wimbledon
Londres SW20 0HW - GB
Tél: +44 208 946 17 30
Fax: +44 208 946 23 67
e-mail : formulajunior@blueyonder.co.uk

7 - Vérifications Techniques et Parc Fermé

Il doit y avoir au moins un commissaire technique pour chaque

60 km distance and the Championship points shall be awarded on the aggregate time of the two races.

Course licences must be at least FIA Grade B4 (Formula 3 Championship level). The race, if there is only one race, or the second race if there are two races, will be scheduled to start between 10:00 and 16:00 on the main day of the event.

All events (except at Spa-Francorchamps circuit where the start shall be a rolling one) shall have standing starts. During the event it is permitted to push-start cars at any point of the circuit, but only under the control of race officials.

If entries are received for more cars than are permitted to race on the track, the organisers may elect to run the event in two heats, but a class must never be split into more than one race.

In the event of any race being oversubscribed by more than 20% at a circuit where there is no possibility of running a second race, organisers must liaise with the secretariat to ensure that priority of entry is given to drivers who have already scored points or who have supported the Trophy on one or more occasions during the course of the season, or the previous season.

If the number of cars which record a practice lap time exceeds the maximum number of cars permitted to start, starters shall be taken in equal numbers from each of the six classes (save that a maximum of 3 cars of category F3/1 shall be permitted to start if any Formula Junior car shall otherwise be excluded). If an equal number of cars in each class cannot be achieved (except in the case of insufficient numbers in any one class), the order of priority shall be first class E, then class D, then class C, then class B and finally class A. If, having qualified, a car is withdrawn, such car shall be replaced by the first reserve from that class in priority to any other class.

The selection of cars in each class shall be carried out firstly from among those whose drivers have already scored points in the current Lurani Trophy and subsequently from among those whose drivers scored points in the Lurani Trophy of the previous season, the order of priority being determined in each case (separately) by the number of points scored. In the case of equal points and in the case of cars which have not already scored points in the current Lurani Trophy, or the Lurani Trophy of the previous season (as the case may be), the order of priority shall be determined by the order of practice lap times.

5 - Licences

Drivers and competitors must hold appropriate and valid International Licences. Drivers must have a licence of at least FIA International Grade C, or the appropriate grade of the FIA Historic International Driver's Licence.

6 - Entries

The closing date for entries for each event will be not more than 6 weeks prior to the event. Drivers and competitors must register their intention to compete in the Trophy with the secretariat at least 14 days prior to the first event in which they intend to compete.

The secretariat for this Trophy is:

c/o Formula Junior Racing Europe ("FJHRE") Secretary
Duncan C.P. Rabagliati
4 Wool Road
Wimbledon
GB - London SW20 0HW
Tel: +44 208 946 17 30
Fax: +44 208 946 23 67
e-mail: formulajunior@blueyonder.co.uk"

7 - Scrutineering and Parc Fermé

There must be a minimum of one technical scrutineer for each event.

épreuve. A la fin de la course, toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites sous la supervision des officiels de l'épreuve à un Parc Fermé où elles resteront ou 30 minutes au minimum après l'affichage des résultats provisoires ou jusqu'à ce que les commissaires sportifs ordonnent qu'elles soient libérées. Toute voiture classée qui sera incapable de franchir la ligne et/ou de se rendre au Parc Fermé par ses propres moyens sera placée, aussitôt après cette incapacité, sous le contrôle exclusif des commissaires de piste et commissaires techniques qui, dès que cela sera possible, conduiront la voiture au Parc Fermé. Les voitures n'ayant pas été placées dans le Parc Fermé ne seront pas classées. L'utilisation de quelque dispositif que ce soit pour chauffer les pneus est interdite. Excepté à des fins de chronométrage, les communications radio entre les voitures et les stands sont interdites.

8 - Essais

Tous les pilotes auront la possibilité d'effectuer au moins une séance d'essais de 25 minutes. Pendant les essais, seules les voitures engagées pour cette course seront admises sur la piste. Si possible, toutes les voitures des Périodes E et F participeront aux mêmes séances d'essais qualificatifs. Si le nombre de voitures effectuant des essais est supérieur à celui que la piste concernée peut accepter pour la course, les essais seront divisés de façon que toutes les voitures de la même classe participent à la même séance d'essais.

A condition de ne pas dépasser le nombre maximal de voitures autorisées à prendre le départ sur un circuit, tous les pilotes effectuant des essais chronométrés seront autorisés à prendre le départ même si leur temps aux essais le plus rapide représente plus de 110 % du temps réalisé par le pilote le plus rapide de sa classe ou plus de 130 % du temps réalisé par le pilote le plus rapide de la course, à moins que le directeur de course, en consultation avec les commissaires sportifs et l'organisateur, ne décide d'exclure une voiture parce qu'il juge insatisfaisante sa performance ou celle du pilote.

Si un pilote ne parvient pas à effectuer des essais chronométrés, ce pilote peut demander aux Commissaires Sportifs, avec le soutien du secrétariat FJHRE, de prendre le départ de la course et les Commissaires Sportifs peuvent, en tenant compte de la performance du pilote et/ou d'autres facteurs qu'ils détermineront, autoriser ce pilote à prendre le départ de la course à l'arrière de la grille.

Les positions de grille, **pour chaque course (s'il y en a plusieurs)**, seront fondées exclusivement sur les temps d'essais au tour.

9 - Procédure de départ

La grille respectera une formation décalée 2 x 2. Dix minutes au moins avant le moment du départ de la course, les voitures quitteront les stands pour couvrir un tour de reconnaissance puis elles s'aligneront sur la grille dans les positions qui leur seront attribuées.

Si une voiture ne parvient pas à effectuer le tour de reconnaissance, des voitures de réserve seront autorisées à prendre part au tour de reconnaissance et à prendre place sur la grille dans l'ordre de réserve conformément à l'Article 4. Si une voiture ne parvient pas à effectuer le tour correspondant au drapeau vert, toute voiture de réserve appropriée (toujours conformément à l'Article 4) sera autorisée à prendre le départ de la course, de la sortie de la piste vers la voie des stands, après le passage de toutes les voitures restantes et après avoir reçu la permission pour le faire.

L'approche du départ sera annoncée par des panneaux de signalisation présentés cinq minutes, trois minutes, une minute et trente secondes avant le départ. La présentation des panneaux sera accompagnée par des signaux sonores.

Trente secondes après le panneau trente secondes, le drapeau vert sera déployé à l'avant de la grille, pour indiquer aux voitures d'entamer leur tour de formation. **Sauf dans le cas d'un départ lancé**, lorsque les voitures regagneront la grille à la fin du tour de formation, elles s'arrêteront sur leurs positions de grille respectives. Une fois que toutes les voitures se seront arrêtées, le starter présentera un panneau cinq secondes et cinq secondes plus tard il allumera le feu rouge. A tout moment après l'apparition du feu rouge, le départ de la

At the end of the race all cars having crossed the finishing line shall be taken under the supervision of the officials of the event to a Parc Fermé where they shall remain either until at least 30 minutes after the posting of the provisional results or until the Stewards of the meeting order their release. Any classified car which is unable to cross the line and/or to reach the Parc Fermé by its own means shall forthwith, upon such disability occurring, be placed under the sole and exclusive control of the marshals and the scrutineers who shall at the first convenient moment remove the car to the Parc Fermé. Cars which have not been put in the Parc Fermé shall not be classified. The use of any sort of device to warm tyres is forbidden. Except for time-keeping purposes, radio communications between cars and pits are forbidden.

8 - Practice

All drivers shall have the opportunity of at least one practice session of at least 25 minutes each. During practice, only cars entered for that race shall be admitted on the track. All cars of Period E and F shall, if possible, practice and qualify in the same session. If the number of cars appearing for practice shall exceed the permitted number for the relevant track then the practice shall be split so that all cars of the same class shall practice in the same session.

Subject to the maximum number of cars permitted to start on any circuit, all drivers who record a practice time shall be permitted to start irrespective of whether their fastest practice time is outside 110% of the time set by the fastest driver in its class or outside 130% of the time set by the fastest driver in the race unless the clerk of the course, in consultation with the stewards and the organiser, shall determine that a car shall be excluded because he does not consider either its performance or the driver's competence to be satisfactory.

In the event of any driver failing to record a practice time, that driver may apply to the stewards, supported by the secretariat of FJHRE, to start the race and the stewards may, on consideration of the driver's competence and/or such other factors as they shall determine, permit that driver to start the race from the rear of the grid.

Grid positions, **and for each race (if more than one)**, shall be based solely on practice lap times.

9 - Starting Procedure

The grid will be staggered by a 2-by-2 formation. At least ten minutes before the time for the start of the race, the cars will leave the pits to cover a reconnaissance lap and will then line up on the grid in their allotted positions.

Reserves shall be permitted to take part in the reconnaissance lap and shall be allowed to join the grid in reserve order in accordance with article 4 in the event of any car failing to complete the reconnaissance lap. In the event of any car failing to complete the green flag lap, any relevant reserve (again in accordance with article 4) shall be allowed to start the race from the exit to the pit lane after all remaining cars have passed, upon being given authority to do so.

The approach of the start will be announced by signalling boards shown five minutes, three minutes, one minute, and thirty seconds before the start. The boards will be accompanied by audible warnings.

Thirty seconds after the thirty second board, the green flag will be shown at the front of the grid, whereupon the cars will begin their formation lap. **Except in the case of a rolling start**, when the cars come back to the grid at the end of the formation lap, they will stop on their respective grid positions. Once all cars have come to a halt, the starter will show a five second board and five seconds later he will switch on the red light. At any time after the red light becomes visible, the race will be started by **extinguishing the red light**.

course sera donné par l'extinction du feu rouge.

Si un problème se produit lorsque les voitures regagnent la grille de départ après leur tour de formation, le starter montrera un panneau de départ retardé. La procédure de départ recommencera au panneau trois minutes et la distance de course sera réduite d'un tour.

10 - Classement de la course

Le classement provisoire du Trophée doit être affiché par les organisateurs sur le panneau officiel avant le début de chaque épreuve. Afin de compter pour le classement, les résultats d'une épreuve doivent comprendre :

- un classement général sans division de classes ;
- un classement extrait du classement général, concernant chacune des classes, y compris les pilotes non classés et exclus.

Sauf disposition contraire ci-après, les points seront attribués dans chaque classe en fonction du barème suivant :

1 ^{er}	10 points	
2 ^e	8 points	
3 ^e	6 points	
4 ^e	4 points	
5 ^e	3 points	
6 ^e	2 points	
Tous les autres pilotes classés		1 point

Si le nombre de voitures qui se qualifient pour prendre le départ de l'épreuve dans la classe A est inférieur à 3, les points seront attribués pour cette épreuve sur la base des positions cumulées dans les classes A et B ; si le nombre de voitures qui se qualifient pour prendre le départ de l'épreuve dans la classe D est inférieur à 3, les points seront attribués pour cette épreuve sur la base des positions cumulées dans les classes D et E. Ceci n'aura pas d'incidence sur les positions et trophées de chaque classe.

Pour être classés, dans le cas d'une épreuve disputée en une seule course, les pilotes devront parcourir au moins 50 % de la distance couverte par la voiture ayant franchi la ligne d'arrivée la première et dans le cas d'une épreuve disputée en deux courses cumulées, 50 % de la distance couverte par le vainqueur de l'ensemble des courses. Le vainqueur de l'épreuve au classement général sera déclaré vainqueur de la COUPE de cette épreuve particulière.

Outre la récompense décrite ci-dessus, une coupe sera présentée par les organisateurs de la course pour les voitures terminant deuxième et troisième de l'épreuve, indépendamment de leur classe, ainsi que pour chacune des trois voitures les plus rapides de chaque classe qui n'auront pas encore reçu une coupe en fonction du classement général, indépendamment du nombre de partants dans chaque classe.

11 - Ex aequo

S'il y a des ex aequo dans une course ou dans le classement final du Trophée, ils seront départagés comme suit. S'il reste des ex aequo après l'application de la première mesure, les mesures suivantes seront appliquées jusqu'à ce qu'ils soient départagés.

- En cas de classement final du Trophée uniquement, un pilote ayant conduit une seule voiture pendant toute la saison aura l'avantage.
- Le pilote de la voiture la plus ancienne aura l'avantage.
- Si les voitures s'avèrent de la même année de construction, le pilote le plus âgé aura la priorité.
- Si cela ne suffit pas à les départager, les pilotes concernés seront déclarés ex aequo.

12 - Classement final du Trophée

Le pilote dont le total de points, calculé selon l'article 3 et à partir de toutes les courses comptant pour la série, est le plus important, sera déclaré Champion et recevra le Trophée.

La FIA pourra décliner de décerner un titre en cas de performance insuffisante. Une récompense spéciale sera également attribuée aux vainqueurs de chaque classe.

If a problem occurs when the cars return to the starting grid after their formation lap, the starter will show a start delayed board. The start procedure will recommence at the three minute board and race distance will be reduced by one lap.

10 - Race classification

The provisional classification of the Trophy must be affixed by the organisers on the official notice board prior to the beginning of each event. In order to count for the classification, the results of an event must include:

- a general scratch classification with no class divisions;
- a classification taken from the general classification, relating to each of the classes, including non-finishers and exclusions.

Except as hereinafter provided points will be awarded in each class, as follows:

1 st	10 points	
2 nd	8 points	
3 rd	6 points	
4 th	4 points	
5 th	3 points	
6 th	2 points	
All other finishers		1 point

In the event that the number of cars that qualify to start in the event in class A is less than 3, then points will be awarded for that event on the basis of the aggregate positions in classes A and B; and in the event that the number of cars that qualify to start in the event in class D is less than 3, then points will be awarded for that event on the basis of the aggregate positions in classes D and E. Class positions and trophies will be unaffected.

To be classified in the case of an event run as one race drivers must complete at least 50% of the distance covered by the car crossing the finishing line first and in the case of an event run as the aggregate of two races, 50% of the distance covered by the overall winner on aggregate.

The overall winner of the event will be declared winner of the CUP of this particular event.

In addition to the awards described above, a cup will be presented by the race organisers to the cars finishing second and third in the event, irrespective of class, and to each of the three fastest cars in each class who have not already received a cup, in respect of the overall classification, irrespective of the number of starters in each class.

11 – Dead heat

If a tie exists in a race or in the final classification of the Trophy, it shall be resolved as follows. If, after step one is followed a tie still remains, additional steps are to be followed until the tie is broken.

- In the case of final classification of the Trophy only, a driver who has driven one car throughout the season will take precedence.
- The driver of the older car will have priority.
- Should the cars prove to be of the same year of construction, then the older driver will have priority.
- Should dead heat persist, a tie will be declared between the drivers concerned.

12 - Final classification of the Trophy

The driver whose total of calculated points in accordance with article 3 from all of the races counting for the series is greatest will be declared Champion and will be presented with the Trophy.

The FIA may decline to award a title in case of insufficient performance. A special award will also be made to the winners in each class.

CHAMPIONNAT DES VOITURES DE GRAND PRIX THOROUGHBRED DE LA FIA

1 - Dispositions générales

Ce Championnat est réservé aux pilotes. Les Prescriptions Générales applicables à tous les Championnats de la FIA doivent être respectées sauf indication contraire ci-dessous, ainsi que les prescriptions de l'Annexe K du Code Sportif International.

Le règlement particulier de chaque épreuve suivra le modèle standard établi par la FIA.

Lors des vérifications techniques de chaque épreuve, une Fiche d'Identité de Véhicule Historique de la FIA, ou un Passeport Technique Historique, en cours de validité doit être fournie par le concurrent pour chaque voiture engagée ; chaque formulaire d'engagement pour une épreuve sera obligatoirement accompagné d'une photocopie de la première page de la Fiche d'Identité de Véhicule Historique ou du Passeport Technique Historique.

2 - Voitures admissibles et classes

2.1 Voitures admissibles

Les voitures doivent être conformes aux Règlement Technique du Championnat des Voitures de Grand Prix Thoroughbred de la FIA en vigueur.

Les voitures utilisant le moteur Cosworth DFV ou DFY doivent être équipées d'un limiteur de régime réglé à 10600 tr/min.

Les Voitures de Grand Prix Thoroughbred doivent être en conformité avec la procédure FIA des «Tests de Condition» de l'année en cours.

En sus des pièces citées dans ces Tests, les éléments suivants devront être testés :

- basculeurs et liaisons de suspension
- poussants / tirants et leviers de suspension
- bras de direction
- moyeux de roues
- porte-moyeux, coulés ou usinés
- supports de suspension
- pédale de freins
- barre de répartition de la pédale de freins
- soudures de l'arceau (lorsque la structure de l'arceau est partie intégrante du châssis ou de la monocoque, elle doit être inspectée sans qu'il soit nécessaire de l'en retirer).

Les certificats relatifs aux «Tests de Condition» de tout élément métallique ne doivent pas avoir plus de deux ans et doivent être disponibles pour vérification à toute épreuve. Les certificats pour les tests de condition des cellules de carburant doivent répondre à l'Article 8 du règlement technique pour le Championnat des Voitures de Grand Prix Thoroughbred de la FIA en vigueur et être disponibles pour vérification à toute épreuve.

2.2 Classes

- A) Voitures de Formule 1 de Période G, construites et ayant couru avant le 31.12.71.
- B) Voitures de Formule 1 sans effet de sol, postérieures à 1971.
- C) Toutes les voitures de Formule 1 à effet de sol, postérieures à 1971.
- D) Toutes les voitures de Formule 1 à fond plat, postérieures à 1971.

3 - Calendrier des épreuves

Il y aura un maximum de 10 épreuves possibles comptant pour le Championnat, qui pourra comprendre deux courses par épreuve. Il n'y aura pas plus de 3 épreuves par pays. Si, à l'issue de ce Championnat, 60% des épreuves n'ont pas été disputées, la FIA pourra refuser de décerner le Titre.

4 - Caractéristiques des épreuves

Epreuve à une course

La course sera comprise entre 50 et 75 km. Les licences de piste devront être au moins du Degré 2 de la FIA (niveau de Formule 3000). Le départ des courses sera programmé entre 12h00 et 16h00, le jour principal de l'épreuve.

Epreuve à deux courses

La Course 1 aura lieu la veille de l'épreuve principale et son départ sera programmé entre 15h00 et 18h00.

La distance de la Course 1 sera comprise entre 30 km et 40 km.

La Course 2 aura lieu le jour de l'épreuve principale et son départ sera programmé entre 13h00 et 16h00.

La distance de la Course 2 sera comprise entre 50 km et 75 km.

Les licences de piste devront être au moins du Degré 2 de la FIA.

Pour chaque épreuve, la FIA nommera :

- un Directeur d'Epreuve.
- un Starter.
- un Délégué Eligibilité.

Le directeur de course travaillera en liaison permanente avec le directeur de l'Epreuve. Le directeur de l'Epreuve disposera des pleins pouvoirs pour les matières suivantes et le directeur de course ne pourra donner des ordres s'y rapportant qu'avec l'accord exprès du directeur de l'Epreuve :

- a) contrôler le déroulement des essais et de la course, le respect de l'horaire et, s'il le juge nécessaire, soumettre toute proposition aux commissaires sportifs pour modifier les horaires conformément au Code et au Règlement Sportif,
- b) arrêter toute voiture conformément au Code et au Règlement Sportif,
- c) arrêter le déroulement des essais ou de la course conformément au Règlement Sportif s'il estime leur poursuite dangereuse et assurer que le nouveau départ s'effectue conformément à la procédure,
- d) la procédure de départ.

A chaque épreuve des dispositions doivent être prises pour que toutes les voitures soient placées dans des garages situés dans les stands ou dans tout autre endroit approprié couvert et sûr.

Si le nombre d'engagements reçu dépasse le nombre des voitures autorisées à courir sur la piste, les organisateurs pourront décider de diviser l'épreuve en deux étapes. Mais une même classe ne doit jamais être divisée en plus d'une course. Dans le cas où il y aurait un nombre trop élevé de voitures engagées pour une classe, les engagements dans les courses doivent être sélectionnés sur la base des temps aux essais.

Si le nombre d'engagements dans une course est excédentaire de plus de 20 % sur un circuit où il est impossible d'organiser une seconde course, les organisateurs doivent contacter le secrétariat pour assurer que la priorité d'engagement soit donnée aux concurrents ayant déjà marqué des points ou ayant soutenu le Championnat en une occasion ou plus au cours de la saison.

Pendant l'épreuve il est permis de faire démarrer les voitures en les poussant, en tout point du circuit, mais uniquement sous le contrôle des officiels de la course. Excepté à des fins de chronométrage, les communications radio entre les voitures et les stands sont interdites.

5 - Licences

Les pilotes et les concurrents doivent être détenteurs de licences internationales appropriées en cours de validité. Les pilotes doivent avoir au minimum une licence internationale FIA de Degré C.

6 - Engagements

Les pilotes ne peuvent engager à titre officiel qu'une seule voiture. Ils peuvent cependant désigner une voiture de réserve. Cette dernière ne pourra être utilisée que si la voiture engagée officiellement n'est pas utilisable et est retirée de la compétition. La date de clôture des engagements pour chaque épreuve ne sera pas de plus de 6 semaines avant l'épreuve. Les pilotes et les concurrents doivent faire connaître au secrétariat leur intention de participer au Championnat au moins 14 jours avant la première épreuve à laquelle il comptent participer. Le secrétariat pour ce Championnat se trouve au :

Thoroughbred Grand Prix Ltd
West Hall
Great Braxted
Witham
GB - Essex CM8 3EP

Tél. : +44 (0) 1621 892 814
Fax : +44 (0) 1621 892 815

Aucun droit d'entrée ne sera dû aux organisateurs des épreuves individuelles, cependant aucun engagement ne sera enregistré pour le Championnat avant que le droit d'engagement au Championnat de **EUR 800** hors taxe, ait été payé à la FIA comme indiqué dans l'Annexe du présent Règlement.

7 - Vérifications Techniques et Parc Fermé

Il doit y avoir un minimum de trois commissaires techniques disponibles pour chaque épreuve, et, il pourra y avoir le Délégué Technique de la FIA, qui sera commissaire technique en chef de l'éligibilité. Le Délégué Technique nommé sera responsable devant le Délégué Technique de la FIA, s'il est présent, de l'éligibilité des Voitures de Grand Prix Thoroughbred.

A la fin de la course et de chaque séance d'essais chronométrés, toutes les voitures ayant franchi la ligne d'arrivée seront conduites sous la supervision des officiels de l'épreuve à un Parc Fermé où elles resteront 30 minutes au minimum après l'affichage des résultats provisoires ou jusqu'à ce que les commissaires sportifs ordonnent qu'elles soient libérées. Toute voiture classée qui sera incapable de franchir la ligne et/ou de se rendre au Parc Fermé par ses propres moyens sera placée, aussitôt après cette incapacité, sous le contrôle exclusif des commissaires de piste et commissaires techniques qui, dès que cela sera possible, conduiront la voiture au Parc Fermé. Les voitures n'ayant pas été placées dans le Parc Fermé ne seront pas classées.

Echantillon de carburant : Les concurrents doivent veiller à ce qu'un échantillon de carburant de trois litres puisse être prélevé de la voiture à tout moment pendant l'épreuve.

8 - Essais

Format à une course

Tous les concurrents auront droit à 2 séances d'essais **chronométrés** d'au moins 30 minutes chacune. Les temps des deux séances d'essais seront combinés, la grille étant établie d'après le meilleur temps général obtenu par chaque concurrent.

Format à deux courses

Tous les concurrents auront droit à une séance de qualifications d'au moins une demi-heure. Les grilles de départ des deux courses seront établies lors de cette séance. Les concurrents non qualifiés pourront être autorisés à compléter la grille lors de la seconde course si des places sont rendues disponibles pour cause de non-partants.

Il devrait s'écouler au moins quatre heures entre la séance de qualifications d'une demi-heure et la Course 1.

Les concurrents devraient avoir la possibilité d'effectuer un tour de chauffe de dix minutes le jour de la course principale.

Il devrait s'écouler au moins trois heures entre le tour de chauffe et le départ de la Course 2.

Pour les deux formats

Seules seront admises aux essais les voitures inscrites pour cette course. Toutes les voitures d'une même classe participeront aux mêmes séances d'essais. Dans le cas où le temps d'essai d'une voiture dépasserait le maximum qualificatif de 110 % du temps établi par le concurrent le plus rapide de sa classe, le Directeur de l'Epreuve, en consultation avec les Commissaires Sportifs et l'Organisateur, peut décider de l'inclure dans l'épreuve s'il estime que sa performance et les compétences de son pilote sont satisfaisantes.

Ni le pilote ni la voiture ne peuvent prendre part à des essais privés sur une piste sur laquelle doit avoir lieu une épreuve, à partir du dimanche précédant l'épreuve elle-même, 8h00.

9 - Procédure de Départ

Toutes les épreuves seront à départ arrêté.

La grille sera décalée par une formation 1 par 1. Quinze minutes avant l'heure du départ de la course, les voitures quitteront les stands pour couvrir un tour de reconnaissance. Elles devront obligatoirement emprunter, à une vitesse très réduite, la voie des stands entre chaque tour et ne pourront en aucun cas traverser la grille.

Dix minutes avant l'heure du départ de la course, la sortie des stands sera fermée. Toute voiture se trouvant dans les stands à ce moment-là pourra prendre le départ des stands selon l'appréciation du Directeur d'Epreuve et ne pourra rejoindre la course qu'après le passage du plateau devant la voie des stands lors de son premier tour de course.

L'approche du départ sera annoncée par la présentation des panneaux dix minutes, cinq minutes, trois minutes, une minute et trente secondes du départ. Ces panneaux seront accompagnés par des signaux sonores audibles.

Trente secondes après le panneau des trente secondes, le drapeau vert sera déployé à l'avant de la grille pour indiquer que les voitures doivent entamer leur tour de formation. Lorsque les voitures reviendront à la grille à la fin du tour de formation, elles s'arrêteront sur leur position respective de grille. Lorsque toutes les voitures se seront immobilisées, le starter montrera un panneau cinq secondes et cinq secondes plus tard allumera le feu rouge.

Si un problème se pose lorsque les voitures reviennent sur la grille de départ à la fin du tour de formation, le starter pourra montrer un panneau "start delayed". La procédure de départ à partir du panneau des trois minutes et la distance de la course sera réduite d'un tour. La pénalité pour un faux départ sera de 30 secondes ajoutées au temps de course.

10 - Arrêt d'une course

S'il est nécessaire d'arrêter une course pour quelque raison que ce soit, un drapeau rouge sera déployé sur la ligne de départ/arrivée suivi de drapeaux rouges déployés à tous les postes de commissaires de piste. Toutes les voitures devront gagner la ligne de départ/arrivée à une vitesse réduite. Il sera permis de travailler sur les voitures mais le ravitaillement en carburant n'est pas autorisé. La distance de la course sera réduite de deux tours.

Si la course doit être arrêtée avant deux tours de sa distance prévue, elle sera considérée comme non disputée et les voitures partiront de leur position d'origine sur la grille.

Si la course doit être arrêtée entre trois tours et 75 % de sa distance prévue, elle sera considérée comme la première partie d'une course en deux parties. Les voitures reprendront le départ selon l'ordre dans lequel elles ont franchi la ligne d'arrivée au tour précédent par rapport au nombre de tours effectués par le pilote en tête au moment où le drapeau rouge a été déployé. Le résultat final sera obtenu en faisant le total des résultats des deux parties de la course.

Si la course doit être arrêtée après 75 % de sa distance prévue, elle sera considérée comme terminée. L'ordre d'arrivée sera basé sur l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée au tour précédent par rapport au nombre de tours effectués par le pilote en tête au moment où le drapeau rouge a été déployé.

11 - Classement des courses

Les points seront attribués pour les courses 1 et 2 selon le tableau ci-dessous.

Le classement provisoire du Championnat doit être affiché par les organisateurs sur le panneau officiel avant le début de chaque épreuve.

Afin de compter pour le classement, les résultats d'une épreuve doivent comporter :

- A) Un classement général, sans division de classes.
- B) Des classements, extraits des classements généraux, se rapportant à chacune des classes y compris les pilotes n'ayant pas terminé la course et ceux ayant été exclus.

Les points seront attribués comme suit :

- Pour les classes comprenant 3 partants ou plus :
 - 1er 9 points
 - 2e 6 points
 - 3e 4 points
 - 4e 3 points
 - 5e 2 points
 - 6e 1 point
- Pour les classes comprenant moins de 3 partants :
 - 1er 6 points
 - 2e 4 points

- Pour les classes comprenant un seul partant, 4 points.

Un point supplémentaire sera attribué au pilote qui est en pole position après les essais officiels, et au pilote qui, lors de la course, réalise le tour le plus rapide, dans chaque classe.

Par "partant", il faut entendre un pilote ayant effectué les essais et pris le départ de la course. Pour être classés, les pilotes doivent parcourir 50 % de la distance couverte par le vainqueur de la classe.

En cas d'ex aequo dans une course comptant pour le Championnat, il est attribué à chacun des pilotes ainsi classés un nombre de points égal à la moyenne arithmétique, arrêlée à la première décimale, des points correspondant aux places qu'ils auraient occupées s'ils avaient été classés à la suite les uns des autres.

12 - Classement final du Championnat

Pour le classement final du Championnat, les résultats de toutes les épreuves qualificatives organisées seront pris en compte.

En cas d'ex aequo, l'avantage ira au pilote de la voiture la plus ancienne (la Commission du Sport Automobile Historique tranchera toute contestation).

S'il s'avère que les voitures ont été construites la même année, les pilotes concernés seront déclarés ex aequo.

La FIA pourra ne pas attribuer de Titre en cas d'insuffisance de performance. Sera déclaré vainqueur au classement général du Championnat, le pilote ayant obtenu le plus grand nombre de points dans les conditions prévues pour ce Championnat.

En outre, les récompenses spéciales suivantes seront attribuées aux concurrents ayant marqué le plus grand nombre de points dans leur Classe sans être les vainqueurs du Championnat des Voitures de Grand Prix Thoroughbred de la FIA :

- Le concurrent ayant marqué le plus grand nombre de points en Classe 'A' sera déclaré vainqueur de la 'Coupe Historique du Grand Prix Thoroughbred'.
- Le concurrent ayant marqué le plus grand nombre de points en Classe 'B' sera déclaré vainqueur de la 'Coupe Classique du Grand Prix Thoroughbred'.
- Le concurrent ayant marqué le plus grand nombre de points en Classe 'C' sera déclaré vainqueur de la 'Coupe du Grand Prix Thoroughbred'.
- Le concurrent ayant marqué le plus grand nombre de points en Classe 'D' sera déclaré vainqueur de la 'Coupe Sportive du Grand Prix Thoroughbred'.

13 - Conditions Générales relatives aux Concurrents

i) Lors de l'épreuve, les concurrents doivent s'assurer que leur voiture est exposée au regard des spectateurs lorsque cela est raisonnablement possible. Cela impliquera généralement d'avoir au moins une porte de garage de stands totalement ouverte, afin que la majorité des spectateurs voit la voiture en permanence.

ii) Les concurrents doivent s'assurer que leur voiture est parfaitement exposée dans la voie des stands ou à tout autre endroit et au moment précisés par le Directeur d'Epreuve ou l'Organisateur, afin que les voitures puissent être vues lors du "Bain de foule dans la Voie des stands". Une dérogation à cette règle ne pourra être accordée que sur demande directe adressée au Coordinateur du Championnat ou au Directeur d'Epreuve. En outre, des "storyboards" doivent être affichés tout au long de l'épreuve.

iii) Pendant le "Bain de foule dans la Voie des stands" ou les heures d'accès de la presse et du public, les pilotes doivent être présents et vêtus de leur combinaison de course ou tenue appropriée.

iv) Les premier, deuxième et troisième pilotes de chaque course doivent être présents à la cérémonie de podium ou à toute autre cérémonie de remise des prix. Il peut également être demandé aux vainqueurs de Classes d'être présents.

v) Les décalcomanies de commanditaires d'épreuve ou de course doivent être clairement affichés, mais ils ne peuvent être affichés que lors de l'épreuve à laquelle ils sont liés.

vi) A tout moment les compétiteurs doivent respecter la bonne réputation du Championnat des Voitures de Grand Prix Thoroughbred de la FIA et se conduire de façon à ne pas amener de discrédit au TGP Ltd ou à la FIA.

vii) Dans le cas où un commanditaire général pour le Championnat est trouvé, les concurrents doivent mettre à disposition un espace (dont la taille sera notifiée) sur les plaques d'extrémité des ailes arrières et avant pour les décalcomanies du commanditaire du Championnat. Ces décalcomanies doivent être affichés à tout moment pendant les périodes d'essais et les courses.

ANNEXE

Le paiement des droits requis selon l'Article 6 ci-dessus ne peut s'effectuer que par virement bancaire, en Euros uniquement, sur le compte de la FIA :

Crédit du Nord – 50 rue d'Anjou – 75008 Paris – France

N° Compte : 30076-02020-25368000200-34

Code Swift : NORDFRPP

Les virements doivent porter l'indication "THOROUGHBRED".

Tous les frais bancaires, y compris ceux du correspondant étranger de sa banque, doivent être payés par le concurrent.

Les fiches d'enregistrement des pilotes doivent être retournées à :

F. Champlon

FIA

Chemin de Blandonnet, 2

PO Box 111

CH-1215 Genève 15

ANNEXE III / APPENDIX III

Spécifications Techniques

Technical Specifications

Spécifications Techniques des Pneumatiques

Les pneumatiques doivent être fabriqués suivant les dimensions et profils en usage à l'époque pour laquelle ils ont été conçus à l'origine.

Les carcasses peuvent être fabriquées à partir de nylon à 4 fils, au lieu de coton ou de toile qui étaient les matériaux d'origine. Elles doivent être de construction diagonale dans laquelle l'angle de corde maximal est de 27 degrés par rapport à l'axe de la circonférence du pneumatique, mesuré au sommet.

Les carcasses ne doivent contenir aucune paroi latérale séparée ni baleine de bande roulement, qui ne soit incluse dans la construction de carcasses, quel que soit le matériau.

Aucune partie de la carcasse ne pourra comporter de : soie artificielle, Kevlar ou fibre de carbone.

L'enveloppe de la paroi de pneumatique et la mélange de la bande de roulement pourront être faits de gomme synthétique.

Le mélange de la bande de roulement doit avoir une dureté Shore de 65-70 ou supérieure.

Les sculptures de la bande de roulement doivent reproduire des sculptures utilisées à l'époque pour laquelle l'utilisation des pneumatiques est prévue ou qui ont été utilisées avant le 31 /12 /1965, avec une tolérance de 5% par rapport aux dimensions d'origine. Des réserves de pneumatiques doivent être disponibles pour des diamètres de roues de :10" ; 12" ; 13" ; 14" ; 15" ; 16" ; 17" ; 18" et 19".

Les pneumatiques doivent être disponibles dans des largeurs de jantes de 3,5" - 6" et pour des diamètres de roues de 13" et 15" uniquement et être disponibles dans des largeurs de 4" – 9,5".

Le fabricant doit cataloguer les chambres à air de norme de courses pour tous les diamètres de roues à partir de 12" et toutes les largeurs de jantes jusqu'à 5".

Tous les pneus de la gamme doivent être de la même qualité.

ANNEXE IV / APPENDIX IV

Fiche de Soumission

Submission Form

Fiche de Soumission

Fourniture de Pneumatiques pour les saisons 2006, 2007 et 2008 des Epreuves des Voitures Historiques de la FIA

Nom de la Société :

	Prix hors taxes en Euro	Prix toutes taxes et tous frais compris
Pneumatique livré monté sur jante (les jantes étant la propriété du concurrent)	Pneumatique (modèle, dimensions) • € • € • €	• € • € • €
Pneumatique acheté directement chez le manufacturier	Pneumatique (modèle, dimensions) • € • € • €	• € • € • €

Modalités de paiement envisagées :

ANNEXE V / APPENDIX V

Modèle de fax d'appel de garantie à première demande

Standard form fax for First Demand Bank Guarantee

TEXTE DU FAX que la banque du soumissionnaire doit adresser à la FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE en application de l'article 4.2 "garantie de bonne exécution des obligations du CONTRAT".

Nous soussignés BANQUE X vous confirmons par les présentes irrévocablement qu'à réception d'un ordre de paiement dont les termes figurent ci-dessous, nous nous engageons irrévocablement à virer sans délai à votre compte n° [] dans la banque "W", la somme de 76'000.- Euros.

Citation : modèle de fax que la FIA adressera à la BANQUE X pour mettre en jeu la garantie de paiement à première demande:

Nous soussignée FIA, en exécution de la garantie à première demande que vous avez souscrit auprès de nous pour le compte de votre client la Société [] et à notre bénéfice, nous vous informons que nous considérons à ce jour qu'une inexécution du CONTRAT engage la responsabilité de la Société pour les raisons suivantes :

Nous vous demandons de nous virer immédiatement la somme de 76'000.- Euros en exécution de ladite garantie.

Nous vous confirmons qu'à réception du message ci-dessus, les fonds vous seront transférés quelles que soient les oppositions ou exceptions de quelque nature que ce soit qui pourraient être formulées ou intentées par la Société [].

Ce paiement interviendra quelles que puissent être les actions judiciaires engagées pour tenter de le paralyser, que ces actions émanent de la Société [] ou qu'elles émanent de tiers.

Signé Banque X

ANNEXE VI / APPENDIX VI

Calendrier 2005

2005 Calendar

***Coupe des Voitures de Grand Tourisme Historiques de la FIA
FIA Cup for Historic Grand Touring Cars***

22-24.04.2005 Hockenheim (D)
12.06.2005 Misano (I)
01-03.07.2005 European Historic Grand Prix (B)
27-28.08.2005 Oldtimer festival - Anderstorp (S)
24-25.09.2005 Spa 6 Hours (B)
07-09.10.2005 Dijon (F)

***Challenge Européen des Voitures de Tourisme Historiques de la FIA
FIA European Challenge for Historic Touring Cars***

22-24.04.2005 Hockenheim (D)
12.06.2005 Misano (I)
01-03.07.2005 European Historic Grand Prix (B)
27-28.08.2005 Oldtimer festival - Anderstorp (S)
25.09.2005 Spa 6 Hours (B)
07-09.10.2005 Trophées Historiques de Bourgogne (F)

***Trophée Lurani des Voitures de Formule Junior de la FIA
FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars***

22-24.04.2005 Hockenheim (D)
01-02.05.2005 Donington Park (GB)
29.05.2005 Monza (I)
12-14.08.2005 AvD Oldtimer Grand Prix (D)
25.09.2005 Spa 6 Hours (B)
07.10.2005 Dijon (F)