# ANNUARIO SPORTIVO NAZIONALE 2018

## AUTOSTORICHE

## NORME GENERALI

## CRONOLOGIA MODIFICHE:

| ARTICOLO MODIFICATO | DATA DI APPLICAZIONE | DATA DI PUBBLICAZIONE |
|---|---|---|
| **All. XII – punto 5** | | |

Automobile Club d'Italia SPORT

# INDICE DEL REGOLAMENTO DI SETTORE (RDS) AUTOSTORICHE

## TIT. I – NORME GENERALI

INDICE:


CAP.1 – PREMESSA

1.1 Iscrizione delle gare a calendario
1.2 Nulla Osta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

CAP. 2 – REGOLAMENTO TECNICO

Art. 1 – Premessa
Art. 2 – Disposizioni generali e definizioni delle vetture
Art. 3 – Classificazioni delle vetture per periodi e definizioni
Art. 4 – Documentazione d'identità delle vetture HTP FIA e ACI
Art. 5 – Prescrizioni di sicurezza
Art. 6 – Regolamento Tecnico per tutte le vetture non omologate
Art. 7 – Regolamento Tecnico per le vetture di produzione
Art. 8 – Pneumatici

Allegati

CAP. 3 – VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

CAP. 4 – VERIFICA TECNICA UNICA ANNUALE

CAP. 5 – SERVIZIO SANITARIO

CAP. 6 – ISPEZIONI PERCORSI

CAP. 7 – CANDIDATURA AL TITOLO

CAP. 8 – CONCORRENTI E CONDUTTORI

8.1 Licenze
8.2 Abbigliamento

CAP. 9 – ASSICURAZIONI

CAP.10 – SICUREZZA

CAP.11 – INCARTAMENTI DI CHIUSURA

CAP.12 – FICHE DI REGOLARITA'- LASCIAPASSARE FIA

– ALLEGATI


## CAP.1 - PREMESSA

La competizione storica non è solo un'ulteriore formula nella quale è possibile acquisire trofei; si tratta, invece, di una particolare disciplina, in cui uno dei principali ingredienti è il profondo attaccamento alle vetture e alla loro storia.
Chiunque, persona, Ente o Associazione che direttamente o indirettamente partecipi a questa attività sportiva è tenuto a conoscere e osservare il Codice Sportivo Internazionale (Codice) e i suoi Allegati, il Regolamento Nazionale Sportivo (R.N.S.) e tutte le normative e prescrizioni contenuti nel presente Regolamento di Settore (R.D.S.).
L'RDS Autostoriche disciplina le seguenti tipologie di competizioni: gare in salita, gare in circuito, rally e regolarità, manifestazioni a basso contenuto agonistico.
Il presente RDS recepisce integralmente l'Allegato K al Codice Sportivo della FIA, per poter utilizzare le Autostoriche in competizione e sottoporle a regole che ne preservino le specifiche del Periodo e ne impediscano modifiche delle prestazioni e dei comportamenti conseguenti dall'applicazione di tecnologie moderne.
L'RDS e l'Appendix K, si applicano sia alle vetture originali con passato sportivo sia alle vetture costruite con specifiche identiche a quelle dei modelli che hanno gareggiato all'epoca in competizioni internazionali ed in conformità alle norme internazionali del Periodo.
Se un modello non ha preso parte all'epoca in gare internazionali, gli HTP relativi alle corrispondenti vetture devono essere sottoposti all'esame della HMSC (Commissione Autostoriche) FIA.
È vietato l'uso di tecnologie proibite all'epoca dalla FIA, ovvero non concretamente utilizzate sulle vetture che gareggiavano all'epoca.
Per quanto riguarda le norme dei Campionati Italiani, Trofei, e Coppe per Auto Storiche, si rimanda ai rispettivi regolamenti specifici.
Tutto quanto non espressamente indicato nel presente Regolamento di Settore è disciplinato dal Regolamento Sportivo Nazionale.

### 1.1 – Iscrizione delle gare a calendario

Ogni manifestazione nazionale del settore autostoriche deve essere preventivamente iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale ACI.
Le manifestazioni possono essere organizzate da Automobile Club, enti, società e associazioni sportive già titolari di licenza di organizzatore "A" (gare titolate FIA), "B" (gare titolate ACI) ed internazionali non titolate) e "C" (tutte le altre gare), in corso di validità.
Gli organizzatori che intendono iscrivere una manifestazione nel Calendario Nazionale devono inoltrare la richiesta ad ACI entro i termini e con le modalità comunicate annualmente mediante apposita circolare tramite il servizio informatizzato on line.
Le iscrizioni delle gare, effettuate in ottemperanza alle convenzioni in essere ACI/ed Enti di Promozione Sportiva, vanno inserite nel calendario nazionale ACI nella tipologia di gare a cui si riferiscono.

### 1.2 - Nulla Osta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Gare che necessitano del N.O. ministeriale

Il comma 3 dell'art. 9 del nuovo Codice della Strada prevede che per l'effettuazione di tutte le competizioni motoristiche che si svolgono su strade ed aree pubbliche di competenza delle Regioni o degli Enti locali gli organizzatori (promotori) devono preliminarmente richiedere il nulla- osta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale.
Resta inteso che fanno comunque fede le indicazioni contenute nella circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, emanata annualmente dallo stesso. Tale circolare viene inserita nel sito dell'ACI www.acisport.it non appena pubblicata nella Gazzetta Ufficiale.

## CAP. 2 - REGOLAMENTO TECNICO

### Art.1 - PREMESSA

1.1 Il presente RDS recepisce integralmente l'Allegato K al Codice Sportivo Internazionale della FIA, alle quali tuttavia, sono state aggiunte alcune disposizioni particolari, necessarie per regolamentare compiutamente taluni aspetti peculiari delle competizioni nazionali, non coperti dalla regolamentazione internazionale.

1.2 L'RDS e l'Appendix K, si applicano sia alle vetture originali con passato sportivo sia alle vetture costruite con specifiche identiche a quelle dei modelli che hanno gareggiato all'epoca in competizioni internazionali ed in conformità alle norme internazionali del Periodo.
Le sole possibili variazioni alle specifiche del periodo sono quelle autorizzate nel presente RDS e nell'Appendix K.
Se un modello non ha preso parte all'epoca in gare internazionali, gli HTP relativi alle corrispondenti vetture, devono essere sottoposti all'esame della HMSC (Commissione Autostoriche) FIA.

1.3 È vietato l'uso di tecnologie proibite all'epoca dalla FIA, ovvero non concretamente utilizzate sulle vetture che gareggiavano all'epoca.

### Art.2 – DISPOSIZIONI GENERALI E DEFINIZIONI DELLE VETTURE

#### 2.1 Disposizioni generali

2.1.1 Dal 1906, le gare automobilistiche internazionali sono state regolamentate dalla FIA (già AIACR fino al 1947). L'Allegato C per vetture Biposto corsa è stato introdotto nel 1950, prima di essere integrato nell'Allegato J nel 1966. L'Allegato J, destinato a vetture GT e Turismo, fu introdotto nel 1954 e dal 1966 è stato incorporato nell'Allegato, introdotto sin dal 1954 per le vetture Turismo e GT. Lo scopo del presente RDS Autostoriche (che recepisce l'All. K della FIA) è quello di preservare le specifiche originali di tutte le Autostoriche da competizione, tranne nei casi in cui si rendano necessarie modifiche per ragioni di sicurezza.

2.1.2 Tutte le vetture sono classificate in funzione del tipo, del Periodo (Art. 3) e, per facilitarne la classificazione, del Gruppo Internazionale in cui il modello correva all'epoca (come riassunti nell'Allegato I - CAP II).

2.1.3 Gli Organizzatori hanno facoltà di far gareggiare insieme i diversi gruppi, ma non possono accorpare in gara vetture a ruote coperte con vetture a ruote scoperte.

2.1.4 Se una vettura particolare è basata su di un modello omologato, la sua classificazione per Periodo deve essere compatibile con le date di validità della parte della Scheda di omologazione applicabile a quel particolare esemplare (fiche di base ed estensioni).
In particolare, il Periodo di classificazione deve tenere in considerazione se ad una certa data lo stesso modello sia stato trasferito da un Gruppo di omologazione ad un altro.

2.1.5 Il Periodo di classificazione e le estensioni della Scheda di omologazione che possono essere prese in considerazione sono specificati sull'HTP rilasciato alla vettura.

2.1.6 Nessuna vettura, può partecipare ad una competizione ACI o FIA con specifiche di un Periodo diverso da quello in cui è stata classificata, rispettivamente dal presente RDS o dall'Allegato K.

2.1.7 Una volta classificata, la vettura potrà cambiare la classificazione indicata sull'HTP solo su autorizzazione della Commissione Autostoriche FIA.

2.1.8 Le vetture che hanno preso parte a delle Competizioni Internazionali, sfruttando una esenzione dell'allegato J del periodo o una esenzione della FIA e/o di un Regolamento Sportivo di un Campionato FIA del periodo, dovranno avere una " /W " aggiunta alla loro classificazione sull'HTP.

**2.1.9 Pubblicità sulle vetture / Numeri di gara**

Queste norme devono essere rispettate durante tutta la durata della gara, anche nel paddock, in tutte le gare ACI o FIA.

2.1.9.1 La pubblicità sulle Vetture Stradali di Produzione di Serie (rif. Art.2.3) è autorizzata in entrambi i lati della carrozzeria sotto i finestrini e dietro la linea centrale dei pneumatici anteriori e davanti la linea centrale dei pneumatici posteriori. Lo spazio pubblicitario anteriore e posteriore e negli altri spazi laterali rimanenti della vettura è limitato ad un area totale di 1400cm$^2$. Uno spazio anteriore ed uno spazio laterale, per una misura non superiore a 700cm$^2$ ciascuno adiacente ai numeri della vettura, può essere riservato alla pubblicità dell'organizzatore, ed i concorrenti non possono rifiutarla.

La pubblicità al di sopra ed al di sotto del numero di gara oltre a quella dell'organizzatore può essere collocata vicino, ma non deve sovrapporsi con lo sfondo del numero di gara.

2.1.9.2 La pubblicità sulle Vetture da Competizione (rif. art.2.2) è limitata ad una superficie totale di 2100cm$^2$:

inoltre, 1 spazio anteriore ed 1 per ogni spazio laterale, per non più di 700cm$^2$ ciascuno, adiacente ai numeri di gara, possono essere riservati alla pubblicità dell'organizzatore, ed i concorrenti non possono rifiutarla.

La pubblicità al di sopra ed al di sotto del numero di gara oltre a quella dell'organizzatore può essere collocata vicino, ma non deve sovrapporsi con lo sfondo del numero di gara.

2.1.9.3 Le targhe dei rally sono riservate alla pubblicità dell'organizzatore della gara.

2.1.9.4 Al di sopra del parabrezza, una striscia alta 10cm, può essere utilizzata soltanto per pubblicizzare la titolazione del campionato nazionale o internazionale, senza alcuna pubblicità di sponsor. Inoltre, può essere aggiunto anche un adesivo indicante il periodo della vettura.

2.1.9.5 Ogni altra forma di pubblicità deve essere rimossa, ad eccezione della livrea del periodo, come autorizzata nell'articolo 2.1.10, che può essere accettata solo nel periodo di riferimento.

2.1.9.6 I nomi dei piloti e la relative bandiere nazionali possono figurare solo una volta su ciascuna fiancata della vettura, su di uno spazio di dimensioni non superiori a 10 x 40 cm. Un solo stemma di club può essere posizionato su ciascun lato della vettura con dimensioni non superiori a 10 x 10cm.

2.1.9.7 Sulle vetture non sono consentite forme grafiche o identificative (quali raffigurazioni di denti di squalo, adesivi di vecchie corse, messaggi personali, ecc.).

Gli organizzatori degli eventi possono rifiutare la pubblicità che, nel contesto del loro evento, è considerata offensiva ed inappropriata.

2.1.9.8 In ogni caso, come da normativa nazionale, la pubblicità esposta deve:

- essere ammessa dalla legge italiana e dai regolamenti ACI Sport;
- non portare alcuna offesa;
- non essere contraria alla morale o al buon costume;

- non essere di natura politica o religiosa;
- non occupare spazi riservati alle targhe di gara e ai pannelli dei numeri di gara.

2.1.9.8.1 Degli adesivi possono essere posizionati vicino ai numeri di gara per identificare la classe del veicolo, se è richiesto dal regolamento.

2.1.9.9 Queste normative devono essere rispettate in tutte le competizioni dei vari campionati, ma ad eccezione della livrea del periodo autorizzata, gli organizzatori della competizione possono non consentire la pubblicità in particolari eventi o per particolari tipologie di vetture a condizione che tali restrizioni siano riportate nel regolamento dell'evento in oggetto.

2.1.9.9.1 Sanzioni:

Ai concorrenti che presenteranno vetture non conformi all'art. 2 che precede, saranno inflitte le seguenti sanzioni:
1° infrazione multa di 150,00 con trascrizione sull'HTP
2° infrazione multa di 300,00 con trascrizione sull' HTP
3° infrazione multa di 500,00 esclusione dalla manifestazione e segnalazione alla Procura Federale.

2.1.9.10 SOLO PER GARE NAZIONALI

a) RALLY per tutti i periodi, SALITA e CIRCUITO solo per il 2° Raggruppamento (1/1/1970-31/12/1975)
La pubblicità può essere apposta sulle vetture con le seguenti modalità:

- Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara sono riservati alla pubblicità dell'Organizzatore.
- I concorrenti possono apporre liberamente la pubblicità sulle loro vetture occupando una superficie massima complessiva di 5.000cm$^2$ (equivalente a 50 x 100cm) da ripartire anche in diversi adesivi la cui singola superficie è calcolata in funzione del rettangolo più piccolo che possa contenerla completamente.
- Sulle superfici vetrate non è consentito apporre pubblicità, né i nomi dei componenti l'equipaggio, né stemmi e/o marchi di club o scuderie;
RALLY: può essere posizionata sul parabrezza una fascia parasole di dimensioni tali da non ostacolare la visuale, sulla quale possono essere apposti liberamente scritte, stemmi e/o marchi con esclusione dei nomi dei componenti l'equipaggio.

b) SALITA e CIRCUITO solo per il 3°- 4°- 5° Raggruppamento

- Gli spazi pubblicitari sopra e sotto i numeri di gara sono riservati alla pubblicità dell'Organizzatore.
- I concorrenti possono apporre liberamente la pubblicità sulle loro vetture, occupando la restante superficie della carrozzeria.
- Sulle superfici vetrate non è consentito apporre pubblicità, né i nomi dei componenti l'equipaggio, né stemmi e/o marchi di club o scuderie.

c) In ogni caso e per tutti i Periodi, devono essere rispettate le limitazioni previste nell'articolo 2.1.9.8.

d) Anche le vetture con livrea originale possono apporre pubblicità aggiuntiva nel rispetto e con le limitazioni previste nell'articolo 2.1.9.8 ma, in ogni caso, la pubblicità non può essere sovrapposta alla livrea.

### 2.1.10 Livrea del Periodo

La livrea è definita dai colori e dallo schema grafico utilizzati.

- Per le vetture omologate di grande produzione (Turismo e GT omologate entro il 1966, Gruppi da 1 a 4 e Gruppi N, A e B) ogni modello di vettura di cui è possibile documentare che ha gareggiato all'epoca con una livrea particolare è autorizzato a mantenere tale livrea, a condizione che i relativi colori e le dimensioni degli stemmi siano identici a quelli della livrea originale.
- Per tutti gli altri tipi di vettura, l'utilizzo della livrea del periodo è consentito solo ai particolari esemplari che l'avevano all'epoca, a condizione che i relativi colori e le dimensioni degli stemmi siano identici a quelli della livrea originale.

In linea con le norme sopraindicate, si raccomanda pertanto la conservazione delle livree originali.

**2.1.11 Numeri di gara** (Riferimento International Sporting Code FIA - Art. da 15.1 a 15.3)

Il disegno delle cifre deve essere di tipo classico: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0. Su tutte le vetture, l'altezza minima delle cifre deve essere di 23 cm e la larghezza del tratto di ogni cifra deve essere di 4 cm. Per ciascun numero; la tabella porta numero comprendente anche gli spazi pubblicitari non può avere dimensioni maggiori di 50 cm di larghezza e 60 cm di altezza.

Nonostante quanto stabilito sopra, tutte le vetture storiche possono usare il tipo e la misura del numero di gara originale dell'epoca.

I numeri di gara devono essere apposti sugli sportelli anteriori o lungo l'abitacolo, su ciascuna fiancata e sul cofano motore, leggibili dal davanti.

Le vetture che non sono in regola con queste disposizioni possono essere escluse dalla gara.

## 2.2 Vetture da competizione

2.2.1 Tutte le vetture che partecipano ad una competizione devono rispettare in gara le prescrizioni di sicurezza (art. 5) e tecniche (art. 6).

### 2.2.2 Vettura Monoposto

2.2.2.1 Vettura costruita con il solo scopo di partecipare a competizioni, conforme alle norme internazionali, dell'ACF, dell'AIACR o della FIA che regolavano all'epoca la categoria, la formula e le competizioni cui la vettura ha partecipato all'epoca della sua configurazione attuale. Sono ammesse anche le vetture appartenenti a formule nazionali.

2.2.2.2 Le vetture Monoposto sono suddivise in:

a) monoposto con spazio per un solo sedile;

b) monoposto con spazio anche per un secondo sedile ma che hanno gareggiato all'epoca insieme a vere monoposto.

### 2.2.3 Vetture Biposto corsa aperte

Vetture con spazio per due sedili, la cui funzione primaria è l'utilizzo in competizione. Le vetture che rientrano in questa categoria sono suddivise secondo le definizioni AIACR e FIA dei Periodi di appartenenza, in:

a) Vetture costruite con specifiche del Periodo precedente il 1950.
b) Vetture costruite durante il Periodo E ma non conformi all'Allegato "C".
c) Modelli dei Periodi E e F specificamente costruiti con specifiche del Periodo conformi all'Allegato C della FIA.
d) Modelli dei Periodi G e successivi, costruiti in conformità alle specifiche previste per uno qualsiasi dei Gruppi previsti dall'Allegato J per tali vetture, compresi i Gruppi 4, 5, 6 e 7

nelle rispettive epoche.

e) Le vetture che rientrano nel Gruppo 4 tra il 1/1/1966 e il 31/12/1969 classificate come biposto corsa dalla Commissione Autostoriche FIA.

**2.2.4 Vetture Biposto corsa chiuse**:

Vetture specificamente costruite per gare di velocità, che hanno spazio per due sedili. Queste vetture sono suddivise, secondo le definizioni FIA dell'epoca, in:

a) Vetture Biposto corsa con specifiche del Periodo ante 1950.
b) Modelli del Periodo E (1950 - 1960) conformi alle specifiche del periodo ma non conformi all'Allegato "C"
c) Modelli dei Periodi E e F (1/1/1950-31/12/65) costruiti con specifiche del Periodo conformi all'Allegato C della FIA.
d) Modelli dei Periodi G e successivi costruiti con Specifiche del Periodo conformi ad uno dei Gruppi previsti dagli Allegati J della FIA del Periodo inclusi i Gruppi 4, 5 e 6, nei rispettivi anni.
e) Vetture con carrozzeria chiusa omologate in Gruppo 4 tra il 1/1/1966 e il 31/12/1969 classificate come Biposto Corsa dalla Commissione Autostoriche FIA.
f) Vetture Gruppo C e IMSA GTP.

**2.2.5 Vetture Gran Turismo Prototipo FIA (FIA GTP1)**

2.2.5.1 Prototipi costruiti con l'intento di trarne futuri modelli di vetture GT, appartenenti ai Periodi E, F e G, (1/1/1947-31/12/1969) che all'epoca hanno partecipato a competizioni internazionali, secondo i regolamenti FIA.

2.2.5.2 Specifici esemplari di vetture GT modificati oltre i limiti previsti per il Gruppo 3 (1960-65) e che hanno gareggiato in Gruppo 4 (1960-65).

2.2.5.3 GTP iscritte a Le Mans nel 1962 e vetture GTP della FIA (1963-65).

**2.2.6 Vetture Gran Turismo Prototipo NON-FIA (NON-FIA GTP 2)**

2.2.6.1 Prototipi costruiti con l'intento di trarne futuri modelli di vetture GT (o prototipi realizzati all'epoca da un Costruttore, per lo sviluppo di un suo modello già esistente, aventi specifiche diverse da quelle del modello in produzione), che hanno partecipato a competizioni internazionali con specifiche di origine, nel Periodo dal 1947 al 1971 incluso, sulla base di regolamenti diversi da quelli della FIA.

2.2.6.2 A parte le modifiche autorizzate dall'art. 5 (Sicurezza), sulle vetture GTP non possono essere effettuate altre modifiche che non fossero state effettuate sullo stesso modello di vettura nel Periodo di classificazione.

**2.2.7 Vetture sperimentali**

2.2.7.1 Vetture originali da competizione e vetture GT Prototipi, concepite all'epoca per la partecipazione a gare FIA e conformi alle norme internazionali riconosciute dall'AIACR o dall'Allegato "C" o dell'Allegato J del Periodo, ma che, per una qualche ragione, non hanno mai partecipato a competizioni internazionali.

2.2.7.2 È obbligatorio fornire la prova dell'esistenza della loro storia

2.2.7.3 L'HTP deve essere approvato dalla Commissione Autostoriche FIA prima del suo rilascio.

**2.2.8 Historic Special**

2.2.8.1 Vetture costruite per competizioni (in circuito e in salita) durante un Periodo di Classificazione della FIA che non hanno un passato agonistico in una Formula Internazionale, ma che hanno gareggiato ad un livello inferiore ed hanno una storia significativa d'epoca a quel livello di competizione.

2.2.8.2 Le vetture devono rispettare l'art. 5 (Sicurezza) e non possono essere che Monoposto o Biposto corsa dei Periodi da A a GR(fino al 31/12/1971-1970 per le F3).

2.2.8.3 L'HTP deve essere approvato dalla Commissione Autostoriche FIA prima d'essere rilasciato dall'ACI.

**2.3 Vetture stradali di produzione in serie**

2.3.1 Sono sia vetture, Turismo e GT, progettate e costruite per utilizzo su strada, sia esemplari di tali vetture utilizzati in competizioni nei Periodi di classificazione in base ai regolamenti all'epoca vigenti.

2.3.2 In linea di principio, tali vetture sono suddivise in Turismo e Gran Turismo e derivate. Tuttavia le vetture ante 1947 vengono classificate separatamente stanti le particolari specifiche delle vetture di tale periodo, diverse da quelle dei periodi successivi.

2.3.3 Le vetture ante 1947 comprendono: a) le berline o qualsiasi altra vettura chiusa; b) le vetture aperte a quattro posti; c) le vetture aperte a due posti. Tutte queste vetture devono rispettare l'art. 5 (Sicurezza) e l'art. 7 (Regolamento Tecnico).

**2.3.4 Vetture Turismo di Serie post. 1946 (T)**

2.3.4.1 Sono vetture Turismo chiuse o aperte di grande produzione, con quattro posti (le vetture di cilindrata inferiore a 700cm$^3$ possono anche avere solo due posti), e comprendono:

a) Modelli non omologati dalla FIA ma che hanno partecipato a rally internazionali o a importanti gare internazionali in circuito prima del 31/12/1960; quanto sopra dovrà essere certificato dalla ASN del paese di appartenenza del costruttore e approvato dalla FIA.
b) Modelli omologati dopo il 1/1/1954 dalla FIA in Gruppo 1 o in Gruppo N, conformi all'Allegato J del periodo;

2.3.4.2 Le vetture Turismo dei Periodi E, F e G1 devono conformarsi alle disposizioni contenute nell'Allegato VIII che segue.

**2.3.5 Vetture Turismo da Competizione post. 1946 (CT)**

2.3.5.1 Esistono due categorie di Vetture Turismo da Competizione:
a) Modelli di serie limitata dei Periodi da E a I (1/1/1947-31/12/1981) derivati da un modello di vettura Turismo di Serie, modificati entro i limiti imposti dagli Allegati J dell'epoca, ivi comprese le vetture omologate dalla FIA in Gruppo 2 prima del 1966;
b) Modelli dal 1/1/1966 in poi, che erano omologati in Gruppo 2 o in Gruppo A e conformi all'Allegato J del periodo.

2.3.5.2 Le vetture Turismo da Competizione dei Periodi E, F e G1 devono conformarsi alle disposizioni degli Allegati VIII e IX che seguono.

**2.3.6 Vetture Gran Turismo di Serie post. 1946 (GT)**

2.3.6.1 Modelli aperti o chiusi prodotti in piccola serie con almeno due sedili, che non possono essere classificati come Turismo.

2.3.6.2 I modelli non omologati del Periodo E devono essere conformi ad un modello definito in un catalogo e offerto in vendita al pubblico attraverso la rete ufficiale del Costruttore. La Commissione Auto storiche FIA si riserva di emettere omologazioni retrospettive con i dati tecnici fornitile dalla ASN del paese di appartenenza del Costruttore.

2.3.6.3 Tutti gli altri modelli devono essere stati omologati in Gruppo 3 (1966-1981). Le vetture del Periodo G1 devono rispettare l'Allegato VIII del RDS. Le vetture dal Periodo G2 in poi devono essere conformi all'Allegato J applicabile a questo Gruppo nel suo Periodo.

2.3.6.4 Devono essere stati prodotti nel relativo Periodo di classificazione nel numero minimo di esemplari, perfettamente identici tra loro nella carrozzeria e nelle parti meccaniche, richiesto all'epoca per l'omologazione.

2.3.6.5 Le Vetture GT dei Periodi E, F e G1 devono rispettare la normativa contenuta nell'Allegato VIII che segue.

### 2.3.7 Vetture Gran Turismo da Competizione post. 1946 (GTS)

2.3.7.1 Si tratta di vetture aperte o chiuse costruite in serie limitata, per lo più a due posti, che non possono essere classificate come Turismo e che hanno specifiche da competizione che vanno oltre quelle normali del modello di produzione.

2.3.7.2 Alle vetture derivate da un modello non omologato possono essere apportate solo modifiche effettuate nel Periodo, nei limiti dei regolamenti internazionali per vetture Gran Turismo in vigore all'epoca.
La concezione fondamentale e il disegno generale del telaio e della carrozzeria e del motore devono rimanere uguali a quelle del modello di serie corrispondente.

2.3.7.3 Devono essere modelli classificabili come Gran Turismo in Gruppo 3 (1960 -1965).

2.3.7.4 Se il modello non è stato omologato in Gruppo 3 (1960-1965) dalla FIA al momento della costruzione o quando è stato utilizzato in competizioni nel suo Periodo, l'ASN del Paese del Costruttore deve fornire la prova che almeno 100 esemplari identici dal punto di vista meccanico al modello in questione, sono stati costruiti nel suo Periodo di classificazione, così come definito all'Art.6.

2.3.7.5 A partire dal Periodo G, sono GTS solo i modelli omologati nei Gruppi 3, 4 (1970-1981) o in Gruppo B e che rispettano gli Allegati J dei rispettivi Periodi, per vetture dei Gruppi 3,4 o B.

2.3.7.6 Inoltre:

a) Sono ammesse le vetture Turismo Speciale Storiche che erano assimilate alle Gran Turismo nei Periodi E e F (1/1/1947-31/12/1965), sia con carrozzeria speciale, sia con carrozzeria di serie ma con parti meccaniche speciali.
b) Questi modelli devono possedere uno specifico passato agonistico in uno dei Periodi di classificazione e le parti meccaniche speciali sono limitate a quelle autorizzate dall'Allegato J del Periodo per le vetture di Gruppo 3, nonché quelle previste dall'articolo 5 (Sicurezza).
c) Tutte le modifiche devono rispettare la tecnologia dell'epoca così come era effettivamente applicata al modello in questione.
d) Nel caso in cui questi modelli siano stati successivamente omologati nel Gruppo 3 dalla FIA, potranno utilizzare solo parti meccaniche previste nell'estensione della relativa Scheda di Omologazione in Gruppo 3.

2.3.7.7 Le vetture Gran Turismo da Competizione dei Periodi E, F e G1 dovranno rispettare la normativa contenuta negli Allegati VIII e IX che seguono.

### 2.3.8 Vetture Sport stradali/GT non omologate, di produzione limitata, post 1946 (GTP3)

2.3.8.1 Vetture aperte o chiuse a due posti dei Periodi E, F e G, conformi alle norme in tema di costruzione e circolazione vigenti all'epoca della loro costruzione nel Paese di appartenenza del Costruttore, costruite in meno di 100 esemplari identici.

2.3.8.2 Queste vetture non devono essere state usate in competizioni internazionali in una delle categorie o gruppi descritti in questo articolo 2.3, ad eccezione delle GTP-3. Non sono consentite altre modifiche se non quelle ammesse dall'Allegato VIII che segue.

2.3.8.3 Le specifiche tecniche del periodo di ogni modello, devono essere documentate dal richiedente e approvate dalla Commissione Autostoriche FIA prima del rilascio dell'HTP.

### 2.3.9 Vetture Turismo e Gran Turismo Speciale post. 1946

2.3.9.1 Modelli derivati dai Gruppi 1 e 2, N o A dell'Allegato J del periodo, che hanno subito modifiche che vanno oltre quelle autorizzate per tali Gruppi.

2.3.9.2 Le vetture Turismo Speciale comprendono:

a) Gruppo 3 (1957-59): Vetture Turismo con carrozzeria speciale o standard ma che hanno subito modifiche alla meccanica oltre i limiti imposti per il Gruppo 2, come definiti dall'Art. 264 dell'Allegato J del 1959.

b) Gruppo 3 (1960-65): ricompreso nel Gruppo 3 per vetture GT. Sono vetture da Turismo con carrozzeria speciale o standard ma che hanno subito modifiche alla meccanica oltre i limiti imposti per il Gruppo 2 come definiti all'Art. 274 dell'Allegato J del 1965.

c) Gruppo 5 (1966-69): Le modifiche autorizzate per le vetture che vanno dal 1966 al 1969 sono elencate nell'Art. 267 dell'Allegato J, l'edizione del 1969 è considerata quella di riferimento. Le modifiche autorizzate su questo tipo di vettura sono grosso modo simili a quelle consentite per le vetture Turismo Speciali (Gruppo 2 1970-1975), quando queste ultime vengono equipaggiate di opzioni con omologazione "100 esemplari".

d) Gruppo 5 (1976-81): Le modifiche autorizzate sono indicate nell'Allegato J del Periodo; la versione del 1981 (Art. 251) sarà considerata come quella di riferimento.

### 2.3.10 Vetture Turismo Competizione Nazionale

2.3.10.1 Modelli di vetture di produzione dai periodi da E a J che non hanno un passato storico a livello internazionale, ma che hanno avuto un significativo passato storico a livello nazionale in eventi maggiori per vetture turismo e che sono conformi alle regole nazionali relative a quelli eventi.

2.3.10.2 Tutti i modelli di vettura interessati devono essere approvati dalla HMSC FIA su segnalazione dell'ACI.

2.3.10.3 Le specifiche meccaniche del periodo per ciascun modello devono essere documentate e sottoposte all'approvazione della HMSC FIA (rif. 7.2.5) e tutte le prescrizioni relative alla sicurezza devono essere conformi a quanto prescritto dall'art.5.

### 2.3.11 Vetture Sport stradali / Gran Turismo Competizione Nazionale

2.3.11.1 Modelli di vetture di produzione Sport stradali / Gran Turismo dai periodi da E a J che non hanno un passato storico a livello internazionale ma che hanno avuto un significativo passato storico a livello nazionale in eventi maggiori per vetture di produzione Sport e/o Gran Turismo e che sono conformi alle regole nazionali relative a quelli eventi.

2.3.11.2 Tutti modelli di vettura interessati devono essere approvati dalla HMSC FIA su segnalazione dell'ACI.

2.3.11.3 Le specifiche meccaniche del periodo per ciascun modello devono essere documentate e sottoposte all'approvazione della HMSC FIA (rif. 7.2.5) e tutte le prescrizioni relative alla sicurezza devono essere conformi a quanto prescritto dall'art. 5.

## Art. 3 - CLASSIFICAZIONE DELLE VETTURE PER PERIODI E DEFINIZIONI

3.1 In generale, una vettura verrà classificata in base alle sue specifiche tecniche e non necessariamente in base alla sua data di costruzione.

3.2 Periodi di classificazione:

A Prima del 1/1/1905.
B Dal 1/1/1905 al 31/12/1918.
C Dal 1/1/1919 al 31/12/1930.
D Dal 1/1/1931 al 31/12/1946.
E Dal 1/1/1947 al 31/12/1961 (dal 1/1/1946 per vetture Grand Prix e Formula 3 e fino al 31/12/1960 per Monoposto e Biposto corsa).
F Dal 1/1/1962 al 31/12/1965 (dal 1/1/1961 per Monoposto e Biposto corsa e fino al 31/12/1966 per Formula 2), escluse Formula 3 e le Formule monomarca.
GR Dal 1/1/1966 al 31/12/1971 per Monoposto e Biposto corsa (dal 1/1/1964 al 31/12/1970 per Formula 3).
G1 Dal 1/1/1966 al 31/12/1969 per vetture Turismo e Gran Turismo omologate.
G2 Dal 1/1/1970 al 31/12/1971 per vetture Turismo e Gran Turismo omologate.
HR Dal 1/1/1972 al 31/12/1976 per Monoposto e Biposto corsa (dal 1/1/1971 al 31/12/1976 per Formula 3).
H1 Dal 1/1/1972 al 31/12/1975 per vetture Turismo e Gran Turismo omologate.
H2 Dal 1/1/1976 al 31/12/1976 per vetture Turismo e Gran Turismo omologate.
IR Dal 1/1/1977 al 31/12/1982 per Monoposto e Biposto corsa (escluse le Gruppo C) e dal 1/1/1977 al 31/12/1985 per le F1 di 3 litri.
I Dal 1/1/1977 al 31/12/1981 per vetture Turismo e Gran Turismo omologate.
IC Dal 1/1/1982 al 31/12/1990 per vetture Gruppo C e IMSA.
JR Dal 1/1/1983 al 31/12/1990 per Monoposto e Biposto corsa (escluse le F1 di 3 litri dal 1/1/1983 al 31/12/1985).
J1 Dal 1/1/1982 al 31/12/1985 per vetture Turismo e Gran Turismo omologate.
J2 Dal 1/1/1986 al 31/12/1990 per vetture Turismo e Gran Turismo omologate.

### 3.3 Specifiche del Periodo

3.3.1 Viene definita come "Specifica del Periodo" la configurazione comprovata del modello così come è esistito nel suo Periodo di classificazione, in linea con l'Art. 1.2 del RDS comprovata in maniera ritenuta soddisfacente dalla FIA o dai Commissari Sportivi.

3.3.2 È vietata qualsivoglia aggiunta o modifica delle specifiche del Periodo di una vettura, a meno che non siano autorizzate espressamente dalle disposizioni della presente regolamento relative al Gruppo di appartenenza della vettura, o dalla FIA mediante decisioni pubblicate sul Bollettino Ufficiale della FIA concernenti lo specifico modello di vettura o le parti speciali in questione; o, infine, a meno che non siano imposte dall'Art. 5 (Sicurezza) che segue.

**3.3.3 Generalità su componenti alternativi**

Componenti alternativi a quelli d'origine possono essere o componenti del periodo che non provenivano dall'installazione all'origine da parte del costruttore (per esempio componenti originali da fornitori del periodo) o componenti fabbricati come replica (per esempio repliche di componenti originali montati dal costruttore o repliche di componenti originali da fornitori del periodo).
Componenti alternativi alle specifiche del costruttore originario possono essere utilizzati solo se è dimostrato che questi componenti erano omologati o consentiti dall'Allegato J del periodo ed utilizzati all'epoca sullo stesso modello di vettura in una competizione iscritta a Calendario Internazionale. Per le vetture dei periodi J1 e J2, i componenti alternativi utilizzati nelle gare in circuito non possono essere utilizzati nei Rally e viceversa.
Le libertà concesse nel periodo dall'Allegato J non conferiscono ora completa libertà di preparazione, ma autorizzano solo modifiche e/o componenti dei quali il concorrente è in grado di fornire prova documentale che sono stati effettivamente **e legalmente** usati nel periodo su particolari marche o modelli come risultato di quella libertà.

3.3.4 Tutte le parti e i componenti alternativi dell'epoca e le estensioni di omologa da prendere in considerazione devono essere specificate sull'HTP.

3.3.5 A meno di specifiche deroghe concesse dal presente regolamento, tutte le parti della vettura devono avere dimensioni uguali a quelle delle parti originali, con obbligo per il Concorrente di fornirne la prova.

3.3.6 Tutte le modifiche devono rispettare la tecnologia dell'epoca così come era effettivamente applicata nella preparazione del modello in questione (per esempio, non può essere montato alcun tipo di limitatore di giri elettronico prima del Periodo H).

3.3.7 Per le vetture omologate, ai fini della determinazione delle specifiche del Periodo fanno fede solo i documenti di omologazione FIA originali, incluse le estensioni e le varianti, ma solo a condizione che siano state omologate durante il Periodo in questione. In aggiunta, l'utilizzo di specifiche autorizzate dall'All. J del periodo è ammesso alle stesse condizioni previste dall'art. 3.3.8., per le vetture non omologate.
Tutte le vetture del Periodo J1 e J2 devono essere conformi all'Allegato XI che segue.

**3.3.8 Per le vetture non omologate**, sono ammesse le seguenti prove (in ordine di priorità) in ordine alle Specifiche del Periodo:

a) Specifiche del costruttore contenute nelle sue pubblicazioni ufficiali (depliants pubblicitari, manuali di manutenzione, manuali di officina, elenco dei ricambi) ovvero riviste specializzate; tutto il predetto materiale deve essere stato pubblicato nel Periodo nel quale viene richiesta la classificazione della vettura.
b) Prova che la specifica del costruttore è stata modificata per un Concorrente in occasione di una gara internazionale; documenti, disegni, schizzi o chiarimenti particolari elaborati nel Periodo (le specifiche pubblicate su riviste e periodici dell'epoca devono provenire da almeno due fonti diverse).
c) Rapporti di esperti riconosciuti tali e rinomati, che abbiano ispezionato la vettura.
d) Sono considerati di minor valore, sebbene possa esservi accordata una qualche rilevanza ai fini della risoluzione di specifici casi, i libri e gli articoli di riviste scritti fuori dal Periodo da autori rinomati.
Potranno esser prese in considerazione, per una particolare vettura, lettere recenti

scritte da costruttori, meccanici, ingegneri, disegnatori, piloti e membri di equipaggi dell'epoca.

e) Tutte le prove suddette devono riferirsi al modello e/o all'esemplare in questione.

**3.4 Linee guida per riparazioni o sostituzioni di componenti per vetture originali da competizione.**

3.4.1 La tecnologia, il tipo di materiale e i componenti usati per riparazioni, inclusi quelli ammessi dalle estensioni dell'omologazione, devono essere compatibili con quelli usati nel periodo per quel modello di vettura. In caso di strutture o componenti tubolari, il tipo di tubo usato è libero a condizione che le dimensioni esterne e lo spessore siano conformi alle specifiche del periodo e il materiale sia in conformità con l'art. 3.6.

3.4.2 Il metodo di giunzione dei materiali (saldatura, incollatura, rivettatura, chiodatura, etc) deve essere quello usato nel periodo.

3.4.3 Se le giunture erano saldate o unite per brasatura allora il metodo di saldatura o brasatura usato per unire i materiali è libero e intercambiabile.

3.4.4 Il materiale aggiunto deve essere conforme completamente alla forma ed essere in contatto con la struttura originale. Rinforzi aggiuntivi o controventature non sono ammessi a meno che non fossero autorizzati e usati nel periodo.

**3.5 Linee guida per riparazioni di leghe di alluminio.**

3.5.1 Le stesse norme si applicano a strutture costruite in alluminio ma dove vi sono fattori addizionali da essere presi in considerazione è fortemente raccomandato che ogni riparazione sia eseguita secondo le specifiche del produttore.

3.5.2 Tutte le riparazioni devono essere fatte in conformità con gli articoli che seguono.

3.5.2.1 Vi sono differenti famiglie di lega di alluminio a secondo del tipo di componente che deve essere riparato o ricostruito. Perciò è fortemente raccomandato di fare riferimento al corretto standard delle leghe di alluminio.
In generale per applicazioni automobilistiche sono usate le serie 5000 o 6000

3.5.2.2 Al fine di scegliere il corretto tipo di lega di alluminio, è fortemente raccomandato di analizzare le proprietà meccaniche e possibilmente anche le condizioni fisiche del materiale scelto o utilizzato dai costruttori dei pezzi e di fare riferimento a quelli per la scelta. Questa raccomandazione è molto importante e deve non essere disattesa perché, mentre la variazione massima della rigidezza per differenti leghe di alluminio rimane intorno al 6%, il limite di resistenza può variare con un fattore di 6.
L'incorretta scelta delle proprietà e delle condizioni del materiale può determinare differenti performance dei componenti.

3.5.2.3 L'uso di leghe Alluminio/ Litio è proibito. In questo caso questa lega può ridurre il peso del 6% ed aumentare la rigidezza del 16%.

3.5.2.4 I metodi di giunzione delle strutture di alluminio sono i seguenti:

- Saldatura (saldatura per fusione, etc)
- Brasatura,
- Soldering
- Incollaggio
- Accoppiamento meccanico.

3.5.2.5 È obbligatorio che le procedure ed i metodi di giunzione delle leghe di alluminio definiti dai produttori siano seguiti durante la riparazione e la ricostruzione al fine di mantenere la rigidezza di giunzione originale.

3.5.2.6 È raccomandato seguire le specifiche standard per la qualità dei componenti fusi in terra. Esse definiscono il numero massimo di difetti ammessi per le fusioni in terra come il grado di qualità dei componenti. Differenti gradi significano differenti prestazioni dei componenti.

3.5.2.7 Per applicazioni di sicurezza (sospensioni, telaio, etc.) il grado B della tabella "Discontinuity-level requirements" è la qualità permessa per parti in fusione in terra.

**3.6 Linee guida per vetture replica e componenti replica.**

3.6.1 Di seguito sono elencati alcuni suggerimenti per rendere più facile per il richiedente che intende riprodurre una vettura o dei componenti soddisfare quanto richiesto in questi articoli.

3.6.2 L'Art. 1.2 (Cap II) si applica anche in caso di replica di vettura o di componenti. Specificatamente l'Art. 1.2 contiene i principi su cui devono essere basate le vetture che gareggiano in competizioni storiche internazionali. Questo articolo definisce anche le condizione di accettabilità delle repliche dei componenti.

3.6.3 I produttori dei componenti di ricambio saranno responsabili per ottenere ogni autorizzazione o licenza che può essere necessaria per riprodurre i componenti originali o una vettura completa. La FIA e l'ACI non sono responsabili per infrazioni su possibili diritti registrati.

3.6.4 Non devono essere ottenuti vantaggi di prestazioni o di peso mediante l'utilizzo di qualunque materiale o componente alternativo.

**3.6.5 Materiali.**

3.6.5.1 I materiali usati devono essere gli stessi come stabilito negli Art. 3.7.3 e 3.7.4 e devono essere intesi come applicabili ad ogni tipo di componente.

3.6.5.2 La scelta di materiali alternativi per le vetture replica come per i componenti di sostituzione e replica devono rispettare le caratteristiche meccaniche e fisiche del materiale originario usato per quel componente.

3.6.5.3 Quanto sopra è fortemente raccomandato per quei componenti che sono correlati alle prestazioni o soggetti a stress e carichi alti o critici per la sicurezza ma non sono limitati a:

- Colonna dello sterzo,
- Sistema di frenatura,
- Triangoli delle sospensioni e altri componenti relativi alle sospensioni,
- Scheletri strutturali di chassis tubolari
- Etc.

3.6.5.4 È fortemente raccomandato che l'UTS (limite di resistenza a trazione) e la specifica gravità dei materiali rimanga tra più o meno 2% di quelli originali o che siano scelti nella lista dei materiali appropriati elencati nell'Allegato II dell'Appendix K .

3.6.5.5 Per alcuni dei componenti di sicurezza suddetti possono essere richiesti dei test. In questo caso i test richiesti sono elencati nell'Allegato III dell'Appendix K o dell'RDS autostoriche.

**3.6.6 Tecnologia**

3.6.6.1 La tecnologia usata, inclusa quella permessa con le estensioni tecnologiche, può essere moderna ma deve essere compatibile con quella usata nel periodo per quel modello di vettura.

3.6.6.2 A meno che non sia espressamente autorizzato dalla FIA i componenti che originariamente erano rivettati devono rimanere rivettati, i componenti saldati a punti devono rimanere saldati a punti, gli elementi originariamente incollati, devono mantenere lo stesso metodo di giunzione.

3.6.6.3

a) Con riferimento ai materiali e alla tecnologia usata, si raccomanda che la saldatura o l'assemblaggio dei componenti che sono soggetti ad alti carichi e stress o critici per la sicurezza siano eseguite da saldatori qualificati. Nondimeno essi devono essere ispezionati professionalmente circa eventuali rotture o difetti.
b) È anche fortemente raccomandato di condurre simili test sulle aree che sono vitali per l'integrità strutturale della vettura o per la sicurezza del pilota, usando metodi di test appropriati ai materiali ed al tipo di costruzione.

### 3.6.7 Dimensioni e peso

3.6.7.1 Ogni componente o assemblaggio della vettura deve avere identiche posizioni e dimensioni del componente originale.

3.6.7.2 È fortemente raccomandato che sia fornita evidenza di ciò dal richiedente prima del rilascio dell'HTP.

3.6.7.3 In ogni momento durante una competizione, una vettura non deve pesare meno del peso minimo specificato nel suo HTP.

## 3.7 Condizioni generali

3.7.1 La silhouette è la forma della vettura vista da ogni direzione, con i pannelli della carrozzeria in posizione.

3.7.2 Lo chassis è la struttura completa della vettura intorno a cui sono assemblati i componenti meccanici e la carrozzeria inclusa ogni parte strutturale di detta struttura.

3.7.3 Il termine " tipo di materiale" indica lo stesso materiale ma non necessariamente con le stesse specifiche.

3.7.4 Così, per esempio, “l’alluminio” è alluminio dal punto di vista del metallo, ma può essere di qualità diversa e contenere elementi assenti nell’alluminio usato in origine con l’esclusione dell’alluminio al berillio. Il magnesio può essere sostituito con l’alluminio.

3.7.5 Alcuni dati tecnici, linee guida sul loro uso, riparazione e ricostruzione tecniche sono elencati nell'Appendix II dell'Appendix K o dell’RDS autostoriche. Questa sezione può fornire indicazioni nella selezione e uso appropriato di materiali e tecnologie alternative da impiegarsi nella sostituzione o riparazione dei componenti.

## 3.8 Tolleranze

3.8.1 A meno che non sia specificato diversamente sulla Scheda di Omologazione della vettura, e sull’Allegato J del Periodo di classificazione della medesima, si applicano le seguenti tolleranze:

3.8.2 Qualsiasi rettifica, tranne alesaggio e corsa: ± 0,2%;

3.8.3 Fusioni grezze: ± 0,5%;

3.8.4 Larghezza della vettura all’altezza degli assali anteriori e posteriori: + 1%, -0,3%;

3.8.5 Passo: ± 1,1%;

3.8.6 Carreggiata: ± 1%.

## 3.9 Carburanti e comburenti

3.9.1 Per tutte le vetture omologate, il carburante dev’essere benzina o gasolio, così come definiti all’Art. 252 par. 9.1 e 9.2 dell’Allegato J in vigore.

3.9.2 Per le vetture non omologate, ad eccezione di quelle indicate nell’art. 3.9.3 seguente, il carburante deve essere conforme all’art. 252-9.1 dell’Allegato J corrente.

3.9.3 Possono usare carburanti a base di alcool solo i modelli delle seguenti categorie:

- Tutte le vetture da corsa di Periodi C e D (1/1/1919 - 31/12/1946);
- Formula 1 1946-57;
- Formula 2 1947-53;
- Formula 3 1946-60;
- Indianapolis 1940-60.
- Ogni altra vettura non omologata per la quale venga fornita dimostrazione che ha usato all’epoca carburanti a base di alcool. La relativa deroga dovrà essere annotata nell’HTP.

3.9.4 Le vetture costruite secondo i regolamenti Formula 1 o 2 (1946-60) possono usare benzina con un numero di ottani più alto del carburante specificato all’art. 3.6.1.

3.9.5 È consentito aggiungere alle benzine additivi lubrificanti in percentuale massima del 2% (in volume). Per i motori a due tempi, la predetta percentuale può essere superata.

3.9.6 L'uso di additivi è ammesso, ma non e' consigliabile. L'aggiunta di tali additivi non deve aumentare il numero di ottano della benzina oltre il limite di 90 MON o 102 RON. Il piombo contenuto non deve essere in ogni caso maggiore di 0.15 g/l (EN 237 o ASTM D3237)

3.9.7 L'uso di additivi, aggiunti alla benzina per sostituire il piombo, è ammesso, a condizione che siano normalmente disponibili sul mercato presso i dettaglianti. L'aggiunta di tali additivi non deve incrementare il numero di ottano della benzina oltre il limite di 90 MON o 102 RON.

3.9.8 Oltre all'aria atmosferica, non può essere aggiunto ai carburanti alcun comburente.

## Art. 4 - DOCUMENTAZIONE D'IDENTITA' DELLE VETTURE – HTP FIA e ACI

### 4.1 HTP - HISTORIC TECHNICAL PASSPORT

HTP (Historic Technical Passport) è il documento di 27 pagine di cui deve essere dotata ogni vettura che voglia partecipare alle gare di autostoriche internazionali, nazionali e nazionali aperte alla partecipazione straniera. Contiene la descrizione delle specifiche tecniche della vettura (rifer. RDS - Cap. 2 Regolamento Tecnico).
Viene rilasciato secondo le modalità indicate nel successivo All. XII del presente RDS, unitamente alle pagine sostitutive del Passaporto Tecnico ACI, rappresenta un documento di identificazione della vettura, dove vengono riportate le gare effettuate dalla vettura e i rilievi in caso di non conformità riscontrati in sede di verifica in conformità al RSN.

ATTENZIONE: I piloti Italiani, nelle gare Nazionali, durante le verifiche devono presentare l'HTP FIA o ACI comprensivo delle pagine sostitutive o in alternativa a queste ultime, il Passaporto Tecnico in corso di validità.

4.1.1 Ogni veicolo che partecipi ad una gara ACI o internazionale FIA in cui siano ammesse vetture con HTP Nazionale ACI, deve essere in possesso di un HPT FIA o ACI.
Le vetture del periodo J1 e J2 devono avere esclusivamente l'HTP FIA.
Le vetture " Formula" ammesse nelle gare in salita o circuito, dovranno essere dotate di HTP FIA, oppure HTP Nazionale ACI limitatamente alle Formule addestrative Nazionali non riconosciute dalla FIA.
Ogni vettura potrà avere un solo HTP valido.
Questi documenti sono di natura puramente tecnica e non offrono alcuna garanzia o valutazione circa l'autenticità delle vetture.

Nota: La vettura in ogni momento della gara deve essere conforme all'HTP, sia per quanto riguarda le foto che la descrizione dei particolari meccanici.

4.1.2 Gli HPT sono di proprietà della FIA (ACI per HTP/Nazionali) e possono essere ritirati in qualsiasi momento su ordine della Commissione Autostoriche della FIA o dall'ACI. In tal caso, l'ACI deve consegnare l'originale dell'HTP alla FIA e ritirare la copia certificata dal richiedente.
Il rilascio di HTP FIA può essere richiesto all'ACI solo da titolari di licenza ACI in corso di validità.
È onere del richiedente compilare l'HTP ed il modulo di richiesta, prima di sottoporlo all'ACI per chiedere il rilascio. Per la procedura di rilascio degli HTP FIA o ACI (vedi l'Allegato XII seguente).
Inoltre, al fine di avere un collegamento tra l'HTP FIA e la vettura in esso descritta, verrà utilizzato un doppio sticker adesivo antimanomissione FIA, con il medesimo numero e codice a barre, che dovrà essere apposto sia sulla vettura che sull'HTP.

4.1.2.2 Validita' HTP:

La validità dell'HTP FIA rilasciati sul modulo di 27 (26) pagine è fissata in 10 anni dalla data di rilascio. Alla scadenza l'HTP FIA dovrà essere rinnovato, seguendo la stessa procedura del rilascio.

Per gli HTP ACI attualmente non è prevista una scadenza.

4.1.3 Tipologia di HTP:

Esistono due tipi di HTP :

HTP FIA (nuovo modulo di 27 pagine compilato dall'ACI sulla base dei dati forniti dal richiedente).

HTP ACI. (nuovo modulo di 26 pagine) valido unicamente per la partecipazione a competizioni nazionali.

4.1.4 Per tutte le vetture omologate, all'HTP deve essere sempre allegata una copia certificata rilasciata dall'ACI, della scheda di omologazione o della omologazione retrospettiva FIA (autenticata con timbro originale FIA o della ASN che l'ha rilasciata o stampata su carta filigranata).

4.1.5 Trasferimento di proprietà:

Quando la proprietà della vettura è trasferita ad un Concorrente di nazionalità diversa da quella dell'ASN che l'ha rilasciata, l'HTP FIA deve essere presentato all'ASN del nuovo Concorrente che deve riconoscerne la validità. La nuova ASN deve informare l'ASN di origine del cambio di proprietario e chiedere il trasferimento dell'originale dell'HTP FIA accompagnato dalla relativa documentazione.

La copia certificata dell'HTP originale deve essere ritirata al precedente proprietario a cura dell'ASN che l'ha rilasciato e deve essere cancellata. La nuova ASN deve rilasciare un nuovo HTP ( sul modulo più recente) e apporre la propria numerazione nazionale. Il nuovo HTP deve essere inviato alla FIA per l'approvazione e per aggiornare il numero FIA di database.

4.1.6 Smarrimento dell'HTP

In caso di smarrimento dell' HTP, è possibile richiederne all'ACI una copia autentica a colori, previa consegna della relativa denuncia di smarrimento. L'ACI annoterà sulla pag. 1 che è stata rilasciata un'altra copia dell'HTP FIA, come pure la data del rilascio.

4.1.7 HTP NAZIONALE ACI

Può essere rilasciato a tutte le tipologie di vetture indicate nell'art. 3 del presente RDS, ad esclusione delle vetture di Gruppo N, A e B (omologate dal 1/1/1982) dei periodi J1 e J2 partecipanti a qualsiasi competizione.

Il rilascio dell'HTP Nazionale può essere richiesto all'ACI solo da titolari di licenza ACI in corso di validità. È onere del concorrente fornire dati, foto, e fiche di omologazione

L'HTP Nazionale è di proprietà dell'ACI e può essere ritirato e/o annullato in qualsiasi momento in base a decisioni dell'ACI.

L'originale dell'HTP viene custodito dall'ACI. Al Concorrente viene rilasciata una copia autenticata. In caso di smarrimento o deterioramento della copia, il Concorrente può ottenerne un'altra recante sulla prima pagina la dicitura "DUPLICATO", a condizione che il Concorrente produca denuncia di smarrimento ovvero riconsegni all'ACI la copia deteriorata.

I proprietari delle vetture GTP1 (Cap. 2 art. 2.2.5 **)**, GTP2 (Cap. 2 art. 2.2.6), Vetture Sperimentali (Cap. 2 art. 2.2.7), Historic special (Cap. 2 art. 2.2.8) e Turismo Speciale post 1946 (Gr. 5) (Cap. 2 art. 2.3.9); che non siano interessati a gareggiare nelle gare FIA, potranno optare per il rilascio di un HTP ACI, che permette di gareggiare solo ed esclusivamente nelle gare ACI.

Il rilascio dell'HTP NAZIONALE ACI è previsto anche per le vetture Monoposto e Biposto Corsa non rientranti nelle categorie internazionali (Cap. 2, All. I).

Il rilascio di HTP NAZIONALE ACI non è previsto per le vetture di Gr. N, A e B dei periodi J1 e J2 (omologate dal 1° Gennaio 1982).

La procedura di rilascio dell'HTP NAZIONALE ACI è analoga a quella fissata per il rilascio dell'HTP FIA.

NOTA BENE:

Allegati J dell'epoca:

A causa di un errore di traduzione dall'inglese presente sull'Allegato J del 1981, si riporta la traduzione corretta della definizione di EVOLUZIONE:
La vettura deve essere conforme ad un determinato stadio di evoluzione (indipendentemente dalla data di costruzione) e, cioè, un'evoluzione deve essere applicata integralmente o non esserlo affatto. Inoltre, dal momento che un concorrente ha scelto una particolare evoluzione, devono essere applicate tutte le PRECEDENTI EVOLUZIONI, salvo quando siano incompatibili.

## 4.2 Utilizzo degli HTP

4.2.1 Gli HTP sono concepiti solo per due scopi:
per l'uso da parte degli Ufficiali di Gara nel corso delle competizioni e per aiutare gli Organizzatori a predisporre le manifestazioni e le classifiche.

4.2.2 Per facilitare il compito degli Organizzatori, tutte le iscrizioni alle gare iscritte al Calendario Internazionale FIA o Nazionale DEVONO essere accompagnate da una fotocopia della prima pagina dell'HTP della vettura, con l'indicazione precisa della classe, periodo e categoria attribuiti alla vettura

4.2.3 L'HTP va presentato alle verifiche tecniche della gara insieme alla vettura, e deve essere a disposizione degli Ufficiali di gara per tutta la durata della stessa. Solo uno dei Delegati Tecnici della FIA (o un Ufficiale di gara nominato dalla FIA, in loro assenza) può annotare sull'HTP FIA, commenti in inglese o in francese. (Nelle gare nazionali le eventuali annotazioni da parte degli Ufficiali di gara ACI, possono essere apposte solo sulle apposite pagine aggiuntive all'HTP.

4.2.4 È onere del concorrente dimostrare la correttezza di tutti i dati riportati sull'HTP.

4.2.5 I Commissari Tecnici sono obbligati ad accettare gli HTP regolarmente rilasciati da una ASN ed autorizzare le vetture a partecipare alla gara in questione se sono in regola con il relativo HTP (salvo i casi al par. 4.3).

4.2.6 Gli Organizzatori che ammettono alle loro gare veicoli sprovvisti di HTP valido, rischiano l'esclusione delle proprie gare dal Calendario ACI e/o FIA, oltre ad eventuali sanzioni supplementari da parte dell'ACI e/o della FIA.

4.2.7 Richiesta Varianti
Per un HTP rilasciato, possono essere richieste delle estensioni come VARIANTI, se parte delle informazioni dell'HTP originale sono cambiate. Comunque le varianti possono essere rilasciate solo se le informazioni sulla prima pagina dell'HTP non risultano modificate. Se queste informazioni sono cambiate, occorre richiedere un nuovo HTP. Come riportato sulla prima pagina della VARIANTE, questa sarà valida per una o più categorie di gara, Hill-Climb, Rally, Racing. Il concorrente può usare le varianti come vuole, purché siano usate nella giusta categoria della gara; queste regole servono solo per il rilascio delle VARIANTI, ma non sono necessari nuovi sticker FIA sull'HTP o sulla vettura.

4.2.8 Gli HTP FIA rilasciati sui nuovi modelli di 27 pagine, saranno validi per 10 anni.

### 4.3 Procedura in caso di non-conformità

4.3.1 Se una vettura, in sede di verifica, risulta non conforme al proprio HTP o alla scheda di omologazione e se l'irregolarità va al di là di quanto previsto dalla procedura del "bollino rosso" (Art. 4.4), è onere del Concorrente apportare alla vettura le necessarie modifiche per renderla conforme all'HT P.
Nota: La vettura in ogni momento della gara deve essere conforme all'HTP, sia per quanto riguarda le foto che la descrizione dei particolari meccanici.

4.3.2 Se non è possibile correggere l'irregolarità al momento della gara, i Commissari Sportivi possono escludere la vettura ed inviare l'HTP all'esame della FIA con copia per l'ACI (o dell'ACI, se trattasi di HTP NAZIONALE ACI)

4.3.3 Se una vettura è in regola con l'HTP, ma non con il presente Regolamento Tecnico, i Commissari Sportivi possono escludere il Concorrente con quella vettura, annotare le ragioni dell'esclusione ed inviare l'HTP all'esame della FIA con una copia all'ACI (o solo all'ACI, se trattasi di HTP NAZIONALE).

4.3.4 Annullamento HTP FIA
In caso di non-conformità l'HTP FIA può essere annullato nei seguenti casi:
a) su richiesta della FIA inoltrata dall'ACI, accompagnata obbligatoriamente dai motivi che ne giustificano l'annullamento
b) su richiesta della FIA da parte degli Ufficiali FIA di una gara alla quale sia stata iscritta la vettura e giudicata non in regola con le disposizioni dell'Allegato K; essi devono annotare le loro ragioni sull'HTP, inviarlo alla FIA con copia all'ACI e sospendere la classifica della gara.
c) dalla FIA che può sospendere o invalidare qualsiasi HTP FIA, informando della decisione l'ASN che ha rilasciato l'HTP e pubblicandola nel Bollettino della FIA in caso di ritiro.

4.3.5 Nei casi di cui alla lettera 4.3.4 a) e 4.3.4 b), il Concorrente conserva una fotocopia dell'HTP - con le dovute annotazioni dei Commissari Sportivi o dei Delegati FIA - che può essere utilizzata per le gare per un periodo massimo di 30 giorni. Spetterà alla FIA decidere sulla validità della vettura nei 30 giorni successivi alla ricezione dell'HTP. Durante tale periodo, i risultati o i punteggi ottenuti dalla vettura restano sospesi.

4.3.6 Nel caso indicato alla lettera 4.3.4 c), se la FIA decide che l'HTP non è valido, lo stesso viene ritirato e l'eventuale rilascio di un nuovo HTP è soggetto a preliminare approvazione della FIA.

4.3.7 I Delegati Tecnici della gara, in casi particolari, possono essere autorizzati dai Commissari Sportivi a trattenere gli HTP FIA per esaminarli ulteriormente durante la gara.

4.3.8 Annotazioni su HTP NAZIONALE ACI (solo per le gare nazionali)
Se nel corso delle verifiche prima, durante e dopo una gara:
a) viene rilevato che una vettura presenta delle irregolarità formali, comunque tali da non influire sulle prestazioni o sulla sicurezza, il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dall'ACI deve trascriverle sugli appositi fogli aggiuntivi dell'HTP (o in alternativa nel passaporto tecnico in corso di validità), ma la vettura può essere ammessa o non esclusa dalla competizione; la vettura dovrà essere regolarizzata per la gara successiva. Analogamente a quanto previsto nella procedura dei "Bollini rossi", copia dell'annotazione dovrà essere trasmessa alla Commissione Autostoriche per effettuare la registrazione su un data-base nazionale. Con le stesse modalità dovrà essere comunicata la correzione dell'irregolarità per la relativa cancellazione.
b) viene rilevato che una vettura non corrisponde ai dettami del Regolamento Tecnico del presente RDS in generale o della sua categoria in particolare, il Commissario

Tecnico Nazionale Delegato dall'ACI deve riportare le irregolarità riscontrate e le ragioni dei concorrenti sugli appositi fogli aggiuntivi dell'HTP della vettura e i Commissari Sportivi devono escludere dalla competizione sia il concorrente che il conduttore; per la gara successiva dovranno essere regolarizzate la vettura e il suo HTP, se in questo intervengono modifiche, con le vidimazioni dell'ACI.

c) viene rilevato che una vettura non è stata regolarizzata come richiesto alle lettere a) e b), il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dall'ACI deve ritirare l'HTP e consegnarlo ai Commissari Sportivi che provvederanno a trasmetterlo all'ACI motivandone le ragioni. L'ACI provvederà alla sua revoca, a dichiararlo decaduto e ad annullarlo se trattasi di HTP ACI; ovvero avvierà la procedura di revoca, se trattasi di HTP FIA.

d) sorgono dei dubbi sulla originalità di una vettura o sulla sua conformità al presente RDS, il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dall'ACI deve annotare le sue riserve sugli appositi fogli aggiuntivi dell'HTP e consegnare il documento ai Commissari Sportivi che decideranno sul suo ritiro provvisorio; il Commissario Sportivo Nazionale Delegato dall'ACI provvederà a trasmettere l'HTP alla Commissione Autostoriche, motivandone le ragioni, per la valutazione dal caso; al concorrente deve essere rilasciata una fotocopia dell'intero HTP che gli consentirà l'iscrizione alle gare nei 30 giorni successivi, con questa annotazione sulla prima pagina a fianco del lato destro della foto: "Originale inviato all'ACI per accertamenti. Copia valida per 30 giorni a partire dal (data). Il Commissario Sportivo Nazionale Delegato ACI. (titolo della gara e firma leggibile)".

Entro i 30 giorni l'ACI esprimerà il suo giudizio in base al quale verrà deciso se l'HTP dovrà essere restituito oppure dichiarato decaduto ed annullato; in quest'ultimo caso i risultati ottenuti dal conduttore nella gara in cui è avvenuto il ritiro oppure i risultati ottenuti in successive gare dallo stesso conduttore o da altri conduttori che avessero utilizzato la fotocopia dell'HTP saranno annullati.

### 4.4 Procedura dei "bollini rossi"

4.4.1 Se una vettura si presenta alle verifiche tecniche con una irregolarità marginale, in rapporto al Regolamento Tecnico, e tale da non alterarne le prestazioni o la sicurezza, o nel caso di una vettura omologata, con un HTP a cui non è allegata la Fiche di Omologazione, il Delegato FIA (se presente, altrimenti uno degli Ufficiali della FIA) può apporre un "bollino rosso" sulla pag. 1 dell'HTP FIA ed indicare per iscritto le ragioni dell'irregolarità sulla pagina apposita. Il Concorrente deve eliminare dalla vettura l'irregolarità prima della gara successiva.
La stessa procedura si applica nel caso che l'HTP FIA venga presentato durante le verifiche senza lo sticker FIA.
Il "bollino rosso" può essere apposto nelle gare nazionali ACI anche da un Commissario Tecnico Nazionale ACI autorizzato dalla FIA per questo compito.

4.4.2. Tutti i "bollini rossi" verranno registrati nel data-base della FIA.

4.4.3 Se l'irregolarità non è corretta prima della gara successiva, i Commissari Sportivi potranno non ammettere la vettura alla gara, tranne in casi in cui la non eliminazione dell'irregolarità dipenda da forza maggiore riconosciuta come tale dai Commissari Sportivi.

### 4.5 Procedura dei "bollini neri"

4.5.1 Se una vettura, in qualunque momento di una gara, viene trovata non conforme agli standard di sicurezza richiesti, l'Eligibility Delegate FIA (o, in sua assenza, uno dei Commissari FIA) deve apporre sulla pagina 1 dell'HTP un "bollino nero" ed indicare per iscritto le ragioni dell'irregolarità sulla pagina apposita e consegnare immediatamente ai Commissari Sportivi una relazione riguardante tale irregolarità.
Se l'irregolarità non è corretta sul posto, i Commissari Sportivi escluderanno immediatamente la vettura dalla gara e relazioneranno sulla loro decisione alla FIA.

Il “bollino nero” può essere apposto nelle gare nazionali ACI, se autorizzato dal Collegio dei Commissari Sportivi, anche da un Commissario Tecnico Nazionale ACI-autorizzato dalla FIA per questo compito.

4.5.2 L'applicazione del "bollino nero" sull'HTP è equivalente all'assoluta "non conformità" della vettura, con il risultato che il concorrente non sarà autorizzato a partecipare con detta vettura alla gara interessata e/o in altre gare. L'irregolarità sarà considerata eliminata solo quando l'Eligibility Delegate FIA ha verificato la correzione e ha riportato l'annotazione sulla pagina dell'HTP e come indicato nell'RDS.

4.5.3 Tutti i "bollini neri" verranno registrati nel data-base della FIA, dove saranno indicati con precisione le date di quando il "bollino nero" ha iniziato ad avere effetto e di quando è stato cancellato.

**4.6 Procedura d’Appello contro la decisione dell’ACI**

4.6.1 Se l’ACI rifiuta di rilasciare un HTP FIA, il richiedente ha il diritto di chiedere alla FIA di aprire una Procedura d’Appello. Su delega della HMSC gli appelli sono trattati dalla Sotto-Commissione appelli di tale organo (HMSC Appeals Sub-Commission) le cui decisioni sono conclusive e non sono appellabili presso la Corte D’Appello Internazionale.

4.6.2 Il richiedente deve comunicare per iscritto alla Segreteria (Via Solferino n. 32, 00184 Roma), entro 30 giorni dalla notifica del rifiuto, di voler proporre appello, chiedendo nel contempo all’ACI di inviare alla FIA tutta la documentazione riguardante l’HTP. Rinvio alla HMSC Sotto-Commissione Appelli: l’appello deve essere notificato alla Sotto-Commissione Appelli entro 30 giorni dalla ricezione della comunicazione del rifiuto da parte della FIA, dalla persona che è stata oggetto della decisione di rifiuto.
La notifica dell’appello deve includere:
- L’identità del richiedente, una copia della decisione contestata, le motivazioni per cui si richiede l’appello
- Un documento comprovante l’avvenuto pagamento alla FIA della tassa di appello prevista

4.6.3 L’ACI deve soddisfare tale richiesta entro 14 giorni dalla ricezione dell’avviso di appello.

4.6.4 Entro 30 giorni dalla ricezione del dossier, la FIA invierà le osservazioni della Sotto-Commissione Conformità Veicoli, per iscritto alla ASN del richiedente, che nei 14 giorni successivi potrà aggiungere i propri commenti per iscritto. In ogni caso, è responsabilità del richiedente fornire le prove complete e la validità delle specifiche del periodo richieste, in conformità all’Art. 3.3 ed in linea con l’Art. 1.2 dell’Appendix K – FIA. Se diversamente non verranno fornite tali prove, il dossier sarà considerato non ammissibile.

4.6.5 Nel caso venisse sollevata una domanda completamente nuova, sarà consentito un periodo di ulteriori 14 giorni prima che venga fornita la risposta su quel punto specifico.

4.6.6 Tutte le suddette comunicazioni scritte e tutte le dichiarazioni associate saranno quindi esaminate dalla Sotto-Commissione Appelli che dovrà decidere in merito.

4.6.7 Non ci sarà diritto a un'audizione orale.

4.6.8 La FIA informerà il richiedente e l’ACI per iscritto della decisione della Sotto-Commissione Appelli dell’HMSC, entro un massimo di 21 giorni dopo che è stato esaminato il dossier

4.6.9 Una tassa di 1500€ relativa a questa procedura di appello deve essere pagata alla FIA al momento della presentazione, e nel caso l'appello venisse accolto, l'importo di questo diritto verrà rimborsato al ricorrente.

### 4.7 Banche dati

4.7.1 L'ACI conserva in una banca dati le informazioni sugli HTP FIA e ACI rilasciati. Le informazioni riguardanti gli HTP FIA verranno inserite dalla FIA in un Data Base centralizzato (HCD).

## 5. PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

Le corse automobilistiche sono intrinsecamente pericolose e possono comportare un rischio significativo per l'integrità fisica dei concorrenti.
Come noto da tutti i concorrenti, le Autostoriche competono come erano nel periodo, in una specifica che è stata quindi approvata (come ora incluso nell'Appendice K e nel presente RDS, nel rispetto delle disposizioni tecniche e di sicurezza supplementari specifiche).
I concorrenti devono essere consapevoli della possibilità di corrosione e/o dell'invecchiamento dei componenti e delle loro conseguenze, e devono adottare misure per garantire l'integrità e la sicurezza dei suddetti particolari rispettando le specifiche originali.

5.1 Le seguenti prescrizioni sono sempre obbligatorie, tranne che per i Percorsi di Regolarità, nei quali sono vivamente raccomandate.

5.2 La presentazione di una vettura alle verifiche tecniche equivale ad una dichiarazione da parte del Concorrente che la sua vettura può partecipare alla gara in tutta sicurezza. Le vetture vanno presentate alle verifiche pulite. I concorrenti devono tenere conto sia del fatto che i componenti delle vetture storiche sono soggetti a corrosione e/o ad usura sia delle conseguenze di ciò; per cui devono adottare ogni misura atta ad assicurare l'integrità e la sicurezza di tali componenti, pur nel rispetto delle specifiche originali.

5.3 Batteria e staccabatteria

5.3.1 È obbligatoria una protezione dei morsetti delle batterie contro i rischi di corto-circuito. Se la batteria è montata nell'abitacolo, deve essere di tipo a secco, deve essere ancorata saldamente e chiusa in un contenitore ermetico.

5.3.2 È obbligatorio un dispositivo di staccabatteria generale che isoli TOTALMENTE dalla batteria tutti i circuiti elettrici batteria, generatore, luci, clacson, accensione, ecc… (eccetto quelli che alimentano l'estintore) e spenga il motore.
Deve essere di tipo a prova di scintille e deve essere accessibile sia dall'interno che dall'esterno della vettura. Il comando esterno dello staccabatteria deve essere installato alla base dei montanti del parabrezza o a meno di 50 cm di distanza da questi punti. Sulle vetture con carrozzeria chiusa, l'interruttore può essere montato su di un finestrino laterale posteriore in Plexiglas, a condizione che venga a trovarsi dietro il sedile del pilota. L'interruttore deve essere segnalato da una saetta rossa al centro di un triangolo blu con bordo bianco con base di almeno 120 mm.
Lo staccabatteria esterno va montato solo sulle vetture chiuse.
Lo staccabatteria interno deve essere facilmente raggiungibile dal pilota e dal navigatore seduto e con le cinture di sicurezza allacciate.

5.3.3 Sulle vetture dotate di accensione a magnete, deve essere inserito un interruttore di massa sulla linea di bassa tensione del magnete stesso, che sia possibile azionare sia dall'interno che dall'esterno della vettura.

5.3.4 L'uso di batterie al litio è proibito.

5.4 Cavi, condutture e dispositivi elettrici

5.4.1 Le condutture di carburante e dell'olio e i cavi dei freni devono essere protetti all'esterno della scocca contro tutti i rischi di danneggiamento (sassi, corrosione, rotture meccaniche, ecc.) e all'interno contro ogni rischio d'incendio.

5.4.2 Le protezioni non devono essere tale da aumentare la rigidità strutturale della vettura.

5.4.3 Se sono mantenute le installazioni di serie, non è necessaria alcuna protezione aggiuntiva.

5.5 Sistema di alimentazione

5.5.1 Per tutte le vetture dei Periodi da A a E, i serbatoi di carburante DEVONO essere: un serbatoio standard, o un serbatoio omologato, o un serbatoio di sicurezza FT3. Si raccomanda di riempire i serbatoi con schiuma di sicurezza conforme alle Specifiche Militari Americane MIL-B-83054 (materiale schermante) o sistemi antiesplosione "D-STOP".

5.5.2 Per tutte le vetture dal Periodo F ad J il serbatoio è libero ma deve essere riempito di schiuma di sicurezza conforme alle Specifiche Militari Americane MIL-B-83054 (materiale schermante) o sistemi antiesplosione "DSTOP".

La capacità massima dei serbatoi prevista nel Periodo non deve essere superata. I regolamenti del Periodo hanno la precedenza sulle informazioni indicate nella Fiche di Omologazione della vettura interessata.

5.5.3 Tutti i serbatoi di sicurezza devono essere conformi ai requisiti dell'Art. 253.14 dell'Allegato J vigente (Serbatoi di Carburante di Sicurezza Approvati dalla FIA). Essi sono obbligatori per vetture rally che hanno il serbatoio del carburante posizionato dentro l'abitacolo.

5.5.4 I sistemi di alimentazione sprovvisti di pompa elettrica o meccanica devono avere un dispositivo di chiusura del circuito chiaramente segnalato.

5.5.5 Sulle vetture che utilizzano un carburante diverso dalla benzina, per esempio il metanolo, deve esservi un disco arancione fluorescente del diametro di 75 mm su ogni tabella porta numero di gara. Si raccomanda di usare il colore arancione "Pantone 15-1354 TC Orange Crush".

5.5.6 Nessun sistema di prelievo rapido di carburante è obbligatorio per le vetture storiche, ad eccezione delle vetture di cui all'Allegato XI. Quando una vettura è dotata di un tappo del carburante che fuoriesce dalla carrozzeria, il bocchettone di riempimento deve essere dotato di una valvola di sicurezza di non ritorno montata tra il tappo e il serbatoio il più vicino possibile al serbatoio.
Per tutte le vetture è raccomandato una valvola di sicurezza di non ritorno montata nel bocchettone il più vicino possibile al serbatoio.

5.5.7 Qualsiasi tubazione di carburante non in pressione che attraversi l'abitacolo deve essere adeguatamente protetta e, se non di metallo, deve essere di materiale resistente al fuoco e appropriato al carburante.
Le tubazioni attraverso le quali il carburante è alimentato sotto pressione in qualunque posizione devono, se non di metallo, essere di materiale resistente al fuoco e appropriate al carburante e in aggiunta:
- nelle vetture con motore ad iniezione, devono essere conformi all'art. 253.3.2 dell'Allegato J vigente; oppure
- nelle altre vetture devono avere una pressione minima di scoppio di 100 psi(0.69MPa)

Le tubazioni possono essere collegate solo mediante raccordi a vite o raccordi approvati dalle case costruttrici.

5.6 Paratie ignifughe

5.6.1 A partire dal Periodo F, le paratie ignifughe sono obbligatorie; sono invece vivamente raccomandate per le vetture dei Periodi precedenti.

5.7 Estintori

5.7.1 In tutte le competizioni a cui partecipano, le vetture devono essere equipaggiate con almeno un estintore manuale conforme all'art. 253.7.3 dell'Allegato J vigente.

5.7.2 In aggiunta all'estintore brandeggiabile, è obbligatorio un impianto di estinzione omologato dalla FIA, conforme all'Art.253.7.2 dell'Allegato J vigente (vedi lista tecnica FIA n.16) per tutte le vetture che partecipano ai Rally in cui sono previste delle prove speciali ed è raccomandato per tutte le altre vetture. Per le Monoposto e le Sport Prototipo aperte, il dispositivo di azionamento esterno richiesto all'Art. 253.7.2.3 non è obbligatorio. L'estintore deve essere installato all'interno della vettura adeguatamente protetto, incorporando degli arresti che impediscano lo spostamento trasversale della bombola.
Nelle gare ACI Nazionali, per le vetture BC dal Periodo HR in poi e le Silhouette (Gr.5), è obbligatorio un impianto di estinzione omologato FIA, conforme all'Art. 253.7.2. dell'Allegato J vigente ed incluso nella lista tecnica FIA n. 16.

5.7.3 Le vetture che partecipano ai Rally, in cui sono previste delle prove speciali, devono avere sia un estintore manuale che un impianto di estinzione in conformità agli articoli 5.7.1 e 5.7.2 di cui sopra.

5.8 Serbatoi di recupero dell'olio (non obbligatori nei rally)

5.8.1 La capacità minima dei serbatoi di recupero dell'olio è di 2 litri per tutte le vetture con cilindrata fino a 2 litri, e di 3 litri per tutte le altre vetture.

5.8.2 Se la vettura era dotata all'origine di un circuito chiuso di riciclaggio dei vapori dell'olio, tuttora utilizzato, non è necessario il serbatoio per il recupero dell'olio.

5.9 Carburatore

5.9.1 Tutte le farfalle devono essere munite di una propria molla di richiamo esterna, ad eccezione che per i carburatori doppio corpo con molla di richiamo interna.

5.10 Retrovisori

5.10.1 Sono necessari, in gara, due retrovisori con una superficie totale del vetro non inferiore a 90cm².

5.10.2 Per i rallies, i retrovisori devono essere conformi al Codice della Strada vigente nel Paese di immatricolazione della vettura.

5.11 Dispositivi d'illuminazione

Nelle gare in circuito, i vetri di tutti i fari anteriori devono essere nastrati o coperti.

5.12 Parabrezza

5.12.1 Il parabrezza di tutte le vetture Turismo, TC, GT e GTS deve essere in vetro stratificato. In casi eccezionali, in cui un vetro stratificato non è disponibile per il modello in questione, può essere concessa una deroga per l'utilizzo di policarbonato trasparente (di spessore minimo di 5 mm) per la stagione in corso dall'Eligibility Delegate FIA.
Tutte le altre vetture possono usare plastica rigida trasparente.

5.13 Roll Over Protection Structure (ROPS)

Vedere Allegato V per i disegni e Allegato VI per i regolamenti.

5.14 Luci rosse posteriori

5.14.1 Tutte le vetture originariamente equipaggiate di luci rosse posteriori "stop" azionati dall'impianto frenante, devono avere dette luci funzionanti alla partenza della gara.

5.14.2 Alla partenza della gara, tutte le Monoposto a partire dal periodo G, e tutte le vetture non monoposto non dotate di luci posteriori in origine, devono essere munite di un faro rosso di segnalazione funzionante, rivolto posteriormente, chiaramente visibile da dietro, montato a meno di 10 cm dall'asse centrale della vettura, con una superficie compresa fra 20 e 40 cm², saldamente fissato, che possa essere acceso dal pilota. La luce può utilizzare lampadine a filamento incandescente di almeno 21 Watt di potenza, oppure LED di tipo "Tharsis" o "Dm Electronics". Questo tipo di luce posteriore è vivamente raccomandato per tutte le altre vetture.

5.15 Cinture di sicurezza

5.15.1 Le cinture di sicurezza per le seguenti vetture devono essere conformi allo standard FIA No. 8853/98 (cinque-sei punti):

a) vetture monoposto dal Periodo F e successivi con un roll-bar
b) vetture Biposto Corsa dal Periodo F e successivi con un roll-bar
c) vetture dal Periodo H e successivi, partecipanti a Rallies che comprendono lo svolgimento di prove speciali;

Tutte le altre vetture dal Periodo F e successivi con un roll-bar, devono essere equipaggiati con cinture di sicurezza in conformità agli Standard FIA No.8854/98 o No.8853/98 (consultare anche la Lista Tecnica FIA n.24).

5.15.2 E' proibito ancorare le cinture di sicurezza ai sedili o ai loro sostegni. Una cintura di sicurezza può essere installata nei punti di ancoraggio delle vetture di serie. Le posizioni geometriche consigliate dei punti di ancoraggio sono indicate nel disegno K-63 (ved. All. V).

Le cinghie delle spalle devono essere dirette posteriormente verso il basso e devono essere installate in modo da non fare un angolo maggiore di 45° in rapporto all'orizzontale a partire dal bordo superiore dello schienale, è raccomandato un angolo non eccedente i 10°.

Gli angoli massimi in rapporto all'asse centrale del sedile sono di 20° divergenti o convergenti (le cinghie delle spalle possono essere installate in modo da incrociarsi simmetricamente in rapporto all'asse del sedile anteriore). Se possibile il punto di ancoraggio montato in origine dal costruttore della vettura sul montante C deve essere utilizzato.

Dei punti di ancoraggio con angoli più elevati in rapporto all'orizzontale non devono essere utilizzati. In questo caso le cinghie delle spalle possono essere installate sui punti di ancoraggio delle cinghie addominali dei sedili posteriori montati in origine dal costruttore della vettura.

Le cinghie addominali e quelle tra le gambe non devono passare sopra i lati del sedile ma attraverso il sedile stesso, allo scopo di avvolgere e trattenere la regione pelvica sulla più estesa superficie possibile. Le cinghie addominali devono adattarsi perfettamente allo spazio tra la cresta pelvica e la sommità della coscia. In nessuna condizione devono essere indossate sopra la regione addominale. Occorre fare attenzione che le cinture non possano essere danneggiate dallo sfregamento contro bordi taglienti.

Se il montaggio sugli ancoraggi di serie non è realizzabile per le cinture delle spalle e/o delle gambe, dovranno essere installati dei nuovi punti di ancoraggio sulla scocca o sul telaio, il più vicino possibile all'asse delle ruote posteriori per le cinture delle spalle.

Le cinture delle spalle possono ugualmente essere fissate alla armatura di sicurezza o ad una barra di rinforzo per mezzo di un anello e possono anche essere fissate ai punti di ancoraggio superiori delle cinture posteriori oppure essere fissate o appoggiarsi su un rinforzo trasversale saldato tra le gambe di forza posteriori dell'armatura di sicurezza (vedi disegni K-5 o K6) o sui rinforzi tubolari trasversali secondo i disegni K25 e K32

In questo caso l'utilizzo di un rinforzo trasversale deve rispettare le seguenti condizioni:

- il rinforzo trasversale deve essere un tubo in misura minima di 38mm x 2,5 mm o 40 mm x 2 mm, realizzato in acciaio al carbonio trafilato a freddo e senza saldature, con una resistenza minima alla trazione di 350N/mm2.

L'altezza di questo rinforzo deve essere tale che le cinture delle spalle, siano posteriormente dirette verso il basso, con un angolo compreso fra i 10° e 45° in rapporto all'orizzontale a partire dal bordo superiore dello schienale.

E' vivamente consigliato un angolo di 10°.

Il fissaggio delle cinghie può essere realizzato mediante occhiello o mediante delle viti. In quest'ultimo caso deve essere saldato un inserto per ogni punto di ancoraggio (vedi il disegno K-64 per le dimensioni). Questi inserti devono essere posizionati nella traversa di rinforzo e le cinture devono essere attaccate agli inserti fissate mediante delle viti con specifiche minimo di M12 (8.8) o 7/16 UNF.

Ogni punto di ancoraggio deve essere in grado di sopportare un carico di 1470 daN o di 720 daN per le cinghie delle gambe. Nel caso di un ancoraggio con due cinghie (vietato per le cinghie delle spalle) il carico considerato deve essere uguale alla somma dei due carichi richiesti.

Per ogni nuovo punto di ancoraggio creato, deve essere utilizzata una piastra di rinforzo di acciaio con una superficie di almeno 40 $cm^2$ e con spessore di almeno 3 mm.

Regole di montaggio al telaio/monoscocca (rif. Allegato V):

- sistema di montaggio generale (rif. Disegno K-65)
- sistema di montaggio delle cinghie superiori (rif. Disegno K-66)
- sistema di montaggio delle cinghie addominali (rif. Disegno K-67)

Utilizzo:

Una cintura di sicurezza deve essere utilizzata nella configurazione in cui è stata omologata senza alcuna modifica né soppressione di parti, ed in conformità con le istruzioni del fabbricante.

L'efficacia e la durata delle cinture di sicurezza sono strettamente collegate al modo in cui sono installate, utilizzate e conservate. Le cinture devono essere sostituite dopo ogni serio incidente e nel caso in cui il tessuto sia tagliato, sfilacciato o sia indebolito per l'azione di prodotti chimici o degli agenti atmosferici.

Bisogna ugualmente sostituire le parti metalliche o le fibbie che presentano deformazioni o sono arrugginite.

Qualsiasi cintura che non funziona perfettamente deve essere sostituita.

5.15.3 Per tutto lo svolgimento dei rally, due taglierini per cinture devono essere a bordo delle vetture e devono essere facilmente accessibili a pilota e navigatore seduti con le cinture allacciate.

5.16 Appoggiatesta

5.16.1 È obbligatorio per le F1 di 3 litri del Periodo IR e successivi e per tutte le monoposto del Periodo JR e successivi. È vivamente consigliato per tutte le altre vetture (Art. 259.14.4, Allegato J vigente).

5.17 Cofano (T, TC, GT, GTS,GTP)

5.17.1 Deve essere fissato adeguatamente e munito di almeno una chiusura di sicurezza supplementare. È obbligatorio eliminare le chiusure originali sostituendole con chiusure di sicurezza esterne al cofano.

5.17.2 Per le vetture del Periodo G e successivi, è necessario montare almeno due chiusure di sicurezza aggiuntive per bloccare il cofano anteriore e due per quello posteriore.

5.17.3 I meccanismi interni di chiusura originali devono essere smontati o resi non operanti.

5.18 Anelli di traino

5.18.1 Tutte le vetture, tranne le Monoposto, devono avere un anello di traino anteriore e uno posteriore, con le seguenti caratteristiche:

- diametro interno compreso fra 80 e 100 mm;
- saldamente fissato alla struttura anteriore e posteriore della vettura;
- deve essere collocato in maniera da poter essere usato quando la vettura è immobilizzata nella ghiaia;
- deve essere chiaramente visibile e dipinto in giallo, rosso o arancione.

5.19 Sterzo, volante amovibile.

5.19.1 Per motivi di sicurezza, le colonne dello sterzo in un unico pezzo possono essere sostituite con altre comprendenti giunti cardanici o dispositivi telescopici a condizione che siano conservate tutte le funzioni originali della colonna; tali colonne alternative devono provenire da veicoli omologati dalla FIA di cilindrata equivalente o superiore a quella della vettura in questione. A partire dal Periodo G, è obbligatorio rispettare i regolamenti del Gruppo cui appartiene la vettura.

5.19.2 Dal periodo E in avanti, è consentito montare un volante alternativo di diametro e stile diverso. Esso può essere amovibile.

5.20 Tests di verifica dello stato della vettura.

5.20.1 Obbligatori per alcune categorie (v. Allegato III).

5.21 Riparazioni

Le riparazioni di parti in materiale composito devono essere effettuate secondo le modalità previste nell'allegato IV al presente RDS.

5.22 Sedili

I sedili anteriori originali delle vetture GTS e Turismo da Competizione (TC) dei periodi F (1/1/1962) e successivi, possono essere sostituiti solo con sedili conformi alle specifiche del Periodo o con un sistema completo di sedili provvisto di valida omologazione FIA. Per gli altri Periodi i suddetti sedili sono raccomandati.

Per le vetture GT e T dei periodi F (1/1/1962) e successivi, se i sedili originali anteriori sono sostituiti, deve essere utilizzato un sistema completo di sedili provvisto di valida omologazione FIA. Per gli altri Periodi, questi sedili sono vivamente raccomandati.

## ART. 6 - REGOLAMENTO TECNICO PER TUTTE LE VETTURE NON OMOLOGATE

6.1 Prescrizioni generali

6.1.1 Le vetture non omologate devono rispettare sia le specifiche originali del Periodo, sia l'art. 5 (Sicurezza).

6.1.2 In aggiunta a questo Art. 6, le vetture di F1 devono essere conformi a quanto previsto dall'Allegato X del presente RDS/ Appendix K.

6.2 Telai monoscocca o di costruzione unitaria.

6.2.1 Il telaio deve rispettare il disegno e le dimensioni originali. Può essere aggiunto materiale per riparare materiali composti, ma è obbligatorio che i telai così riparati siano sottoposti a controlli professionali, i cui risultati devono essere riportati su di un certificato da allegare all'HTP.

6.2.2 Qualsiasi riparazione deve rispettare le prescrizioni dell'Allegato IV che segue. È vietata qualsiasi modifica del telaio, se non è conforme alle specifiche del Periodo, e devono essere mantenuti tutti i dispositivi di sicurezza prescritti dai regolamenti vigenti all'epoca in cui la vetture ha partecipato a competizioni.

6.3 Sospensioni anteriori e posteriori

6.3.1 La dimensione e posizione dei punti di attacco degli elementi della sospensione al telaio deve rispettare le Specifiche del Periodo. Il tipo di assale rigido o di sospensione indipendente e il rispettivo sistema di attacco devono rispettare le Specifiche del Periodo.

6.3.2 Il sistema di sospensione (tipo di molla, posizione delle ruote e degli assi) non può essere modificato e non possono essere aggiunti dispositivi supplementari di ancoraggio o di molleggio, a meno che non corrispondano ad una specifica del Periodo.

6.3.3 Le barre antirollio e gli ammortizzatori telescopici sono ammessi solo se corrispondenti a una Specifica del Periodo. Le barre antirollio devono essere di tipo monolitico su vetture dei Periodi E e F. Le vetture del Periodo G possono utilizzare barre antirollio tubolari, se viene provato che corrispondono ad una Specifica del Periodo per quel modello.

6.3.4 Gli ammortizzatori telescopici in alluminio e/o riempiti di gas possono essere montati solo su vetture del Periodo G e successivi, nonché sulle altre vetture per le quali viene provato che corrispondono a Specifiche del Periodo. Gli ammortizzatori a frizione possono essere registrabili.

6.3.5 I supporti delle molle regolabili possono essere montati solo se conformi ad una Specifica del Periodo per il dato modello di vettura.

6.3.6 I giunti delle sospensioni possono essere sostituiti con componenti non originali, a condizione che non vengano modificate le dimensioni della sospensione.

6.3.7 Giunti UNIBALL possono essere usati solo se previsti nelle Specifiche del Periodo. Possono invece essere usati sulle barre anti-rollio delle vetture di Periodo F a condizione che la geometria della sospensione non ne sia influenzata.

6.3.8 Le molle a passo variabile sono vietate, a meno che non venga comprovato che esse erano montate nel Periodo sul particolare modello di vettura.

6.3.9 Le vetture equipaggiate all'origine di sospensioni attive possono essere riconvertite ad un sistema non attivo in uso all'epoca.

6.3.10 Per alcune vetture sono obbligatori i test di controllo dei componenti delle sospensioni previsti dall'Allegato III, che segue.

6.4 Motore

6.4.1 I componenti e gli accessori del motore devono rispettare le Specifiche del Periodo, devono essere della stessa marca, modello e tipo montati all'origine e devono essere conformi ad una Specifica del Costruttore documentata.

6.4.2 L'alesaggio dei cilindri non può essere aumentato oltre i limiti imposti dalle Specifiche di Periodo, tranne che per le vetture dei Periodi A, B, C e D per le quali l'alesaggio può essere aumentato fino al 5%. Questa lavorazione può essere effettuata solo se rispetta i limiti di cilindrata della formula cui la vettura appartiene (v. Allegato I).

6.4.3 È vietato il rialesaggio, oltre la cilindrata effettivamente usata durante la vita agonistica della vettura, dei motori di capacità inferiore al limite della classe in cui la stessa vettura ha partecipato a competizioni internazionali nel Periodo di classificazione. 6.4.4 I motori di derivazione DFY possono essere utilizzati solo su vetture equipaggiate all'origine con motori Cosworth DFY. Le vetture equipaggiate all'origine con motori Cosworth DFV possono usare componenti di motori derivati DFV.

6.4.5 Le vetture dotate del motore Matra Sports, possono utilizzare tutti i componenti del motore derivato Matra Sports.

6.4.6 La corsa deve essere conforme ad una Specifica del Periodo.

6.4.7 L'albero motore, le bielle, i pistoni e le bronzine possono avere dimensioni maggiori di quelle della Specifica del Periodo, nei limiti consentiti dal blocco motore; devono essere realizzati nello stesso tipo di materiale, mentre il metodo di fabbricazione è libero.

6.4.8 Il numero delle valvole e la loro lunghezza non deve superare le specifiche del Costruttore, a meno che non vi sia la prova del loro effettivo utilizzo nel Periodo. Si possono utilizzare testate modificate se viene data la prova del loro effettivo utilizzo nel Periodo.

6.4.9 La cilindrata (o la cilindrata presunta) di auto con motore sovralimentato, turbocompresso, rotativo, a turbina o a vapore va moltiplicata per il coefficiente usato nel Periodo.

6.4.10 Deve essere rispettato l'ordine di accensione originale.

6.4.11 Gli alberi motore non provvisti originariamente di paraolio a labbro possono essere trasformati modificando i componenti esistenti oppure aggiungendo tali paraolio

## Chart: Inventory of the maximum fuel tank capacities prescribed by the period Appendix J

Fueltanks in Appendix J 1961-1990

| Year | < 700cc | 700-1000cc | 1000-1300cc | 1300-1600cc | 1600-2000cc | 2000-2500cc | 2500-3000cc | 3000-5000cc | > 5000cc | G 6 over 2500 | Group C | C2 Hill Climb | Can-Am |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1961 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1962 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1963 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1964 | | 70 | 85 | 100 | 110 | 120 | 130 | 140 | 140 | | | | |
| 1965 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1966 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1967 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1968 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1969 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1970 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 140 | 160 | | | | |
| 1971 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | |
| 1972 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | 330 |
| 1973 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | 400 |
| 1974 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | |
| 1975 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | | | | |
| 1976 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1977 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1978 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1979 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1980 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1981 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | | | |
| 1982 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1983 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1984 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1985 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1986 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1987 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1988 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1989 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |
| 1990 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 110 | 120 | 120 | 120 | 160 | 99 | 20 | |

6.5 Accensione

6.5.1 L'accensione elettronica può essere montata solo se corrisponde ad una specifica di Periodo, e solo su vetture dei Periodi F e successivi.
Le vetture del Periodo F con una prova documentale di uso nel periodo di un'accensione elettronica, possono usare un'accensione elettronica non del periodo purché questo sistema sia comandato dai contatti del ruttore dello spinterogeno, utilizzi una bobina con una resistenza minima di 3 Ohm, la corrente sia distribuita da un rotore e la regolazione dell'accensione sia controllata interamente da un sistema meccanico.
I sistemi multi spark e i sistemi dove la regolazione dell'accensione sia modificata elettronicamente non sono permessi. Eccezionalmente, quando esiste una prova che legalmente siano stati usati nel periodo metodi alternativi di distribuzione della corrente, questi possono essere usati purché il metodo sia completamente identico a quello del periodo.
Le vetture non omologate del Periodo GR possono utilizzare un contatto ottico o magnetico se utilizzato nel periodo. Un sistema a scarica capacitiva può essere utilizzato se esistono prove del periodo.
Le vetture dal Periodo HR in poi, possono usare bobine di accensione con una resistenza inferiore a 3 Ohm e/o un sistema multi spark.
Sistemi di accensione elettronica che controllano la regolazione dell'accensione sono permessi se questa era una modifica del periodo.

6.5.2 È consentito il montaggio di un limitatore di giri elettronico solo su vetture dei Periodi F e successivi.

6.5.3 È vietato l'utilizzo di sistemi elettronici di gestione del motore sui motori DFV/DFY. Su tutte le altre vetture è consentito solo se conforme alle Specifiche del Periodo.

6.5.4 La marca di bobina, condensatori, spinterogeno o magnete è libera, a condizione che tali componenti siano conformi alle specifiche del Costruttore per quel particolare modello di vettura.

6.6 Lubrificazione

6.6.1 È consentita la modifica del sistema di lubrificazione (ad esempio da carter umido a carter secco), a condizione che tale modifica rientri fra le Specifiche del Periodo. (È vietato il carter secco per le Formula Junior ante 1961).

6.6.2 Il numero e il tipo delle pompe dell'olio utilizzate e la lunghezza delle tubazioni dell'olio devono essere conformi alle Specifiche del Periodo.

6.6.3 È consentito lo spostamento dei radiatori dell'olio motore, a condizione che non comporti una modifica della silhouette.

6.7 Sistema di alimentazione

6.7.1 È consentito l'uso di carburatori alternativi provenienti dallo stesso Periodo o da un precedente Periodo, ma a condizione che il loro numero, tipo generale e principio di funzionamento siano gli stessi di quelli originali, se usati nel periodo sul modello interessato.

6.7.2 Le vetture a iniezione possono essere convertite all'uso di carburatori dello stesso Periodo.

6.7.3 L'iniezione e/o la sovralimentazione sono ammesse solo se utilizzate nel Periodo, e a condizione che vengano utilizzati solo sistemi originali.

6.7.4 Pompe di carburante meccaniche possono essere sostituite con pompe elettriche, o viceversa.

6.7.5 I serbatoi di carburante devono rispettare l'Art. 5.5, non superare la capacità originale secondo la tabella allegata e conservare la posizione originale oppure essere alloggiati nel cofano posteriore.

6.8 Strumentazione

6.8.1 La strumentazione deve rispettare le Specifiche del Periodo. Tuttavia, è consentito l'utilizzo di sistemi di acquisizione di dati solo se riguardano: i giri del motore, la pressione e la temperature dell'olio motore, la temperatura del liquido di raffreddamento e la pressione della benzina.

6.9 Cambio di velocità

6.9.1 Tutte le vetture devono conservare cambi di velocità conformi alle Specifiche di Periodo. Non sono ammessi cambi automatici, overdrives, e marce avanti supplementari, se non rientrano tra le Specifiche di Periodo del modello di vettura.

6.9.2 Il montaggio di cambi elettrici COTAL, o di cambi epicicloidali Wilson o cambi a quattro marce su vetture del Periodo C (1/1/1919 - 31/12/1930) che non ne erano equipaggiate all'origine, comporta la riclassificazione della vettura nel Periodo D (1/1/1931 - 31/12/1946).

6.9.3 I cambi di velocità costruiti secondo le specifiche del Periodo E /1/1/1947. 31/12/1960) non possono essere montati su vetture costruite nei Periodi precedenti.

6.9.4 Il montaggio di un cambio di velocità alternativo è consentito solo se proveniente dallo stesso Periodo o da un Periodo anteriore.

6.9.5 Dal 01/01/2016, le vetture del Periodo F e GR con motore posteriore non possono più utilizzare il cambio Hewland Mk8.

6.9.6 Le vetture equipaggiate all'origine con cambi semiautomatici possono essere convertiti ad un cambio manuale di tipo uguale a quello montato sullo stesso modello di vettura.

6.9.7 Gli alberi del cambio non provvisti originariamente di paraolio a labbro possono essere trasformati modificando i componenti esistenti oppure aggiungendo tali paraolio.

6.10 Differenziale

6.10.1 È consentito il montaggio di un differenziale autobloccante solo se rientrante tra le Specifiche del Periodo. Le vetture così equipaggiate fino al Periodo F compreso possono usare solo differenziali autobloccanti di tipo meccanico conformi alle Specifiche di Periodo.

6.10.2 È vietato il montaggio di differenziali autobloccanti su vetture dei Periodi A, B e C (fino al 31/12/1930). Sulle vetture del Periodo D (1/1/1931 - 31/12/1946) possono essere montati solo se conformi alle Specifiche del Periodo.

6.10.3 Non è consentito il montaggio di differenziali autobloccanti sulle Formula Junior o Formula 3 (1964-70).

6.11 Freni

6.11.1 Tutti i componenti dell'impianto frenante devono essere conformi alle Specifiche del Periodo, con le seguenti eccezioni:

6.11.2 Le vetture dei Periodi A, B e C (fino al 31/12/1930) equipaggiate in origine con freni su solo due ruote, possono essere convertite ad un sistema frenante su quattro ruote, solo se il Costruttore aveva montato detto impianto su modelli prodotti successivamente entro lo stesso Periodo, e a condizione che l'impianto sia conforme alle Specifiche di Periodo usate dal Costruttore.

6.11.3 È consentita la conversione a un diverso sistema di funzionamento meccanico o idraulico, a condizione che rientri fra le Specifiche del Periodo.

6.11.4 È consentito l'uso di freni a disco solo se corrispondono alla Specifica di Periodo del modello di vettura (stessa cosa per i dischi autoventilanti e per le pinze freni a pistoni multipli).

6.11.5 I sistemi frenanti idraulici possono essere convertiti ad un funzionamento a doppio circuito operante simultaneamente sulle quattro ruote per mezzo di due circuiti idraulici distinti.

6.11.6 È consentita l'installazione di paratie d'aria scatolate intorno ai dischi freno, per migliorarne il raffreddamento.

6.11.7 I circuiti idraulici possono essere realizzati con tubazioni di tipo "Aeroquip".

6.11.8 Le vetture equipaggiate d'origine con freni carbonio-carbonio possono essere convertite ad un sistema della stessa epoca, che utilizzi dischi in acciaio, pinze e pattini di attrito convenzionali.

6.12 Cerchi

6.12.1 È permesso solo l'utilizzo di cerchi conformi alle Specifiche di Periodo e del diametro originale utilizzato durante la carriera agonistica della vettura.

6.12.2 La larghezza dei cerchi non può essere aumentata, ma può essere diminuita per consentire il montaggio dei pneumatici reperibili sul mercato.

6.12.3 Periodi da A a D

È permesso l'utilizzo di cerchi da 19" per consentire il montaggio di pneumatici da corsa.

I cerchi per pneumatici a tallone (BE) o per pneumatici a fianchi dritti (SS) possono essere sostituiti con cerchi a base concava della stessa misura, secondo la seguente tabella:

| Misura originale Sezione massima | Diametro minimo del cerchio Incavo del cerchio | Sezione massima Incavo del cerchio |
|---|---|---|
| 26 x 3 | 19" | 3,5" |
| 710 x 90,28 x 4 | 19" | 4,5" |
| 760 x 90,810 x 90 | 21" | 4,75" |
| 30 x 3,30 x 3,5 | 21" | 4,75" |
| 815 x 105,820 x 120 | 21" | 5,25" |
| 880 x 120,32 x 4,5 | 21" | 6" |
| 730 x 130 | 17" | 5,25" |

Il diametro minimo autorizzato è di 16 pollici, a meno che si possa provare che, per la vettura in questione, sia stata usata all'epoca una misura inferiore.

La larghezza massima del cerchio non deve superare di più di 1 pollice la Specifica del Periodo.

6.12.4 Periodi E e F inclusi

Il diametro minimo ammesso è quello conforme alle Specifiche del Periodo.

La larghezza massima dei cerchi deve rispettare le Specifiche del Periodo e non deve eccedere la misura di 5½ (6½ per le vetture di Periodo F), a meno che non venga fornita la prova della conformità alle Specifiche del Periodo di una dimensione maggiore.

Nel caso non esistano Specifiche di Periodo o venga richiesta una larghezza del cerchio superiore a 5½ per il Periodo E e 6½ per il Periodo F, la Commissione Autostoriche della FIA indicherà le dimensioni consentite.

La larghezza massima del cerchio nelle vetture Formula Junior del Periodo E è di 127 mm (5 pollici) mentre per quelle del Periodo F è di 165 mm (6,5").

È vietato l'uso di cerchi scomponibili, a meno che non si provi che erano una Specifica del Periodo.

6.12.5 Periodo G e successivi

È consentito l'uso di cerchi più stretti rispetto alla specifica originale.

Per alcune categorie di vetture, i cerchi devono essere sottoposti ai tests prescritti nell'Allegato III che segue, anche se nuovi.

I cerchi originali realizzati in materiali diversi possono essere sostituiti con cerchi realizzati in uno solo dei materiali originali, a condizione che vengano conservati disegno e dimensioni del cerchio originale.

6.12.6 Pneumatici

Devono rispettare l'art. 8 che segue.

6.13 Carrozzeria

6.13.1 La vettura deve conservare la silhouette originale del Periodo in cui ha gareggiato e non deve avere condotti, prese d'aria, deflettori o sportelli aggiuntivi. L'aggiunta del rollbar/rollcage non è considerata una modifica della silhouette.

6.13.2 I ricambi della carrozzeria devono seguire fedelmente la forma originale di quelli costruiti all'epoca per quel particolare telaio e devono essere del materiale originale.

6.13.3 Per le vetture dei Periodi da A a D, è autorizzato il montaggio di una carrozzeria alternativa realizzata nello stesso materiale e avente lo stesso peso di quella originale, purché il disegno sia conforme ad una carrozzeria montata all'epoca sul medesimo modello di vettura. In tal caso, il proprietario deve informarne l'ACI inviando foto che ritraggono le due fiancate, l'anteriore, il frontale e gli interni.

6.13.4 Il tonneau cover deve essere in materiale flessibile, a meno che non si provi con fotografie d'epoca che esso costituiva un componente della carrozzeria, nel qual caso i bordi del tonneau cover vanno protetti con materiale antiurto. È permesso lo smontaggio dei sedili dei passeggeri.

6.13.5 Per le vetture Formula Uno , la carrozzeria deve avere la livrea utilizzata nella carriera agonistica internazionale della vettura, se consentito dalle leggi vigenti nel Paese che ospita la gara.

6.14 Appendici Aerodinamiche

6.14.1 Possono essere montate solo se conformi alle Specifiche del Periodo.

6.14.2 I dispositivi impiegati devono essere conformi, quanto a disegno, posizione e dimensioni, a quelli usati durante la vita sportiva internazionale della vettura.

6.14.3 Per le Monoposto non è ammesso alcun dispositivo aerodinamico che era montato su parti non sospese della vettura e/o poteva essere regolato dall'abitacolo.

6.14.4 Le vetture equipaggiate all'origine di appendici aerodinamiche possono gareggiare prive delle stesse.

6.14.5 Le vetture che correvano all'epoca (durante il 1981 ed il 1982) con le cosiddette "minigonne" fisse, possono conservare il metodo di fissaggio e il disegno generale, ma devono essere modificate in modo da rispettare l'altezza dal suolo minima di 40 mm. Sono vietate le bandelle di gomma.

6.15 Impianto elettrico

6.15.1 Il montaggio di alternatori è consentito solo sulle vetture del Periodo F e successivi, a condizione che siano conformi alle Specifiche del Periodo.

6.15.2 Il voltaggio della batteria e di tutti gli accessori elettrici può essere modificato da 6 a 12 volts. Il tipo, la marca e la capacità (amperaggio/ore) della batteria sono liberi. La posizione originale della batteria può essere modificata; se la batteria è collocata nell'abitacolo, dev'essere fissata saldamente e essere contenuta in un apposito vano isolato e a tenuta stagna.

6.16 Luci

5.16.1 Le vetture equipaggiate all'origine con impianti di illuminazione devono conservarli funzionanti.

6.17 Passo, carreggiata, distanza del suolo

6.17.1 Passo.

Il passo deve rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.2 Carreggiata.

Le carreggiate devono rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.3 Distanza dal suolo: Per tutte le vetture fino al Periodo D incluso, tutte le parti sospese devono trovarsi ad una distanza dal suolo minima di 100 mm. Per le vetture dei Periodi E ed F la distanza dal suolo minima è 60 mm, in modo tale che un blocco di altezza 60 mm. possa essere inserito sotto la vettura da ogni lato.

6.17.4 Tutte le vetture dei Periodi G e successivi devono rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.5 La distanza dal suolo va misurata senza il pilota a bordo e, se necessario, con il serbatoio del carburante vuoto, ma con gli stessi cerchi ed i pneumatici utilizzati in gara (salve le sostituzioni di pneumatici o cerchi danneggiati in gara).

6.18 Peso

6.18.1 Il peso minimo di una vettura deve essere quello previsto per la sua categoria dal regolamento originario o, se il peso non è specificato nel regolamento di origine, il peso pubblicato ufficialmente nel periodo,
Durante una competizione, quando una vettura viene sottoposta al controllo del peso, può esserne rimosso solo il carburante, mentre non può essere aggiunta alcuna sostanza liquida, solida o gassosa.

6.18.2 Il peso minimo per le vetture Formula 3 del periodo GR è di Kg 400.

6.19 - Formula Junior

6.19.1 - Vi sono due " Specifiche del Periodo:

6.19.1.1 - Periodo FIA FJ/1 ( Classi A, B, C) - dal 1° Gennaio 1958 al 31 Dicembre 1960.

6.19.1.2 - Periodo FIA FJ/2 ( Classi D, E) - dal 1° Gennaio 1961 al 31 Dicembre 1963.

6.19.2 – Sterzo

6.19.2.1 La colonna dello sterzo in unico pezzo può essere sostituita, per motivi di sicurezza, con una in più pezzi dotati di snodi universali oppure a scorrimento telescopico a condizione che le funzioni originali siano conservate.

6.19.2.2 Sebbene non sia un particolare del periodo, per motivi di sicurezza è permesso utilizzare un volante a sganciamento rapido.

6.19.2.3 Sebbene sia preferibile che sia utilizzato un volante originale del periodo, può essere montato un volante alternativo di diametro differente e/o stile.

6.19.3 Chassis

6.19.3.1 Non è permesso cambiare la misura del diametro o dello spessore dei tubi o dei pannelli nella riparazione dello chassis. Il diametro e le misure di ogni tubo o pannello usato deve essere come l'originale ( per esempio se lo chassis era costruito originariamente con tubi in pollici , ogni tubo dello chassis sostituito deve essere in pollici )

6.19.3.2 Per le vetture del Periodo E ( Categoria FJ/1) è fortemente raccomandato un arco di sicurezza e, se questo era montato in origine, deve essere conforme o con specifiche superiori di quando era usato nelle competizioni nel periodo.

6.19.3.3 Per le vetture del Periodo F ( Categoria FJ/2) deve essere montato un arco di sicurezza conforme alle specifiche del periodo oppure all'art. 277 dell'Allegato J 1993 .

6.19.3.4 A titolo di chiarimento, gli chassis usati in tutte le vetture devono avere provenienza conformemente alla Sezione 2 del regolamento Sportivo del FIA Lurani Trophy - Eligible Cars. Se è necessario sostituire o ricostruire qualunque chassis, la maggior parte dello chassis originale deve essere utilizzato e deve essere trapiantato nel nuovo chassis che deve essere costruito come una copia esatta dello chassis originale inclusi i materiali usati ed il metodo di costruzione.

6.19.4 Sospensioni anteriori e posteriori

6.19.4.1 Gli uniball possono essere usati se sono una specifica del periodo. Gli uniball possono anche essere usati sulle barre antirollio delle vetture del Periodo F purchè la geometria delle sospensioni non sia interessata.

6.19.4.2 Cuscinetti sferici sugli ammortizzatori non sono permessi nel Periodo E a meno che fossero una specifica del periodo per quella vettura.

6.19.4.3 Vedere Supplemento 1 (Appendix K FIA)
Gli ammortizzatori telescopici a doppio tubo con il corpo in acciaio e con sistemi di smorzamento regolabili non sono permessi.

6.19.5 Motore

6.19.5.1 Il volume non deve essere superiore a 1100 cc .

6.19.5.2 Le specifiche del motore devono essere valide per tutto il periodo della Formula Junior e non devono essere limitate al periodo delle due categorie individuali.

Per esempio:
6.19.5.2.1 I blocchi motore Ford 109E e 105E sono entrambi permessi per la Categoria FJ/1.

6.19.5.2..2 I motori Ford, B.M.C. e D.K.W. di 1100 cc sono ammessi nella Categoria FJ/1 al posto di motori similari di 1000 cc, sebbene i richiedenti siano incoraggiati di mantenere il motore di 1000 cc su quei chassis dove erano montati all'origine.

6.19.5.3 Le vetture motorizzate con motori B.M.C. possono utilizzate le teste cilindri con numero di fusione 12G940 in sostituzione della testa originale.

6.19.5.4 I motori ammessi sono i seguenti:

| | $Cm^3$ | Corsa (mm) | Alesaggio d'origine (mm) |
|---|---|---|---|
| Morris Minor/A35/Sprite | 948 | 76,2 | 62,92 |
| Mini Cooper 61-63 | 997 | 81,5 | 62,42 |
| Morris Minor Sprite / Midget | 1098 | 83,72 | 64,58 |
| Mini Cooper XSP FJ | 1071 | 68,26 | 70,61 |

6.19.5.5 Non è permesso utilizzare un albero motore con una corsa di 62mm, come usato nei motori della Cooper 970 S dal 1964 ( F3).

6.19.5.6 Le vetture motorizzate con motori FIAT possono usare i monoblocchi dei motori tipo 103 "D" ed "H" che hanno un alesaggio standard di 68mm ( equivalente a 1098 cc) per sostituire il blocco originale 1100/103. L'uso dei monoblocchi più recenti 103P e 103R è proibito.

6.19.5.7 Il monoblocco FIAT 1100 103 tipo G ( che ha un alesaggio standard di 72 mm, purchè questo sia ridotto a 68 mm) può essere usato anche per sostituire il monoblocco 1100/103 che ha il numero seriale 103H.

6.19.5.8 Le vetture motorizzate con motori Ford devono usare i blocchi motore riportanti i codici di fusione 105E o 109E. L'uso di motori più recenti , con cinque supporti di banco, è proibito.

6.19.5.9 - I blocchi motore costruiti in Inghilterra dalla Geoff Richardson Engineering . con specifiche identiche alle originali sono consentiti in entrambe le Categorie FJ/1 e FJ/2.

6.19.5.10 Ogni vettura delle Classi B o C, equipaggiata con le testate Richardson ,che potrebbe essere inclusa in quelle classi, deve essere inclusa nella Classe D a causa dell'uso delle testate Richardson.
Un coperchio del motore deve essere montato ed adeguatamente fissato.

6.19.5.11 Nel Periodo E ( Categoria FJ/1) l'asse a camme deve essere mosso tramite

catena; non è ammesso per nessuna vettura l'uso di ingranaggi, a meno che non possa essere provato che sia stato usato nel periodo su quella vettura.

6.19.5.12 Nel periodo E ( Categoria FJ/1) non è ammesso l'uso di cinghia dentata per la pompa dell'acqua. L'unica cinghia accettabile per la pompa dell'acqua e quella a " V".

6.19.6 Accensione

6.19.6.1 L'accensione elettronica è ammessa sulle vetture costruite dopo il 31/12/1960 ( p.e. solo FJ/2) purchè il sistema utilizzi puntine platinate oppure sia un sistema magnetico (Effett Hall) e che usi un rotore ed un distributore per interrompere la corrente ad alta tensione. Il sistema Lucas AB14 è il solo sistema di accensione elettronica accettato e la bobina deve avere una resistenza di 1 ohm.

6.19.6.2 Le bobine delle vetture FJ1 devono avere una resistenza di 3 ohm.

6.19.6.3 Un limitatore di giri elettronico può essere usato sulle vetture Formula Junior Storiche.

6.19.7 Lubrificazione

6.19.7.1 Il numero ed il tipo delle pompe e la lunghezza delle tubazioni esterne dell'olio usate devono essere conformi alle specifiche del periodo.

6.19.7.2 La pompa dell'olio deve essere montata nel posto d'origine. La cinghia della pompa dell'olio deve essere come l'originale.

6.19.7.3 Sui motori a carter umido ( Periodo F J/1) non è ammesso l'uso di una pompa dell'olio montata frontalmente.

6.19.7.4 Non è ammesso cambiare il sistema di lubrificazione del motore da carter umido a carter secco per le vetture della Categoria FJ/1 ( pre 1961).

6.19.8 Alimentazione

6.19.8.1 Con l'eccezione dei motori a 2 tempi, possono essere aggiunti al carburante composti addizionali di lubrificazione, non eccedenti il 2% in volume.

6.19.8.2 Non è permesso cambiare la posizione del serbatoio carburante.

6.19.9 Carburatori e filtri aria

6.19.9.1 E' fortemente raccomandato che le vetture di entrambe le Categorie ( FJ/1 e FJ/2) mantengano la marca , il modello ed il tipo di carburatori originali come utilizzati nel periodo, ma salvo ulteriori indicazioni descritte nel paragrafo 6.19.9 , è permesso usare i carburatori Weber con le specifiche del periodo in sostituzione dei carburatori SU o AMAL.

6.19.9.2 Quando sono usati una coppia di carburatori doppio corpo orizzontale, la misura massima ammissibile dei carburatori è di 40 ( p.e. 40 DCOE).

6.19.9.3 Quando è usato un singolo carburatore doppio corpo orizzontale, la misura massima ammissibile dei carburatori è di 45.

6.19.9.4 Quando è utilizzata una coppia di carburatori SU, la misura massima ammissibile è di $1^{1/2}$ pollici.

6.19.9.5 Quando è utilizzato un carburatore SU singolo, la misura massima ammissibile dei carburatori è di 13/4 pollici.

6.19.9.6 Non è permesso utilizzare un carburatore Weber 42DCOE o un carburatore di misura equivalente di ogni altro costruttore.

6.19.9.7 I condotti di aspirazione possono essere di alluminio , acciaio o acciaio inox e possono essere in fusione o di costruzione saldata.

6.19.9.8 Non è permesso utilizzare la testa F3 MAE verticale Cosworth/Richardson. E' permesso solo usare i carburatori verticali su quelle vetture come utilizzati nel periodo ( p.e. Terrier T4 S2 o Ausper T4).

6.19.9.9 Le ghigliottine esterne sono proibite.

6.19.9.10 Non è permesso montare una sonda lambda.

6.19.10 Sistema di raffreddamento

6.19.10.1 E' vivamente raccomandato che nessun fluido passi attraverso i tubi dello chassis

nei veicoli con struttura tubolare .

6.19.10.2 Non è permesso montare una pompa dell'acqua elettrica al posto di una meccanica.

6.19.11 Cambio

6.19.11.1 Con riferimento ai paragrafi 6.19.11.3 e 6.19.11.4 le vetture con motore posteriore costruite dopo il 31/12/1960 ( Categoria FJ/2) originariamente equipaggiate con cambi di velocità diversi da Hewland o VW, contrariamente alle condizioni generali dell'Art. 6.9.5 del presente RDS, non possono montare cambi di velocità VW o Hewland.

6.19.11.2 Tutte le vetture che hanno un HTP FIA in questa configurazione contraria alle specifiche del periodo sono caldamente incoraggiate a riconvertirsi al loro originale e corretto cambio di velocità, e questo deve avvenire prima del 1° gennaio 2015.

6.19.11.3 In deroga a quanto prescritto nel precedente Art. 6.9.5, e come specifica del tutto eccezionale le vetture Lotus 20 o 22 o le BMC Mk2 che possono provare con evidenza che erano state equipaggiate con un cambio VW o Hewland prima del 31/12/2000, possono utilizzare un cambio VW o Hewland, purchè il numero di marce in avanti sia identico a quello usato nel periodo.

6.19.11.4 In deroga a quanto prescritto nel precedente Art. 6.9.5, le vetture con motore posteriore costruite dopo il 31/12/1960 ( Categoria FJ2), originariamente equipaggiate con un cambio VW o Hewland, possono usare il cambio Hewland Mk 6 o Hewland Mk 8 utilizzando in entrambi i casi la scatola del cambio del Maggiolino Volkswagen, purchè il numero di marce in avanti sia identico a quello usato nel periodo. In tutti i casi su queste vetture è raccomandato l'utilizzo del cambio originale.

6.19.11.5 Cambio Renault tipo 318

Tale cambio montato sulle vetture FJ/1 del Periodo E può essere modificato per accettare ingranaggi a denti dritti a condizione che siano rispettati i seguenti punti:

1. La scatola esterna originale del cambio deve essere conservata ed il carter finale fornito da J.R. Mitchell o di costruttore equivalente può essere mantenuto ma senza portare modifiche al profilo di fusione originale della scatola del cambio.
2. I carter dell'albero di uscita devono essere conformi al disegno dell'epoca ( p.e. come il disegno originale Renault Lotus)
3. Gli ingranaggi ( numero dei denti di corona e pignone Renault ) originali devono essere conservati.
4. Al punto di ingresso dell'albero di entrata deve essere mantenuto il manicotto cilindrico.
5. I punti centrali tra l'albero primario ed il secondario devono rimanere conformi all'originale.
6. La posizione dei selettori degli ingranaggi devono rimanere gli stessi come nella scatola originale.
7. Il meccanismo del selettore deve uscire dalla scatola del cambio nella stessa posizione come il disegno originale (p.e. nella parte posteriore della scatola)
8. Solo quattro rapporti in avanti sono permessi ( ad eccezione per quelle vetture per le quali è provato che sono state equipaggiate con la conversione a cinque velocità da Jean Redele),
9. Il carter in acciaio stampato può essere sostituito da coperchi in alluminio fusi o lavorati.

6.19.11.6 La retromarcia non è obbligatoria.

6.19.11.7 Le vetture delle Classi A, B o C, che utilizzano un cambio alternativo al cambio originale ma entrambi della stessa marca e di costruzione pre-1963, e che potevano essere inseribili in quelle classi, a causa dell'utilizzo del cambio alternativo, saranno trasferite alla Classe D.

6.19.11.8 A meno di specifiche eccezioni, ogni vettura con motore anteriore equipaggiata con il cambio B.M.C serie "A", può utilizzare un cambio con scatola-cambio con le nervature al posto di un cambio con scatola-cambio liscia, purché il numero di marce in

avanti sia identico al numero usato nel periodo.

6.19.12 Differenziale e frizione

6.19.12.1 Se di fornitura originale, non è permesso sostituire giunti di accoppiamento a " ciambella" in gomma Metalastic ( Rotoflex) sugli alberi di trasmissione con giunti di accoppiamento universali tipo Hardy-Spicer e alberi di trasmissione scanalati scorrevoli ( usati insieme).

6.19.12.2 Non è permesso utilizzare il tipo moderno di giunti a velocità costante sull'albero di trasmissione.

6.19.13 Freni

6.19.13.1 I freni a disco sono permessi solo se sono una specifica del periodo e ( con una eccezione ) sono solo utilizzabili sulle vetture FJ2.

Le dimensioni ed il tipo dei freni devono essere come da specifiche originali e non devono essere aumentate. Questo vale sia per i freni a disco che per i freni a tamburo.

6.19.13.2 I freni a disco ventilati non sono permessi. I freni a disco non devono essere modificati, per esempio fessure o scanalature sulla superficie del disco o fori trasversali non sono ammessi.

6.19.14 Cerchi

6.19.14.1 La larghezza massima del cerchio nelle vetture Formula Junior del Periodo E ( FJ1) è di 127 mm ( 5 pollici) e di 165 mm ( 6,5 pollici) per quelli del Periodo F ( FJ2)

Le larghezze sopra riportate sono le misure MASSIME per la categoria. Le vetture DEVONO usare le stesse larghezze o inferiori come quelle originariamente usate sulle vetture nel periodo.

6.19.14.2 La sostituzione dei cerchi a raggi con cerchi a disco e viceversa non è permessa.

6.19.14.3 I cerchi scomponibili non sono accettabili a meno che non siano una specifica del periodo.

6.19.15 Pneumatici

6.19.15.1 Le vetture di Formula Junior devono usare pneumatici Dunlop Vintage con disegno R5 o precedente oppure sezione L con mescola 204 e disegno CR 65 o precedente.

6.19.15.2 Le vetture che hanno la larghezza dei cerchi di 3,5 " o inferiore e per le quali non esistono pneumatici della gamma Dunlop Vintage, possono usare pneumatici tessili o radiali reperibili sul mercato, con profilo non inferiore a 75%, codice di velocità non inferiore a "S" e marchiate E o DOT. E' onere del concorrente consultare il Costruttore sull'idoneità di tali pneumatici per l'utilizzo in competizione.

Nota: Questo riguarda alcune Stanguellini, Volpini e altre vetture Italiane precedenti.

6.19.16 Peso

6.19.16.1 Il peso minimo limite è di 400 kg. Questo peso limite si riduce a 360 kg per le vetture di cilindrata 1000 $cm^3$ o inferiore. I pesi sopra menzionati saranno controllati con la vettura in ordine di marcia, per esempio con gli accessori richiesti da questi regolamenti, ma con il serbatoio di benzina vuoto.

6.19.17 Altezza da terra

6.19.17.1 Tutte le parti sospese della vettura devono avere una distanza minima dal suolo di 60mm, in modo tale che un blocco di 60mm di altezza, possa essere inserito sotto la vettura da qualsiasi lato, in ogni momento della gara. Questa misura deve essere fatta senza il pilota a bordo ma con i cerchi e gli pneumatici utilizzati nel corso della gara.

6.19.17.2 Questa misura riguarda tutti i componenti sospesi, inclusi la coppa dell'olio "umida" sulle vetture del Periodo FJ1, tubi di scarico, punti interni di ancoraggio delle sospensioni, tutta la carrozzeria e i bulloni di montaggio fissati attraverso il pavimento della vettura.

## ART. 7 - REGOLAMENTO TECNICO PER LE VETTURE DI PRODUZIONE

7.1 Disposizioni generali

7.1.1 Gli articoli che seguono sono applicabili alle vetture Turismo di Serie(T), Turismo Competizione(CT), Gran Turismo di Serie(GT), Gran Turismo Competizione(GTS) e Gran Turismo Speciale, come definite agli art. 2.2 e 2.3.

7.1.2 Tutte le vetture devono rispettare l'art. 5 (sicurezza).

7.1.3 Qualsiasi vettura con motore anteriore e trazione posteriore, equipaggiata in origine con una campana della frizione in alluminio può utilizzare un ricambio in materiale di acciaio o di ghisa utilizzando lo stesso numero, posizione e dimensioni dei fissaggi di origine.

7.2 Schede di Omologazione e di Ricognizione

7.2.1 Quando la FIA ha introdotto l'Allegato J nel 1954, per le vetture Turismo e Gran Turismo, le caratteristiche delle vetture erano indicate nelle Schede di Ricognizione o di Omologazione compilate dalle ASN. A partire dal 1958 (per le GT) e dal 1960 (per le Turismo), le ASN hanno fornito alla CSI della FIA le informazioni necessarie per compilare e rilasciare tali Schede. Tutte le Schede di Ricognizione o di Omologazione approvate dalla FIA saranno definite come "Schede di Omologazione".

7.2.2 Le specifiche del periodo per vetture non omologate Turismo e Sport stradali / Gran Turismo senza passato sportivo internazionale ma approvate dalla HMSC, saranno dettagliate in schede descrittive specifiche per ciascun modello. Le schede descrittive saranno compilate dall'ACI, riesaminate dal Technical Working Group e dalla Vehicle Compilance Sub Commission della FIA e approvate dalla HMSC FIA.

7.2.5 Le specifiche del periodo per vetture Turismo e Sport stradali / Gran Turismo senza passato sportivo internazionale ma approvate dalla HMSC, saranno dettagliate in schede descrittive specifiche per ciascun modello. Le schede descrittive saranno compilate dall'ACI, riesaminate dal Technical Working Group e dalla Vehicle Compilance Sub Commission della FIA e approvate dalla HMSC FIA.

7.3 Regolamento tecnico generale per le vetture di produzione

7.3.1 Le vetture T, TC, GT e GTS dei periodi E, F e G1 (1/1/1947-31/12/1969) devono rispettare gli allegati VIII e IX del presente RDS.

7.3.2 Le vetture T, GT, TC e GTS dal Periodo G2 (1/1/1970-31/12/1971) in avanti devono rispettare l'ultimo Allegato J pubblicato nel Periodo in cui esse sono classificate, come previsto dall'art. 3. Ciò anche per quanto concerne l'eventuale coefficiente di calcolo della cilindrata e le dimensioni delle flange di riduzione per le vetture col turbo rispettivamente dei Periodi J1 e J2.

(a) Le vetture del periodo J1 o J2 devono essere preparate secondo le specifiche del periodo, in conformità sia con la fiche di omologazione che con l'Allegato J di un determinato anno entro il periodo.

(b) In deroga a quanto indicato nella opzione a) di cui sopra, nei rally le vetture del Periodo J2 con una cilindrata più alta di quella permessa nell'Allegato J del 1990, possono essere accettate secondo le specifiche dell'Allegato J 1989.

Gli unici Allegati J di riferimento sono solo quelli in lingua INGLESE o FRANCESE
Per opportuna informazione si riportano gli Allegati J di riferimento:
G2 dal 1.1.1970 al 31.12.1971 con Allegato J 1971
H1 dal 1.1.1972 al 31.12.1975 con Allegato J 1975
H2 dal 1.1.1976 al 31.12.1976 con Allegato J 1976
I dal 1.1.1977 al 31.12.1981 con Allegato J 1981
J1 dal 1.1.1982 al 31.12.1985 con Allegato J 1985
J2 dal 1.1.1986 al 31.12.1990 con allegato J 1990.

7.3.3 Per le vetture Turismo di serie, sono autorizzate esclusivamente le modifiche espressamente consentite dalle norme dell'Allegato J corrispondente al periodo e applicabili alle vetture dei Gruppi 1 o N e dalla relativa scheda di omologazione, con l'esclusione delle varianti di omologa specificate come "valide per il solo gruppo 2".

7.3.4 Per le vetture GT sono consentite solo le modifiche espressamente autorizzate dall'Allegato J corrispondente al Periodo, per i Gruppi 3 e dalla relativa scheda di omologazione con l'esclusione delle estensioni di omologazione specificate come "valide per il solo Gruppo 4".

7.3.5 Le vetture TC e le GTS dei Periodi G2 e successivi devono rispettare la Scheda di omologazione con le estensioni e le varianti omologate nel Periodo di riferimento; sono inoltre autorizzate le modifiche espressamente consentite dall'Allegato J del corrispondente Periodo.

7.3.6 Per le vetture TC del periodo G e successivi, costruite in conformità ad un regolamento tecnico emanato da una ASN per un Campionato Nazionale per Vetture Turismo multi-marche (soggetto all'approvazione preventiva della HMSC), solo gli allegati J e relative modifiche previste dai regolamenti del Campionato del periodo, le fiche di omologazione originali con le relative estensioni e varianti di omologazione del periodo di riferimento, sono valide. Solo le modifiche esplicitamente autorizzate dalle norme del periodo ed effettivamente utilizzati sui modelli in oggetto sono applicabili. La prova delle specifiche del periodo sarà richiesta per tutte le modifiche e/o per tutti i componenti omologati e/o non omologati.

7.3.7 In aggiunta, per le sole vetture CT, GTS e Turismo Speciale (Gr.5):

- Il servofreno può essere scollegato o rimosso.
- Dal periodo E al periodo I incluso, il lunotto e i vetri delle porte e laterali devono essere in vetro di sicurezza o in materiale rigido trasparente (materiale di tipo FAA, come p.e. il LEXAN 400 è raccomandato) di spessore minimo di 4 mm. I sistemi di apertura verticale dei vetri laterali possono essere sostituiti con uno ad apertura scorrevole orizzontale. Quando un finestrino originale viene sostituito, il meccanismo ad esso correlato può essere rimosso.
- È ammesso rinforzare il telaio e/o la carrozzeria per aggiunta di materiale. Il materiale aggiunto deve seguire ("sposare") la struttura originale e deve essere a contatto con essa in ogni punto. Altre forme, profili, fazzoletti o rinforzi non sono permessi a meno che sia provato che essi erano usati e autorizzati nel periodo.
- Se l'Allegato J del corrispondente Periodo autorizza la sostituzione dei dischi freno, deve essere mantenuto il tipo di disco originale (pieno, scolpito, ventilato).
- È autorizzata la rimozione dei rivestimenti del pavimento e del tetto; i pannelli delle porte possono essere sostituiti.
- I fari retrattili possono essere resi fissi ed il loro meccanismo rimosso, ma il funzionamento dei fari deve essere garantito.

Gli alberi del motore e del cambio non provvisti originariamente di paraolio a labbro possono essere trasformati modificando i componenti esistenti oppure aggiungendo tali tipi di paraolio.

Le vetture del Periodo F, omologate con un sistema accensione elettronica, e le vetture dei Periodi G1 e G2 possono usare una accensione elettronica non del periodo purché questo sistema sia comandato dai contatti del ruttore dello spinterogeno, utilizzando una bobina con una resistenza minima di 3 ohms, la corrente sia distribuita da un rotore e che la regolazione dell'accensione sia controllata interamente da un sistema meccanico.

I sistemi multi-spark e i sistemi dove la regolazione dell'accensione sia modificata elettronicamente non sono permessi.

Le vetture dei Periodi G1 e G2 con accensione elettronica, possono utilizzare un contatto ottico o magnetico.

Le vetture del Periodo H1 in poi possono usare bobine di accensione con una resistenza inferiore a 3 ohms e/o un sistema multi spark.

Sistemi di accensione elettronica che controllano la regolazione dell'accensione sono

permessi se questa era una modifica del periodo.

7.3.8 Tutte Le vetture TC del Periodo H, per le quali viene rilasciato un HTP a partire dal 1/1/2011 non possono utilizzare le parti di carrozzeria in fibra di vetro cancellate dalla loro Scheda di Omologazione a decorrere dal 1/1/1972.

7.3.9 Per Tutti i Periodi: Sono permesse le modifiche della carrozzeria standard autorizzate dall'Allegato J del corrispondente Periodo, a condizione che la nuova configurazione di carrozzeria rispetti interamente una configurazione utilizzata nello stesso Periodo sullo stesso modello di vettura in competizioni internazionali svoltesi secondo i regolamenti della FIA. La dimostrazione di quanto sopra deve essere fornita dal concorrente mediante una foto d'epoca, allegata all'HTP e timbrata dall'ACI.
Nei casi in cui i regolamenti dell'epoca consentono la modifica delle carreggiate per vetture TC e GTS, la dimensione della carreggiata modificata deve corrispondere ad una dimensione effettivamente utilizzata in gara dal modello di vettura e nello stesso Periodo di classificazione dell'esemplare attuale. È onere del concorrente fornire la prova documentale di quanto sopra. In ogni caso, il battistrada dei pneumatici deve essere coperto dalla carrozzeria (ved. All. J del periodo)

7.3.10 I cerchi originali costruiti con più di un materiale possono essere sostituiti con cerchi realizzati con uno solo di tali materiali, a condizione che vengano conservati il disegno e le dimensioni originali.

7.3.11 Per le vetture TC e GTS dei Periodi H2 ed I è ammesso il montaggio di barre-duomi tra i punti di attacco superiori delle sospensioni alla scocca sia sull'asse anteriore che posteriore.

7.4 Vetture di Gruppo B

7.4.1 Le vetture di Gruppo B, che la FIA ha all'epoca bandito dai rallies per motivi di sicurezza, possono essere utilizzate solo per gare in circuito, gare in salita, per dimostrazioni o parate, ed il loro HTP deve essere verificato dalla commissione FIA prima del rilascio.
Queste vetture sono le seguenti:

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

Le altre vetture di Gruppo B sono ammesse a tutte le manifestazioni agonistiche senza limitazioni.

7.4.2 I dispositivi meccanici vietati dalla FIA all'epoca per motivi di sicurezza possono essere utilizzati solo in dimostrazioni o parate.

## ART. 8 - PNEUMATICI

8.1 Disposizioni generali

8.1.1 Tutte le vetture che partecipano a competizioni internazionali o nazionali devono rispettare gli articoli che seguono, a meno che i regolamenti di particolari gare o serie approvati dalla FIA/ACI non dispongano diversamente. Eventuali deroghe possono essere autorizzate solo dalla FIA che sarà l'arbitro finale di ogni disputa nelle gare.

8.1.2 In tutti i casi, si precisa che è specifico onere del concorrente verificare presso il Costruttore l'idoneità del pneumatico all'uso in gara che se ne intende fare.

8.1.3 Se non diversamente regolamentato nel presente RDS e nei limiti di quanto è reperibile sul mercato, la larghezza, il diametro esterno, l'aspetto estetico e il disegno del battistrada dei pneumatici deve essere conforme a quanto utilizzato sulla vettura o su vetture similari nel periodo di classificazione della vettura stessa.

8.1.4 Non è consentito l'uso di dispositivi di riscaldamento dei pneumatici.

8.1.5 Non è consentito l'uso di miscele che possano modificare le reazioni del battistrada.

8.1.6 La mescola delle gomme dev'essere evidenziata in giallo sul fianco dei pneumatici.
I pneumatici AVON possono avere un numero di codice al posto della mescola.

8.2 Pneumatici per tutte le vetture (escluse le Formule FIA coperte dall'Art. 8.3) nelle gare in circuito e in salita.

8.2.1 Le vetture dei Periodi A e B devono usare pneumatici di misura appropriata all'epoca della vettura**.**

8.2.2 Le vetture dei **Periodi da C a E** devono usare pneumatici della gamma Dunlop Vintage esclusivamente con mescola 204 e con disegni del tipo R5 o di tipo precedente. Quando non sono disponibili sul mercato pneumatici Dunlop con specifiche idonee possono essere utilizzati pneumatici stradali con profilo non inferiore a 75%, con codice di velocità "S" o superiore e con marchio "E" o "DOT".
Solo nelle gare in salita sia FIA che ACI le vetture T, GT, TC, GTS e GTP possono utilizzare pneumatici con marchio "E" o "DOT" secondo lo standard applicabile nel paese in cui ha luogo la competizione, con profilo non inferiore a 70%, o comunque conforme alle Specifiche del Periodo, qualora esse prescrivano un profilo maggiore.
Le vetture TC, GTS e GTP possono usare pneumatici Dunlop di sezione "L", con disegno del tipo CR65 o precedente e mescola 204 oppure 404 se la gara è dichiarata "bagnata".

8.2.3 Le vetture **del Periodo F** devono usare pneumatici da corsa Dunlop Vintage, sezioni "L" o "M" con disegni del tipo CR65 o di tipo precedente e con mescola 204 oppure 404 se la gara è dichiarata "bagnata".

Le vetture T, TC, GT, GTS e GTP, quando partecipano a delle competizioni in salita o in circuito, possono usare pneumatici marchiati "E" o "DOT" conformemente agli standard vigenti del paese in cui si svolge la manifestazione e con un diametro esterno minimo conforme a quanto indicato nell'Articolo 8.4.2

8.2.4 Le vetture dei **Periodi G1, G2 e GR** possono usare pneumatici da corsa Dunlop Vintage, sezione "L" o "M" con mescola 204 oppure 404 se la gara è dichiarata "bagnata", o Post Historic con mescola 484, oppure pneumatici da corsa Goodyear "Blue Streak", o Avon Slicks scolpiti a mano con disegno "Historic All-weather". Le vetture T, TC, GT, GTS e GTP possono usare anche pneumatici marchiati "E" o "DOT" conformemente agli standard vigenti del Paese in cui si svolge la competizione, con un diametro esterno minimo conforme a quanto indicato nell'art. 8.4.2.
Solo nelle gare ACI nazionali, le vetture TC e GTS del Periodo G2 possono utilizzare pneumatici consentiti per il Periodo H1, nel qual caso anche per loro vige la norma delle altezze da terra previste per il periodo H1.

8.2.5 Le vetture dei **Periodi H1 e HR** e successivi possono usare sliks e pneumatici da pioggia. Le vetture T, TC, GT, GTS e GTP possono usare anche pneumatici conformi all'art. 8.4.2, marchiati "E" o "DOT", conformemente agli standard vigenti del Paese in cui si svolge la competizione, con un diametro esterno minimo conforme a quanto indicato nell'art. 8.4.2.

8.2.6 Le vetture con cerchi di larghezza 3.5" o inferiore per i quali non sono reperibili idonei pneumatici della gamma Dunlop Vintage, possono usare pneumatici tessili o radiali reperibili sul mercato, con profilo non inferiore a 75%, codice di velocità non inferiore a "S" e marchiate "E" o "DOT". È onere del concorrente consultare il Costruttore sull'idoneità di tali pneumatici per l'utilizzo in competizione.

8.2.7 Le vetture costruite per le gare "CanAm" possono usare pneumatici slicks non intagliati.

8.2.8 Le vetture Widi, Gilby e Rejo con specifiche tecniche ante 31/12/1960 possono usare pneumatici Dunlop Racing di sezione "L", con mescola 204 e disegno CR65 oppure mescola 404 se la gara è dichiarata "bagnata".

8.2.9 Tutte le vetture T, TC, GT, GTS e GTP **dei Periodi da E** in poi, possono usare pneumatici di tipo stradale in conformità a quanto indicato per i Rallies disputati su asfalto, nell'Art. 8.4 di seguito, nelle gare in circuito di durata non inferiore a 2 ore e nelle relative prove ufficiali.

8.3 Pneumatici per le vetture di Formula nelle gare in circuito e salita.

8.3.1 Le Formula Junior devono usare o Dunlop Vintage con disegno R5 o precedente o Sezione "L" con mescola 204 e disegno CR65 o precedente.

8.3.2 Le Formula 1 Storiche devono rispettare la regolamentazione di cui all'Art. 13 dell'Allegato X.

8.3.3 Formula 3 di 1000 cc del Periodo GR

- Le vetture costruite entro il 31/12/1965 ed equipaggiate di motori "side draft" e con cerchi di diametro di 13" e larghezza massima di 6,5" possono usare o AVON ACB9 con mescola A37, codice n. 7660 (anteriore) e 7661 (posteriore), oppure Dunlop L CR65, con mescola 204 o 404 se la gara è dichiarata "bagnata".
- Le vetture costruite dopo il 31/12/1965 e/o le vetture con motore "downdraft" e/o con cerchi più larghi di 6,5" possono usare pneumatici sia Dunlop che Avon con le seguenti specifiche:
  sull'asciutto, slicks Avon A37 con scolpiture "Historic All-weather", codice 7342 (anteriore) e 7343 (posteriore);
  sul bagnato slicks Avon, con mescola A37 con scolpitura "Classic Formula Wet", codice 7714 (anteriore) e 7715 (posteriore);
- in alternativa Dunlop "L" o "M" disegno CR65 o "Post Historic", con mescola 204 oppure 404 se la pista è dichiarata bagnata.

8.3.4 Formula 3 di 1600 cc e 2000 cc (1972/1984).

Devono utilizzare Avon racing di misure 7,5/21,0 x 13" (anteriore) e 9,2/22,0 x 13" (posteriore), con le seguenti specifiche:
sull'asciutto, slicks con mescola da asciutto A37, codice 7342 (anteriore) e 7343 (posteriore);
sul bagnato, slicks scolpiti col disegno "Classic Formula Wet" e mescola A27, codice 7277 (anteriore) e 7278 (posteriore).

8.3.5 Formula 2 di 1600 cc e 2000 cc.

Devono usare o pneumatici elencati all'art. 8.2.4, oppure pneumatici Avon racing con le specifiche come sopra.

8.3.6 Le monoposto appartenenti a formule nazionali o internazionali diverse da quelle indicate nell'articolo 8.3 che precede, devono utilizzare pneumatici conformi alle specifiche del periodo, come definite nell'art. 8.2.

8.4 Pneumatici per le vetture partecipanti a Rallies

8.4.1 I pneumatici che possono essere usati nei rallies su asfalto (ed anche nelle prove speciali di rallies su circuito o su percorsi in salita ed in gare miste) sono limitati ai pneumatici stradali, con marchio "E" in base alla normativa vigente nel paese in cui si svolge il rally. In Italia è accettata solo la marchiatura "E".
Essi devono avere un diametro minimo esterno corrispondente al periodo di appartenenza della vettura in funzione dei cerchi utilizzati (vedi Art. 8.4.2) **e non essere marchiati con nessun tipo di limitazione d'uso, quali ad esempio,** "not for highway use" oppure "For racing only", **"For competition use" ecc**., né implicare qualsiasi indicazione che ne limiti, ne specifichi o ne raccomandi l'uso in competizione.
Per i rally su terra, così dichiarati dal Direttore di Gara, non è necessaria nessuna marchiatura "E" sui pneumatici.
È vietata qualsiasi alterazione, modifica o adattamento (ivi inclusi anche tagli aggiuntivi) dei pneumatici oltre quelli previsti dal fabbricante.
Le vetture devono essere presentate alle verifiche ante-gara con il marchio "E", stampigliato sui pneumatici, evidenziato a cura del concorrente per un immediato riconoscimento con un colore giallo. L'evidenziazione deve essere visibile durante tutto il rally.

8.4.2 La tabella che segue riporta le misure minime del diametro esterno della ruota completa, fissate in funzione dei diversi Periodi e della misura del cerchio, che devono essere rispettate:

| Diametro del cerchio | Periodo | Diametro della ruota col pneumatico |
|---|---|---|
| 10” | F | 490 mm |
| 11” e 12” | F | 530 mm |
| da 10” a 12” | G | 490 mm |
| da 10” a 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 Se sorgono dubbi o contestazioni in ordine alla misura di un pneumatico utilizzato dal concorrente, le misurazioni vanno eseguite su di un pneumatico identico a quello utilizzato sulla vettura in verifica montato su di un cerchio identico a quelli utilizzati su detta vettura - a freddo e gonfiato alla pressione prescritta dal fabbricante.

8.4.4 La Commissione Autostoriche FIA si riserva la facoltà di autorizzare l’uso di pneumatici con profili inferiori a quelli consentiti nei rispettivi Periodi, nei casi in cui vi sia la prova del loro utilizzo su di un particolare modello o esemplare di vettura.

8.4.5 Prima di utilizzare un pneumatico a carcassa radiale con codice di velocità inferiore a “S” (velocità massima 180 km/h o 112 mph), è necessario consultare il fabbricante circa l’idoneità del medesimo. Ciò è particolarmente necessario se si partecipa a gare su terra con pneumatici “Mud & Snow” (“M+S”) poiché questi hanno raramente una specifica di velocità superiore a Q (velocità massima 160 km/h - 100 mph).

8.4.6 Le vetture dei periodi E e precedenti, equipaggiate con cerchi di larghezza di 3,5”o inferiore, e/o diametro da 17” o più, possono utilizzare pneumatici stradali a carcassa tessile o radiale con profilo non inferiore a 75%. Si raccomanda di consultare il fabbricante per quanto riguarda l’idoneità del pneumatico all’uso in gara.

8.4.7 Va tenuto presente che il codice di velocità dei pneumatici a carcassa tessile varia in funzione del diametro della ruota. I codici di velocità di questi pneumatici sono tre. Esistono anche pneumatici che non sono marcati ed hanno dunque il codice di velocità più basso. Le relative specifiche sono indicate nella tabella seguente:

| Indice di velocità (km/h/mph) | Misura della ruota (pollici) | | |
|---|---|---|---|
| | 10 | 12 | 13 e più |
| --- | 120 km/h | 135 km/h | 150 km/h |
| S | 150 km/h | 160 km/h | 175 km/h |
| H | 175 km/h | 185 km/h | 200 km/h |
| V | Non prodotto | Non prodotto | 210+ km/h |

8.4.8 I pneumatici invernali del tipo "M + S" a carcassa tessile hanno il codice di velocità più basso fra quelle indicate qui sopra. I pneumatici chiodati sono soggetti alla legislazione del Paese in cui si svolge la competizione.

**8.4.9 - Quantitativi pneumatici utilizzabili nei Rally Auto Storiche valevoli per il Campionato Italiano Rally Autostoriche.**

**Fermo quanto precede in tema di pneumatici, nelle sole gare su asfalto valide per il Campionato Italiano Rally Autostoriche, si applicano, per tutte le vetture, le seguenti ulteriori limitazioni:**

a) Possono essere utilizzati solo pneumatici omologati stradali, marchiati '**E**', privi di qualsiasi limitazione d'uso. E' vietata qualsiasi manomissione e/o eliminazione di eventuali diciture limitative originariamente apposte sugli pneumatici dai costruttori degli stessi.
b) **Vetture del 1° Raggruppamento (fino al periodo G1):** Il numero totale massimo di pneumatici utilizzabili per gara sarà di **14** incluse le scorte (senza alcuna distinzione tra pneumatici da asciutto o da bagnato).
c) **Vetture del 2°, 3° e 4° Raggruppamento (periodi dal G2 al J2):** Il numero totale massimo di pneumatici utilizzabili per gara sarà di **10** incluse le scorte. In aggiunta potranno essere utilizzati un numero libero di pneumatici da bagnato "full wet" scelti solo ed esclusivamente tra quelli elencati nella lista approvata dalla FIA: "FIA Authorized Historic Rally Wet Tyre List" allegata di seguito. Le vetture che dovessero utilizzare misure di pneumatici non elencate nella lista citata, dovranno essere incluse in una speciale lista denominata "Exception List" pubblicata di seguito e che darà la possibilità di utilizzare le stesse norme in vigore per le vetture del 1° Raggruppamento.
d) **Vetture che utilizzano cerchi da 13" e sono iscritte al Trofeo Michelin**: potranno utilizzare la stessa norma prevista per le vetture del 1° Raggruppamento e cioè si potranno usare un numero massimo per gara di **14** pneumatici incluse le scorte (senza alcuna distinzione tra pneumatici da asciutto o da bagnato).

**In sede di verifica tecnica antegara, ciascun concorrente dovrà compilare, sottoscrivere e consegnare ai Commissari Tecnici un modulo mediante il quale indicherà il numero complessivo e il rispettivo codice identificativo (codice a barre) degli pneumatici che utilizzerà in gara. Non sarà ammesso alla partenza il concorrente che, durante le verifiche antegara, non abbia consegnato ai Commissari Tecnici il documento di cui sopra debitamente compilato e sottoscritto. In sede di verifica antegara, i Commissari Tecnici potranno controllare la conformità alla normativa degli pneumatici indicati da ciascun concorrente nel modulo di cui sopra nonché la presenza sugli stessi dei codici a barre indicati nel suddetto documento.**

**Al fine di assicurare il rispetto della presente norma, i Commissari Sportivi disporranno, in accordo con i Commissari Tecnici, efficaci controlli durante lo svolgimento della gara.**

**Al fine dell'irrogazione dei provvedimenti sanzionatori del caso, le sotto elencate situazioni di fatto, constatate, alternativamente e/o congiuntamente, durante lo svolgimento della gara, da soggetti a ciò legittimati, verranno sottoposte all'attenzione dei Commissari Sportivi:**

a) **uno o più pneumatici montati o comunque presenti nella vettura di un concorrente sia privo del suo codice identificativo;**
b) **il codice identificativo di uno o più pneumatici montati o comunque presenti nella vettura di un concorrente non coincida con i codici indicati nel modulo consegnato ai Commissari Tecnici durante verifiche antegara;**
c) **l'avvenuta manomissione e/o cancellazione di eventuali limitazioni d'uso originariamente apposte dal costruttore su uno o più pneumatici montati o comunque presenti nella vettura di un concorrente.**

Resta precisato che, la disciplina che precede non troverà applicazione nelle gare nazionali valide anche per il Campionato Europeo; nel corso di queste gare, per i Concorrenti iscritti che partecipano ad esso, troverà infatti applicazione anche in tema di pneumatici, la vigente normativa Fia.
Si ritiene utile e si raccomanda che i costruttori di pneumatici, prima dell'inizio del Campionato, provvedano ad illustrare ai concorrenti i prodotti da essi realizzati nel rispetto della presente disciplina.
Per tutte le altre gare l'utilizzo degli pneumatici non è soggetto a limitazioni di numero.

**FIA AUTHORIZED HISTORIC RALLY WET TYRE LIST**
**LISTE DES PNEUMATIQUES PLUIE RALLYE HISTORIQUE AUTORISÉS PAR LA FIA**

Riferimento – Articolo 8.4.9 Regolamento Tecnico - Norme generali – RDS Autostoriche

**MICHELIN**

Nominated Michelin PB 20

| | |
|---|---|
| Specification name | PB 20 |
| Compound name | None |
| Unique markings | PB 20 clearly engraved on both sidewalls |
| Technical parameters designating the tyre as being a full wet | Specific casing and compound dedicated to full wet road use. |
| Available sizes (Dec 2016) | 18/60-15 (205/55 R 15 79 H) |
| | 23/62-15 (275/45 R 15 86 H) |

**PIRELLI**

Nominated Pirelli P7 Corsa Classic W7

| | |
|---|---|
| Specification name | P7 Corsa Classic Wet W7 |
| Compound name | W7 |
| Unique markings | Wet pattern and P7 Corsa Classic Wet W7 clearly marked on sidewall |
| Technical parameters designating the tyre as being a full wet | Wet pattern specifically designed to increase water dispersal and reduce aquaplaning. Compound working in only humid or wet conditions |
| Available sizes (Dec 2016) | 165/60-13 |
| | 225/45-13 |
| | 235/45-15 |
| | 295/40-15 |
| | 235/40-17 |
| | 225/45-16 Under development |

**AVON**

Nominated Avon CR28 Sport

| | |
|---|---|
| Specification name | CR28 Sport |
| Compound name | A30 |
| Unique markings | Each size is manufactured with its own unique specification number moulded into one sidewall of the tyre. These are listed next to the sizes below. |
| Technical parameters designating the tyre as being a full wet | The CR28 Sport tread pattern has high sea-to-land ratio and uses a soft compound ideal for full wet conditions. It offers only Modest dry weather performance. |
| Available sizes | 185/60R13 80H Specification # 3413 |
| | 205/60R13 86H Specification # 4222 |
| | 185/60R14 82H Specification # 3414 |
| | 195/50R15 82H Specification # 4752 |
| | 205/50R15 86H Specification # 4151 |

20.02.2017 Page 1/3 20.02.2017

**EXCEPTIONS' LIST**
**LISTE DES EXCEPTIONS**

- 1° RAGGRUPPAMENTO
  Tutte le vetture utilizzeranno la normativa 2016 e potranno registrare fino ad un numero massimo di 14 pneumatici (quindi senza possibilità di usare in aggiunta gomme da bagnato libere)
- 2°,3° & 4° RAGGRUPPAMENTO
  Per questi raggruppamenti, le vetture che partecipano ai rally valevoli per il Campionato Italiano Rally Autostoriche, per le quali si è potuto dimostrare che non vi è nessuna disponibilità di gomme da bagnato "full wet" adatte tra quelle disponibili (ved. liste precedenti), potranno utilizzare la normativa 2016 e registrare fino ad un numero massimo di 14 pneumatici (quindi senza possibilità di usare in aggiunta gomme da bagnato libere).

  Lista delle eccezioni:

| CATEGORY 2 | | | CATEGORY 3 | | | CATEGORY 4 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Period G2 & H1 | Cl. | Fitment | Period H2 & I | Cl. | Fitment | Period J1 & J2 | Cl. | Fitment |
| DATSUN 100A | C1 | None | INNOCENTI Mini de Tomaso | D1 | None | - | - | - |
| MORIS COOPER S | C1 | None | FORD Fiesta XR2 | D2 | None | - | - | - |
| AUSTIN 1275 GT | C1 | None | - | - | - | - | - | - |
| INNOCENTI Mini Cooper 1300 | C1 | None | - | - | - | - | - | - |
| AUTHI 1275 GT (ESP) | C1 | None | - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Automobile Club d'Italia
SPORT

## ALLEGATO I:
ELENCO DELLE CATEGORIE E DELLE FORMULE AMMESSE
ALLE GARE INTERNAZIONALI DI VELOCITÀ

Vetture conformi ai regolamenti internazionali del loro Periodo di costruzione o di competizione, stabiliti, salvo diversa indicazione, dall'AIACR o dalla FIA e conformi alle prescrizioni dell'Allegato K.

Le seguenti abbreviazioni sono utilizzate per:
- S: Sovralimentato;
- U/S: Aspirato.

Nello sport automobilistico sono stati utilizzati i termini: Vetture Sport/Prototipi/Sport Prototipi in molte varietà di modi sin dall'inizio. Per evitare confusione, i suddetti termini non sono stati utilizzati nell'elenco delle categorie, ma queste vetture sono state indicate come: Vetture da competizione a due posti (Two-seat Racing Cars TSRC)

**Period A**

Models belonging to the period before 1/1/1905

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

**Period B**

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

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

**Period C**

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

| | |
|---|---|
| GP8 | Grand Prix cars built 1921, min. weight 800kg, max. 3000cm³ |
| GP9 | Grand Prix cars built 1922-25, min. weight 650kg max. 2000cm³. |
| GP10 | Grand Prix cars built 1926-1927, min. weight 600kg (1926) and 700kg (1927), max. 1500cm³, min. body width 850mm. |
| GP11 | Grand Prix cars built 1928, weight 550kg to 750kg. |
| GP12 | Grand Prix cars built 1929-1930, min. weight 900kg, min. body width 1000mm. |
| V6 | Voiturettes built 1920, max. 1400cm³. |
| V7 | Voiturettes built 1921-1925, max. 1500cm³. |
| IN2 | Indianapolis cars complying with the regulations of their year of manufacture or competition. |
| HS2 | Historic Specials built in period. |
| SAL1 | Saloon cars up to 3000cm³ |
| SAL2 | Saloon cars over 3000cm³ |
| OT1 | Open four-seat Touring Cars up to 3000cm³ |
| OT2 | Open four-seat Touring Cars over 3000cm³ |
| OS1 | Open two-seat cars up to 1100cm³ |
| OS2 | Open two-seat cars 1100cm³ to 1500cm³ |
| OS3 | Open two-seat cars 1500cm³ to 3000cm³ |
| OS4 | Open two-seat cars over 3000cm³ |

**Period D**

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

Single-seat

| | |
|---|---|
| GP13 | Grand Prix cars 1931-1933. |
| GP14 | Grand Prix cars 1934-1937, min. weight 750kg, min. body width 850mm. |
| GP15 | Grand Prix cars 1938-1939, max. 3000cm³ S, 4500cm³ U/S, min. weight 850kg. |
| V8 | Voiturettes 1934-1939, max. 1500cm³ S. |
| V9 | Voiturettes 1946, max. 1100cm³ S 2000cm³ U/S, (Formula B in 1947-48 in some countries) |
| IN3 | Indianapolis cars complying with their period specification |
| HS3 | Historic Specials built in period. |
| SAL 3 | Saloon cars up to 3000cm³ |
| SAL 4 | Saloon cars over 3000cm³ |
| OT 3 | Open four-seat Touring Cars up to 3000cm³ |
| OT 4 | Open four-seat Touring Cars over 3000cm³ |
| OS 5 | Open two-seat cars up to 1100cm³ |
| OS 6 | Opens two-seat cars 1100cm³ to 1500cm³ |
| OS 7 | Open two-seat cars 1500cm³ to 3000cm³ |
| OS 8 | Open two-seat cars over 3000cm³ |

**Periods E - J**

**GT, GTS cars for Period E1 (1947-1954)**, are classified as GT1 or GTS1 under 2 litres and GT2 or GTS2 over 2 litres.

**Grand Touring (GT) and Competition Grand Touring (GTS)** cars for all Periods E2-J2 can be established by the following table:

| | E2 | F | G1 | G2 | H1 | H2 | I | J1 | J2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Up to 1150cm³ | 3 | 8 | 13 | 18 | 23 | 28 | 33 | 38 | 43 |
| 1150 - 1300cm³ | 4 | 9 | 14 | 19 | 24 | 29 | 34 | 39 | 44 |
| 1300 - 1600cm³ | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 |
| 1600 - 2500cm³ | 6 | 11 | 16 | 21 | 26 | 31 | 36 | 41 | 46 |
| Over 2500cm³ | 7 | 12 | 17 | 22 | 27 | 32 | 37 | 42 | 47 |

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

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

| | E | F | G1 | G2 | H1 | H2 | I | J1 | J2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Up to 1150cm³ | 1 | 6 | 11 | 16 | 21 | 26 | 31 | 36 | 41 |
| 1150 - 1300cm³ | 2 | 7 | 12 | 17 | 22 | 27 | 32 | 37 | 42 |
| 1300 - 1600cm³ | 3 | 8 | 13 | 18 | 23 | 28 | 33 | 38 | 43 |
| 1600 - 2500cm³ | 4 | 9 | 14 | 19 | 24 | 29 | 34 | 39 | 44 |
| Over 2500cm³ | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 |

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

**From 1/1/2017**, **Competition Touring (CT)** cars built according to an ASN technical regulation for the top multi-marque National Touring Car Championship (subject to the approval of the HMSC) will be established by the following table:

| | G1 | G2 | H1 | H2 | I | J1 | J2 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Up to 1150 cm³ | 11 | 16 | 21 | 26 | 31 | 36 | 41 |
| 1150 - 1300 cm³ | 12 | 17 | 22 | 27 | 32 | 37 | 42 |
| 1300 – 1600 cm³ | 13 | 18 | 23 | 28 | 33 | 38 | 43 |
| 1600 – 2500 cm³ | 14 | 19 | 24 | 29 | 34 | 39 | 44 |
| Over 2500 cm³ | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 |

Class numbers to be prefixed as CT. e.g. CT15 ; and suffixed by the ISO code of the country corresponding to the National Formula enforced. e.g. CT15/BEL (Belgium).

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| Formula 1 | **1946-1953** | **1954-1960** | **1961-1965** |
| | F1/1 | F1/2 | F1/3 |
| | **1966-1985** | **1986-1988** | **1989-1990** |
| | F1/4 | F1/5 | F1/6 |

**Formula 2 cars** for the Periods E-J can be established by the following table:

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

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

| Indy Cars | 1947-1956 | 1957-1971 | 1972-1981 | 1982-1990 |
|---|---|---|---|---|
| | IN/4 | IN/5 | IN/6 | IN/7 |

**Formula 3 cars** for the Periods E-J can be established by the following table:

| 1946-1960 | 1964-1970 | 1971-1973 | 1974-1986 | 1987-1990 |
|---|---|---|---|---|
| F3/1 | F3/2 | F3/3 | F3/4 | F3/5 |

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

| Formula Junior | 1958-1960 | 1961-1963 |
|---|---|---|
| | FJ/1A with engine in front of the Driver and fitted with Fiat or Lancia Engine. | FJ/2D with engine in front of or behind the Driver, fitted with drum brakes on all four wheels, as original specification. |
| | FJ/1B with engine in front of the Driver, and fitted with engines other than FIAT or Lancia. | FJ/2E with engine in front of or behind the Driver, fitted with disc brake(s). |
| | FJ/1C with engine behind the Driver. | |

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

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

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

| | E | F | G | H | I | J |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Up to 750cm³ | 1 | 7 | 13 | 25 | 37 | 43 |
| 750 - 1100cm³ | 2 | 8 | 14 | 26 | 38 | 44 |
| 1100 - 1500cm³ | 3 | 9 | 15 | 27 | 39 | 45 |
| 1500 - 2000cm³ | 4 | 10 | 16 | 28 | 40 | 46 |
| 2000 - 3000cm³ | 5 | 11 | 17 | 29 | 41 | 47 |
| 3000 - 5000cm³ | 6 | 12 | 18 | 30 | 42 | 48 |
| Over 5000cm³ | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 | 54 |

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

Periods E and F Grand Touring Prototype cars (GTP)
Cars defined under Articles 2.2.5 and 2.2.6: **GTP 1, GTP 2 and GTP 3.**

**Historic Special Cars for Periods E-GR** can be established by the following table:

| Period E | Period F | Period GR |
|---|---|---|
| HS4 | HS5 | HS6 |

**Single Seater cars built to a National Formula for the Periods E-J** can be established by the following table:

| Period E | Period F | Period G | Period H | Period I | Period J |
|---|---|---|---|---|---|
| NF1 | NF2 | NF3 | NF4 | NF5 | NF6 |

**Group 5 Special Touring and Grand Touring Cars:**

| | |
|---|---|
| Up to 1150cm³ | HST1 |
| 1150-1300cm³ | HST2 |
| 1300-1600cm³ | HST3 |
| 1600-2500cm³ | HST4 |
| Over 2500cm³ | HST5 |

**Other Period F single-seat racing cars:**

IC1 Intercontinental Formula 1961-1965, 2000-3000cm³

**Other Period G single-seat racing cars:**

FV/1 Formula Vee cars 1964-1971 (1285cm³)
FF/1 Formula Ford cars 1967-1971 (1600cm³)
F5/1 Formula 5000 cars 1969-1971 (5000cm³)
FG/1 Formula France cars 1966-1971 (1300cm³)
FA/1 Formula «A» cars (USA) 1968-1971 (5000cm³)
FB/1 Formula «B» cars (USA) 1967-1971 (1101-1600cm³) & Formula Atlantic cars (Europe) built 1970-1971 (1101cm³ -1600cm³ but allowing BDA engine)
FC/1 Formula «C» cars (USA) 1967-1971 (1100cm³)
FS/1 Formula Skoda cars 1970-1971 (1107cm³)

**Period G cars in specific American categories 1966-1971:**

Can-Am (= Canadian-American Challenge Cup)
CAN/1G Can-Am cars

NASCAR (= National Association for Stock Car Auto Racing)
NAC/1 NASCAR cars (<=7030cm³ = 429 cu in)
NAC/2 NASCAR cars (<=5866cm³ = 358 cu in)

Trans-Am
TA/U Trans-Am cars (<=2000cm³)
TA/O Trans-Am cars (>2000cm³)

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

**Rally Cars complying with specific international rallies supplementary regulations run on the African continent** for the Periods E-J2 will be noted HSA1-HSA9 (HSA1 for Period E; HSA2 for Period F; HSA3 for Period G1; HSA4 for Period G2; HSA5 for Period H1; HSA6 for Period H2, HSA7 for Period I; HSA8 for Period J1; HSA9 for Period J2).

**Period H**

| | |
|---|---|
| **Group 6** | **Two-seat racing cars** |
| S2/1 | Sports 2000 1972-1975 (2000cm³) |

**Other Period H Single-Seat Racing Cars 1972-1976**

| | |
|---|---|
| F5/2a | Formula 5000 (5000cm³) |
| FB/2a | Formula «B» cars (USA) 1972-1976 (1100-1600cm³), Formula Atlantic cars (Europe) built 1972-1976 (1100-1600cm³ but allowing BDA engine) and Formula Mondiale |
| FV/2a | Formula Vee (1285cm³) |
| FE/1a | Formula Easter (1600cm³) |
| FF/2a | Formula Ford (1600cm³) |
| FF/3a | Formula Ford 2000 cars (2000cm³ - Period HR 1975-1976) |
| FW/1a | Formula Super Vee 1971-1976 (1584cm³) |
| FS/1a | Formula Easter 1972-1976 (1300cm³) |
| FS/2a | Formula Skoda 1972-1976 (1107cm³) |
| FR/1a | Formula Renault (1600cm³) |
| IN/4a | Indianapolis cars 1972-1976 |

**Period H cars in specific American categories 1972-1976:**

| | |
|---|---|
| Can-Am | (= Canadian-American Challenge Cup) |
| CAN/1H | Can-Am cars |
| | |
| IMSA | (= International Motor Sports Association) |
| IT/1 | IMSA Touring cars (≈ FIA Group 1) |
| IT/2 | IMSA Touring cars (≈ FIA Group 2) |
| IGT/3 | IMSA GT cars (≈ FIA Group 3) |
| IGT/4 | IMSA GT cars (≈ FIA Group 4) |
| ITO | IMSA Touring cars (>2500cm³) |
| | |
| ITU | IMSA Touring cars (<=2500cm³) |
| IGTO | IMSA GT 2500 cars (>2500cm³) |
| IGTU | IMSA GT 2500+ cars (<=2500cm³) |
| | |
| IROC | (= International Race of Champions) |
| IR/1 | Porsche Carrera RSR |
| | |
| NASCAR | (= National Association for Stock Car Auto Racing) |
| NAC/2 | NASCAR cars (<=5866cm³ = 358 cu in) |
| | |
| Trans-Am | |
| TA/U | Trans-Am cars (<=2000cm³) |
| TA/O | Trans-Am cars (>2000cm³) |
| TA/C | Trans-Am Challenge cars (2500cm³) |

**Period I**

| | |
|---|---|
| **Group 5** | **Special production cars derived from Groups 1-4** |
| **Group 6** | **Two-seat racing cars** |
| S2/2 | Sports 2000 cars belonging to the period 1976 - 1981 (2000cm³) |

**Other Period I single-seat racing cars 1977-1981:**

| | |
|---|---|
| F5/2b | Formula 5000 1977-1981 (5000cm³) |
| FB/2b | Formula «B» cars (USA) 1977-1981 (1100-1600cm³), Formula Atlantic cars (Europe) built 1977-1981 (1100-1600cm³ but allowing BDA engine) & Formula Mondiale |
| FV/2b | Formula Vee 1977-1981 (1285cm³) |
| FF/2b | Formula Ford 1977-1981 (1600cm³) |
| FF/3b | Formula Ford 2000 cars (2000cm³ - Period IR1 1977-1980) |
| FF/3c | Formula Ford 2000 cars (2000cm³ - Period IR2 1981-1982) |
| FW/1b | Formula Super Vee 1977-1981 (1584cm³) |
| FS/1b | Formula Easter 1977-1981 (1300cm³) |
| FS/2b | Formula Skoda 1977-1981 (1048 - 1107cm³) |
| FR/1b | Formula Renault 1977-1981 (1600cm³) |
| FA/2a | Formula Fiat Abarth cars (2000cm³) |

Any cars complying with Appendix J regulations of the period, any formula of the period or homologated within the period.
For single-seat and two-seat racing cars belonging to the period between 1/1/82 and 31/12/90 plus touring and GT cars belonging to the period or homologated from 1/1/82-31/12/90, a full list will be published in the FIA Official Bulletin.

**Period I cars in specific American categories 1977-1981:**

| | |
|---|---|
| CanAm | (=SCCA Can-Am Challenge) |
| CAN/2 | Can-Am cars (<= 2000cm³) |
| CAN/3 | Can-Am cars (2000 - 5000cm³) |
| | |
| IMSA | (= International Motor Sports Association) |
| IGTO | IMSA GT 2500+ cars (>2500cm³) |
| IGTU | IMSA GT 2500 cars (<=2500cm³) |
| IGTX | IMSA GT Experimental cars (≈ FIA Group 5) |
| | |
| IROC | (= International Race of Champions) |
| IR/2 | Chevrolet Camaro |
| | |
| NASCAR | (= National Association for Stock Car Auto Racing) |
| NAC/2 | NASCAR cars (<=5866cm³ = 358 cu in) |
| | |
| Trans-Am | |
| TRA/1 | Trans-Am cars (<=2000cm³) |
| TRA/2 | Trans-Am cars (>2000cm³) |

**Period IC**

**Period IC cars in specific American categories 1982-1990:**

| | |
|---|---|
| IMSA | (= International Motor Sports Association) |
| IGTO | IMSA GT 2500+ cars (>2500cm³) |
| IGTU | IMSA GT 2500 cars (<=2500Cm³) |
| IGTX | IMSA GT Experimental cars (≈ FIA Group 5) |

**Period J**

Group B – Group B cars belonging to the period 1982-1986

**Other single-seat racing cars**

| | |
|---|---|
| F1/5 | Formula 1 cars 1986-1988 |
| F1/6 | Formula 1 cars 1989-1990 |
| F3000/1a | Formula 3000 cars 1985-1990 (3000cm³) |
| F3/5 | Formula 3 cars 1987-1990 (2000cm³) |
| FV/2c | Formula Vee cars 1982 (1300cm³) |
| FF/2c | Formula Ford cars 1982-1990 (1600cm³) |
| FF/3d | Formula Ford 2000 cars (2000cm³ - Period JR 1983-1990) |
| FW/1c | Formula Super Vee cars 1982 (1584cm³) |
| FS/1c | Formula Easter cars 1982-1990 (1300cm³) |
| FR/1c | Formula Renault cars 1982-1990 (1600cm³) |
| FO/1a | Formula Opel Lotus / Vauxhall Lotus / GM / Chevrolet cars 1988-1990 (2000cm³) |
| FM | Formula Mondial cars (1600cm³) |
| IN/7 | Indianapolis cars 1982-1990 |

**Other two-seat racing cars**

Group C

| | |
|---|---|
| S2/3 | Sports 2000 cars 1982-1990 |
| GC/1a | Group C cars 1982-1988 |
| GC/1b | Group C cars 1989-1990 (3500cm³) |
| GC/2a | Group C Junior and C2 cars 1982-1988 |
| GC/2b | Group C2 cars 1989-1990 |
| SN/2500 | Sport Nazionale cars 1983-1990 (2500cm³ Alfa Romeo engine) |
| SN/3000 | Sport Nazionale cars 1989-1990 (3000cm³ Alfa Romeo engine) |

**Period I cars in specific American categories 1982-1986:**

| | |
|---|---|
| CanAm | (=SCCA Can-Am Challenge) |
| CAN/2 | Can-Am cars (<= 2000cm³) |
| CAN/3 | Can-Am cars (2000 - 5000cm³) |

**ALLEGATO II:**

MATERIALI RACCOMANDATI DA USARSI PER SOSTITUZIONI O RICOSTRUZIONI

N.B. - L'allegato completo è disponibile sul sito www.FIA.com

**ALLEGATO III:**
TEST DELLE CONDIZIONI STRUTTURALI DELLE VETTURE BIPOSTO CORSA
E MONOPOSTO DI CILINDRATA OLTRE 2 LITRI
DAL PERIODO GR IN AVANTI

ART. 1 - PARTICOLARI DA VERIFICARE

1.1 I seguenti particolari di tutte le vetture elencate nell'articolo 6 seguente devono essere verificati sull'integrità strutturale e corrosione mediante test non distruttivi:
- triangoli tubolari delle sospensioni;
- particolari delle sospensioni in lega leggera;
- colonna e bracci dello sterzo, al completo;
- componenti dello sterzo in lega leggera;
- cerchi in lega leggera;
- chassis tubolare in lega di alluminio.

1.2 Solo per le vetture di **Formula Uno** dal periodo GR in avanti, in aggiunta devono essere sottoposti a verifica sulle condizioni strutturali i seguenti particolari:
- articolazione di attacco delle sospensioni;
- aste di comando e manovelle;
- mozzi delle ruote;
- montanti delle sospensioni, sia fusi che fabbricati;
- forcelle o piastre degli attacchi delle sospensioni;
- pedale del freno;
- barra di bilanciamento del pedale del freno;
- ROPS saldati (nel caso in cui la struttura del ROPS sia una parte integrale dello chassis/monoscocca, deve essere controllato senza la necessità di rimuovere la struttura dallo chassis/monoscocca.

1.3 È fermamente raccomandato che ispezioni simili siano fatte anche su componenti che sono vitali per l'integrità della vettura ma che possono non essere inclusi nella lista sopradetta.

1.4 I particolari nuovi o ricambi devono rispettare questo allegato.

Art. 2 - Tutti i sopradetti componenti (inclusi, onde evitare dubbi, i ricambi) devono essere testati e certificati usando metodi appropriati al materiale e al tipo di costruzione del componente in questione. Ogni componente deve essere chiaramente identificato ed etichettato indelebilmente o marchiato.

Art. 3 - Il certificato dei test/dichiarazione del costruttore deve essere allegato all'HTP (Historic Technical Passport).

Art. 4 - I test devono essere effettuati secondo l'uno o l'altro dei seguenti standard:

4.1 Ispezione visiva

Metodo BSEN 970: 1997 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN del richiedente)

4.2 Liquidi penetranti

BSEN 571-1:1997 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN del richiedente

4.3 Magnetico

BS 6072: 1981 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN del richiedente)

4.4 Raggi X

BSEN 1435: 1997 (o versione corrente o secondo standard equivalente riconosciuto dalla ASN del richiedente)

Art. 5 - Ogni nuova richiesta di HTP (vedi le categorie interessate nell'art. 7 dell'Appendix K FIA) deve essere accompagnata da un certificato valido che dimostra che tutti i componenti elencati nell'Articolo 1 sono stati sottoposti con esito positivo ai test sulle condizioni strutturali.

Art. 6 - Categorie di vetture interessate da questi standard:

- Biposto Corsa oltre 2000cc dal Periodo GR in avanti, ad eccezione delle vetture BC Sport Nazionale con motore Alfa Romeo 2500cc;
- Monoposto oltre 2000 cc dal Periodo GR in avanti;

Art. 7 - A meno che non sia raccomandato diversamente dal costruttore della vettura che vorrebbe che tali test siano fatti con più frequenza, il certificato sarà valido dalla data del rilascio per un periodo di:

- due anni per le vetture di formula 1 dal periodo GR in avanti;
- tre anni per tutte le altre vetture.

Chiarimenti:

1) La Società o il responsabile delegato alla verifica dell'integrità strutturale dei componenti con Prove non Distruttive, deve fornire al proprietario della vettura un certificato o una lettera su carta intestata (non sono accettate fotocopie), che attesti che i componenti elencati numericamente sul certificato/lettera, sono stati testati secondo gli standard previsti al punto 4.
2) I componenti montati sulla vettura devono essere etichettati o marchiati in modo indelebile secondo la numerazione del certificato.
3) Gli eventuali pezzi di ricambio vanno testati ed inseriti nel certificato.
4) Il certificato deve contenere il nominativo, la firma, il livello di qualificazione per esami con Prove non Distruttive del tecnico che ha effettuato le verifiche.

## ALLEGATO IV:

VERIFICHE E RIPARAZIONI DI STRUTTURE COMPOSITE

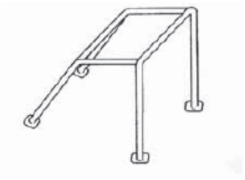
N.B. - L'elenco completo è disponibile sul sito www.FIA.com

**ALLEGATO V**

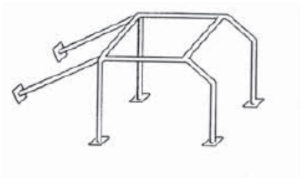
Disegni dei Rollbar/Rollcage di cui all'Art.5.13 e/o Allegati VI

Nota: la numerazione si riferisce al disegno soprastante

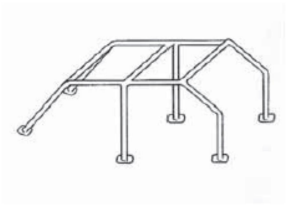
K-1



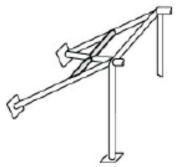
K-2



K-3

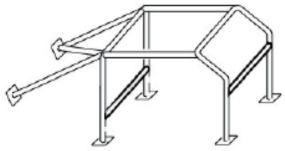


K-4

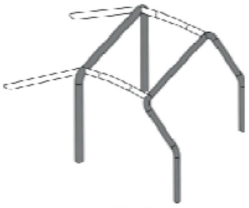


K-5

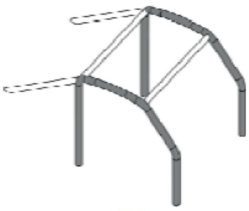
K-6



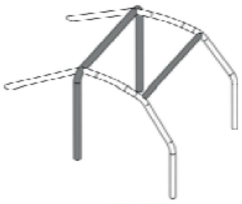
K7



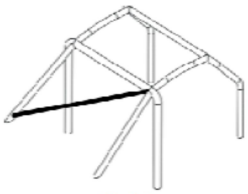
K-8



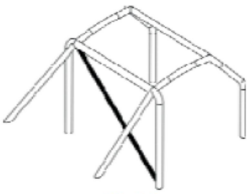
K-9



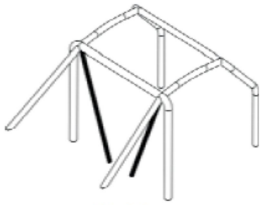
K-10



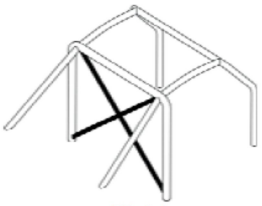
K-11



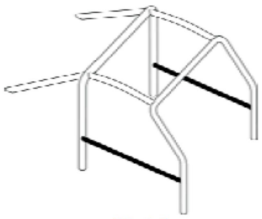
K-12



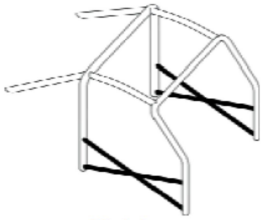
K-13



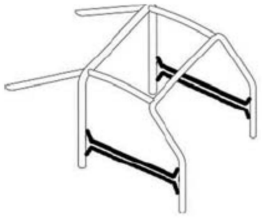
K-14



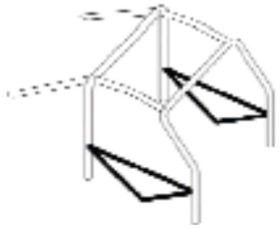
K-15



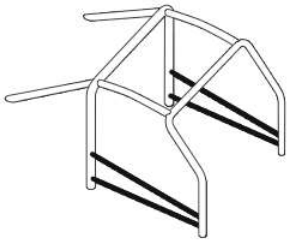
K-16



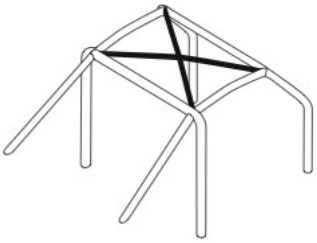
K-15 A



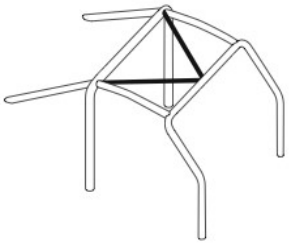
K-17



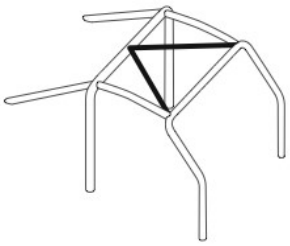
K-18



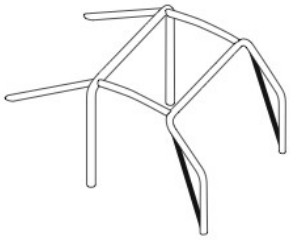
K-19 (è accettata anche una sola diagonale)



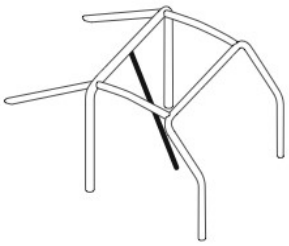
K-20



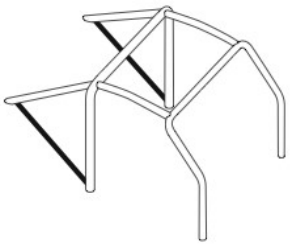
K-21



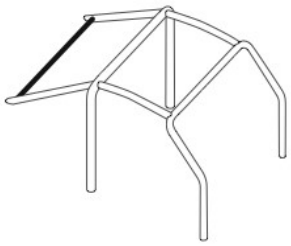
K-22



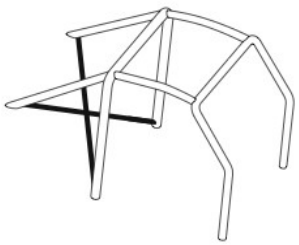
K-23



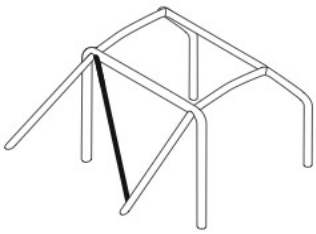
K-24 (la giunzione sull'arco principale può essere anche a livello della barra portiera



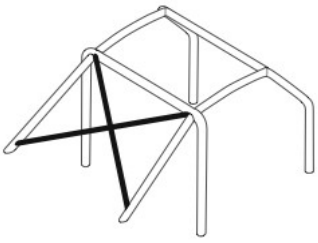
K-25



K-26

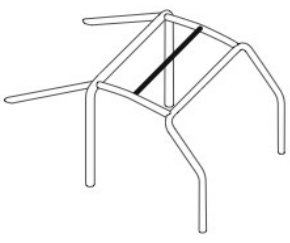


K-27

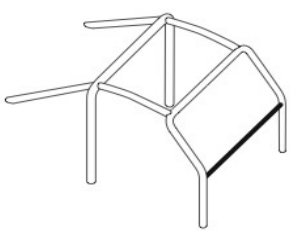


K-28

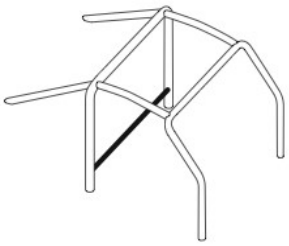
K-29



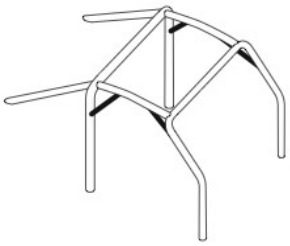
K-30



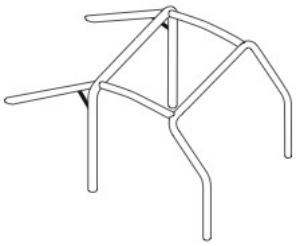
K-31



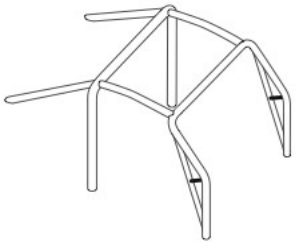
K-32



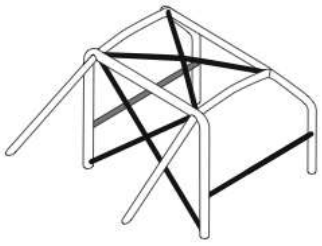
K-33



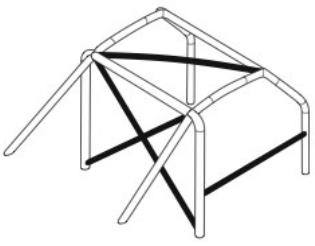
K-34



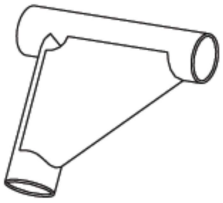
K-35



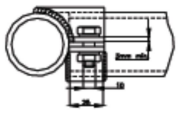
K-36

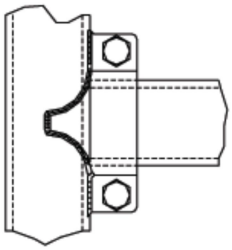


K-37

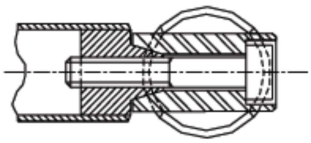


K-38

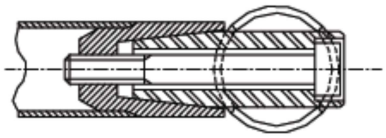




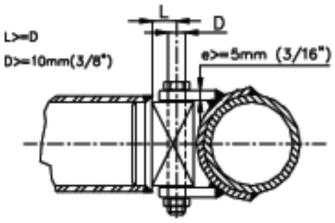
K-39



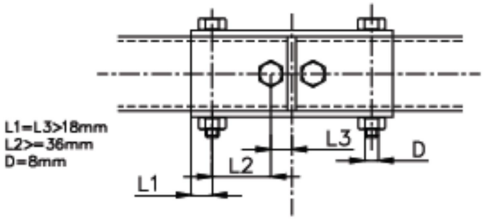
K-40



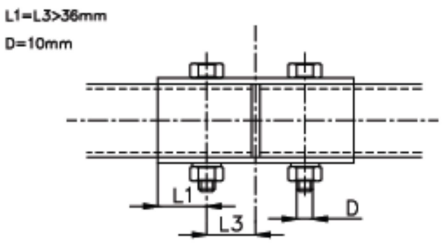
K-41




K-42



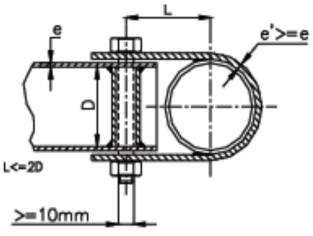

K-43



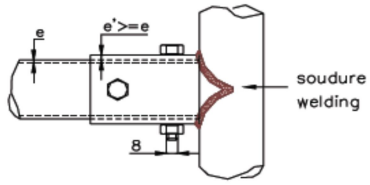

K-44

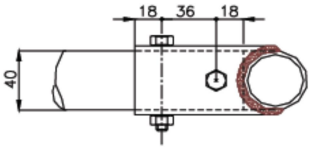
L doit être minimum
La largeur de la patte doit être d'au moins 25mm

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

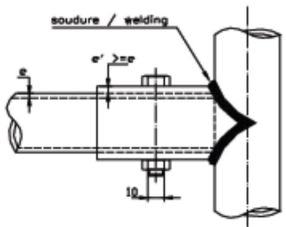



K-45

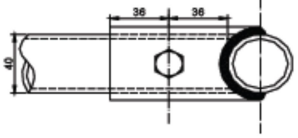


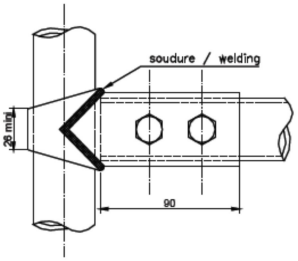

K-46

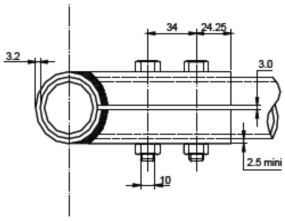



Dessin / Drawing N° 253-35

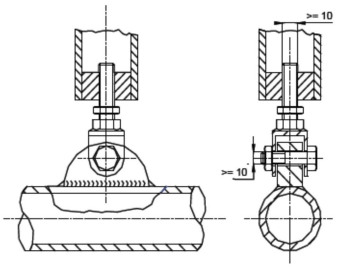



K-47

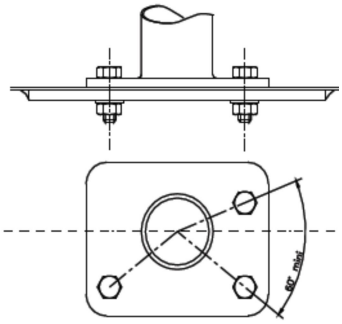


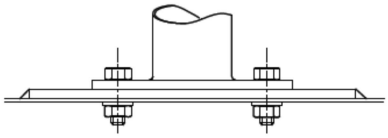

K-48



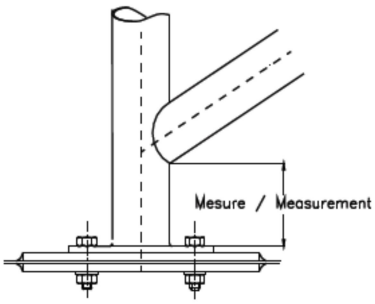

K-49




K-52

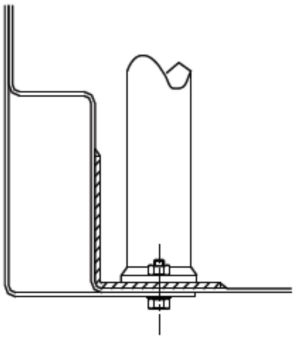


K-53

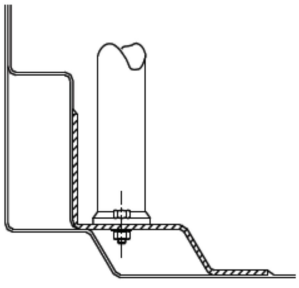



K-54

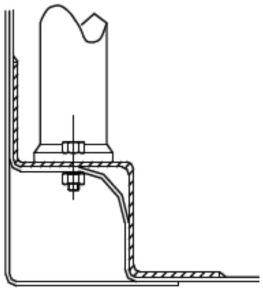
Un angolo non inferiore a 60° tra due bulloni è RACCOMANDATO



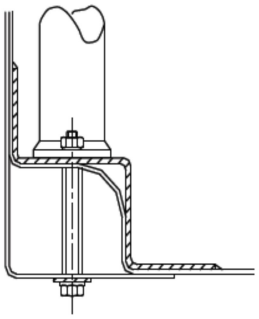
K-55



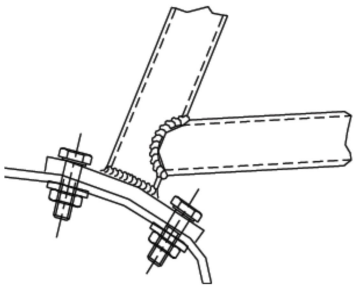
K-56



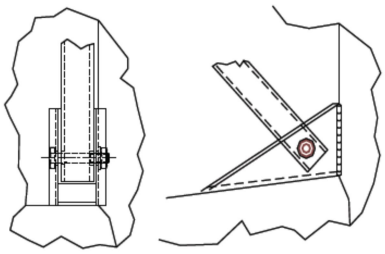
K-57



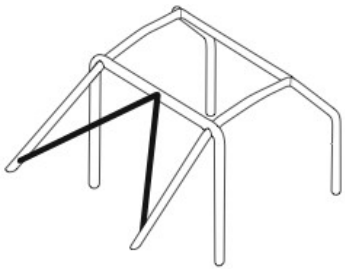
K-58



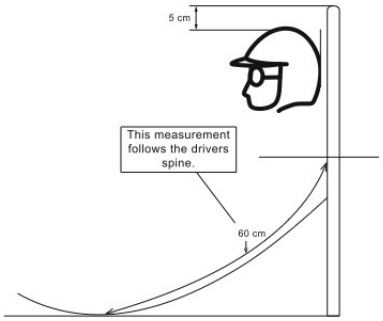
K-59

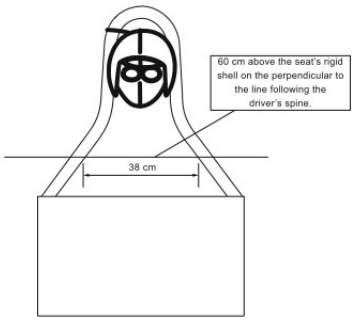


K-60

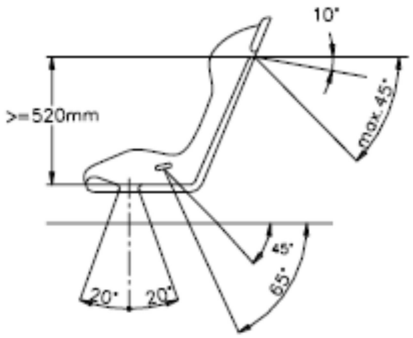


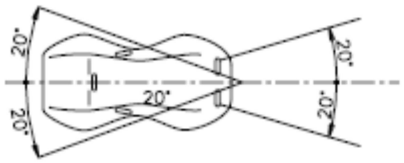
K-61



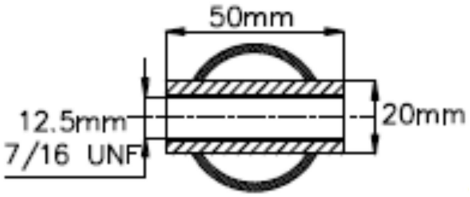




K-62

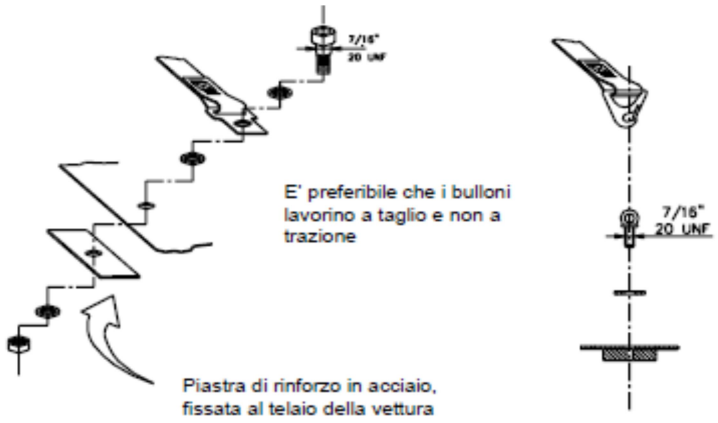



K-63

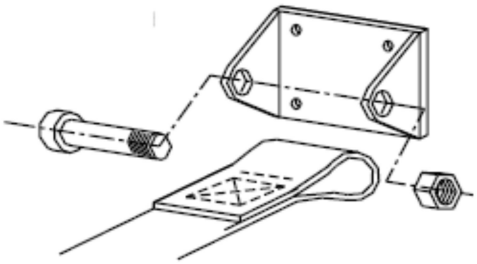



K-64

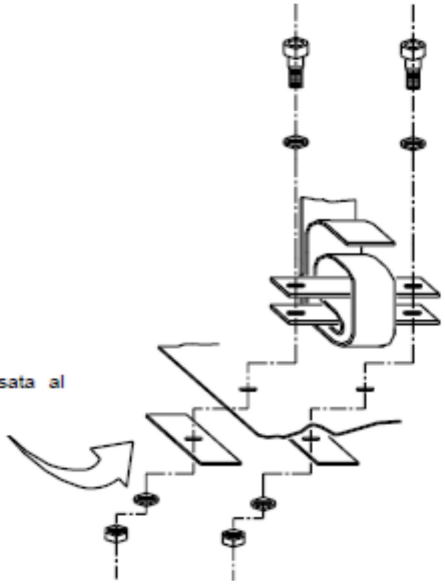



K-65

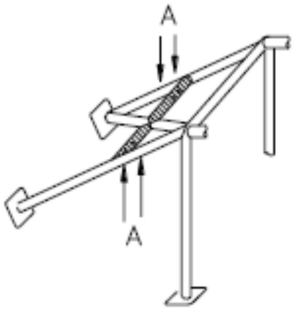
Piastra fissata al telaio della vettura e rinforzata dall'altro lato tramite una placca di rinforzo

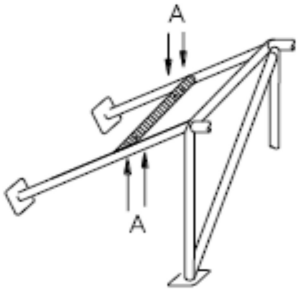


K-66




K-67




K-5 A = Fori per montaggio cinture K-6

## ALLEGATO VI
**Tutti i disegni ai quali si fa riferimento in questi articoli sono nell'Allegato V.**

### 1.1 ROLLCAGE

1.1.1 Anche quando il presente articolo non lo richiede, una appropriata struttura di protezione è fortemente raccomandata per tutte le altre vetture storiche ove opportuno.
Una struttura di protezione (ROPS) è una struttura multi-tubolare costruita con connessioni e punti di fissaggio rigidi in grado di sopportare carichi conseguenti dal ribaltamento della struttura. Essa è progettata per offrire adeguata protezione all'equipaggio e per prevenire serie deformazioni in caso di collisione o di ribaltamento.
Un ROPS secondo le specifiche del periodo, è definito come una struttura che è stata utilizzata durante una competizione nel periodo, sull'attuale marca e modello di vettura. Il concorrente deve fornire prove della specifica del periodo quando richiesto.

1.1.2 Requisiti

a) Per le vetture dei Periodi da A a E: il montaggio di ROPS come quelli previsti dagli articoli che seguono sono raccomandati, eccetto per le vetture dotate di ROPS all'origine, che devono avere come requisito minimo un ROPS quantomeno con le stesse specifiche di quelli che venivano usati sulla vettura in gara nel loro Periodo.
È fortemente raccomandato che la struttura in tutte le vetture aperte sia come minimo 5 cm al di sopra del casco del pilota e co-pilota sempre.

b) Per le vetture di tutti gli altri Periodi: è obbligatorio l'uso di un appropriato ROPS che garantisca un adeguato livello di protezione:
Queste strutture devono essere costruite secondo le specifiche fissate in questo articolo.
- La struttura in tutte le vetture aperte deve essere come minimo 5 cm al di sopra del casco del pilota e co-pilota sempre. I telai tubolari non sono considerati come roll-bar.

1.1.3 Quando è montato un ROPS, il sedile posteriore può essere modificato o rimosso dalla vettura (tranne che in Gruppo N).
I tubi non devono trasportare fluidi od altro al loro interno.
Il ROPS non deve impedire eccessivamente l'entrata e l'uscita del pilota e del co-pilota.
I montanti possono sconfinare nello spazio dell'equipaggio, passando attraverso il cruscotto ed i pannelli, come attraverso i sedili posteriori.

1.1.4 I ROPS in titanio non sono permessi a meno che non sia provato che furono usati nel periodo sullo specifico telaio interessato.
In ogni periodo sono vietati i ROPS in alluminio, a meno che non siano una parte della struttura originale integrale della vettura, (ad es. Porche Carrera 908, 917).
Nel caso sia consentito, il montaggio di un ROPS del periodo in alluminio o titanio, deve essere annotato sull'HTP.
Comunque, quando è possibile e senza che sia compromessa l'integrità strutturale della vettura, un ROPS in alluminio deve essere sostituito con una struttura in acciaio identica all'originale nel disegno e nella costruzione usando materiale conforme all'articolo 1.2.4.

Quando un ROPS costruito in alluminio è descritto in una estensione della fiche di omologazione applicabile alla vettura interessata o era parte delle specifiche originali, il disegno originale di questa struttura può essere mantenuto ma il materiale usato deve essere acciaio, in conformità con l'articolo 1.2.4 oppure un nuovo ROPS può essere montato in conformità con questo regolamento.

1.1.5 - Specifiche

Le specifiche della struttura installata devono essere descritte nella scheda specifica di descrizione della struttura di protezione, che deve essere allegata, come Appendice, a tutti gli HTP rilasciati dopo il 1/1/2014.

a) **Per le Formula 1 del periodo F (1/1/1961-31/12/1965):** se il ROPS è parte integrante della struttura del veicolo, può essere utilizzato al posto di uno previsto da questo Articolo.

b) **Le Monoposto e Biposto dal Periodo F in poi** devono essere dotate di un ROPS conforme: alle specifiche del Periodo (se un ROPS era richiesto dai regolamenti) o all' articolo 1.2.5.2 di questo regolamento.

In ogni caso, eccetto per i ROPS di concezione strutturale libera e certificati per resistere ai valori minimi di stress come previsto nell'Art. 1.2.5.2 di questo Allegato, il diametro dei tubi sia dell'arco principale che degli altri elementi, deve essere non inferiore a quelli riportati nell'articolo sopradetto e la struttura deve essere, in ogni momento, minimo 5 cm al disopra dei caschi del pilota e del co-pilota.

Estensioni aggiunte sopra la struttura principale per aumentare l'altezza sono proibite a meno che siano previste in un certificato del rollcage di un ASN o FIA.

Per le vetture conformi interamente alle specifiche post 1968: la larghezza interna del rollbar deve essere almeno 38 cm misurata tra i due montanti verticali del rollbar, Essa deve essere misurata orizzontalmente e parallelamente alle spalle del pilota, ad una distanza di 60 cm (lungo la spina dorsale del pilota) a partire dalla base rigida del sedile.

Queste dimensioni sono raccomandate per le vetture conformi interamente alle specifiche pre-1969. Per stabilire le specifiche del ROPS richiesto, si fa riferimento a "Year asserted" riportato sull'HTP ( vedere Disegno K-62 – Allegato V).

Le vetture del Gruppo C devono essere conformi alle specifiche del Periodo.

Se nel periodo era usato un rollbar anteriore, ne deve essere montato uno conforme alle specifiche del periodo.

Le traverse devono essere fissate tra l'arco centrale, ad una distanza dalla sua sommità di non più di un terzo della distanza tra la sua sommità e la base di fissaggio inferiore, ed un punto solido dello chassis.

Queste traverse non devono impedire l'uscita degli occupanti dalla vettura.

c) **Per le vetture T, CT, GT, GTS e GTP dal Periodo F in poi.**

Le specifiche minime del ROPS sono quelle in conformità al disegno K-3 o ai più dettagliati K-8, K-9 e K-10 con una diagonale obbligatoria (orientamento libero) e barre antintrusione sulle portiere conformi con l'Allegato V.

In ogni caso, le vetture GT, GTS e GTP del periodo F partecipanti a competizioni in circuito o di velocità in salita (con esclusione dei Rally) possono utilizzare come minimo, un ROPS con le specifiche usate sulla vettura quando questa era usata nelle competizioni del periodo o, dove possibile, un ROPS conforme ai disegni K-1 o K-2.

Le vetture IMSA, Trans-Am e NASCAR devono rispettare i propri regolamenti del periodo.

Non sono permessi tubi attraverso la paratia anteriore motore/abitacolo o fissati sul telaio a meno di 10 cm dai punti di attacco delle sospensioni anteriori a meno che non siano conformi all'omologazione o alle specifiche del Periodo.

d) **Vetture Gruppo B oltre 1600 cc e/o con alimentazione forzata** devono essere equipaggiate con un un ROPS che deve comprendere come minimo i seguenti 6 elementi obbligatori:

1. Traversa diagonale, una opzione fra i disegni K-11, K-12, K-13, K-14, K-27 o K-28 o in alternativa K-61 insieme con K-21. Il disegno K-11 può essere usato solo quando una delle altre opzioni è inapplicabile.

2. Traverse delle portiere, una opzione fra i disegni K-15, K-16, K-17 o K-18.
3. Rinforzi del tetto, una opzione fra i disegni K-19, K-20 o K-21.
4. Rinforzo del montante del parabrezza, K-22.
5. Traversa trasversale K-31.
6. Traversa trasversale K-32.

Le seguenti vetture devono usare uno specifico ROPS (Rollcage) approvato dalla HMSC FIA (Commissione FIA Autostoriche):

1. Lancia 037 Gruppo B (Omologazione B 210)
2. Renault 5 Turbo Gruppo B (Omologazione B 205, B 234, B 267)

Elementi addizionali non descritti ma omologati nel periodo per il modello interessato possono essere utilizzati.

e) Tutte le altre vetture devono essere equipaggiate con un ROPS conforme alle specifiche del periodo, all'omologazione del periodo o all'Allegato VI.

f) Per le vetture per le quali non è possibile seguire i requisiti sopra-esposti può essere eccezionalmente prevista una deroga soggetta all'approvazione della HMSC (Commissione FIA Autostoriche). Tale deroga deve essere allegata all'HTP.

La seguente vettura deve usare uno specifico ROPS approvato dalla FIA:

- Citroen VISA 1000 Piste - Gruppo B ( Omologazione nr. B-258)

## 1.2 Costruzione del ROPS (eccetto per le Monoposto e Biposto Corsa)

### 1.2.1 Requisiti generali per la costruzione del ROPS.

a) Il ROPS può essere a contatto con la scocca senza che ciò sia considerato un punto di attacco, a condizione che non vi sia un fissaggio permanente fra il ROPS e la scocca.

b) Le barre laterali possono essere posizionate solo a livello del tetto, oppure fra gli elementi verticali su entrambi i lati delle aperture degli sportelli anteriori (lato guida e lato passeggero). Gli elementi che attraversano le aperture degli sportelli non devono intralciare l'entrata o l'uscita. Il loro fissaggio non deve avere sistemi di pre-tensionamento del ROPS ( una "barra" è un pezzo di tubo che forma il ROPS fra le giunture con altri tubi o fra una giuntura ed un punto di attacco). Punti regolabili (p.e. come disegno K-49) devono essere resi inoperanti mediante saldatura.

c) È vietato l'inserimento nei punti di attacco o nelle giunture di meccanismi di regolazione che consentano il pre-tensionamento del ROPS.

d) I ROPS delle vetture con telaio a traliccio centrale o realizzato interamente in fibra di vetro o in tubi di alluminio devono essere sottoposti alla preventiva approvazione della FIA, per il tramite dell'ACI.

### 1.2.2 Roll Over Protection Structure ( ROPS)

Un ROPS può essere:

a) Costruito in conformità con i requisiti richiesti dai seguenti articoli. Gli elementi usati nel periodo sulla marca e modello di vettura interessato possono essere adottati.

b) Omologato o certificato da una ASN conformemente ai regolamenti di omologazione per le strutture di sicurezza; possono essere adottati solo gli elementi mostrati nell'Allegato V, le giunzioni smontabili omologate dalla FIA o gli elementi usati nel periodo sulla marca e modello interessato.

Una copia autenticata del documento di omologazione o certificato, approvato da un

ASN e firmato da un tecnico qualificato rappresentante il costruttore, deve essere presentato ai Commissari Tecnici.

Ogni nuovo ROPS omologato da una ASN e venduto dopo il 1/1/2003, deve essere identificato individualmente tramite l'apposizione da parte del costruttore di una placca di identificazione che non deve essere né riproducibile né rimovibile (esempio: incassatura, incisione, adesivo auto distruttibile).

La placca d'identificazione deve riportare il nome del costruttore, il numero di omologazione o del certificato della fiche d'omologazione o del certificato dell'ASN ed il numero di serie unico del costruttore

Un certificato con gli stessi numeri deve essere a bordo della vettura e deve essere presentato ai Commissari Tecnici .

c) Omologato nel periodo dalla FIA conformemente ai regolamenti di omologazione per le strutture di sicurezza.

Esso deve essere oggetto di una scheda di estensione (VO) alla fiche di omologazione della vettura omologata dalla FIA.

L'identificazione del costruttore ed il numero di serie deve essere chiaramente visibile su tutti i ROPS omologati e venduti dopo il 1/1/1997.

La scheda di omologazione del ROPS deve specificare dove e come sono indicate le informazioni, e l'acquirente deve ricevere un certificato numerato corrispondente.

Ogni modifica di un ROPS omologato o certificato è vietata, ad eccezione dell'aggiunta di una barra orizzontale per il fissaggio delle cinture di sicurezza, dell'aggiunta di una diagonale o del montaggio di connessioni smontabili omologate dalla FIA sulle barre delle portiere.

E' considerata una modifica ogni operazione fatta sulla gabbia di sicurezza mediante lavorazione, saldatura, che comporta una modifica permanente del materiale della struttura di sicurezza.

### 1.2.3 Specifiche

#### 1.2.3.1 Armatura di sicurezza

Le armature di sicurezza devono essere concepite e costruite in modo che, dopo essere state costruite correttamente, possano prevenire la deformazione della carrozzeria e possano ridurre il rischio di danni alle persone a bordo del veicolo.

Le caratteristiche essenziali di un'armatura di sicurezza derivano da una costruzione accurata, da un adattamento alla vettura, da fissaggi adeguati e da un montaggio più che ben fatto sulla carrozzeria.

L'armatura di sicurezza non deve essere mai utilizzata come tubazione per liquidi.

L'armatura di sicurezza deve essere costruita in maniera tale che essa non rechi intralcio per l'accesso ai sedili anteriori e non occupi lo spazio previsto per il pilota e copilota. Comunque, elementi dell'armatura possono occupare lo spazio dei passeggeri anteriori attraversando il cruscotto e le imbottiture laterali, così come nella parte posteriore attraversando le imbottiture o i sedili posteriori. Il sedile posteriore può essere abbattuto.

#### 1.2.3.2 Disegno

Una volta definita la struttura di base (K-4, K-8, K-9 o K-10), essa deve essere completata con elementi obbligatori e rinforzi come previsto dall'Art. 1.1.5 ai quali possono essere aggiunti elementi e rinforzi opzionali.

#### 1.2.3.3 Specifiche tecniche

Tutti gli elementi obbligatori specificati nell'art. 1.1.5 come tutti gli elementi facoltativi e/o i rinforzi incorporati devono essere conformi alle specifiche seguenti.

1.2.3.3.1 Fissaggio del ROPS alla carrozzeria.

Fissaggio minimo dell'armatura di sicurezza:

- per ciascun montante della centina principale o laterale
- per ciascun montante della centina anteriore
- per ciascun montante della traversa longitudinale posteriore

Per le vetture fino al Periodo G1, il ROPS non deve avere più di SEI punti di ancoraggio, a meno che non sia una specifica del periodo. Punti supplementari di ancoraggio sono permessi se essi diventano necessari a seguito dell'uso di rinforzi conformi ai disegni K-13 (6+2 punti di fissaggio), K-17 (6+2 punti di fissaggio), o K-23 (6+1 punti di fissaggio).

Dal Periodo G2 in poi, il ROPS può avere più di SEI punti di fissaggio.

Il fissaggio dei montanti delle barre anteriori, delle barre principali e barre laterali deve essere fatto con tre bulloni come minimo. Il fissaggio dei puntoni posteriori deve essere fatto con due bulloni come minimo.

I punti di fissaggio sulla scocca dell'arco anteriore e dell'arco principale devono essere rinforzati con una piastra di acciaio di almeno 3mm di spessore e con una superficie di 120cm², saldata alla carrozzeria e i punti di fissaggio dei puntoni posteriori sulla scocca devono essere rinforzati con una piastra di acciaio di almeno 3mm di spessore e con una superficie di 60cm$^2$, saldata alla carrozzeria.

Le varie possibilità sono illustrate nei disegni da K-52 a K-60.

Devono essere utilizzati bulloni a testa esagonale o similari, con un diametro minimo di 8mm (qualità minima 8.8 secondo le norme ISO). I dadi devono essere autobloccanti o montati con rondelle antisvitamento.

Come alternativa ai bulloni, i montanti e i puntoni possono essere saldati alle piastre di rinforzo.

Questi fissaggi rappresentano il minimo. E' permesso aumentare il numero dei bulloni o saldare i ROPS d'acciaio alle piastre di rinforzo come alternativa ai bulloni.

1.2.3.3.2 Rinforzi del ROPS

Il diametro, lo spessore ed il materiale dei rinforzi devono corrispondere alle norme fissate per i rollcages(ROPS). Essi possono essere o saldati in posizione o installati mediante connessioni amovibili.

1.2.3.3.2.1 Rinforzi d'angolo

È autorizzato rinforzare gli angoli superiori tra la centina principale e i collegamenti longitudinali con la centina anteriore, come pure gli angoli superiori posteriori delle centine laterali, come rappresentato nei disegni K-33 e K-34.

1.2.3.3.2.2 Traverse e rinforzi facoltativi.

Salvo indicazioni contrarie previste dall'articolo 1.1.5, le traverse ed i rinforzi rappresentati nei disegni da K-19 a K-28 e da K-29 a K-35 e K-61, sono facoltativi e possono essere installati a piacere del fabbricante della struttura di sicurezza

Essi devono essere saldati od installati tramite delle connessioni smontabili.

Tutte le traverse ed i rinforzi sopra menzionati possono essere utilizzati separatamente o combinati fra di loro.

1.2.3.3.3 Rivestimento di protezione

I punti del ROPS che possono venire in contatto con i corpi degli occupanti devono essere protetti con rivestimento resistente al fuoco.

Nelle zone in cui i caschi degli occupanti possono venire a contatto con il ROPS, il rivestimento di protezione deve essere conforme alla norma FIA 8857-2001 tipo A (vedi Lista tecnica n. 23 “Imbottitura di protezione delle armature di sicurezza omologata dalla FIA”).

Applicazione: per tutte le categorie

1.2.3.3.4 Giunzioni amovibili

Nel caso in cui delle giunzioni amovibili siano utilizzate nella costruzione del ROPS, queste devono essere conformi o simili ad un tipo approvato dalla FIA (vedere disegni da K-39 a K-49). I bulloni e i dadi devono essere di un diametro minimo sufficiente e della migliore qualità (qualità minima 8.8).

1.2.3.3.5 Istruzioni di saldatura

Le saldature devono essere fatte lungo tutto il perimetro del tubo.

Tutte le saldature devono essere della migliore qualità possibile e di una penetrazione totale (preferibilmente saldature ad arco, soprattutto sotto gas inerte). Anche se un buon aspetto esteriore non garantisce con sicurezza la qualità di un lavoro, le saldature con un cattivo aspetto non sono mai il segno di un buon lavoro.

Quando vengono usati acciai trattati termicamente, le prescrizioni speciali dei fabbricanti devono essere seguite (elettrodi speciali, saldatura sotto protezione di gas).

Si ricorda soprattutto che la fabbricazione di acciai trattati termicamente ed acciai con alto tenore di carbonio possono causare problemi e che una cattiva fabbricazione può causare una diminuzione della resistenza (cricca d’allungamento) ed un’assenza di duttilità.

1.2.4 Prescrizioni sui materiali

Sono autorizzati solo tubi a sezione circolare.

Specifiche dei tubi da utilizzare:

| Materiale | Resistenza Minima alla trazione | Dimensioni Minime (mm) | Dimensioni Minime (mm) | Utilizzazione |
|---|---|---|---|---|
| | | Periodo F - G2 | Dal Periodo H1 in poi | |
| Acciaio al carbonio non legato (vedi di seguito) trafilato a freddo senza giunzioni contenente al massimo lo 0.3% di carbonio | 350 N/mm² | 38 x 2,5 (1,5" x 0,095")<br>o<br>40 x 2.0 (1,6" x 0,083") | 45 x 2,5 (1,75”x0,095”)<br>o<br>50 x 2,0 (2,0” x 0,083”) | Centina principale o Centine laterali secondo la costruzione |
| | | | 38 x 2,5 (1,5” x 0,095”)<br>o<br>40 x 2,0 (1,6” x 0,083”) | Semi archi laterali e altre parti dell’armatura di sicurezza (Salvo indicazioni contrarie degli articoli che seguono) |

**Le vetture del Periodo H1 con un HTP rilasciato prima del 1/1/2010 possono usare tubi di dimensioni minime come per i Periodi F-G2**

Queste dimensioni rappresentano le minime ammesse

E' autorizzato solo l'acciaio. Nella scelta dell'acciaio occorrerà prestare attenzione alla buona qualità dell'allungamento e alla adeguata saldabilità.

NOTA: Per un acciaio non legato, il tenore massimo degli elementi addizionali deve essere dell'1,7% per il manganese e dello 0,6% per gli altri elementi.

I tubi devono essere curvati a freddo con un raggio di curvatura (misurata sull'asse del tubo) di almeno tre volte il diametro del tubo.

Se il tubo è ovalizzato durante questa operazione il rapporto tra il diametro più piccolo e più il grande deve essere di almeno 0,9.

La superficie in corrispondenza della curvatura deve essere uniforme e priva di ondulazioni o di fessure.

## 1.2.5 Regolamenti per le vetture

### 1.2.5.1 Vetture di produzione T e GT

È permesso spostare la scatola dei fusibili per consentire il montaggio del ROPS

### 1.2.5.2 Vetture Monoposto e Biposto Corsa - Resistenza.

Al fine di ottenere una sufficiente resistenza del rollbar, sono lasciate ai costruttori due possibilità:

a) Il ROPS , di concezione strutturale completamente libera, deve essere capace di assorbire lo stress minimo indicato come segue
   - 7,5 w verticalmente
   - 5,5 w longitudinalmente nelle due direzioni
   - 1,5 w lateralmente

   Dove W = Kg. 740
b) I tubi e i bracci devono avere un diametro minimo almeno di 1" 3/8 pollici (35 mm) ed uno spessore di parete di almeno 0,090 pollici (2 mm).

Quando è usata l'opzione a) deve essere presentato un certificato attestante la resistenza del ROPS.

Il materiale deve essere cromo-molibdeno SAE 4130 o SAE 4125 (o equivalente in DIN, NF, etc.). o acciaio trafilato a freddo a basso tenore di carbonio senza giunzioni.

Deve esserci almeno un braccio dalla sommità del rollbar verso la parte posteriore, con una inclinazione non superiore a 60° sull'orizzontale, fissato alla struttura della vettura.

Il diametro ed il materiale del braccio deve essere lo stesso utilizzato per il rollbar.

Nel caso di due bracci, il diametro di ognuno di essi può essere ridotto a 26/20 mm minimo (ovvero un diametro di almeno 26 mm e una parete di spessore almeno 3 mm); queste dimensioni in "mm" possono essere sostituite con le dimensioni imperiali più vicine (cioè un diametro di almeno 1" pollice e una parete di spessore almeno 1/8" di pollice).

Le connessioni smontabili tra la sommità del rollbar e i bracci devono essere conformi ai disegni da K-39 a K-49.

Sono ammessi bracci rivolti verso la parte anteriore solo se usati nel periodo oppure se non è possibile montare dei bracci verso la parte posteriore.

## ALLEGATO VII: SPECIFICHE DI PARTICOLARI MODELLI

**ABARTH mod.li 1000:**

Quale pezzo di ricambio per ogni tipo di vettura equipaggiata con un motore FIAT Abarth di 982,2 cc. è autorizzato l'impiego del blocco motore e testata dell'Autobianchi A 112 Abarth prima serie (Tipo A112 A 1, fiche di omologazione FIA n° 5518).

Il blocco motore di tipo A112 A2, è anche accettato come pezzo di ricambio ma è soggetto alla riduzione del diametro dei cilindri che devono essere riportati tramite incamiciatura al valore di 65mm per dare una capacità complessiva di 982,2cm$^3$

Gli attacchi del condotto di aspirazione possono essere modificati solo dal lato testa cilindri. Il condotto di scarico deve rimanere d'origine.

**AC mod. COBRA**:

Il montaggio di giunti Unibal sulle sospensioni di questa vettura è autorizzato.

**AC 289 COBRA con balestre**.

Peso minimo senza hard-top: Kg. 965

Peso minimo con hard-top: Kg. 985

E' permesso montare uni-ball sulle sospensioni di queste vetture.

**ACE BRISTOL e ACE 2.6**

| | |
|---|---|
| ACE Bristol | Periodo E |
| ACE 2.6 | Periodo F |

**ALFA ROMEO mod. GIULIA SPRINT GTA:**

la modifica dei condotti di aspirazione sulle testate a doppia accensione della GTAM per riportarli, mediante l'aggiunta di materiali, alle dimensioni di quelli della GTA è proibita.

**ALFA ROMEO mod. 1750 GTAm**

Il motore del 2000 GT Veloce (Omologazione N. 1623) sia con la sua testa cilindri originale, o con la testa stretta con la doppia accensione, può essere usato in sostituzione del motore del 1750 GTAm (Omologazione N. 1576) dal periodo G2 in avanti.

**ALFA ROMEO mod. li 1900 SPRINT e SUPER SPRINT**:

per consentire loro il montaggio di cerchi da 15" invece dei cerchi originali da 400 mm è permesso l'allargamento delle carreggiate di 3", ma alla sola condizione che le ruote non sporgano dai parafanghi e tutto ciò senza alcuna modifica alla carrozzeria.

**ALFA ROMEO Giulietta Ti (fiche di omologazione 1138):**

Possono essere usati i seguenti cerchi:

- cerchi originali in acciaio usati dal 1963 sulla Giulia 1600 (4,5"x 15" - peso Kg. 8)
- cerchi in lega usati nel "Trofeo Giulietta Cup" (4,5" x 15" - peso kg. 6 - prodotti da Techno Meccanica Bedin)

**ALPINE mod. A 110 1300 (1296 cm³):**

per essere ammessa alla categoria GTS nel Periodo F deve essere conforme alle specifiche della fiche di omologazione FIA n° 222 del 1966.

Carreggiate e larghezza cerchi così omologati sono:

- carreggiata anteriore mm. 1250 e posteriore mm. 1222,
- canale dei cerchi 4,5 pollici.

**ASTON MARTIN mod. *DB3S***

La pinza originale Lockheed può essere sostituita da una pinza freno Dunlop costituito da un ponte in acciaio + pistone (Ø 44,5 millimetri).

**ASTON MARTIN mod. li DB4:**

- mod.li DB4: possono essere equipaggiati con i motori della GT,
- mod.li DB4 GT: Le pinze per freni anteriori Girling C in acciaio e Girling CR in alluminio sono accettate come specifiche del periodo.

**ASTON MARTIN mod. DB4 GT ZAGATO:**

la carreggiata posteriore massima ammessa è di 1440mm e il peso minimo di 1206 Kg.

**AUDI - Audi Quattro - fiche omolog. 671**

In alternativa alla iniezione elettromeccanica Pierburg omologata, può essere usato solo il sistema originario omologato: Bosch K Jetronic.

**AUSTIN HEALEY mod. SPRITE:**

per le versioni Mark I dei Periodi E ed F è autorizzata la tolleranza di 1" sulla larghezza delle carreggiate. Sono ammesse, in sostituzione delle pinze freno anteriori originali, quelle marca GM/ATE montate di serie sulla OPEL Omega 2000 S.W. del 1980 con pistoni da 38 mm.

**AUSTIN HEALEY mod. SPRITE MK2 e TURNER CLIMAX**:

Sono ammesse, in sostituzione delle pinze freno anteriori originali, quelle marca GM/ATE montate di serie sulla OPEL Omega 2000 S.W. del 1980 con pistoni da 38 mm

**AUSTIN HEALEY mod. li 100 e 3000:**

per le vetture dei Periodi E ed F le carreggiate massime ammesse sono queste: anteriore 1270 mm e posteriore 1285 mm.

**AUSTIN HEALEY mod. 3000 MARK II e III:**

le vetture rientranti nella categoria GT del Periodo F (omologazione n. 57) possono montare carburatori SU o Weber; le vetture rientranti nella categoria GT del Periodo E (omologazione n. 25) possono montare solo carburatori SU; tuttavia, se viene comprovato che un esemplare particolare del Periodo E abbia gareggiato con carburatori Weber entro il 31 dicembre 1961, tale esemplare può essere classificato nella categoria GTP FIA o GTP B del Periodo E, altrimenti, con i carburatori Weber il modello deve essere classificato nel Periodo F. Eventuali cambi di categoria e/o di Periodo devono essere autorizzati dall'ACI e registrati sulla HVIF/HTP.

**AUSTIN HEALEY mod. 3000 MK II e III:**

su questa vettura è consentito l'utilizzo della testata in alluminio prodotta in Inghilterra dalla Denis Walsh Racing soltanto se corrisponde alle fiche di omologazione FIA n° 57 o 163 e riporta nella fusione la scritta "Denis Walsh Racing".

**AWE - Automobilwerk Eisenach: AWE Wartburg 312 (Homologation No. 5078)**

Nel periodo G1 è consentito utilizzare il carburatore Weber 40 DCOE.

**BILL THOMAS CHEETAH: Cheetah GT**

Accettata come una Biposto Corsa (TSRC) nel periodo F.

**BMC AUSTIN/MORRIS mod.li MINI:**

Le testate che portano il numero di fusione 12G940 sono autorizzate soltanto sui motori Cooper S di 970 cc., 1070 cc. e 1275 cc..

A seguito della costruzione della testa-cilindri " Swiftune" 12G940, è possibile l'uso di questa testa-cilindri di ricambio sui modelli 970, 1070 e 1275S, 1275 Sprite/ Midget e BL Marina. Queste teste-cilindri devono essere marchiate in modo visibile con la parola " Swiftune" nella fusione.

**Blocco motore della BMC Mini Cooper S**
Il blocco motore originale della BMC Mini Cooper S può essere sostituito con il blocco (numero di fusione 12G1279) usato sulle Austin 1300 cc. (omologazione nr. 5335).
Le testate ed i blocchi cilindri alternativi di cui sopra, possono essere usate in tutte le altre vetture che hanno utilizzato nel periodo il motore BMC Cooper S.

**Blocco cilindri AEG 312 – Formula Junior, Mini Cooper S 970 e 1071**
E' autorizzato utilizzare il blocco cilindri AEG 312 come un ricambio del blocco cilindri originale AEG 151, a condizione che la sua altezza sia ridotta al massimo a 219 mm tramite la rettifica del piano della guarnizione della testata.

**Sospensioni per BMC, British Leyland, Innocenti Mini**:
A causa della indisponibilità di ricambi degli elementi delle sospensioni di tipo "Hydrolastic", sulle versioni di Mini omologate in origine con questo sistema sull'anteriore, è consentito utilizzare quello con il cono in gomma e l'ammortizzatore telescopico.

**Cooper Mini:** I codolini sui passaruote non sono ammessi sulle vetture prima del 1966.

**BMW 2002**:
a partire dal Periodo H, per le vetture TC, è autorizzato il montaggio di cerchi da 15" e 14"

**BMW mod.li 328:**
non possono essere equipaggiati con i cambi di velocità della Volvo M40, ma soltanto con quelli di origine, oppure la trasmissione del BMW-Hurth prodotta come ricambio dalla ZF Tradition (per BMW-Group-Classic) con il numero 23 00 0 035 317.

**CHEVROLET Monza:**
nei Periodi H e successivi possono essere montati cerchi da 15".

**CHEVRON**
**B 16 (omologazione nr. 255)**
La configurazione dei freni accettata per il modello, dovrà essere conforme alla fiche di omologazione del periodo che prevede dischi dei freni pieni e pinze dei freni Girling AR 2 con 2 pistoncini sia all'anteriore che al posteriore.

**B19** – Le pinze dei freni AP Lockheed 2361 e /o Girling AR5 ed i dischi ventilati sono accettati sia sull'anteriore che sul posteriore.

**B19 & B21**
- Con motore Ford Cosworth FVC: In periodo G
- Con motore Ford Cosworth FVC o BDG: in periodo H

**B23**
- Con motore Ford Cosworth FVC o BDG: in periodo H

**CHRYSLER**
PLYMOUTH Valiant :
L'alesaggio corretto è 92.1mm e non 90.6mm come erroneamente riportato sulla Fiche di Omologazione 1249.

**DIVA mod. 1650 cc:**
Questa auto non è accettata come GTS.

**DKW mod. F12:**
I carburatori che sono stati omologati per questa vettura sono i Solex 40C1B, Weber 45DC0E e Weber 42DC0E8, riportati sulla fiche FIA n° 1164.

**ERA GRAND PRIX (E-TYPE):**
Un compressore ROOTS può essere usato in sostituzione del compressore originale Zoller.

**FERRARI mod. 250 GT:**

le carreggiate massime ammesse sono di 1435mm anteriormente e 1414mm posteriormente per le vetture del Periodo E, di 1445mm anteriormente e 1450mm posteriormente per le vetture del Periodo F.

**FERRARI 275 LM - 330 P2 Spyder - 330 P4 Spyder**:

Queste vetture nel periodo F possono conservare i roll-bar d'origine anziché le strutture richieste dall'Art. 5.13 dell'RDS.

**FIAT 500 (e derivate):**

Solo per vetture FIAT 500 (e derivate) della Classe 700 di Gruppo 5 in possesso di HTP ACI, l'utilizzo di cambi di velocità con più di 4 marce (oltre la RM) e di testate multivalvole con assi a camme in testa, può essere autorizzato solo a condizione che ne venga comprovata l'effettiva e concreta utilizzazione sullo specifico modello, in una competizione del periodo di riferimento. Non è consentito il raffreddamento ad acqua. È vietato qualsiasi elemento elettronico tipo: alimentazione, sonde lambda, accensioni.

**FIAT 8 V:**

In GTS, se vengono usati i cerchi a raggi ammessi da 15", è autorizzata una tolleranza di 3" sulle carreggiate anteriori e posteriori, sempre che le ruote siano coperte dalla carrozzeria non modificata.

**FIAT 1100:**

I blocchi motore FIAT 1100 delle serie D ed R sono accettati in sostituzione dei blocchi-motore 1100/103 avente il numero di serie 103H.

**FORD**

- In Formula Junior Categoria FJ/2 le testate costruite in Inghilterra dalla Geoff Richardson Ltd. con specifiche identiche alle testate Cosworth Ford 105E/109E sono consentite per sostituire le testate originali sulle Monoposto di Formula Junior.
- Motori Ford Lotus Twin Cam: i soli supporti di banco autorizzati nei motori delle vetture del Periodo F sono quelli semi-circolari conformi alle specifiche originali del Periodo stesso; i supporti di banco semicircolari in ghisa riprodotti in Inghilterra dalla Classic Motorsport Ltd. sono ammessi come pezzi di ricambio per i motori di 1558 cc. in questione. Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.1.
- Blocco Motore Ford BDG: sulle vetture non omologate del Periodo H, il blocco motore originale in ghisa può essere sostituito, a causa della sua irreperibilità, con un blocco in alluminio corrispondente alle specifiche del Periodo.
- Motori Ford Cosworth FVA-FVC: il blocco motore costruito in Inghilterra dalla Geoff Richardson Ltd. è accettato come pezzo di ricambio per i motori delle vetture Sport e di Formula 2 del Periodo G.

  Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.3
- Motori Ford BDA: L'utilizzo del motore Ford BDA è autorizzato sulle vetture Formula 2 del Periodo G.
- Qualsiasi vettura con un motore Ford 289 accoppiato con il corretto cambio omologato può sostituire la flangia di accoppiamento in alluminio con una in acciaio.
- **La Ford GT40** e la **De Tomaso Pantera** possono utilizzare il RBT-ZF 5DS25-2 come parte di ricambio diretta per il cambio originale.

**Motori Ford 289 8V**

- Motori Ford 289 8V: su tale motore, nei Periodi F e G, sono permessi solo i bilancieri originali prodotti per i motori FoMoCo, in ghisa e ruotanti su una semi-sfera.
- La distribuzione deve essere attuata tramite catena, senza nessun dispositivo di regolazione.
- L'ordine di accensione deve rimanere quello d'origine: 1 - 5 - 4 - 2 - 6 - 3 - 7 - 8 (il cilindro nr. 1 è sulla destra, vicino al radiatore).

**Capri RS2600LW (Omologazione nr. 1609)**
Le parti di carrozzeria come i passaruota, portiere, cofano motore e baule costruite in vetroresina sono autorizzate per il periodo G ed il periodo H, dal momento che questi facevano parte dell'equipaggiamento standard originale.

**Capri RS3100 (Omologazione nr. 1660)**
Le parti di carrozzeria come i passaruota, portiere, cofano motore e baule costruite in vetroresina sono vietate. I pannelli della carrozzeria devono rimanere in acciaio.
Le estensioni dei passaruota e l'ala posteriore in vetroresina devono essere conformi alla fiche di omologazione anche per il loro aspetto e metodo di fissaggio

**Cortina GT:**
I freni posteriori conformi a quelli descritti nella Fiche di Omologazione nr. 5024 (Ford Cortina GT) possono essere usati in Periodo F in sostituzione di quelli descritti sulla Fiche di Omologazione nr. 1225 per la Ford Cortina GT.

**ESCORT RS 1600 / 1800 / 2000:**
I diametri massimi dei cerchi accettati nel Periodo H, per le vetture TC, sono i seguenti:
- RS 2000 (omologazione nr. 5566): 13"
- RS 1600 / 1800 (omologazione nr. 1605): 15"

**ESCORT RS 1600 (Fiche di omologazione 1605)**
Sulle vetture del Gr.2, appartenenti al Periodo H1, è autorizzato l'uso del radiatore acqua in alluminio.

**ESCORT 1000, ESCORT Twin Cam ed ESCORT 1300 GT**
È ammesso l'uso delle pinze freni dell'Alfa Romeo Alfetta in sostituzione di quelle indicate su:
- Fiche Omologazione nr. 1524 (estensione 29/28V),
- Fiche Omologazione nr. 5211 (estensione 32/31V),
- Fiche Omologazione nr. 5256 (estensione 23/22V).

I numeri di queste pinze freni sono: ATE 132384 - 0003.2 Li [0004.2 Re].

**ESCORT**
Le dimensioni originali della larghezza della carrozzeria sono le seguenti:
- Ford Escort MK 1: Anteriore 1550mm; posteriore 1572mm;
- Ford Escort MK 2: (Esclusa Fiche omologazione n: 650) Anteriore 1565mm; posteriore 1600mm;
- Ford Escort MK 2: Fiche omologazione n: 650 Anteriore 1664mm; posteriore 1700mm;

**Falcon**
- I cerchi tipo "Cragar" con cinque razze sono permessi nel Periodo F.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford. Borg-Warner come specificato sulla fiche di omologazione nr. 1250.

**Ford mod. GT40 Mark 1:**
- nel periodo F le dimensioni massime dei cerchi sono le seguenti:
- GTP: ant. 6,5" x 15" post. 8" x 15".
- TSRC: ant. 8"x15" post. 10"x15".
- Nel Periodo GR la vettura è classificata come TSRC (Biposto Corsa).
  Questa vettura è classificata nella categoria GTP se appartiene al Periodo F e nella categoria TSRC (Biposto Corsa) se appartiene al Periodo GR.

**Lotus Cortina:**
Ogni tipo di pastiglia freni compatibile con la pinza originale è permessa sulle vetture Turismo di serie se la superficie di attrito rimane quella omologata.

**Mustang:**
- I cerchi tipo "Cragar" con cinque razze sono permessi nel Periodo F.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford T&C.

**Mustang 289:**

- Nel Periodo F può essere utilizzato solo l'albero motore che produce una corsa di 72,8 mm.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford T&C.

**Mustang "Fastback":**

Non essendovi alcuna prova che all'epoca sia stato omologato, questo modello non può essere accettato nel Periodo F come Turismo, Turismo Competizione, GT e GTS a meno che non sia usato come base per la vettura Shelby GT 350.

**Sierra Cosworth 4X4 (Omologazione nr. 5414):**

A causa della indisponibilità delle pinze dei freni AP Racing CP3720 e CP3326 indicati sulla Variante Opzione VO 01/01, vengono accettati in sostituzione i seguenti ricambi:
- Anteriore: CP5040-30S4 e CP5040-31S4;
- Posteriore: CP5040-2 & CP5040-3 e/o CP6720-6S4 & CP6720-7S4.

**SHELBY AMERICAN**

**Shelby mod. GT 350**:

- Per questa vettura sono riconosciute valide due fiches di omologazione FIA:
- Periodo F - n° 191 "Mustang Shelby GT 350", con carreggiata anteriore e posteriore di 1448 mm
- Periodo G - n° 504 "Ford Shelby GT 350", con carreggiata anteriore di 1488mm e posteriore di 1473 mm

la pagina n° 11 di quest'ultima fiche è accettata tranne che per i seguenti particolari cancellati:
- S2MR-9510-D - Holley carburatori doppio corpo e collettori aspirazione
- XEO-200 - Weber 4 x 2 carburatori doppio corpo e collettori aspirazione

**Cobra V8 289 e 427**

- È permesso montare gli uniball sulle sospensioni di queste vetture.
- Il peso minimo è: 965 kg.

**HILLMAN**

**IMP DL & Super et Californian/Chamois Coupè**

La pinza dei freni Girling D12R omologata in precedenza come Variante Opzione per la Hillman IMP DL & Super (Fiche di omologazione n. 5016, 8/6V) e la Hillman Californian/Chamois Coupè (Fiche di omologazione n. 5160, 15/4V) può essere sostituita dalla pinza Girling di tipo 12 (SP).

**ISO mod. GRIFO A3C / BIZZARRINI**:

per queste vetture, i roll-bars originari possono essere usati in sostituzione delle strutture di sicurezza previste nell'art. 5.13 del presente RDS.

**JAGUAR mod. E-Type:**

L'utilizzo della scatola del cambio in lega leggera non è permesso.

L'impiego dei cambi E Type è ammesso sulle vetture equipaggiate in origine con i cambi D Type.

Le vetture del Periodo E devono conformarsi alla fiche di omologazione FIA n° 34 (6A) del 1961 e quelle del Periodo F alle fiche n° 100 (6B) del 1963 oppure alla fiche n° 184 del 1964;

Valvole: ciascuna delle misure delle valvole indicate sulla fiche di omologazione può essere utilizzata per l'una o l'altra delle testate omologate;

In mancanza di una prova certa che una configurazione diversa era usata nei Periodi stessi, i tubi dei collettori di scarico devono passare tra il motore e il telaietto anteriore;

La posizione del telaio ausiliario posteriore non può essere modificata rispetto a quello di origine; il montaggio può essere effettuato utilizzando articolazioni in nylon con esclusione di giunti Unibal.

Dimensioni massime ammesse per la fiche di omologazione n° 100 (6B):

Larghezza massima del canale delle ruote: 203,2mm

Carreggiata anteriore: 1350mm

Carreggiata posteriore: 1410mm

Vetture GTS solo del Periodo F: è autorizzato l'impiego, quale pezzo di ricambio, del blocco motore in alluminio di 3781cm$^3$ per la Jaguar E-Type, fabbricato in Francia dalla Société ATS di Arcueil. Tutti i pezzi di ricambio devono riportare il numero di serie del tipo ATS 95/02/***.

Vetture GTS del Periodo F: Il solo cambio di velocità a 5 rapporti autorizzato è il cambio ZF con scatola in ghisa corrispondente alle specifiche del Periodo.

È consentito l'utilizzo di una testata a grand'angolo (GTS, fiche di omologazione n° 100)

Se si utilizza un sistema con una pompa di iniezione, deve essere del tipo Lucas con sistema a farfalla del periodo di riferimento (GTS - fiche n° 100);

Lo smontaggio dei paraurti non è obbligatorio nelle gare in circuito o in salita (Allegato VIII Art. 12.1).

**LANCIA mod. AURELIA B 20:**

quando monta cerchi da 15" questa vettura è autorizzata all'aumento della carreggiata originale di 1".

**Flaminia Zagato**

I carburatori Weber 35 DCNL sono accettati, in sostituzione dei carburatori singoli Solex o dei carburatori tripli Solex 35.

**LANCIA mod.li FULVIA 2C e COUPÉ:**

si precisa che nel Periodo F questi modelli possono essere dotati esclusivamente del collettore di scarico in ghisa, in quanto il collettore in lamiera è stato omologato soltanto nel 1966.

**LANCIA mod. FULVIA COUPÉ:**

in analogia a quelle della Fulvia 2C, che utilizza gli stessi componenti quando corre in categoria TC secondo le specifiche della fiche di omologazione FIA n° 1373 (ruote con canale da 5,5"), le carreggiate della Fulvia Coupé della categoria equivalente possono essere portate a queste misure: anteriormente 1350mm e posteriormente 1300mm.

**Lancia Fulvia (omologazione nr. 3020 - Gruppo 3)**

Il blocco motore 302 è accettato come una sostituzione per il blocco motore 303.

**LANCIA mod. STRATOS:**

Il profilo minimo dei pneumatici è 40% per tutti i Periodi.

Il ROPS approvato dalla FIA e pubblicato sul www.fia.com è raccomandato; qualsiasi altra costruzione di ROPS secondo i disegni e le disposizioni degli allegati V e VI del presente RDS e dell'Allegato K è accettabile. Il ROPS standard (omologazione n° 640) può essere mantenuto, con l'aggiunta delle barre laterali approvate dalla FIA.

**LOLA**

**Mark I:**

- È consentito l'utilizzo unicamente dei motori Coventry Climax FWA (1100cm³) o FWE (1220cm³).
- Questa vettura è considerata del Periodo E se monta freni a tamburo e ruote da 15''.
  È considerata del Periodo F se monta ruote da 13" o freni a disco o entrambi.

**T70 MK1:**

Può essere equipaggiata sia con il cambio Hewland LG500 che con il Hewland LG600 Mk1.

Dal 01/01/2019: Nel periodo F, sulle vetture equipaggiate con motore Chevrolet i carburatori Weber possono essere utilizzati solo su un collettore di aspirazione di tipo "side draft".

**T70 MK2:**

Questo vettura è ammessa alle competizioni nel Periodo F.

Può essere equipaggiata sia con il cambio Hewland LG500 che con il Hewland LG600 Mk1.

Dal 01/01/2019: Nel periodo F, sulle vetture equipaggiate con motore Chevrolet i carburatori Weber possono essere utilizzati solo su un collettore di aspirazione di tipo "side draft".

**T70 MK3 e MK3 GT**

Possono essere equipaggiati sia con il cambio Hewland LG500 che con il Hewland LG600 Mk1.

**T70 MK3 B**

Peso minimo: 860kg.

Il sistema di scarico deve essere con un primario "4 in 1" quando la vettura viene utilizzata senza silenziatore, ma deve essere con sistema primario di "4 in 2 e poi in 1" quando le vetture devono usare il silenziatore.

Può essere equipaggiata sia con il cambio Hewland LG500 che con il Hewland LG600 Mk1.

**LOTUS**

**Motori Ford Lotus Twin Cam**: i soli supporti di banco autorizzati nei motori delle vetture del Periodo F sono quelli semi-circolari conformi alle specifiche originali del Periodo stesso; i supporti di banco semicircolari in ghisa riprodotti in Inghilterra dalla Classic Motorsport Ltd. sono ammessi come pezzi di ricambio per i motori di 1558cm$^3$ in questione. Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.1.

**LOTUS mod. 11**:

La prima serie può essere equipaggiata con il motore Coventry Climax FWA di 1098cm$^3$; FWE di 1216cm$^3$; FWB di 1460cm$^3$.

La seconda serie può essere equipaggiata con i motori Coventry Climax FWA di 1098cm$^3$.; FWE di 1216cm$^3$; FWB di 1460cm$^3$; FPF di 1475cm$^3$.

**LOTUS mod. 23**:

la cilindrata massima dei motori Ford Twin Cam che equipaggiano questa biposto corsa non deve superare i 1600cm$^3$.

**LOTUS 23B:**

I giunti Hardy Spider e Juboflex possono essere accettati in alternativa agli originali sull'albero di trasmissione.

**Lotus Cortina**:

- Il posizionamento dell'assale posteriore deve essere conforme esclusivamente alle specifiche standard (non sono ammessi tubi di rinforzo).

**Lotus Elite** S1 e S2:

- Per motivi di sicurezza è autorizzata la sostituzione dell'elemento in gomma di raccordo tra la sospensione posteriore e la carrozzeria per mezzo di altri sistemi, compreso l'utilizzo di "Unibal";
- Il diametro minimo permesso per i cerchi delle ruote è di 15".
- Le finiture esterne (p.e. bordi dei vetri e del parabrezza) non possono essere rimosse.

**Lotus Elan mod.li 26 e 26R (Omologazione nr. 127):**

Si precisa che sulle vetture della categoria GTS del Periodo F le uniche ruote ammesse sono:

- le ruote d'origine in acciaio che figurano sulla fiche di omologazione FIA n° 127,
- le ruote in lega Minilite o di tipo Minilite con canale da 4,5" oppure 5,5"
- le ruote in lega con canale da 6" che figurano sull'estensione B/V della fiche di omologazione FIA n° 127.

I fari devono rimanere in funzione; essi possono essere resi fissi e coperti con uno schermo di materiale acrilico trasparente.

nella categoria GTS del Periodo F non può essere equipaggiata con un carter secco e sono ammesse solo le estensioni di omologa fino al 31/12/1964.

La Lotus Elan in Periodo F, Fiche di omologazione 127, può usare sui freni anteriori le pinze Girling AR MK2 o MK3.

**LOTUS ELAN (Omologazione nr. 127 / 527 / 3026 / 3027)**

I ROPS devono essere del tipo precedentemente certificato come i seguenti:

- quello prodotto da "Safety Device" (E01X, dal 29/6/1993)
- quello prodotto da "Sassa Roll Bar SAS", (omologato dal 01/01/2000)
- quello prodotto da "Andy Robinson Race Cars" (MSA certificato n°: 15/2415, dal 2015)
- quello prodotto da "Custom Cages" (MSA certificato n°: 15/2435, dal 2015)
- quello prodotto da "Wiechers" (DMSB certificato n°: 2-784-67, dal 2017)

oppure di una costruzione e montaggio simile e certificati da una ASN dopo approvazione della FIA (in conformità a quanto previsto dall'Art. 1.2.1 d) dell'allegato VI del presente RDS (Appendix K)).

**MC LAREN mod.li M1:**

- Nel Periodo F sono ammessi i modelli:
  M1 A con motore Oldsmobile di 4500 cc.,
  M1 A con motore Ford di 4700 cc.,
  M1 A con motore Chevrolet di 5500 cc. ed
  M1 B con motore Oldsmobile di 4500 cc.
- Nel Periodo F non sono ammessi i modelli M1 A equipaggiati con freni a disco ventilanti ed M1 B con i motori Ford e Chevrolet.

**MARCOS mod. GT (Volvo):**

- Questa vettura, con motore Volvo, è ammessa nel Periodo F come Gran Turismo Speciale (GTP) nelle specifiche approvate dalla Commissione Autostoriche (HMSC) della FIA.

**MERCEDES BENZ mod. 300 SL M 198 I ROADSTER**:

il peso omologato è quello riportato sulla fiche n. 86, anche per le vetture con carrozzeria non in lamiera d'acciaio.

**MORGAN mod. PLUS FOUR SUPER SPORTS**:

L'unico modello con motore di 2.2 litri, utilizzabile nel periodo F è il "Plus Four Super Sport" conforme alla fiche di omologazione FIA n° 64 del 1962.

In conformità a quanto indicato nella fiche n. 64, le carreggiate anteriore e posteriore posso essere incrementate di 25 mm se vengono usati cerchi di larghezza 5.5".

**NISSAN mod. Cherry X-1 (Datsun 100A) – (Omologazione nr. 5472)**

Le pinze freni della Nissan Cherry X-1 (Datsun 100A) omologate nell'estensione 6/5V possono essere sostituite con le pinze di serie della Nissan Sunny Datsun 1200 (omologazione 5356).

**NISSAN mod. DATSUN SPORT 240Z - H(L)S 30 – (Omologazione nr. 3023**)

Le vetture conformi all'omologazione nr. 3023 (Gr. 3 e B) possono usare cerchi da 15".

**NORTON:**

i motori prodotti in Inghilterra da Utley e Banyard-Smith, con specifiche identiche ai motori Norton di 500cm$^3$ a corsa lunga (79,6mm x 100mm), sono ammessi per sostituire i motori originali corrispondenti sulle Monoposto di Formula 3 del Periodo E.

**NSU mod. 1000 TYP 67:**

per le vetture della categoria TC del Periodo F, quando utilizzano le ruote in lega da 4.5" x 12" menzionate sulla fiche di omologazione F.I.A. n. 1313, sono autorizzate le seguenti misure della carreggiata: anteriore 1259mm; posteriore 1248mm.

**NSU**

A causa di una omissione nelle fiche di omologazione 1488, 1501 e 5226, manca la costante per i cambi manuali a quattro velocità che è 41/20.

I condotti di aspirazione ed i carburatori devono essere orientati nello stesso verso di quelli omologati (verso la parte posteriore della vettura). I condotti Spiess orientati verso l'abitacolo non sono omologati e non ammessi.

**OPEL mod. ASCONA A 1900:**

Le vetture TC del Periodo H1 e conformi alla fiche di omologazione nr. 5398 possono usare cerchi da 15" di diametro

**OPEL mod. Kadett B Coupé F:**

È permesso usare le pinze freno della Opel Commodore/Omega come sostituzione di quelli indicati nella estensione nr. 12/9V dell'omologazione nr. 5209 (numero del ricambio 93 173 152 e 93 173 150, diametro del pistone 35 mm).

**Kadett C GT / E**

E' consentito l'uso di un radiatore in alluminio sul modello GT/E nel Periodo H1, corrispondente alla omologazione nr. 644.

Le pinze dei freni anteriori indicate nella fiche nr. 5624, variante 10/10V valida solo in gruppo 2 sono pinze con 2 pistoncini.

Le pinze dei freni posteriori indicate nella fiche nr. 5624, variante 10/10V valida solo in gruppo 2 sono pinze con 1 pistoncino.

**OSCA:**

Nelle gare di Formula Junior queste vetture possono usare cerchi anteriori e posteriori con le seguenti dimensioni massime: 4,5"J x 15".

**OSELLA B.C. (fino a PA 9):**

Le vetture sulle quali gli attacchi delle sospensioni anteriori risultino esterni al telaio saranno inserite d'ufficio nel Periodo JR (1/1/83 - 31/12/1990).

**PEUGEOT: 309 GTI (Omologazione n° 5332)**

A causa della indisponibilità delle pinze dei freni AP Racing CP3345-88/89S4 come descritto nella variante opzione 01 / 01VO, sono accettate le seguenti sostituzioni:
Anteriore - CP6628 e CP5040.

**PORSCHE mod. 356:**

Le carreggiate stabilite dalla FIA per tutti i modelli sono le seguenti:

- anteriore 1306mm - posteriore 1315mm.
- per le vetture con tamburi larghi 60mm omologati in opzione: anteriore 1346mm e posteriore 1315mm.

Per le vetture di cui non esiste una fiche di omologazione FIA dell'epoca sono stati definitivamente confermati questi pesi minimi nella categoria GTS:

<u>Coupé,cabriolet,hardtop:</u>

| | |
|---|---|
| 1100,1300,1300S, 1500,1500S 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) modelli GT/1600, 1600 S, 1600 S 90 | 750 Kg |
| B (T5) cabriolet/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 (fiche omologazione 139 e 501) | 900 Kg |

| | |
|---|---|
| Speedster, roadster: | |
| 1500 S | 700 Kg |
| A/1600 GS | 700 Kg |
| B (T5)/1600 S | 800 Kg |
| B (T6)/1600 S, 1600 S 90 | 740 Kg |
| Nella categoria GTP: | |
| 356 B (T5) 1600S 90, coupé, cabriolet, hardtop | 788 Kg |
| 356 B (T6) 1600 S 90, coupé, cabriolet, hardtop | 712 Kg |
| 356 B (T6) 1699 S 90, speedster, roadster | 703 Kg |

**PORSCHE mod. 901/911:**

- Il modello a passo corto introdotto nel 1963 è accettato nel Periodo F come GTS, soltanto secondo le specifiche della fiche di omologazione FIA n° 183 del 1965 (escluse le estensioni successive);
- La fiche di omologazione FIA n° 503, sulla quale sono indicati i carburatori Weber, è valida soltanto per il Periodo G.
- Le vetture del Periodo F possono utilizzare il dispositivo di regolazione del camber che, a partire dal n° di telaio 302.695, si trova sugli attacchi superiori della sospensione anteriore.
- Sulle vetture GTS del Periodo F (fiche n° 183) è autorizzato l'impiego delle ruote in lega Fuchs con canale da 5,5" e dei semiassi Lobro.
- Il motore 901/20 e i corrispondenti bilancieri possono essere usati solo sulle 911 R post 1966.
- Le vetture 911 Carrera Modello G del 1974 e seguenti in Gruppo 3 possono usare cerchi di larghezza 7" sull'anteriore e 8" sul posteriore, forniti all'epoca come opzioni dai concessionari.
- Il cambio 915 non è accettato sulle Porche 911 prima del 1972.
- **Mod.lli 911 2.7 / 3.0 RS o RSR,** per le vetture dal 1974 in poi è autorizzato il montaggio, in alternativa al carter motore originale, del carter motore della Porsche 911 Turbo 3.0 (numero di fusione: 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, oppure 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), con la cilindrata conforme all'originale.

**Porche 911 Carrera 3.0 RS/RSR (Omologazione nr. 3053):**

Le sospensioni con molle elicoidali e duomi di diametro Ø100 mm, non sono accettati prima della evoluzione 3053-15/4E (per i modelli G).
Per queste vetture sono ammesse come ricambi le pinze freni usate sulla Porche 911 Turbo 3.3 (Omologazione nr. 3076 - estensione 6/3e)

**PORSCHE mod. RSR 1975/76 e 934**:

Per le vetture GTS è permesso l'uso di cerchi con diametro da 16".

**Porsche 911 SC (fiche omolog. 3062):**

I bracci rinforzati in alluminio, previsti nella estensione 04/03V foto 5, sono stati cancellati.
La fiche di omologazione 3062 è stata aggiornata con la estensione 09/03E (Erratum).

**SINGER**

**Chamois:** La pinza dei freni Girling D12R precedentemente omologata nella variante opzione per la Singer Chamois (fiche n. 5022, 8/6V) può essere sostituita con la pinza Girling Type 12 (SP)

**SKODA:**

nei rispettivi Periodi di classificazione sono ammessi come GT i seguenti modelli:

- Skoda Felicia tipo 994 di 1150cm$^3$ (anni 1959-1961),
- Skoda Felicia Super tipo 996 di 1150-1300cm$^3$ (anni 1961 e 1964),
- Skoda 450 di 1150cm$^3$ (anni 1958-1959).

**120 S e 130 RS** : I blocchi-motore prodotti dalla Skoda fin dal 1983 con cilindrata di 1300cm$^3$ e supporti albero-motore con diametro di 60mm possono essere usati in sostituzione dei blocchi-motore originali delle Skoda 120 S ( Fiche omologazione nr. 1636 e 1675) e delle Skoda 130 RS ( fiche omologazione nr. 1668 e 1676), Part No. 114000083 or 0070010702.

**SPORT NAZIONALE (Biposto Corsa)**

Equipaggiate con motore Alfa Romeo 6 cilindri, 2500 cc., 12 valvole. Sono inserite nel Periodo JR (1/1/1983 - 31/12/1990) con HTP ACI o FIA. Devono essere conformi alla regolamentazione tecnica prevista nel Periodo di riferimento (NS 10 Annuario CSAI 1990). La fiche di omologazione di riferimento del motore è la nr. 5135 Gr. A/N oppure la nr. 02-S CSAI del 1° Giugno 1987.

Per motivi di sicurezza è consentito utilizzare in alternativa, una pompa del carburante dotata di raccordi filettati di entrata ed uscita, avente le medesime caratteristiche della pompa di serie.

**STANGUELLINI mod. 1100 Corsa:**

In Formula Junior, al fine di poter utilizzare cerchi di 1" più larghi, la carreggiata anteriore può essere aumentata da 1220mm a 1240mm.

**STUDEBAKER**

**62V-Lark VIII (Fiche Omologazione n. 1078)**

È autorizzato l'uso di freni a disco anteriori (tipo Bendix), commercializzati in origine dalla Studebaker nel periodo ma non specificamente omologati

**SUNBEAM**

**IMP Sport e Stiletto**

La pinza dei freni Girling D12R precedentemente omologata nella variante opzione per la Sunbeam IMP Sport (fiche nr. 5161, 4/2V) e la Sunbeam Stiletto (fiche nr. 1490, 4/3V) può essere sostituita con la pinza Girling Type 12 (SP).

**TOYOTA Celica 1900 RA20L-KA**

Le pinze freni di questa Toyota Celica (omologazione nr. 5437) possono essere sostituite con quelle della Ford Escort RS 1600 (omologazione nr. 1605).

**TURNER SPORTS CARS Climax Sports (Omologazione n° 81)**

Deve essere applicata la seguente errata sulla trasmissione:

- 1ª marcia: 11:28 – 2.448
- 2ª marcia: 19:32 – 1.619
- 3ª marcia: 22:29 – 1.267
- 4ª marcia: 25:26 – 1.000 Costante

**TVR**

**Grantura e Griffith**: a causa di un errore sulle fiche di omologazione FIA originali, si precisa che i valori del passo corretti sono i seguenti:

- TVR Grantura MK 1, MK II e MK IIa: 213.36cm.
- TVR Grantura MK3 e Griffith: 217.17cm.

**Grantura**: Nel periodo E è consentita solamente la scatola guida a vite senza fine e sono autorizzati solo cerchi da 15''.

**VOLVO**

La seguente errata deve essere applicata alla trasmissione dei modelli elencati sotto:

- Per **122 S** (omologazione nr. 5012), **144 S** (omologazione nr. 5151), **123 GT** (omologazione nr. 5152) e **1800 S** (omologazione nr. 544):
  Art. 277: costante = 27/19;
  terza marcia = 22/23 (invece di 23/22).
- Per **142 S** (omologazione nr. 5289), **122 S** (omologazione nr. 5290) e **1800 E** (omologazione nr. 3036):
  Art. 277: costante = 27/19
- Per **142 S** (omologazione nr. 5208), **122 S** (omologazione nr. 5313), **142 S** (omologazione nr. 5314) e **142 GL** (omologazione nr. 5410):
  Art. 277: costante = 27/19;
  costante alternativa per cambio manuale = 25/21
- Per la **164 E** (omologazione nr. 5465):

Art. 277: costante = 33/23.

**544, 122, P100, 123 GT, 1800**

Per le vetture con le omologazioni n. 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313, e raccomandato l'uso di semi-assi costruiti "NorDrive" (NL) in sostituzione di quelli originali.

**122**: Se si usano cerchi da 5,5'', omologati come opzione sulla fiche nr. 1408, la carreggiata può essere aumentata fino ad un massimo di 1345mm. L'evoluzione 01/01 ET della fiche di omologazione non può essere presa in considerazione per vetture prima del Periodo G.

**122 S:** Per l'omologazione n. 5290 e 5313, il disco dei freni posteriore come definita sulla fiche sono opzionali.

I freni a tamburo sono autorizzati secondo le specifiche di seguito:

Art. 93: Numero di cilindri per ruota 1

Art. 94: diametro cilindretto di 25,4mm

Art. 95: diametro interno 228,6mm

Art. 96: Lunghezza dei pattini dei freni 20 x 2

Art. 97: larghezza dei pattini dei freni 50,8mm

Art. 98: Numero di pattini freno 2

Arte 99: Area totale per freno 22300mm$^2$

**PV 544 SPORT**:

I freni a disco omologati nell'estensione C della fiche di omologazione FIA nr. 1086 sono ammessi soltanto sulle vetture del Periodo F.

**VOLKSWAGEN mod. VW KAFER**:

Questa vettura può essere considerata come GT quando modificata da Oettinger in conformità alla fiche di omologazione n°. 138.

## ALLEGATO VIII:
## Modifiche autorizzate, per le vetture TURISMO DI SERIE (T) e GRAN TURISMO DI SERIE (GT) dei periodi "E", "F" e "G1"

NON SONO AMMESSE ALTRE MODIFICHE

In generale, ad eccezione di ciò che al contrario è espressamente autorizzato, qualsiasi parte danneggiata per usura o incidente deve essere sostituita con un'altra identica nelle specifiche (cioè esattamente uguale) a quella sostituita e le carrozzerie, gli interni degli abitacoli e gli impianti di scarico devono conformarsi a quanto previsto dal costruttore per il normale uso stradale.

Oltre a quelle indicate nel presente allegato, non sono ammesse altre modifiche.

ART. 1 - DISPOSITIVI ELETTRICI

1.1 - Dispositivi di illuminazione (solo in gare su strade aperte): devono essere conformi alla legislazione in vigore;

1.2 - È consentito il montaggio di fari supplementari, ma il loro numero totale non deve essere comunque superiore a sei, escluse le luci di posizione;

1.3 - I fari supplementari possono essere incassati, se necessario, nella parte frontale della carrozzeria o nella griglia del radiatore, ma le aperture create a tale scopo devono essere totalmente occupate dai fari aggiuntivi e non avere altre funzioni;

1.4 - È lasciata piena libertà nella scelta dei vetri, delle parabole (a condizione che siano rispettate le dimensioni originali) e delle lampade dei fari; possono essere utilizzate solo lampade con filamento ad incandescenza al tungsteno o lampade alogene al quarzo funzionanti ad una tensione non superiore a 12 Volt;

1.5 - È consentito il montaggio di luci di retromarcia anche incassate, se necessario, nella carrozzeria, a condizione che si accendano solo con l'inserimento della retromarcia e che rispettino la legislazione in vigore nel paese in cui la vettura è immatricolata;

1.6 - È consentito il montaggio di un proiettore orientabile, subordinatamente alla legislazione in vigore e alle norme vigenti nei Paesi che la vettura potrebbe attraversare nel corso di una competizione;

1.7 - Candele, bobina d'accensione, condensatore e distributore: la marca è libera, a condizione che il numero delle candele per ogni cilindro, il tipo della bobina, del condensatore, del distributore e delle candele siano conformi alle specifiche del costruttore con riferimento al modello preso in considerazione;

1.8 - È vietata l'aggiunta di un sistema di accensione elettronico, né di un limitatore di giri elettronico;

1.9 - Batteria e generatore:
- il tipo, la marca e la capacità (amperaggio) della batteria e del generatore di corrente sono liberi, ma una dinamo non può essere sostituita con un alternatore;
- Il generatore deve produrre corrente ed essere sotto tensione solo a motore acceso.

1.10 - È consentito modificare la tensione (voltaggio) della batteria e di tutti gli apparecchi elettrici da 6 a 12 volt; La capacità (Ah) della batteria è libera.

1.11 - La posizione originale della batteria non può essere cambiata all'infuori dello spostamento, per motivi di sicurezza, dall'abitacolo ad un altro punto della vettura;

1.12 - Se la batteria viene mantenuta nell'abitacolo deve essere di tipo a secco, fissata saldamente e racchiusa in un contenitore a tenuta stagna;

ART. 2 - SOSPENSIONI

2.1 - Ammortizzatori:

2.1.1 - la marca e il tipo degli ammortizzatori sono liberi, ma il loro numero e il sistema di funzionamento (telescopici o a leva, idraulici, idraulici a gas o a frizione) non possono essere variati rispetto all'equipaggiamento originario della vettura;

2.1.2 - non sono ammessi gli ammortizzatori idraulici a gas equipaggiati con una riserva supplementare di gas esterna o interna in aggiunta a quella di origine.

2.1.3 - Supporti: i supporti originali delle molle e i punti di ancoraggio delle sospensioni non possono essere cambiati in alcun caso.

2.1.4 - Molle: le dimensioni delle molle delle sospensioni possono essere modificate, possono essere sostituite con altre a condizione che il loro tipo, numero, materiale, e taratura siano identici a quelli della specifica di periodo che vanno a sostituire. Il numero delle spire o delle lame è libero.

ART. 3 - RUOTE E PNEUMATICI

3.1 - Ruote:

3.1.1 - devono avere specifiche uguali, a quelle fornite all'origine dal costruttore per il modello di vettura considerato.

3.1.2 - esse sono definite dal diametro, dalla larghezza del canale del cerchio e dalla loro campanatura. Comunque, le ruote di 400 mm. di diametro possono essere sostituite con ruote da 15" e canale inferiore a 4", solo nelle gare dove sono previsti i pneumatici Dunlop Racing.

3.1.3 - La posizione della ruota di scorta non può essere cambiata, ma il sistema di bloccaggio è libero.

3.2 - Pneumatici: devono essere conformi all'Art. 8 del presente RDS.

ART. 4 - SEDILI

I supporti dei sedili possono essere modificati.
È consentita anche la rimozione del sedile e/o dello schienale posteriori, ma non dei rivestimenti delle lamiere sottostanti, soltanto quando sulla vettura viene montato un roll-bar a gabbia.

ART. 5 - MOTORE E SUOI ACCESSORI

5.1 - Rialesaggio: autorizzato fino ad un aumento di 0.6 mm dell'alesaggio d'origine, a condizione che questa operazione non cambi la classe di cilindrata del periodo.

5.2 - Pistoni: non sono permesse modifiche dei pistoni ma i pistoni originali possono essere sostituiti con altri, anche se non provenienti dallo stesso fabbricante, a condizione che corrispondano alle specifiche del Periodo (forma, peso);

5.3 - Gli alberi a camme non possono essere modificati né sostituiti con altri di diverso disegno.

5.4 - Valvole: la lunghezza non può essere modificata.

5.5 - Equilibratura: l'equilibratura è consentita, ma l'alleggerimento di qualsiasi parte non può eccedere il 5% del suo peso originario.

5.6 - Filtro dell'aria: può essere cambiato o tolto, ma non può essere eliminato il suo cassonetto di contenimento originale.

5.7 - Carburatori: possono essere cambiati solo i getti e i diffusori, ma devono essere mantenute la marca, il tipo omologato o le specifiche del costruttore.

5.8 - Albero motore: è consentita la sostituzione dell'albero motore originale con un altro fabbricato in materiale ferroso alternativo, a condizione che sia identico, nella forma ed in tutte le dimensioni, a quello originale; comunque, debbono essere utilizzati i supporti di banco di origine o, quantomeno, ricostruiti con forma e materiali identici agli originali.

ART. 6 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

6.1 - Radiatore

6.1.1 - È autorizzato il montaggio di qualsiasi radiatore previsto dal costruttore per lo specifico modello di vettura preso in considerazione, ma il sistema di attacco e la sua posizione non possono essere modificati in alcun caso;

6.1.2 - È autorizzata l'aggiunta di una persiana sul radiatore, fissa o azionabile con qualsiasi tipo di dispositivo;

6.1.3 - I radiatori del riscaldamento dei motori raffreddati ad acqua e gli scambiatori di calore dei motori raffreddati ad aria possono essere rimossi ma non cambiati di posizione;

6.1.4 - La posizione dei tubi dell'acqua è libera.

6.2 VENTOLE:

6.2.1 - È concessa piena libertà sul numero e le dimensioni delle pale (ovvero sulla completa eliminazione delle ventole);

6.2.2 - L'azione della ventola può essere temporaneamente bloccata mediante frizioni;

6.2.3 - È permesso il montaggio di una ventola elettrica in sostituzione di quella originale.

6.3 - Termostato: la marca e il tipo sono liberi.

ART. 7 - MOLLE

Le molle diverse da quelle di sospensione possono essere sostituite con altre a condizione che il loro numero, materiale e taratura siano identici a quelli della specifica di periodo che sostituiscono.

ART. 8 - TRASMISSIONE, CAMBIO, DIFFERENZIALE E FRIZIONE.

8.1 - È consentito l'uso di un massimo di due serie di rapporti del cambio e di due serie di rapporti finali fra quelli omologati in Gruppo 1 per le Turismo di Serie e in Gruppo 3 per le Gran Turismo di Serie;

8.2 - È vietato il montaggio di cambi a innesti frontali

8.3 - È autorizzata l'aggiunta al cambio originale di un overdrive, a condizione che sia conforme alle specifiche del Periodo;

8.4 - Il sistema originale di controllo della frizione non può essere modificato.

ART. 9 - FRENI

9.1 - È consentito il montaggio di un ripartitore di frenata tra le ruote anteriori e quelle posteriori solo se incluso tra le specifiche del Periodo;

9.2 - Le tubazioni dei freni possono essere protette da una guaina rinforzata di tipo flessibile (di tipo Aeroquip);

9.3 - Il materiale delle guarnizioni d'attrito è libero;è consentita la sola normale fresatura di manutenzione delle guarnizioni d'attrito;

9.4 - Il servofreno montato all'origine non può essere disinserito.

ART. 10 - PASSO, CARREGGIATE, DISTANZA DAL SUOLO

10.1 Passo e carreggiate:

10.1.1 - Le misure del passo e delle carreggiate devono conformarsi alle dimensioni omologate o, se la vettura non è stata omologata, alle specifiche originali del costruttore.

10.1.2 - La tolleranza sulle carreggiate è +/- 1%.

10.2 - Distanza dal suolo: tutte le parti sospese (compresi i tubi di scarico e i silenziatori) della vettura devono trovarsi, in qualsiasi momento di una competizione, ad una distanza minima dal suolo di 10 cm. in modo che un blocco di 80x80x10 cm. possa essere passato sotto la vettura da ogni lato, in qualunque momento della gara.

- La distanza dal suolo può essere misurata in qualunque momento durante la gara, su un piano scelto dal Commissario Tecnico Delegato, ed in conformità con il Manuale di Omologazione pubblicato dalla FIA nel 1993.

ART. 11- PESO

In qualsiasi momento, durante una competizione, il peso della vettura non deve essere inferiore al peso minimo specificato sul suo HTP.

ART. 12 - PARAURTI

12.1 - Ameno che non facciano parte integrante della carrozzeria e salvo nei rallye, i paraurti delle vetture omologate ed i loro supporti devono essere smontati.

12.2 - I paraurti delle seguenti vetture vengono considerati come parti integranti della carrozzeria:

- Jaguar Mark 1 e 2
- Austin e Morris Mini, e tutti i modelli derivati
- Ford Falcon
- Ford Mustang
- Volvo 120 (tutti i modelli)
- VEB Wartburg, (tutti i modelli)
- Abarth 850 TC e 1000
- Porsche 911 (tutti i modelli)
- Lotus Elan.

12.3 - Le vetture partecipanti ai rallye devono essere equipaggiate di paraurti conformi alle specifiche dell'epoca del modello considerato salvo se: Il modello è stato omologato all'epoca senza paraurti.

ART. 13 - RUOTA DI SCORTA

La ruota di scorta può essere rimossa dalla vettura a condizione che:

- Il peso minimo omologato della vettura sia rispettato in ogni momento.
- Nei rally, deve essere rispettato il Codice della Strada.

ART. 14 - ACCESSORI SUPPLEMENTARI NON OMOLOGATI

14.1 - Accessori supplementari non compresi tra le specifiche del Periodo o nelle fiche di omologazione sono autorizzati senza restrizioni, a condizione che non abbiano conseguenze sul comportamento della vettura e non influenzino, nemmeno indirettamente, le prestazioni del motore, dello sterzo, della trasmissione, né la tenuta di strada o la frenata.
Tali accessori sono quelli che riguardano l'estetica, il comfort (illuminazione, riscaldamento, radio ecc.) e quelli che consentono una guida più facile e sicura della vettura (speed-pilot, lavavetro, ecc.).

14.2 - La silhouette della vettura, come definita dall'Art. 3.4.1, non deve essere modificata;

14.3 - La posizione del volante (guida destra o guida sinistra) è irrilevante, a condizione che il modello sia stato offerto dal costruttore in quelle configurazioni.

14.4 - È autorizzato quanto segue:

14.4.1- Il dispositivo di segnalazione acustica può essere cambiato, può esserne aggiunto un altro, può essere modificato per consentirne l'azionamento da parte del passeggero;

14.4.2 - Il parabrezza può essere sostituito con un altro dello stesso materiale provvisto di sbrinatore;

14.4.3 - Il dispositivo del riscaldamento può essere sostituito con altro previsto nel catalogo del fabbricante della vettura.

14.4.4 - abbellimenti estetici esterni possono essere rimossi (ad eccezione della griglia del radiatore e delle cornici dei fari), a condizione che non si vengano a creare bordi taglienti.

14.4.5 - Il contachilometri originale può essere sostituito con un altro, a condizione che lo strumento sostitutivo sia di tipo analogico ed entri nello stesso alloggiamento; è ammesso il montaggio di strumenti supplementari, purché siano di tipo analogico;

14.4.6 - È ammessa la sostituzione del termometro dell'acqua elettrico con uno di tipo capillare e un manometro standard con uno di maggiore precisione.

14.4.7 - I punti d'attacco del crick di sollevamento possono essere rinforzati, può esserne spostata la posizione e possono esserne aggiunti degli altri;

14.4.8 - I rostri dei paraurti possono essere rimossi, ma i paraurti devono restare nella loro collocazione originale, salvo quanto previsto al precedente Art. 12 di questo Allegato;

14.4.9 - I cassettino portaoggetti e le tasche negli sportelli possono essere modificati soltanto per un loro miglior utilizzo;

14.4.10 - Quando il regolamento di una gara consente il montaggio di una protezione del sottoscocca, le tubazioni dei freni e del carburante possono essere protette.

14.4.11 - La posizione e l'estetica dei numeri di targa sono liberi, entro i limiti delle norme in vigore nel Paese del proprietario della vettura;

14.4.12 - Può essere montato un volante alternativo, ma deve essere mantenuto il sistema di attacco originale alla colonna dello sterzo;

14.4.13 - Possono essere aggiunti all'impianto elettrico ulteriori relè, interruttori e possono essere allungati i cavi della batteria;

14.4.14 - Tutti gli interruttori elettrici possono essere liberamente cambiati con riferimento alla loro funzione, posizione e, nel caso di accessori aggiuntivi, al loro numero;

14.4.15 - Le coppe delle ruote possono essere rimosse e le ruote bilanciate;

14.4.16 - La bulloneria può essere cambiata e/o bloccata con coppiglie o filo di ferro;

14.4.17 - Possono essere montate coperture dei fari, a condizione che non influenzino l'aerodinamica della vettura;

14.4.18 - Il freno a mano può essere modificato per consentire il suo sgancio rapido (sistema "fly off");

14.4.19 - Sulle vetture aperte, il montaggio di un hard top corrispondente alle specifiche del Periodo venduto dal fabbricante della vettura o da un fornitore esterno.

**ALLEGATO IX:**
**Modifiche autorizzate per le vetture TURISMO COMPETIZIONE (TC) e GRAN TURISMO COMPETIZIONE (GTS),**
**dei periodi "E", "F" e "G1",**
**In aggiunta quelle autorizzate dall'ALLEGATO VIII**

Oltre a quelle indicate non sono ammesse altre modifiche.

ART. 1 - TELAIO

Deve rispettare l'art. 7.3.6 del presente RDS.

ART. 2 - SOSPENSIONI

**2.1- Barre antirollio:**

2.1.1 - È autorizzato il montaggio di una barra antirollio a condizione che non costituisca un mezzo aggiuntivo di posizionamento delle ruote.

2.1.2 - La barra antirollio non deve essere regolabile e deve essere costruita come elemento unico a partire da un pezzo pieno;

2.1.3 - È consentito l'uso di giunti unibal sulle barre antirollio, a condizione che non modifichino la geometria delle sospensioni;

2.2 - **Ammortizzatori:** sono ammessi gli ammortizzatori regolabili dello stesso tipo di quelli corrispondenti alle specifiche del Periodo;

**2.3 - Supporti molle:**

2.3.1 - I piattelli delle molle regolabili e la regolazione dell'altezza da terra sono vietati salvo se si tratta di una specifica dell'epoca per il modello considerato e che sia utilizzato solo il sistema di regolazione d'origine di tale specifica.

2.3.2 - I supporti originali non devono essere modificati.

**2.4 - Molle delle sospensioni:**

2.4.1 - Queste possono essere sostituite con altre a condizione che il loro tipo ed il loro numero siano identici a quelli della specifica che vanno a sostituire.

2.4.2 - Il numero di spire/lame è libero.

2.4.3 - Molle a flessibilità variabile non possono essere utilizzate se non si tratta di una specifica dell'epoca.

**2.5 - Barre anti-spostamento o anti-avvicinamento sui punti di attacco delle sospensioni alla scocca o al telaio e barre di rinforzo delle sospensioni o puntoni:** sono proibite, se non corrispondono ad una specifica di Periodo per un dato modello;

ART. 3 - MOLLE DI QUALSIASI GENERE

Le molle diverse da quelle delle sospensioni, possono essere sostituite da altre a condizione che il loro numero sia identico a quello della specifica del periodo interessato.

ART. 4 - GENERATORE E CANDELE

È consentita la sostituzione della dinamo con un alternatore di tipo e specifiche disponibili nel Periodo di capacità pari o superiore, ma il sistema ed il metodo di trascinamento del generatore devono restare immutati. È vietato l'impiego di pulegge dentate.

Candele di un diametro inferiore a quello delle specifiche del Periodo possono essere montate con appositi adattatori, se esistono le prove di un loro utilizzo nel Periodo stesso.

Limitatori elettronici di giri non sono permessi.

ART. 5 - MOTORE

**5.1 - Rialesaggio:** autorizzato fino ad un massimo di 1.2 mm dell'alesaggio d'origine a condizione che questa operazione non cambi la classe di cilindrata del periodo della vettura.

**5.2 - Blocco motore e testata:** è consentito variare il rapporto di compressione mediante la lavorazione del piano del blocco motore o della testata e/o rimuovendo la guarnizione della testata oppure utilizzandone una di diverso spessore.
Possono essere utilizzati solo i bilancieri omologati.

**5.3 - Pistoni, alberi a cammes e molle valvole:** è consentita la modifica degli alberi a cammes e delle molle delle valvole nonché l'uso di pistoni, alberi a cammes e molle valvole alternative con specifiche o metodi di fabbricazione diversi dall'originale, a patto che venga rispettato il numero dei componenti utilizzato nel motore omologato o corrispondente alle specifiche del costruttore;

**5.4 - Finitura:** le lavorazioni di finitura, lucidatura ed equilibratura delle parti del motore sono autorizzate a condizione che:

5.4.1 Queste operazioni vengano eseguite senza aggiunta di materiale,

5.4.2 Che sia sempre possibile stabilire indiscutibilmente che tali parti provengano dalla serie, siano autorizzati dal presente regolamento e/o siano omologati.

5.4.3 Che le dimensioni ed i pesi indicati sulla fiche di omologazione della vettura siano rispettati con le tolleranze indicate nella fiche di omologazione o nell'Allegato J del Periodo. Se queste tolleranze non sono specificate nella fiche, si applica una tolleranza del 5%.

ART. 6 - FILTRO E RADIATORE DELL'OLIO

6.1 - È consentita l'aggiunta di un filtro dell'olio e/o di un radiatore dell'olio del motore se il modello ne era sprovvisto all'origine.

6.2 - Il radiatore dell'olio, visto dall'alto, non deve sporgere dal perimetro della vettura;

6.3 - È consentito il montaggio di paratie mobili o fisse nella coppa dell'olio.

ART. 7 - IMPIANTO DI SCARICO

7.1 - Il collettore di scarico e le luci di scarico devono rimanere identiche all'originale ma sono liberi i tubi di scarico e i silenziatori, il cui livello massimo di rumorosità non deve superare i 103 decibel.

7.2 - Il livello massimo di rumorosità deve restare entro i limiti legali del Paese della gara (in Italia la rumorosità non deve superare i 103 decibel).

7.3 - L'uscita dei tubi di scarico deve essere posizionata entro un massimo di 45 cm. e un minimo di 10 cm. dal suolo, entro il perimetro della vettura o a non meno di 10 cm. da questo perimetro e dietro il piano verticale che attraversa il centro del suo passo; il tubo di scarico può sporgere dal perimetro della vettura soltanto se è provato che era una specifica di Periodo per quel modello; comunque i tubi di scarico devono essere adeguatamente schermati per impedire che provochino bruciature.

7.4 - Il sistema di scarico deve essere montato in modo saldo e permanente. I gas di scarico devono uscire solo dall'orifizio terminale dell'impianto ed è vietato utilizzare parti del telaio per la loro fuoriuscita.

ART. 8 - SISTEMA DI ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

8.1 - È consentita la sostituzione delle pompe meccaniche con pompe elettriche e viceversa anche in numero e posizione diverse dall'originale;

8.2 - È consentito l'uso di qualsiasi serbatoio del carburante conforme all'art. 5.5, a condizione che non sia di capacità superiore a quella delle specifiche del Periodo o omologata e che sia montato nello stesso vano in cui era alloggiato quello originale o nel portabagagli.

8.3 - La posizione delle condutture del carburante è libera.

ART. 9 - CARBURATORI E FILTRI ARIA

9.1 - I carburatori possono essere sostituiti con altri differenti da quelli specificati sulla fiche di omologazione a condizione che:

9.1.1 - La marca, tutti i dettagli tecnici e i metodi di funzionamento rimangano identici a quelli dei carburatori conformi alle specifiche del Periodo del modello di vettura considerato (numero dei corpi, dei getti, dei diffusori, delle pompe, ecc.);

9.1.2 - I carburatori possano essere montati direttamente sul collettore d'aspirazione utilizzandone i bulloni o i dadi o i fori di attacco originali e senza necessità di interporre alcun raccordo o flangia;

9.1.3 – Per vetture solo del periodo G1: In aggiunta a quanto sopra, e dal momento che nel Periodo G1 la marca dei carburatori era libera, ogni marca di carburatori può essere usata a condizione che possa essere dimostrato che tale marca fu usata nel periodo sul modello di vettura interessato.

9.2 - Il filtro dell'aria e il suo cassonetto di contenimento possono essere eliminati e sostituiti con tromboncini di aspirazione conformi alle specifiche del periodo.

ART. 10 - TRASMISSIONE

**10.1 - Cambio di velocità:** è consentito esclusivamente l'uso di un cambio di velocità (manuale o automatico) e dei relativi rapporti interni conformi alle specifiche del Periodo della vettura;

- è consentito sostituire i pignoni a dentatura elicoidale con pignoni a dentatura diritta;
- è proibito l'utilizzo di cambi a innesti frontali.

**10.2 - Rapporto finale:** è consentito esclusivamente l'uso di rapporti finali conformi alle specifiche del Periodo della vettura.

**10.3 - Differenziale:** è consentito l'uso di un differenziale ad azione limitata conforme alle specifiche del Periodo soltanto se equipaggiava quel determinato modello di vettura.

ART. 11 - RUOTE E PNEUMATICI

**11.1 - Ruote:** devono essere di un tipo omologato oppure di un tipo in uso corrente nel Periodo, in ogni caso corrispondente come dimensioni alle ruote di origine e ferme restando le carreggiate massime omologate;

11.1.1 - Le ruote possono essere rinforzate, anche se ciò comporta una modifica del loro sistema di fissaggio, a condizione che il sistema così modificato fosse utilizzato all'epoca per quel particolare modello di vettura;

11.1.2 - Le vetture Turismo Competizione e Gran Turismo Competizione dei Periodi F e G1 possono montare cerchi in lega di tipo MINILITE delle stesse dimensioni di quelli di origine, a condizione che non siano disponibili sul mercato cerchi in lega conformi alle specifiche del Periodo di quel dato modello di vettura.
Le carreggiate massime devono essere rispettate.

**11.2 - Pneumatici:** devono essere conformi all'Art. 8.

ART. 12 - FRENI

Il sistema frenante deve essere perfettamente conforme alle specifiche del Periodo, con le seguenti eccezioni:

12.1 - È consentito il montaggio di un sistema frenante a doppio circuito che provochi la frenatura simultanea delle quattro ruote per mezzo di due distinti circuiti idraulici purché non siano modificate la posizione del punto di attacco del pedale e la struttura della vettura;

- È consentito il montaggio di un servofreno oppure disinserirlo se esistente;

12.2 - È consentito il montaggio di un sistema di limitazione della pressione solo se conforme alle specifiche del Periodo;

- È consentito il montaggio di un sistema di bilanciamento della frenata tra le ruote anteriori e posteriori soltanto se conforme alle specifiche del Periodo, a condizione che non sia comandabile in alcun modo dal pilota mentre è seduto al posto di guida;

12.3 - È proibito modificare i dischi dei freni;

12.4 - Sono liberi il tipo e il metodo di fissaggio dei materiali d'attrito ai pattini e/o alle ganasce dei freni, ma le dimensioni delle superfici d'attrito devono essere conformi all'omologazione o alle specifiche costruttive della vettura.

ART. 13 - ABITACOLO

**13.1 - Parabrezza**

13.1.1 - Il parabrezza deve essere di vetro stratificato a meno che sia stata autorizzato l'uso di materiale alternativo per la specifica.

13.1.2 - Sulle vetture aperte costruite prima del 1955, i parabrezza sono liberi, a patto che l'altezza minima sia di 20 cm. a partire dal bordo superiore del cruscotto;

13.1.3 - Per le vetture costruite dal 1955 al 1961, i parabrezza devono avere le seguenti dimensioni minime:

13.1.3.1 - Altezza minima a partire dal bordo superiore del cruscotto: 20 cm

13.1.3.2 - La larghezza dovrà essere di 90cm. per le vetture fino a 1000cm$^3$ e di 100cm per le vetture di cilindrata superiore;

13.1.4 - È vietata qualsiasi modifica a parti accessorie del parabrezza (cornici, guarnizioni, etc).

13.2 - Per i finestrini degli sportelli, i deflettori e il lunotto possono essere usati vetri di sicurezza o altro materiale rigido trasparente (raccomandato, ad esempio, il Lexan 400) di almeno 4 mm. di spessore. Se i vetri originali sono stati sostituiti, il meccanismo del finestrino può essere rimosso.

13.3 - È consentita la sostituzione dei finestrini laterali ad apertura verticale con altri scorrevoli ad apertura orizzontale (è permessa la rimozione degli impianti alzavetro originali, ma debbono essere conservati, ove esistano, i compassi dei finestrini posteriori);

13.4 - Eccetto quanto previsto al punto 13.3, è vietata qualsiasi modifica a parti accessorie del parabrezza (cornici, guarnizioni, etc).

13.5 - È consentita la sostituzione del o dei sedili anteriori e la rimozione di tutti i sedili dei passeggeri e delle imbottiture posteriori;

13.6 - Possono essere eliminati i rivestimenti del pavimento e del tetto; ma quelli delle portiere possono essere solamente sostituiti con altri di tipo semplificato;

13.7 - I dispositivi di guida e le loro funzioni devono rimanere quelli originali; tuttavia, al fine di renderne più facile l'uso, è consentito l'abbassamento del piantone dello sterzo, l'allungamento della leva del freno a mano o cambiarne la posizione, all'interno dell'abitacolo, o modificarlo a sgancio rapido (fly-off).

ART. 14 - SISTEMI DI PROTEZIONE

È consentito il montaggio di una protezione del sottoscocca, a condizione che sia conforme all'omologazione della vettura o sia autorizzata dal regolamento particolare di una gara.

ART. 15 - APPENDICI AERODINAMICHE

Le appendici aerodinamiche di qualsiasi tipo sono proibite.

ART. 16 - ZAVORRA

Il peso minimo della vettura può essere raggiunto con l'impiego di una zavorra, a condizione che sia costituita da blocchi rigidi fissati saldamente al pavimento dell'abitacolo in maniera ben visibile e sigillabile da parte dei verificatori.

La ruota di scorta fissata saldamente può essere usata come zavorra.

ART. 17 - CARROZZERIA

17.1 - Solo per le vetture Gran Turismo da Competizione, sono consentite le modifiche di carrozzeria che venivano eseguite nel Periodo entro i limiti dei regolamenti internazionali vigenti all'epoca per le vetture Gran Turismo.

La carrozzeria deve essere comunque INTERAMENTE IDENTICA a quella utilizzata nel Periodo da quel modello di vettura, in una gara dell'epoca regolamentata dalla FIA.

17.2 - Se la vettura ha subito le modifiche di carrozzeria di cui sopra, esse devono essere specificatamente indicate sulla HTP FIA, con l'indicazione anche della data di esecuzione, della descrizione e della giustificazione storica delle modifiche stesse e con una foto d'epoca timbrata ACI da allegare all'HTP.

17.3 - I fari retraibili devono essere conformi agli originali anche per quel che riguarda il meccanismo di azionamento e di funzionamento.

**ALLEGATO X**

Regolamento Tecnico per le vetture Formula Uno dal 1966 in poi

N.B. - L'allegato completo è disponibile sul sito www.FIA.com

## ALLEGATO XI

### Regolamenti per le vetture del Periodo J1 e J2 applicabile nei Rally e nella Velocità in Salita

ART. 1 - VETTURE AMMESSE.

1.1 Solo le vetture del Periodo J1 e J2 (dal 1.1.1982 al 31.12.1985 e dal 1.1.1986 al 31.12.1990) sono ammesse come segue:

- Vetture Gruppo B: oltre 1600cm$^3$ e/o con alimentazione forzata.
- Vetture Gruppo B: fino a 1600cm$^3$ (compreso).
- Vetture Gruppo A.
- Vetture Gruppo N

Per motivi di sicurezza, le seguenti vetture di Gr. B non sono ammesse nei rally:

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

- In deroga all'Art. 7.4.1, Cap. II dell'RDS, queste vetture di Gr. B non sono ammesse alle gare di velocità in salita ACI.

1.2 La HMSC (Historic Motor Sport Commission) si riserva il diritto di cambiare e/o di incrementare la lista delle vetture ammesse.

1.3 - HTP - HISTORIC TECHNICAL PASSPORT

Tutte le vetture devono essere dotate solo ed esclusivamente di HTP FIA richiesto e rilasciato secondo la procedura vigente (vedere Allegato XII).

ART. 2 - REGOLAMENTI TECNICI.

2.1 Le vetture elencate nell'Art. 1.1 devono essere conformi all'Art. 7 dell'Appendix K, al presente RDS, ed ai seguenti articoli:

2.1.1 Peso

Il peso minimo specificato nell'Allegato J del Periodo per le vetture del Periodo J1 e J2 viene incrementato di Kg. 25 per compensare l'aggiunta degli equipaggiamenti di sicurezza qui specificati.

2.1.2 Elettronica

Le vetture originariamente omologate o per le quali era permesso l'uso di ECU (Electronic Control Units), Engine Management Systems e/o Sensori devono usare lo stesso sistema, collegato e completamente funzionante come usato nel Periodo o richiesto dall'Allegato J del Periodo.

2.1.3 Flange per vetture partecipanti ai rally

Tutte le vetture sovralimentate del periodo J2 dovranno essere equipaggiate di una flangia fissata al carter del compressore, ad eccezione di quelle che in origine erano equipaggiate con un diametro della bocca di aspirazione del compressore, uguale od inferiore a **36mm per le vetture di Gruppo N (Vetture Produzione Turismo di Serie) e di 38mm per le vetture di Gruppo A (Vetture Turismo Competizione)**. Il sistema di sovralimentazione dovrà essere conforme con la fiche di omologazione della vettura.

Questa flangia, obbligatoria nei rally, non è vietata nelle altre tipologie di gara, se un concorrente decide di utilizzarla.

Tutta l'aria necessaria all'alimentazione del motore deve passare attraverso questa flangia, che deve rispettare quanto segue:

il diametro interno massimo della flangia è di **36 mm per il Gruppo N (vetture Turismo di Serie) e di 38 mm per il Gruppo A (vetture Turismo Competizione)**. Questo diametro deve essere mantenuto per una lunghezza minima di 3 mm misurata verso valle a partire da un piano perpendicolare all'asse di rotazione e situato ad una distanza massima di 50 mm a monte da un piano passante per la estremità più a monte delle pale della ruota del compressore. Tale distanza deve essere misurata lungo l'asse neutro del condotto di aspirazione (vedi disegno sotto).

Questo diametro deve essere rispettato con qualsiasi condizione di temperatura.

Il diametro esterno della flangia a livello della strozzatura deve essere inferiore a 42 mm per il Gr. N e 44 mm per il Gr. A , ed essere mantenuto su una lunghezza di 5 mm, da una parte e dall'altra della strozzatura.

Il montaggio della flangia sul turbocompressore deve essere effettuato in modo tale che sia necessario togliere interamente due viti dal corpo del compressore, o dalla flangia, per poter staccare la flangia dal compressore.

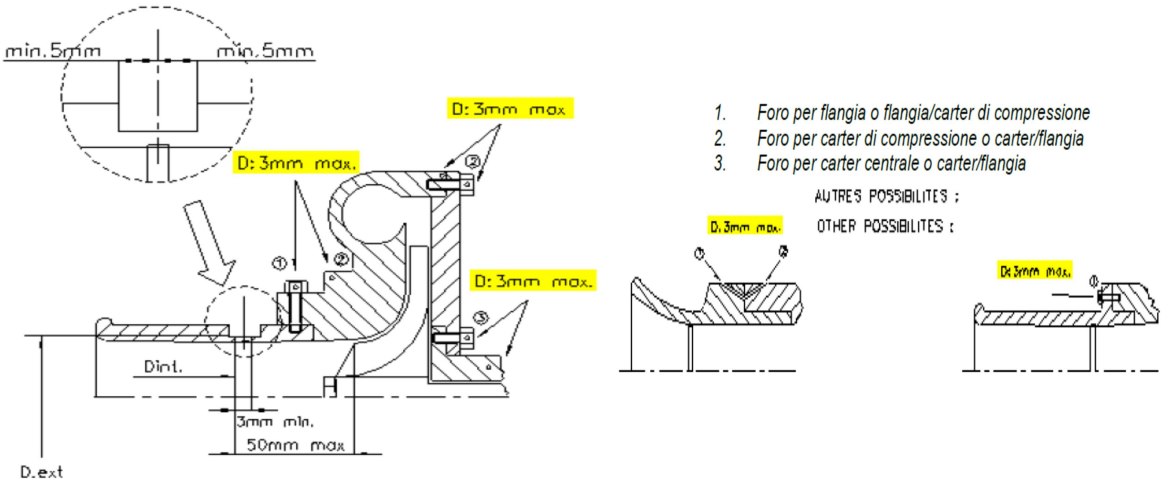
Il montaggio mediante viti ad ago non è autorizzato.

Per installare questa flangia è autorizzato togliere del materiale dal carter del compressore e di aggiungerne al solo scopo di assicurare il fissaggio della flangia sul carter del compressore.

Le teste delle viti di fissaggio devono essere forate allo scopo di poterle sigillare.

La flangia deve essere costituita da un solo materiale e può essere forata unicamente per consentire il suo fissaggio e la sigillatura, che deve poter essere effettuata tramite le viti.

Dovrà essere possibile apporre dei sigilli (piombi) tre la flangia (o il fissaggio flangia/carter compressore), il carter del compressore (o il fissaggio carter/flangia) ed il carter della turbina (o il fissaggio carter/flangia). (vedi disegno sotto).




Nota: La cilindrata nominale delle vetture del periodo J1 con motore sovralimentato sarà moltiplicata per un coefficiente di 1.4, e quella delle vetture del periodo J2 per un coefficiente di 1.7.

## ART. 3 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA.

3.1 Le vetture elencate nell'Art. 1.1 devono osservare le prescrizioni dell'Art. 5 (Sicurezza) quando queste sono compatibili con i seguenti articoli.

3.2 Le vetture elencate nell'Art. 1.1 devono essere equipaggiate con:

3.2.1 Film antideflagrazione sui vetri laterali.

Le vetture del Periodo J1 e J2 devono ricoprire la superficie interna dei vetri con un film antideflagrazione chiaro. Si raccomanda di prevedere che un piccolo foro sia lasciato in questo film per controllarne la presenza durante le verifiche.

3.2.2 Film per parabrezza

Tutte le vetture con parabrezza laminato possono usare una copertura (film) in plastica protettiva chiara per prevenire danni. Questa copertura deve essere delle stesse dimensioni e forma del parabrezza e deve essere completamente a contatto con esso.

3.2.3 Roll Cage/Armatura di sicurezza.

**Vedere Allegato V per i Disegni e Allegato VI per la Regolamentazione**

3.2.4 Sedili

Per le vetture del Periodo J1 e J2, i sedili devono essere omologati secondo gli standard FIA 8855/1999 o 8862/2009, essere inseriti nella Lista Tecnica FIA nr. 12 ad eccezione della Lancia 037 per la quale è accettato solo lo standard 8862/2009. Il montaggio deve essere conforme con le prescrizioni dell'omologazione.

3.2.5 Sterzo rimovibile

Il montaggio di uno sterzo rimovibile è obbligatorio sulle vetture del Periodo J1 e J2 (soggetto all'approvazione delle autorità locali/nazionali).

3.2.6 Tubazioni benzina e olio - Preleva campione benzina

Nelle vetture del Periodo J1 e J2 le tubazioni di benzina e olio di serie devono essere sostituite con altre con protezione metalliche (Aircraft/Aeroquip o similari) conformi all'art. 253 paragrafo 3.2 dell'attuale Allegato J. Il sistema di alimentazione della benzina deve essere provvisto di un preleva-campioni conforme ad uno di quelli previsti nella Lista Tecnica FIA n. 5

3.2.7 Estintori

Le vetture del Periodo J1 e J2 devono essere equipaggiate con un sistema di estinzione conforme all'art. 253.7.2 dell'Allegato J corrente e un estintore manuale brandeggiabile conforme all'art. 253.7.3 dell'Allegato J corrente.

3.3 Sistema di protezione della testa e cinture di sicurezza.

Il pilota ed il copilota delle vetture del Periodo J1e J2, devono indossare un sistema di protezione della testa (tipo Hans) in conformità con l'attuale Allegato L FIA Capitolo 3 paragrafo 3 e cinture di sicurezza a 6 punti compatibili con il sistema di protezione della testa omologato e conformi all'art. 253.6 dell'attuale Allegato J.

Automobile Club d'Italia
SPORT

## ALLEGATO XII
## PROCEDURA DI RILASCIO DI HTP FIA O ACI (AGGIORNAMENTO GENNAIO - 2018)

PREMESSA

La procedura di rilascio è identica sia per HTP ACI che per l'HTP FIA. La vettura in ogni momento della gara deve essere conforme all'HTP, sia per quanto riguarda le foto che la descrizione dei particolari meccanici

1) L'unico interlocutore dell'ACI è l'effettivo richiedente (licenziato) dell'HTP e le uniche tasse riconosciute all'ACI sono quelle indicate nella procedura di rilascio. Qualunque altra transazione economica non è riconosciuta e approvata dall'ACI ma è da considerarsi un puro accordo tra le parti interessate.
2) Qualunque verifica-ispezione delle vetture o qualunque consulenza prima dell'inoltro della pratica di rilascio HTP, effettuate a qualsiasi titolo, non coinvolgono l'ACI.
3) Le verifiche ispettive delle vetture, previste dall'Appendix K e dalla RDS, potranno essere effettuate dai Commissari Tecnici preposti, su mandato nominativo dell'ACI, solo dopo il ricevimento della pratica da parte dell'ACI
   Le sole spese riconosciute e dovute per le verifiche ispettive sono quelle previste dal RDS
4) Se durante la valutazione della domanda di rilascio HTP, sia FIA che ACI, vengono riscontrate delle difformità rispetto alle specifiche del periodo, il richiedente viene informato delle carenze riscontrate e da sanare.
   Se entro 6 mesi dalla richiesta dell'ACI- e/o della FIA, il richiedente non fornisce l'integrazione della documentazione richiesta, la domanda decade ed occorre rifare la pratica con un nuovo pagamento della tariffa per il rilascio dell'HTP.

5) Il richiedente, munito di licenza ACI, deve richiedere, **tramite i moduli pubblicati sul sito** www.acisport.it/it/acisport/licenze-e-servizi/fiches-HTP e compilati secondo quanto riportato di seguito, il rilascio di un HTP FIA o Nazionale ACI

Alla richiesta vanno allegati:

- il modulo dell'HTP compilato in formato elettronico (file Word) senza inserire le fotografie;
- la 1^ pagina compilata e firmata del: "modulo dati richiedente";
- nel caso di richiesta di un HTP FIA, allegare compilati e firmati sia il modulo: "Application Form" che la pagina 27 dell'HTP (quest'ultima solo per: monoposto, biposto o vetture dotate di Roll-bar non omologato o certificato da una ASN) ;
- allegare le fotografie in **formato digitale 9x13 con risoluzione 150 dpi** su un CD o pendrive **(NON CARTACEO)** ;
- allegare ricevuta di versamento su c/c postale nr. 12036000 in base alle tariffe vigenti, intestato ACI – Via Marsala, 8 - 00185 Roma, oppure BONIFICO codice IBAN ~~**IT30 R010 0501 6080 0000 0200 002**~~ **IT 08 K 01005 01600 000000200003 ;**
- allegare Fotocopia del libretto di circolazione della vettura riportante il numero di telaio o dichiarazione del richiedente riportante il numero di telaio;
- Eventuale documentazione comprovante le Specifiche del Periodo della vettura;
- In caso di rinnovo o di richiesta di variante, allegare la copia della prima pagina dell'HTP da rinnovare;
- Fotocopia prima pagina Fiche FIA di omologazione della vettura (se omologata).

**La documentazione va inviata ad ACI-Direzione per lo Sport Automobilistico – Via Solferino n.32 -00185 Roma per posta ordinaria o via *PEC* al seguente indirizzo: direzionesportautomobilistico@pec.aci.it**

ATTENZIONE: Con i nuovi moduli di 27 pagine, sono richieste tutte le foto e maggiori dettagli tecnici, sia per le vetture omologate che per quelle non omologate.

Di seguito vengono riportate le tariffe per il rilascio e/o rinnovo dell'HTP;

# TARIFFE HTP 2018

**HTP NAZIONALE** per tutte le tipologie di vetture: € 250

**HTP FIA** per tutte le tipologie di vetture: € 500

**Rilascio di variante HTP** FIA o Nazionale ACI: € 100

**Prima richiesta di HTP**: 100% della tariffa

**Rinnovo di HTP:**

HTP emessi prima del 2011 (DB FIA fino a n. 34096) sono scaduti il 31/12/2016: 100% della tariffa

HTP emessi nel 2012 (DB FIA da numero 34097 a numero 35020) sono scaduti il 31/12/2017: 100% della tariffa

HTP emessi nel 2013 utilizzando un numero DB FIA XXXX-13 sul modulo di 12 pagine: scadono il 31/12/2018.

HTP emessi dal 2013 utilizzando il modulo di 26 pagine sono validi 10 anni.

Alle domande di rinnovo di questi HTP FIA, presentate prima della scadenza, verrà applicato uno sconto. Il costo sarà di € 365 anziché € 500.

HTP emessi nel 2014 utilizzando un numero DB FIA XXXX-13 sul modulo di 12 pagine scadono il 31/12/2019.

HTP emessi dal 2014 utilizzando il modulo di 26 pagine sono validi 10 anni.

Alle domande di rinnovo di questi HTP FIA, presentate prima della scadenza, verrà applicato uno sconto. Il costo sarà di € 365 anziché € 500.

Art.1 VALIDITA'

Validità HTP: La validità degli HTP FIA rilasciati sul modulo di 26 pagine è fissata in 10 anni dalla data di rilascio. Dopo i 10 anni, l'HTP FIA deve essere rinnovato, seguendo la stessa procedura del rilascio.

Sui nuovi moduli di HTP (27 pag.) la data di scadenza è riportata sulla prima pagina in alto.

HTP ACI : È previsto il rilascio degli HTP ACI per tutte le tipologie di vetture, ad esclusione delle vetture di Gr. N, A e B (omologate dal 1° Gennaio 1982) dei periodi J1 e J2 partecipanti alle gare in salita, in circuito e nei rally. Attualmente non è prevista una scadenza per questo documento.

Passaporto Tecnico: Per gli HTP rilasciati dal 2011, il Passaporto Tecnico non è più necessario in quanto verrà sostituito alla sua naturale scadenza o in occasione del rilascio dell'HTP, da fogli aggiuntivi su cui verranno segnate le gare a cui la vettura partecipa e le eventuali anomalie riscontrate dai Commissari Tecnici ACI.

Art.2 AVVERTENZE PER LA COMPILAZIONE DEL MODULO HTP

Dati da riportare sul modulo HTP: i dati riportati dal richiedente sul modulo devono essere precisi e corretti in quanto non è possibile apportare correzioni in un secondo tempo sull'HTP consegnato al concorrente.
Le richieste non compilate correttamente o mancanti di dati e/o con foto scadenti non rispondenti a quanto riportato nella procedura, non verranno prese in esame.
In caso di modifiche alla vettura che comportino variazioni di quanto riportato sull'HTP già rilasciato (dati o fotografie), in base alla normativa vigente può essere richiesta una variante (vedi Art.:4.2.7), o nel caso in cui non ne sussistono le condizioni per il suo rilascio, deve essere richiesto in sostituzione, un nuovo HTP con la procedura sopra riportata.
Nel caso di vetture che presentano modifiche effettuate secondo le indicazioni degli Allegati J dell'epoca, occorre fare attenzione che siano utilizzate soluzioni tecniche del periodo di riferimento, con tecnologie e materiali reperibili nell'epoca di riferimento. In ogni caso deve essere rispettato quanto stabilito dal presente RDS.

La dizione "libero" utilizzata per alcuni particolari negli Allegati J dell'epoca, deve essere intesa come "libero" nei limiti di quanto era stato fatto e utilizzato nel periodo in una gara internazionale.

Per le vetture non omologate (vetture BC, GTP, formule, vetture T, TC, GT e GTS non omologate antecedenti il 1962), occorre presentare una documentazione aggiuntiva comprovante le specifiche del periodo (vedi punto 3.3 seguente) e l'elenco di gare internazionali FIA in cui tali modelli hanno preso parte. La documentazione aggiuntiva va presentata come una relazione completa e non singole foto o documenti sparsi. Le richieste prive di questa documentazione aggiuntiva, non verranno prese in esame.

In ogni caso è utile che il richiedente fornisca tutte le informazioni e/o documenti che ritiene necessari per risolvere eventuali problematiche ostative al rilascio dell'HTP.
Nel caso che una vettura sia dotata di sovralimentazione, la cilindrata finale sarà quella risultante dalla moltiplicazione della cilindrata geometrica per il coefficiente 1,4 oppure 1,7 (quest'ultimo solo per il Periodo J2).
Numero di telaio: deve essere COMPLETO (ovvero quello stampigliato sulla vettura) e non quello riportato sul libretto di circolazione (a cui manca solitamente la prima parte indicante il modello della vettura)

Fotografie:
le fotografie devono essere a colori in formato 9x13 digitale con risoluzione 150 dpi, della massima nitidezza, dimostrando la presentabilità estetica della vettura e di tutte quelle sue parti per le quali sono richieste (tutte le fotografie devono essere riprese con il lato lungo disposto orizzontalmente);

le fotografie dell'auto devono essere con i paraurti montati (a meno che un dato modello sia stato omologato senza questi particolari), devono rappresentare il colore e la configurazione

definitiva della vettura, così come sarà presentata sui campi di gara; la vettura deve essere fotografata pulita e priva di pubblicità;

le fotografie del motore: devono riprendere il motore nel suo alloggiamento definitivo con i condotti di aspirazione e scarico in evidenza (deve essere visibile tutto il vano motore), secondo quanto richiesto nei riquadri del modulo HTP.

le fotografie delle sospensioni (con le ruote smontate): devono comprendere i bracci delle sospensioni, le molle, gli ammortizzatori, il sistema frenante completo, secondo quanto richiesto nei riquadri del modulo HTP.

Ispezioni
Nel caso fosse necessaria l'ispezione fisica della vettura come prevista dalla normativa FIA, dovrà essere effettuata prima del rilascio dell'HTP da parte di un Commissario Tecnico incaricato dalla Sottocommissione. La presentazione della vettura all'ispezione è a cura e spese del concorrente.

Casi particolari
Per il rilascio degli HTP delle vetture:
- GTP1 (art. 2.2.5 Titolo I - RDS)
- GTP2 (art. 2.2.6 Titolo I - RDS)
- Vetture Sperimentali (art. 2.2.7 Titolo I - RDS)
- Historic Special (art. 2.2.8 Titolo I - art.2 RDS)
- Turismo Speciale post 1946 (Gr. 5) (art. 2.3.9 Titolo I - RDS)

Gli HTP devono essere approvati dalla Commissione Auto Storiche della FIA per cui è necessario allegare dei documenti che dimostrino che modelli corrispondenti abbiano gareggiato in tale configurazione nel Periodo di riferimento.
Senza tali documenti, la richiesta dell'approvazione dell'HTP non potrà essere presentata in FIA.

**Specifiche del Periodo dal RDS – Titolo I - Regolamento tecnico**

Specifiche del Periodo:

Viene definita come "Specifica del Periodo" la configurazione comprovata del modello così come è esistito nel suo Periodo di classificazione, in linea con l'Art. 1.2 dell'RDS comprovata in maniera ritenuta soddisfacente dalla FIA o dai Commissari Sportivi.

È vietata qualsivoglia aggiunta o modifica delle specifiche del Periodo di una vettura, a meno che non siano autorizzate espressamente dalle disposizioni dell'RDS relative al Gruppo di appartenenza della vettura, o dalla FIA mediante decisioni pubblicate sul Bollettino Ufficiale della FIA concernenti lo specifico modello di vettura o le parti speciali in questione; o, infine, a meno che non siano imposte dall'Art. 5 (Sicurezza) dell'RDS.

Generalità su componenti alternativi:
Componenti alternativi a quelli d'origine possono essere o componenti del periodo che non provenivano dall'installazione all'origina da parte del costruttore (per esempio componenti originali da fornitori del periodo) o componenti fabbricati come replica (per esempio repliche di componenti originali montati dal costruttore o repliche di componenti originali da fornitori del periodo).
Componenti alternativi alle specifiche del costruttore originario possono essere utilizzati solo se erano ammessi dall'Allegato J del Periodo e/o dalla fiche di omologazione applicabile al modello interessato e se erano stati utilizzati all'epoca sullo stesso modello di vettura in una competizione iscritta a Calendario Internazionale.

Le libertà concesse nel periodo dall'Allegato J non conferiscono ora completa libertà di preparazione, ma autorizzano solo modifiche e/o componenti dei quali il concorrente è in grado di fornire prova documentale che sono stati effettivamente usati nel periodo su particolari marche o modelli come risultato di quella libertà.

Tutte le parti e i componenti alternativi dell'epoca e le estensioni di omologa da prendere in considerazione devono essere specificate sull'HTP.

A meno di specifiche deroghe concesse del presente RDS, tutte le parti della vettura devono avere dimensioni uguali a quelle delle parti originali, con obbligo per il Concorrente di fornirne la prova.

Tutte le modifiche devono rispettare la tecnologia dell'epoca così come era effettivamente applicata nella preparazione del modello in questione (per esempio, non può essere montato alcun tipo di limitatore di giri elettronico prima del Periodo H).

Per le vetture omologate, ai fini della determinazione delle specifiche del Periodo fanno fede solo i documenti di omologazione FIA originali, incluse le estensioni e le varianti, ma solo a condizione che siano state omologate durante il Periodo in questione. Ovvero, scelto il periodo in cui si vuole che sia inserita la vettura, si può utilizzare solo la parte della fiche di omologazione contenente i particolari omologati in quel periodo. In aggiunta, l'utilizzo di specifiche autorizzate dall'All. J del periodo è ammesso alle stesse condizioni previste dall'art. 3.3.8., per le vetture non omologate.

Vetture non omologate:

Per le vetture non omologate, sono ammesse le seguenti prove (in ordine di priorità) in ordine alle Specifiche del Periodo:

a) specifiche del costruttore contenute nelle sue pubblicazioni ufficiali (depliants pubblicitari, manuali di manutenzione, manuali di officina, elenco dei ricambi) ovvero riviste specializzate; tutto il predetto materiale deve essere stato pubblicato nel Periodo nel quale viene richiesta la classificazione della vettura.
b) Prova che la specifica del costruttore è stata modificata per un Concorrente in occasione di una gara internazionale; documenti, disegni, schizzi o chiarimenti particolari elaborati nel Periodo (le specifiche pubblicate su riviste e periodici dell'epoca devono provenire da almeno due fonti diverse).
c) Rapporti di esperti riconosciuti tali e rinomati, che abbiano ispezionato la vettura.
d) Sono considerati di minor valore, sebbene possa esservi accordata una qualche rilevanza ai fini della risoluzione di specifici casi, i libri e gli articoli di riviste scritti fuori dal Periodo da autori rinomati.
   Potranno esser prese in considerazione, per una particolare vettura, lettere recenti scritte da costruttori, meccanici, ingegneri, disegnatori, piloti e membri di equipaggi dell'epoca.
e) Tutte le prove suddette devono riferirsi al modello e/o all'esemplare in questione.

## CAP. 3 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

### 3.1 NORMATIVA GENERALE

In tutte le competizioni devono essere previste verifiche sportive e tecniche ante e post-gara secondo le prescrizioni indicate nel RNS (Appendice 5). Il concorrente dovrà in ogni momento della competizione provvedere, a propria cura a fornire la documentazione necessaria agli Ufficiali di gara per l'accertamento della conformità della vettura ai regolamenti tecnici.

### 3.2. ELENCO ISCRITTI

In ogni competizione, gli Organizzatori dovranno includere negli elenchi iscritti e dei verificati:
il N° di HTP FIA o ACI, il raggruppamento, il periodo di appartenenza, la categoria e la classe.

### 3.3 PROCEDURA PER LE VERIFICHE ANTE-GARA

Le verifiche sportive saranno effettuate in base all'elenco iscritti (trasmesso all'ACI nei termini previsti dal RSN copia del quale dovrà essere consegnata a ciascun commissario tecnico preposto alle verifiche tecniche).

L'elenco iscritti e' stampato dalla procedura on-line "gare e calendari" che contiene tutte le indicazioni relative al concorrente/conduttore, unici documenti da mostrare al verificatore al momento del ritiro del numero di gara sono:

- documento d'identità,
- il certificato medico qualora dalla procedura on-line lo stesso risulti scaduto;
- patente di guida solo nelle manifestazioni in cui è prevista la circolazione su strade pubbliche.

In sede di verifiche ante-gara i conduttori dovranno firmare un impegno ad indossare, quando previsto durante l'effettuazione della manifestazione, l'abbigliamento protettivo e casco omologati secondo le norme FIA, unitamente al dispositivo di ritenzione della testa (ove previsto) e relativi dispositivi di sicurezza.

### 3.4 DOCUMENTI TECNICI

In tutte le competizioni i concorrenti devono presentarsi alle verifiche ante gara con i seguenti documenti:

- HTP FIA o ACI completo delle pagine aggiuntive per le verifiche tecniche (o del passaporto tecnico ancora in corso di validità)
- Fiche di omologazione dell'epoca cui fa riferimento la vettura.

Tali documenti potranno essere trattenuti dal Commissario Tecnico Nazionale delegato dall'ACI fino al termine della competizione.

Le vetture debbono essere presentate in perfette condizioni di esercizio, sicurezza ed aspetto estetico, pena la non ammissione alla gara.

Nei rally auto storiche, le vetture devono essere presentate alle verifiche ante-gara con pneumatici forniti della stampigliatura relativa all'omologazione stradale (marchio E) e, nelle gare valide per il campionato italiano, con pneumatici senza alcuna altra limitazione d'uso, muniti di codice a barre identificativo del singolo pneumatico. Marchiatura e codice a barre dovranno essere evidenziati in colore giallo a cura del concorrente per un immediato riconoscimento. L'evidenziazione deve essere visibile durante tutto il rally.

### 3.5 - PARCO CHIUSO

Al termine di ogni competizione le vetture devono essere fatte entrare in parco chiuso, ove resteranno nei modi e nei termini previsti dall'R.P.G. La sorveglianza dovrà essere espletata da un Commissario a ciò designato dal Direttore di Gara eventualmente coadiuvato da altro personale. Il Commissario al parco chiuso è responsabile del suo funzionamento dall'entrata all'uscita delle vetture ed ha l'incarico di impartire ai concorrenti ogni necessaria istruzione al riguardo.

All'interno del Parco Chiuso valgono le disposizioni previste dall'Art. 147, Cap. XII del R.S.N.
Il Parco Chiuso sarà aperto solo su disposizione del Direttore di Gara, sentito il parere del collegio dei Commissari Sportivi. Le vetture soggette a verifiche tecniche post-gara non potranno lasciare il Parco Chiuso. I contravventori saranno sanzionati con l'esclusione dalla classifica e deferiti alla giustizia sportiva.

3.6 - RECLAMI

I reclami sono regolati dagli art. 213 e seguenti (Cap. XVIII) del R.N.S..
In caso di reclamo tecnico, il reclamante deve specificare i particolari della vettura oggetto del reclamo ed è tenuto a fornire tutta la documentazione riguardante il reclamo stesso.
Per tutto quanto non espressamente indicato si rimanda al RSN, all' RDS Autostoriche ed ai regolamenti specifici approvati, dei rispettivi campionati o manifestazioni.

## CAP. 4 - VERIFICA TECNICA UNICA ANNUALE

A parziale deroga di quanto indicato nel precedente Cap. 3 del presente RDS e limitatamente alla specialità Velocità in Salita e Circuito, è autorizzata una procedura accelerata delle verifiche tecniche ante-gara secondo le seguenti modalità:

a) Per ottenere il rilascio della Verifica Unica, il concorrente che ne avrà fatto esplicita richiesta, dovrà sottoporre la propria vettura alla verifica tecnica ante-gara secondo le modalità indicate nel precedente Cap. 3, alla prima gara utile in Salita o Circuito (gare valide per un titolo previsto dal Regolamento Campionato Italiano Salita (Cap. 5 RDS) o dal Regolamento Campionato Italiano Velocità in Circuito (Cap. 6 RDS)).
   Le verifiche effettuate in altre gare, diverse da quelle previste nel paragrafo precedente del presente punto a), non sono considerate valide per poter ottenere il rilascio della Verifica Unica.
   Nelle sedi sopradette, superata la verifica, il Commissario Tecnico Delegato dall' ACI apporrà sulle pagine aggiuntive dell'HTP o sul Passaporto Tecnico, la dicitura "VERIFICATO **2018**", numero di HTP, Categoria della vettura (T, TC, GT, GTS, etc.) accompagnata da Nome, Cognome e N° di licenza, firmando contestualmente.
   Tale VERIFICATO sarà valido solo ed esclusivamente per tutte le successive gare in Salita e Circuito iscritte a Calendario.
   Nel caso che la vettura partecipi ad altre gare (rally), dovrà essere sottoposta a nuova verifica.
b) In tutte le successive verifiche tecniche dell'anno (salita e circuito) il concorrente esibirà l'HTP completo delle pagine aggiuntive (o il Passaporto Tecnico) compilato come sopra indicato, accompagnato da una autocertificazione di conformità tecnica.
c) Verranno effettuati controlli casuali durante l'anno per verificare la veridicità di tali autocertificazioni.
d) La vettura che avesse riportato danni a seguito di incidente o altro dovrà essere sottoposta a nuova verifica tecnica.
e) Nel caso che, alla vettura che ha ottenuto il "VERIFICATO **2018**" venga cambiata la categoria (T, TC, GT, etc) o venga rilasciato un nuovo HTP, occorre che venga effettuata una nuova verifica tecnica.

   Nota bene: La presente norma, potrà essere applicata nelle gare valide per un titolo FIA nel caso che il concorrente sia in possesso di un HTP ACI Nazionale o la propria categoria e/o classe non siano comprese tra quelle FIA e che quindi non sia inserito nella classifica FIA. In casi diversi, i concorrenti dovranno effettuare le verifiche secondo quanto previsto dall'RDS.

4.2 AUTOCERTIFICAZIONE

Si fornisce il testo dell'autocertificazione che ogni concorrente firmerà all'atto delle verifiche tecniche di tutte le gare successive a quella in cui sia stato annotato il "VERIFICATO **2018**" sulle pagine sostitutive o sul Passaporto Tecnico della vettura:

*"Il sottoscritto ..... ..... n. licenza ACI.....*

*certifica che la vettura ..... .....HTP.....*

*con cui intende partecipare alla Gara ..... del.....*

*è in completa conformità tecnica alle condizioni in cui venne verificata nel corso della gara denominata:.....effettuata in data.....*

*ottenendo il "VERIFICATO **2018**".*

Il concorrente che non si sentisse in grado di poter sostenere quanto autocertificato potrà sottoporsi alla normale verifica ante-gara.

Si ricorda che la firma dell'autocertificazione costituisce completa assunzione di responsabilità sportiva da parte del Concorrente.

Si consiglia agli Organizzatori di inserire il testo della presente autocertificazione sulla "Scheda di verifica Tecnica" della gara.

Si precisa che la dicitura "VERIFICATO **2018**", come sopra indicato, dovrà essere annotata sulle pagine sostitutive o sul Passaporto Tecnico della vettura, alla prima gara della stagione cui tale vettura prenda parte, ove sia previsto l'uso della procedura di Verifica Tecnica Unica Annuale.

Si ricorda, inoltre, che ogni vettura per la quale il Concorrente si è avvalso dell'autocertificazione può essere sottoposta a verifica tecnica supplementare su disposizione dei Commissari Sportivi.

Sia in caso di esclusione dalla classifica finale della competizione, causa irregolarità tecnica, sia in caso di non conformità tecnica rispetto all'HTP o all'RDS, decade il "VERIFICATO **2018** " e dalla successiva competizione, il concorrente deve sottoporre la vettura a normale verifica per poter riacquisire la verifica unica.

4.3 VERIFICHE TECNICHE OBBLIGATORIE DURANTE E POST-GARA

In ogni gara in cui viene applicata la procedura dell'autocertificazione, il collegio dei Commissari Sportivi, sentito il parere del Commissario Tecnico delegato, deve disporre oltre alle usuali verifiche, delle verifiche d'ufficio a fine delle prove ufficiali di qualificazione (che non prevedano smontaggi) e a fine gara, perlomeno su 5 vetture che si sono avvalse dell'autocertificazione.

## CAP. 5 – SERVIZIO SANITARIO

PREMESSA

In tutte le competizioni e le manifestazioni, ove fosse specificatamente previsto, è obbligatoria la presenza del Medico Capo del servizio sanitario di gara, il cui nome e numero di licenza deve comparire sul Regolamento Particolare di Gara. A tale scopo, l'Organizzatore deve avanzare opportuna richiesta al Medico Federale Nazionale CSAI per le prove dei seguenti Campionati FIA che si svolgono sul territorio nazionale: Formula One World Championship, FIA GT Champioship (FIA GT), FIA World Touring Car Champioship (WTC) e FIA World Rally Championship (WRC), al Medico Federale Regionale per tutte le altre competizioni. La richiesta deve essere avanzata, a mezzo raccomandata a.r., accompagnata dall'importo di Euro 20 (quale rimborso spese telefoniche, postali, ecc.), con un anticipo di:

- 70 giorni: per competizioni internazionali titolate FIA
- 60 giorni: per competizioni internazionali non titolate FIA, competizioni nazionali titolate e non titolate
- 40 giorni: per altre manifestazioni

Il mancato rispetto dei termini di cui sopra comporterà il deferimento al Giudice Sportivo ACI, il quale potrà applicare le sanzioni di cui al Codice di Giustizia.

Nelle gare dei Campionati FIA di cui sopra il Medico Federale Nazionale ACI potrà nominare, oltre al Medico Capo, altri sanitari, scelti tra i Medici Dirigenti ACI, che ricopriranno l'incarico di "Assistente del Medico Capo" ed i cui nominativi dovranno essere indicati sul Regolamento Particolare di Gara.

5.1 Designazioni

Per le prove dei Campionati FIA indicati al punto precedente, la designazione del Medico Capo del Servizio Sanitario di Gara è di competenza del Medico Federale Nazionale ACI. Per le altre manifestazioni la designazione del Medico Capo del servizio sanitario di gara spetta al Medico Federale Regionale tranne che per le manifestazioni che si svolgono negli impianti permanenti che sono di competenza del Medico Federale Responsabile dell'impianto stesso. Il Medico Federale Regionale o il Medico Federale Responsabile dell'impianto permanente potrà assolvere la suddetta funzione direttamente o delegarla ad un Medico Collaboratore (v. regolamentazione medica) scelto, preferibilmente, tra i nominativi inseriti nell'elenco della Regione in cui la manifestazione si svolge.

Spetta agli organizzatori l'onere relativo all'intervento del Medico Capo del servizio sanitario di gara ed alla predisposizione di un idoneo locale o tenda da campo nelle adiacenze del luogo delle verifiche per ogni eventuale necessità di ordine sanitario, oltre alla predisposizione di idonei locali per eventuali controlli antidoping.

5.2 Piano di emergenza sanitaria

Il piano di emergenza sanitaria inizialmente previsto dall'Organizzatore, predisposto sulla apposita modulistica ACI, deve essere sottoposto al Medico Federale Nazionale ACI per le prove dei Campionati FIA indicati al precedente punto 1 (con la eventuale ulteriore modulistica fornita dalla FIA) ed al Medico Federale Regionale per le altre competizioni, con un anticipo di almeno un mese rispetto alla data di effettuazione.

Il mancato rispetto del termine di cui sopra comporterà il deferimento al Giudice Sportivo ACI, il quale potrà applicare le sanzioni di cui al Codice di Giustizia.

In riferimento alle caratteristiche del territorio di svolgimento delle manifestazioni, verranno indicati gli ospedali, i mezzi di soccorso, il personale necessario all'espletamento dell'emergenza sanitaria, anche in rispetto alle specifiche norme previste per quella disciplina.

Il piano di emergenza e l'operatività dello stesso saranno quindi definiti in accordo con l'organizzatore ed il Direttore di Gara ad approvati dal Medico Federale Regionale. Una

copia approvata di detto piano dovrà essere allegata al regolamento particolare di gara in sede di richiesta del permesso di organizzazione, pena il mancato rilascio dello stesso da parte della ACI. È compito del Medico Federale regionale o di un suo delegato allertare i presidi ospedalieri o il 118 di zona inviando comunicazione della data, orario, durata e sede della gara.

5.3 Medico Capo e Servizio Sanitario

5.3.1 Il Medico Capo del servizio sanitario di gara dovrà essere presente in maniera continuativa per tutta la durata delle prove ufficiali e della gara fino al termine della manifestazione ed almeno nell'ultima ora delle verifiche sportive. Sarà inoltre consultato in ordine ad eventuali ed impreviste variazioni o carenze organizzative relative all'ordine di servizio sanitario per le conseguenti decisioni e delle quali dovrà informare il Direttore di Gara.

5.3.2 Il Medico Capo del servizio sanitario di gara dovrà essere competente in manovre rianimatorie e, in accordo con il Direttore di Gara, potrà mettersi a disposizione quale medico di servizio su uno dei mezzi di soccorso adibito alla zona partenza.

Spettano al Medico Capo di Gara:

- la direzione, il coordinamento e l'ubicazione dei mezzi di soccorso e del personale sanitario per l'espletamento dell'emergenza, in accordo con il Direttore di Gara;
- l'assistenza ed il soccorso medico-sanitario sui campi di gara per tutta la durata dell'evento;
- l'effettuazione, direttamente o su richiesta del Direttore di Gara, di visite mediche di controllo sui conduttori in qualsiasi momento della manifestazione (visite pre−gara e/o durante e/o immediatamente dopo la gara), nonché l'immediata comunicazione al Direttore di Gara del nominativo del conduttore non idoneo a partecipare o a proseguire la competizione;
- le decisioni circa il trasferimento di infortunati su richiesta del personale medico presente sul percorso;
- la compilazione dell'apposita modulistica di denuncia di infortunio e l'immediato invio della stessa, via fax, alla Segreteria del GDL Medico. Se la prognosi supera i 20 giorni o se il ricovero supera i 10 giorni, o quando, dopo il ricovero o proposta di ricovero, l'infortunato decida di abbandonare la struttura ospedaliera, la modulistica dovrà essere integrata con eventuali certificati o referti ospedalieri ed essere inoltrata immediatamente, via posta in busta chiusa alla Segreteria del GDL Medico presso l' ACI di Roma.
- gli adempimenti in caso di incidente in gare internazionali o in gare nazionali a partecipazione straniera autorizzata;
- la compilazione del rapporto medico sulla manifestazione e l'inoltro immediato dello stesso al Medico Federale Regionale.

5.3.3 Il Medico Capo del servizio sanitario di gara deve uniformarsi, per quanto riguarda gli orari di servizio, al programma ufficiale e alle eventuali successive modifiche apportate allo stesso dall'ACI o dai Commissari Sportivi.

5.3.4 In tutte le competizioni, il Medico Federale Nazionale, o un suo delegato, potrà effettuare delle ispezioni allo scopo di vigilare sulla perfetta osservanza delle norme relative al servizio medico.

5.3.5 La predisposizione del servizio medico di emergenza nelle varie manifestazioni prevede gli apprestamenti minimi di seguito indicati.
L'Organizzatore potrà proporre la disponibilità di ulteriori mezzi e dotazioni, sempre nel rispetto di quanto previsto per ciascun evento dalle vigenti norme. Per ogni manifestazione dovrà essere previsto un sistema di comunicazione prioritario, preferibilmente dedicato, fra il Medico Capo del servizio sanitario di gara ed i punti di soccorso sanitario allestiti.

5.4 Rallies, Regolarità Sport

Il Medico Capo del servizio sanitario di gara con i compiti previsti dall'appendice Regolamentazione Medica del RSN
Alla partenza della Prova Speciale una ambulanza di rianimazione completa di equipaggio con a bordo un Medico Rianimatore e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118.
Lungo il percorso delle P.S. devono essere obbligatoriamente previste una o più ambulanze di rianimazione complete di equipaggio con a bordo un Medico esperto in manovre rianimatorie e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118 ognuna a non più di 7,5 Km. dalla precedente.
Qualora la gara venga interrotta,a causa dell'intervento dell'ambulanza,potrà essere ripresa solo se è ripristinata la presenza minima di tali mezzi di soccorso.
Almeno una ambulanza di riserva (Jolly) dovrà essere a disposizione della direzione di gara in qualsiasi momento, per eventuali interventi lungo il percorso ed in tempi contenuti; questa o queste ambulanze dovranno essere di rianimazione complete di equipaggio con a bordo un Medico esperto in manovre rianimatorie e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118 e dovranno essere ubicate in località vicine al percorso delle prove speciali, vicine a postazioni radio.
Durante lo svolgimento della gara deve essere ubicata al parco assistenza una ambulanza di rianimazione completa di equipaggio.
Per tutte le Prove Speciali deve essere previsto almeno un luogo idoneo all'atterraggio dell'eliambulanza ed al conseguente rendez-vous con l'ambulanza, le cui coordinate geografiche (latitudine e longitudine) - concordate con il servizio locale 118 di eliambulanza - devono essere obbligatoriamente indicate nel piano di emergenza sanitaria. Qualora le caratteristiche del percorso lo consentissero, detto luogo può servire più Prove Speciali.
Se il programma prevede test con vetture da gara (shakedown) è obbligatoria la presenza del Medico Capo di gara e di una ambulanza di rianimazione.
Nei Rallies l'impiego del Team di Estricazione, è fortemente raccomandato. La ACI, ove lo ritenga necessario, in sede di approvazione del regolamento di gara, può richiederne espressamente l'impiego.

5.5 Gare in salita

Il Medico Capo del servizio sanitario di gara con i compiti previsti dall'art.6.4 - 6.5 - 6.6.
Un veicolo di intervento rapido automedica o altro veicolo idoneo, con valigetta di primo soccorso per emergenza respiratoria, cardiovascolare e traumatologia spinale. Sul suddetto mezzo prenderà posto - di norma - il Medico Capo o il Medico Rianimatore in servizio per l'ambulanza di riserva e che interverranno sia a supporto dell'Ambulanza di rianimazione più vicina al luogo dell'incidente, che in altre eventualità.
Ambulanze di rianimazione complete di equipaggio con a bordo un Medico Rianimatore e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118, così posizionate:

- Una, di servizio, ubicata alla partenza. Il Team di estricazione, qualora previsto, si integra con una delle ambulanze di rianimazione poste alla partenza.
- Una, di riserva (pronta a sostituirne qualunque altra in caso di necessità), di norma ubicata alla partenza;
- Una o più ambulanze dovranno essere dislocate lungo il percorso di gara, ciascuna a non più di 3 km. dalla precedente, in base alla lunghezza del tracciato.
- Una posizionata in prossimità del Parco Chiuso.

Qualora la gara sia interrotta a causa dell'intervento delle ambulanze, può riprendere solo se è ripristinata la presenza minima di tali mezzi di soccorso.
In tutte le gare deve essere previsto un luogo idoneo all'atterraggio dell'eliambulanza ed al conseguente rendez-vous con l'ambulanza, le cui coordinate geografiche (latitudine e longitudine) - concordate con il servizio locale 118 di eliambulanza - devono essere obbligatoriamente indicate nel piano di emergenza sanitaria.
Il dispiegamento dei mezzi di soccorso sanitario sul percorso di gara deve consentire

l'immediatezza dell'intervento dei mezzi di soccorso sanitario: deve essere pertanto previsto, e riportato nel piano di emergenza sanitario, l'abbandono veloce e sicuro della piazzola di sosta da parte di questi mezzi.

5.6 Gare su Impianti Permanenti

Ad inizio stagione, l'Ente proprietario e/o gestore dell'impianto permanente deve provvedere a depositare presso la ACI copia del piano di emergenza sanitario previsto per le varie tipologie di gare automobilistiche in quel circuito, concordato con il **GDL Medico** ed approvato e sottoscritto dal Medico Federale Responsabile.

5.7 Altre competizioni miste di regolarità e velocità

Il Medico Capo di gara con i compiti previsti dall'RDS in servizio alla partenza e con dotazione strumentale e sanitaria adeguata. In accordo con il Direttore di Gara, lo stesso potrà svolgere il ruolo di medico di servizio su uno dei mezzi di soccorso adibito alla zona partenza.
Almeno due ambulanze di rianimazione complete di equipaggio di cui una con a bordo un Medico Rianimatore e/o medico che opera nel Servizio Nazionale 118.
È concesso agli organizzatori di utilizzare, a loro discrezione, una sola ambulanza con esclusione delle gare titolate dove le ambulanze devono essere almeno due.
In tal caso qualora l'unica ambulanza dovesse abbandonare la zona di gara per il soccorso di un ferito, la gara va fermata fino al ripristino del servizio medico di emergenza (ambulanza con equipaggio).

5.8 Manifestazioni a basso contenuto agonistico (regolarità con auto storiche gimkane)

L'organizzatore è tenuto a comunicare al Medico Federale Regionale, con un anticipo di almeno un mese rispetto alla data di effettuazione, le caratteristiche della manifestazione, con particolare riferimento a:

- tipologia del percorso e relative medie di velocità previste;
- presenza di presidi ospedalieri nella zona con relativi servizi attivi;
- copertura dell'area interessata da parte dei servizi di emergenza medica territoriale (118) anche in rapporto alla fascia oraria di svolgimento dell'evento.

È raccomandato, ma non obbligatorio, la compilazione della modulistica relativa al piano di emergenza sanitaria e la sua approvazione da parte del Medico Federale Regionale.
Sulla base di predetti elementi, il Medico Federale Regionale può consigliare la presenza di una o più unità mobile/i di soccorso completa/e di equipaggio per tutta la durata della manifestazione e, qualora ne dovesse ravvisare la necessità e per manifestazioni di particolare rilievo tipo "Grandi Eventi",provvedere alla nomina del Medico Capo e richiedere la compilazione del relativo piano di emergenza sanitario.
Qualora non venisse designato alcun Medico Capo del servizio sanitario sarà compito del Direttore di Gara attivare, in caso di necessità, il servizio di emergenza medica territoriale (118).

## CAP. 6 - ISPEZIONI DEI PERCORSI

6.1 Ispezione preventiva

Potrà essere delegato dall'ACI (o dalla FIA) personale in possesso di licenza di "Ispettore", al fine di stabilire delle raccomandazioni in conformità della presente RDS e/o della regolamentazione nazionale/internazionale applicabile, per verificare o approvare i lavori realizzati sulla base di tali raccomandazioni, o per verificare tutte le condizioni ed i servizi richiesti per lo svolgimento di una gara nazionale/internazionale o per verificare annualmente il buono stato di conservazione dell'impianto (o del percorso) al fine di rinnovare l'omologazione nazionale e quindi la licenza di esercizio (o l'approvazione del percorso di gara).
Gli Ispettori dovranno utilizzare i seguenti moduli appositamente predisposti:

a) "Rapporto d'Ispezione" per gli Impianti permanenti,

b) "Rapporto d'Ispezione" per tutte le altre tipologie di gara

c) "Relazione Riservata" per tutte le altre tipologie di gara

I moduli dovranno essere compilati in ogni loro parte, corredati tassativamente dai disegni e dai documenti relativi al percorso di gara o Impianto, ed inviati alla Commissione competente e, solo via e-mail, alla segreteria del Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi ACI.

- Durata Omologazione (dalla data dell'ispezione): triennale per i Kartodromi; biennale per i Minimpianti; triennale per le omologazioni FIA dei Circuiti/Piste; annuale per le omologazioni ACI dei Circuiti/Piste.

6.2 Percorsi di gara

I percorsi, a seconda delle loro caratteristiche, definite dal RNS, devono soddisfare alle specifiche norme di sicurezza di cui ai successivi artt. 3 e 4.
La loro approvazione è inoltre disciplinata dal RNS.
Le ispezioni dei percorsi delle gare in salita e in circuito devono essere effettuate dai 3 ispettori scelti nell'albo e pubblicati sul sito della Federazione. L'attuazione delle disposizioni inserite nel verbale d'ispezione sarà controllata dal referente della Commissione nel GDL Sicurezza.

6.3 Circuiti

Ai fini del presente articolo si considerano soltanto i circuiti la cui pista è interamente provvista di un rivestimento di tipo solido continuo (ad esempio asfalto) e che sono destinati alle competizioni di velocità per vetture conformi all'Allegato "J" o al relativo Regolamento Tecnico (Appendice RSN), salvo ove diversamente indicato.
Per quanto riguarda il tracciato, le protezioni, gli impianti e gli apprestamenti dei circuiti, essi devono rispondere alle prescrizioni internazionali citati al comma 1.2 ALL h).

## CAP. 7 - CANDIDATURA AL TITOLO

Una competizione, per candidarsi ad un titolo ACI deve avere i seguenti requisiti:

a) Essere almeno alla seconda edizione
b) Avere avuto l'ispezione da parte dell'osservatore inviato dalla Commissione Autostoriche
c) Rispettare le prescrizioni di sicurezza emanate e recepite dall'ACI

## CAP. 8 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

8.1 Licenza

In conformità e secondo quanto previsto dal RSN

8.2 Abbigliamento per le gare

I conduttori titolari di Licenza ACI, partecipanti con qualsiasi formula o vettura, alle competizioni nazionali sono tenuti obbligatoriamente a indossare l'abbigliamento protettivo omologato in conformità con la Norma FIA 8856-2000 (ved. Lista Tecnica FIA n° 27 e l'articolo 9 dell'Appendice "Sicurezza" del RSN) costituito da tuta, sottotuta lunga, calze, guanti, scarpe e sottocasco;
Nelle gare iscritte nel calendario Sportivo Internazionale si applicano le prescrizioni dell'Appendice "L" al Codice Sportivo Internazionale, Cap. III, art. 2.
Nei Rallyes Internazionali e Nazionali l'obbligo di indossare l'abbigliamento protettivo omologato sussiste soltanto nel corso delle prove speciali. In queste competizioni il secondo conduttore è esentato dall'obbligo di indossare i guanti.
Gli utilizzatori devono assicurarsi che gli indumenti non siano troppo stretti poiché ciò riduce il livello di protezione.
I ricami realizzati direttamente sulla tuta devono essere cuciti unicamente sullo strato più esterno dell'indumento allo scopo di migliorare l'isolamento termico.
Il materiale utilizzato per il fondo (o il supporto) dei badges pubblicitari così come il filo utilizzato per fissarli sulla tuta devono essere resistenti alle fiamme (vedere l'Annesso I della Norma FIA 8856-2000 per le esigenze dettagliate e le altre raccomandazioni agli utilizzatori).
I piloti di monoposto partecipanti a corse con partenza da fermo devono indossare dei guanti di un colore molto visibile, contrastante con il colore predominante della vettura, allo scopo di essere ben visibili dallo starter della corsa in caso di difficoltà.
Per le gare che si svolgono in condizioni di estremo calore si raccomanda di utilizzare un sistema di raffreddamento (collegato per esempio a dei sottotuta previsti a questo scopo e omologati secondo la norma FIA 8856-2000).
Le sostanze che potranno circolare in un qualsiasi sistema di raffreddamento indossato da un pilota sono limitate all'acqua o all'aria a pressione atmosferica. I sistemi ad acqua non devono richiedere la saturazione di un indumento per funzionare.

8.3 Caschi

I conduttori titolari di licenze ACI partecipanti, con qualsiasi formula o vettura, alle competizioni nazionali e internazionali devono usare caschi omologati conformemente alle specifiche approvate dalla F.I.A. ed all'articolo 10 dell'Appendice "Sicurezza" del RSN.
Nei Rallyes (compresi i RTT) l'obbligo del casco sussiste soltanto nel corso delle prove speciali.
I conduttori devono firmare una dichiarazione di impegno a utilizzare l'abbigliamento protettivo e i caschi omologati (come previsto dal RSN).
Per tutto quanto non espressamente indicato si rimanda agli articoli 9 e 10 dell'Appendice "Sicurezza" del RSN.

## CAP. 9 - ASSICURAZIONI RCT COMITATO ORGANIZZATORE

9.1 Gare e competizioni sportive

Le gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere autorizzate, anche se in circuiti chiusi, se l'organizzatore non ha preventivamente provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile.
L'assicurazione copre la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati. (Art. 124 del Decreto Legislativo n. 209 del 7.9.2005)

9.2 Obblighi degli organizzatori di gare e competizioni sportive

In tutte le manifestazioni gli Organizzatori devono consegnare al Collegio dei Commissari Sportivi in originale, la dichiarazione rilasciata da una impresa autorizzata all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli, attestante la stipulazione dell'assicurazione prescritta dall'art. 124 del citato Decr. Legs.. Nella dichiarazione debbono essere indicati: la manifestazione e la formula della/e gara/e o competizione/i alla quale l'assicurazione si riferisce, la durata della stessa e gli estremi di registrazione a giornale cassa del premio anticipato, versato dall'Organizzatore nonché ogni altro elemento utile per consentire il controllo dell'effettivo adempimento dell'obbligo assicurativo.
Nelle manifestazioni soggette all'art. 9 del Codice della Strada (Decr. Legs. 30/4/1992 n. 285 e s.m.i.), l'autorizzazione, a norma del comma 6, è subordinata alla stipula di un contratto di assicurazione di responsabilità civile di cui all'art. 124 del Decr. Legs. 7.9.2005 n. 209 e s.m.i. e gli estremi della Polizza sono citati nell'autorizzazione rilasciata dall'Autorità Amministrativa.
In ogni caso gli estremi della polizza di ogni gara dovranno essere indicati in una dichiarazione firmata dall'Organizzatore e dalla Società Assicuratrice nella quale vengono garantite le condizioni assicurative previste dalla legge. La presenza di questa dichiarazione nel documenti di gara dovrà essere accertata dal Commissario Sportivo delegato dalla ACI o, in sua assenza, dal Presidente del Collegio dei Commissari Sportivi: La dichiarazione stessa dovrà essere altresì allegata all'incartamento di chiusura della competizione.
L'assicurazione deve coprire la responsabilità nella quale può incorrere l'Organizzatore o qualunque altro soggetto per i danni causati dalla circolazione dei veicoli partecipanti alle gare e competizioni e alle relative prove. La stipulazione della polizza RCT non solleva i concorrenti e i conduttori da altre maggiori responsabilità in cui potessero eventualmente incorrere.

9.3 Condizioni di Polizza e Tariffa

Le condizioni generali di polizza e le relative tariffe nei contratti assicurativi sono libere, secondo le direttive introdotte per i Paesi dell'Unione Europea. Salvo diverse indicazioni nei regolamenti specifici dei diversi settori di attività, i massimali di garanzia da assicurare sono stabiliti dall'art. 128 del citato Decr. Legs. modificato con l'art. 1 comma 4 del Decr. Legs. 6/11/2007 n. 198:

- nel caso di danni alle persone un importo minimo di copertura pari ad 5.000.000 € per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime;
- nel caso di danni alle cose un importo minimo di copertura pari ad 1.000.000 € per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

## CAP. 10 - SICUREZZA

Le disposizioni riguardanti la sorveglianza del percorso e i servizi d'emergenza contenute nell'All. "H" FIA CODE.

10.1 Protezioni

Le protezioni devono conformarsi al RSN.
In particolare, per la protezione del pubblico, vale la norma che lo stesso sarà ammesso soltanto nelle zone che offrono la possibilità di controllarlo in modo efficace e che non presentano pericoli, tenuto conto della distanza e dell'altezza dalla strada e della velocità raggiungibile sul tratto considerato; oppure in zone possibilmente a monte adeguatamente protette da barriere naturali o artificiali capaci di arrestare una vettura, nel qual caso il pubblico dovrà comunque essere contenuto alla distanza di almeno tre metri dalla barriera.

Le zone vietate al pubblico dovranno essere adeguatamente segnalate con cartelli. Per quanto riguarda le caratteristiche Costruttive delle protezioni, sono generalmente valide quelle previste per i circuiti (Criteri FIA art. 3). Tuttavia l'utilizzo di guard-rail semplici (bordo superiore alla stessa altezza dei guard-rail doppi, ossia 73 cm.), è tollerato se il percorso è aperto unicamente alle vetture da turismo e di produzione, a condizione che mediante detto guard-rail o altri dispositivi ammessi dalle norme internazionali (criteri FIA art. 7) vengano osservate le norme relative alla protezione degli ostacoli pericolosi quali rocce, precipizi, alberi, ecc., a distanza ravvicinata.
Nelle gare ove sono ammesse vetture del gruppo Formula monoposto è obbligatorio, nelle posizioni individuate in occasione del sopralluogo da parte degli Ispettori incaricati, l'uso di guard-rail doppio (vivamente raccomandato il triplo), con eventuali protezioni con barriere di pneumatici legati fra loro e ancorati alla barriera, fatti salvi eventuali diversi allestimenti di sicurezza sperimentali che possono essere autorizzati dal Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi, su proposta dell'Ispettore delegato.
Dopo le Appendici alla presente RDS sono riportati i disegni esplicativi di protezioni con pneumatici e relativi fissaggi.

10.2 Cambio Percorso o Nuova iscrizione

Gli organizzatori di tutte le gare in salita autostoriche - nei casi di modifica del percorso di gara o gara di nuova iscrizione - dovranno trasmettere al Gruppo di Lavoro Permanente Piste & Percorsi ACI Via Durando 38 - 20158 Milano, almeno tre mesi prima della data di effettuazione della gara stessa, oltre a una copia di quanto previsto dal RSN (planimetrie e profilo altimetrico), il diagramma delle velocità riferito alla vettura più veloce ammessa in gara.
Dovrà essere presentata anche planimetria redatta da Ente riconosciuto (Regione, Province, Comuni) della zona in scala 1:5000 oppure 1:10000 oppure 1:25000 (IGM) con tracciato della gara e curve di livello

10.3 Barre antintrusione

Barre antintrusione: premesso che la funzione delle barre antintrusione non può essere svolta con sicurezza da dispositivi "soffici" riempiti con piccoli trucioli di gomma o di segatura o pneumatici o altro, che non consentono lo scivolamento della vettura con basso valore dell'attrito, le barre antintrusione – ove prescritte dagli Ispettori – devono essere montate come da disegni riportati nel RSN.

10.4 Protezione inizi di barriera

Tutti gli inizi di barriera (guard-rail) esposti in traiettoria nel senso di marcia o, comunque, in posizione tale da richiedere una protezione devono essere opportunamente protetti (ad esempio con rotoballe oppure con pile di pneumatici fissati secondo le regole del RSN e resi ben visibili. Gli allestimenti di protezione dovranno essere specificati (tipo, quantità, simbologia e distanza chilometrica da inizio PS o da partenza gara) nel "Piano di Sicurezza", gli organizzatori devono far pervenire all'ACI e inoltre riportati sul radar.

10.5 Chicanes di rallentamento gare in salita

Le Chicane di rallentamento, composte da 3 "elementi" (vedere i disegni allegati) saranno costituite da elementi in polistirolo ad alta densità di peso pari o superiore a 30kg al metro cubo, con larghezza minima di 50cm e massima di 70cm e con altezza minima di 60cm e massima di 70cm;
Gli elementi dovranno essere protetti da materiale plastico che ne impedisca la frantumazione in caso di urto;
Gli elementi costituenti la chicane di rallentamento (almeno i loro lati visibili dal pilota) devono essere di colore bianco quello intermedio e di colore rosso quelli di ingresso e uscita;
La sovrapposizione degli "elementi" deve essere "0";
Le barriere devono essere perpendicolari rispetto all'asse longitudinale della strada;

L'apertura tra le estremità delle barriere dovrà essere di 11 metri;
Nelle immediate vicinanze della zona di rallentamento vi dovrà essere una postazione di Commissari di Percorso;
Ciascuna chicane deve essere segnalata mediante appositi cartelli, posizionati sul solo lato della strada adiacente alla traiettoria di ingresso alla chicane, a 150, 100 e 50 metri dalla chicane stessa.

## CAP. 11 - INCARTAMENTI DI CHIUSURA

Tutti gli Organizzatori, al termine di ogni competizione, devono inviare alla ACI, entro 48 ore, le classifiche ufficiali (con l'indicazione dei partenti dei ritirati e degli esclusi), il carteggio di chiusura redatto conformemente alle Disposizioni del R.S.N. Può essere inviato anche in formato digitale tramite CD.
Gli Organizzatori che non ottempereranno a tale obbligo saranno segnalati per gli opportuni provvedimenti. In particolare, se la gara è titolata, la Commissione Autostoriche potrà proporre che all'organizzatore non sia confermata la titolazione per l'anno successivo.
La ACI tramite la Commissione Auto Storiche competente esaminerà la documentazione per l'omologazione dei risultati in base a quanto previsto dal R.S.N.
In caso di irregolarità la Commissione Auto Storiche non omologherà la competizione e potrà proporre alla ACI di non concedere il nulla-osta per l'anno successivo.
Al termine di ogni competizione entro 48 ore le classifiche ufficiali (con l'indicazione dei partenti, dei ritirati e degli esclusi) ed il carteggio di chiusura deve essere inviato alla segreteria della Commissione Auto storiche anche in formato digitale pena la non omologazione della competizione come previsto dall' R.S.N.

## CAP. 12 - FICHE REGOLARITA' – LASCIAPASSARE FIA

FICHE DI REGOLARITA'

12.1 - Fiche di identità ACI- regolarità auto storiche
Per la procedura di rilascio fiche auto storiche e regolarità si rinvia al sito www.acisport.it sezione licenze e servizi.

12.2 – Le vetture dovranno essere munite dei documenti sportivi in corso di validità, previsti dal regolamento di settore (RDS) specifico per la gara in oggetto.
Il rilascio dei relativi documenti ricade sotto la competenza dei rispettivi organismi.

12.3 LASCIAPASSARE FIA
Per la procedura di rilascio si rinvia al sito www.acisport.it sezione licenze e servizi.

ALLEGATO N. 1

TABELLA AMMISSIBILITÀ VETTURE ALLE GARE NAZIONALI DI REGOLARITÀ'

| TIPOLOGIA VETTURE | | Anno Costruzione | AMMISSIBILITÀ ALLE GARE | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Regolarità Classica | Regolarità a media | Regolarità Sport (1) | Regolarità Challenge (1) | Regolarità Turistica | All Stars (1) | Raduni |
| 1A | Di produzione | dalle origini al 1957 | X | X | | | X | | X |
| 1B | Da corsa con storia sportiva documentata | | X | X | | | X | | |
| 1C | Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva | | X | X | | | X | | |
| 2A | Di produzione | dal 1958 al 1985 | X | X | | X | X | | X |
| 2B | Da corsa con storia sportiva o documentata | | X | X | X | X | X | X | |
| 2C | Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva | | | | | | | | |
| 2D | Da corsa con modifiche e/o allestimenti di sicurezza previsti dal RDS Autostoriche (anche parziali) | | | X | X | X | X | | X |
| 3A | Produzione | dal 1986 al 1990 | X | X | | | X | | |
| 3B | Da corsa con storia sportiva o documentata | dal 1986 al 1990 | X | X | X | X | X | X | |
| 3C | Da corsa senza storia sportiva ma con valore di testimonianza storica o sportiva | | | | | | | | |
| 4 | Tutte le tipologie senza documenti sportivi | dalle origini al 1990 | | | | | X (2) | | X (2) |

1) È CONSENTITA LA PARTECIPAZIONE ALLE GARE DI REGOLARITÀ SPORT, REGOLARITÀ CHALLENGE AUTO STORICHE E ALLE MANIFESTAZIONI ALL STARS, ALLE VETTURE COSTRUITE PRIMA DEL 1958 I CUI MODELLI SPECIFICI ERANO ANCORA IN PRODUZIONE DOPO IL 31-12-1957.

2) ESCLUSO AUTO DA CORSA

ALLEGATO N. 2

TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO

TIPO A

Note: (1) - Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.

(2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.

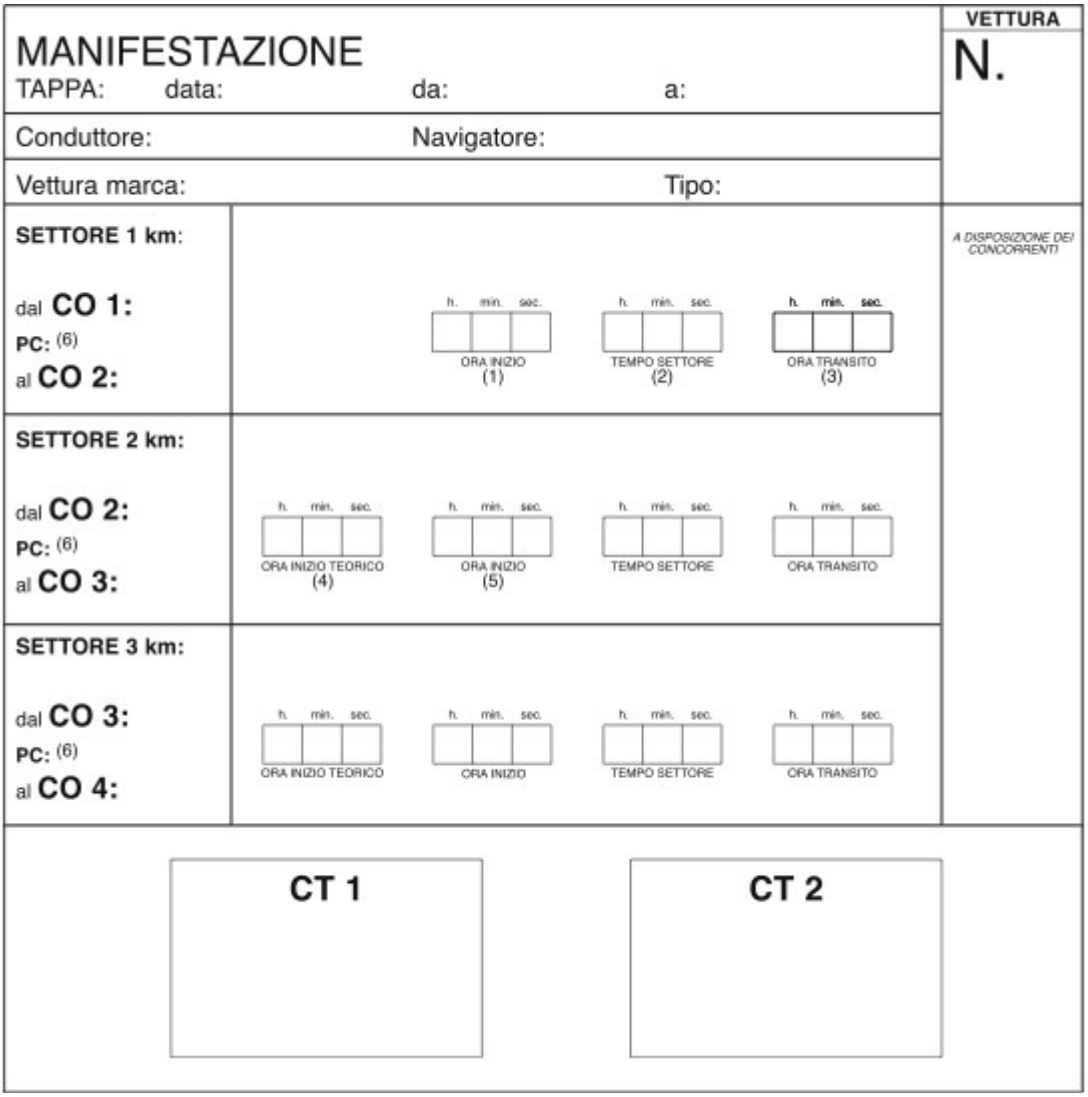
(3) e (4) - Ora di transito al CO 2 annotata dal cronometrista addetto al CO 2. L'ora di transito al CO 2 coincide, di norma, con l'ora di inizio del settore 2.

(5) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore.

ALLEGATO N. 3

TABELLA DI MARCIA DA UTILIZZARSI NELLE MANIFESTAZIONI CHE PREVEDONO CO

TIPO B

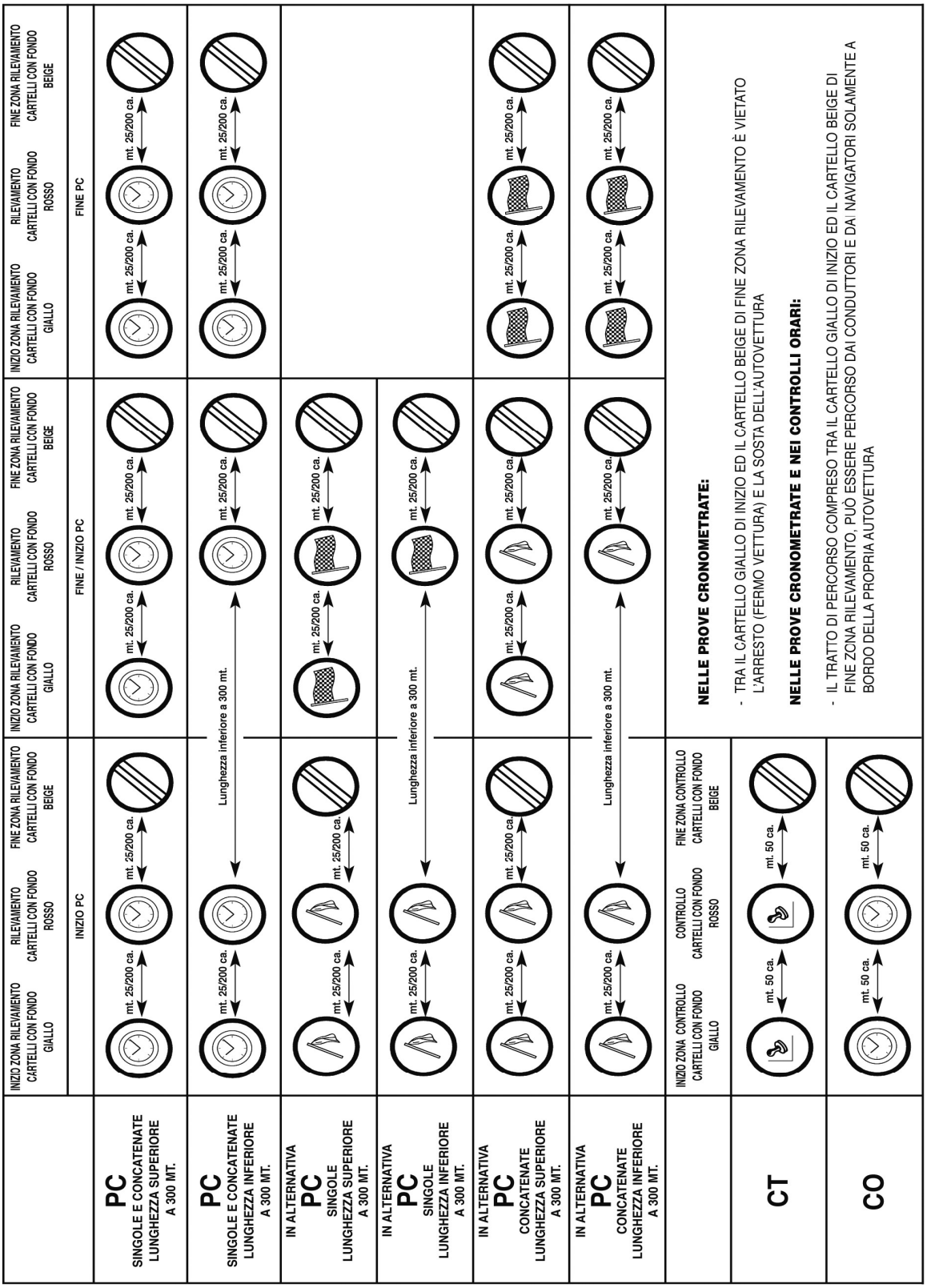



Note: (1) - Ora di inizio del settore 1, annotata dal cronometrista addetto al CO 1.

(2) - Tempo di percorrenza del settore 1, predisposto dall'organizzatore.

(3) e (4) - Ora di transito al CO 2 e ora di inizio teorico del settore 2, annotate dal cronometrista addetto al CO 2.

(5) - Ora di inizio del settore 2, confermata o variata dal cronometrista di inizio settore 2.

(6) - Indicare sinteticamente le PC comprese nel settore.

# ALLEGATO N. 4
## CARTELLI DI SEGNALAZIONE