

## ANNEXE K AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL APPENDIX K TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

### RÈGLEMENT TECHNIQUE POUR LES VOITURES PARTICIPANT AUX COMPÉTITIONS HISTORIQUES INTERNATIONALES

#### 1. PRINCIPES ET ABBREVIATIONS

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

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

Les seules variations autorisées par rapport à la spécification de période sont celles autorisées par l'Annexe K.

Les voitures sans historique de compétition internationale, mais possédant un historique de compétition dans des Compétitions de championnat national ou d'autres Compétitions nationales significatives d'un statut équivalent peuvent aussi être acceptées.

Si un modèle n'a pas participé en période à des courses internationales, les PTH des voitures correspondantes doivent être présentés à la CSAH avec la preuve provenant de l'ASN concernée que le modèle possède un historique de compétition dans des Compétitions d'importance nationale.

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

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

**1.5** De plus amples informations sont disponibles sur le site internet de la FIA : [www.fia.com/historic](http://www.fia.com/historic).

#### 1.6 Abréviations

	Titre complet
PTH	Passeport Technique Historique de la FIA
LPVRH	laissez-Passer pour Voiture de Régularité Historique
CSAH	Commission du Sport Automobile Historique de la FIA
BDH	Base de Données Historique de la FIA
Homologation	Fiches d'Homologation et Fiches de Reconnaissance approuvées par la FIA

#### 2. DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET DÉFINITIONS DES VOITURES

##### 2.1 Dispositions Générales

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

### TECHNICAL REGULATIONS FOR CARS COMPETING IN INTERNATIONAL HISTORIC COMPETITIONS

#### 1. PRINCIPLES AND ABBREVIATIONS

**1.1** The FIA has created the regulations in Appendix K so that Historic Cars may be used for Competitions under a set of rules that preserve the specifications of their period and prevent the modifications of performance and behaviour which could arise through the application of modern technology. Historic competition is not simply another formula in which to acquire trophies, it is a discipline apart, in which one of the essential ingredients is a devotion to the cars and to their history. Historic Motor Sport enables the active celebration of the History of the Motor Car.

**1.2** Appendix K applies to cars which are either original competition cars, or cars built to exactly the same specification as models with international competition history complying with the International rules of the period.

The only permissible variations to the period specification are those authorised within Appendix K.

Cars without an international competition history but which have a competition history in national championship Competitions or other significant national Competitions of equivalent status may also be accepted.

If a model has not taken part in period in international races, HTPs of corresponding cars must be submitted to the HMSC supported by evidence from the relevant ASN that the model has a history in period of competition in Competitions of national significance.

**1.3** The present Appendix K must be respected in all international Competitions for historic cars and is highly recommended for any other historic Competitions.

**1.4** The FIA World Motor Sport Council («WMSC») has given its full approval for the enforcement of these principles, which allows all Competitors and cars in historic motor sport to compete world wide to common standards and common regulations.

**1.5** More information can be found on the FIA [www.fia.com/historic](http://www.fia.com/historic) web site.

#### 1.6 Abbreviations

	Full Title
HTP	FIA Historic Technical Passport
HRCP	Historic Regularity Car Pass
HMSC	FIA Historic Motor Sport Commission
HDB	FIA Historic Database
Homologation	Homologation Forms and Recognition Forms endorsed by the FIA

#### 2. GENERAL PROVISIONS AND DEFINITION OF CARS

##### 2.1 General Provisions

**2.1.1** International racing was governed by the Commission Sportive of the ACF from 1906 until 1921 and by the FIA, which was known as AIACR until 1947, from 1922 until the present day. Appendix C for two-seat racing cars was introduced in 1950, becoming part of Appendix J in 1966. Appendix J was introduced for Touring and GT cars in 1954. Appendix K requires that all historic competition cars will be preserved in the form in which they raced to these rules, except where safety considerations may enforce changes.

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

- 2.1.2** Toutes les voitures seront classées en fonction de leur type, de leur période (Article 3) et, pour faciliter les définitions, du groupe international dans lequel le modèle courait à l'origine, tel que résumé sous l'Annexe I.
- 2.1.3** Les organisateurs de Compétition peuvent réunir ces groupes comme ils le souhaitent à des fins de Compétition mais ne peuvent pas mélanger les voitures à roues couvertes et les voitures à roues découvertes excepté lorsque la spécification de période le permet.
- 2.1.4** Si une voiture particulière se fonde sur un modèle homologué, sa classification de période doit être compatible avec les dates de validité de la partie de la fiche d'homologation s'appliquant à cette voiture (fiche de base et extensions).  
En particulier, la classification de période doit tenir compte de l'éventualité qu'à une date donnée, le modèle de ces voitures ait été transféré d'un groupe d'homologation à un autre.
- 2.1.5** La période et les extensions de la fiche d'homologation à prendre en considération seront spécifiées sur le PTH applicable à cette voiture en particulier.
- 2.1.6** Une voiture ne peut prendre part à une Compétition FIA relevant de l'Annexe K avec une spécification de période différente de celle dans laquelle elle est classée.
- 2.1.7** Une fois sa classification établie, une voiture n'en changera plus qu'avec l'accord de la CSAH.
- 2.1.8** Les voitures ayant participé à des Compétitions Internationales, utilisant une dérogation de la FIA à l'Annexe J et/ou une dérogation inscrite dans le Règlement Sportif du Championnat de la FIA de période, auront un «/W» ajouté à la classification figurant sur leur PTH.
- 2.1.9 Publicité sur les voitures**
- 2.1.9.1** La publicité sur les voitures routières de production de série (voir Article 2.3) est autorisée des deux côtés de la carrosserie sous le niveau des fenêtres mais derrière l'axe des roues avant et devant l'axe des roues arrière. La publicité à l'avant et à l'arrière et sur le reste des côtés de la voiture est limitée à une superficie totale de 1400 cm<sup>2</sup>. Des espaces de 700 cm<sup>2</sup> chacun maximum, 1 à l'avant et 1 sur chaque côté, adjacents aux numéros de compétition, peuvent être réservés à la publicité de l'organisateur de la Compétition, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser. La publicité au-dessus et au-dessous du numéro de compétition, autre que celle de l'organisateur, peut être placée à côté du numéro de compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond.
- 2.1.9.2** La publicité sur les voitures de course (voir Article 2.2) est limitée à une superficie totale de 2100 cm<sup>2</sup> :  
En outre, des espaces de 700 cm<sup>2</sup> chacun maximum, 1 à l'avant et 1 sur chaque côté, adjacents aux numéros de compétition, peuvent être réservés à la publicité de l'organisateur de la Compétition, publicité que le Concurrent ne pourra pas refuser.  
La publicité au-dessus et au-dessous du numéro de Compétition, autre que celle de l'organisateur, peut être placée à côté du numéro de compétition, sans toutefois entrer en contact avec le fond.
- 2.1.9.3** Les plaques de rallye sont réservées à la publicité de l'organisateur de la Compétition.
- 2.1.9.4** Au sommet du pare-brise, une bande de 10 cm de haut peut être utilisée pour les titres de Championnats nationaux ou internationaux uniquement, sans aucune publicité de sponsors. En outre, un autocollant indiquant la période de la voiture peut y être apposé.
- 2.1.9.5** Toute publicité non actuelle doit être retirée, à l'exception de la livrée de période, telle qu'autorisée par l'Article 2.1.10, qui est acceptable uniquement à l'emplacement de période.
- 2.1.9.6** Les noms des Pilotes et le(s) drapeau(x) du pays approprié(s) doivent apparaître une fois de chaque côté de la voiture, sur un emplacement ne dépassant pas 10 cm x 40 cm. Un insigne de club reconnu peut apparaître sur chaque côté de la voiture, ses dimensions ne dépassant pas 10 cm x 10 cm.
- 2.1.9.7** Aucun autre motif ou signe distinctif ne pourra apparaître sur la voiture (par ex. des représentations de «dents de requin», des logos corporatistes, etc.). Les organisateurs de l'épreuve peuvent rejeter toute publicité qui, dans le cadre de leur épreuve, serait considérée comme offensante ou inappropriée.
- 2.1.2** A car will be classified according to its type, its period (Article 3) and for ease of definition the international group in which the model originally raced as summarised in Appendix I.
- 2.1.3** Competition organisers are free to put such groups together as they wish for Competition purposes to the exclusion of mixing open and closed wheel cars except where period specification permitted.
- 2.1.4** If a specific car is based on a homologated model, its period classification must be compatible with the dates of validity of the part of the homologation form applying to that specific car (basic form and extensions).  
In particular, the period classification must take into consideration whether at a certain date, the model of these cars has been transferred from one homologation group to another.
- 2.1.5** The period and the extensions of the homologation form to be considered will be specified on the HTP applicable to this specific car.
- 2.1.6** No car may take part in FIA Appendix K Competitions with a specification of a period which is different from the period in which it is classified.
- 2.1.7** Once classified, cars may only be re-classified with the approval of the HMSC.
- 2.1.8** Cars which took part in International Competitions, using a period Appendix J waiver from the FIA and/or an FIA Championship Sporting Regulations waiver from period will have a «/W» added to their HTP classification.
- 2.1.9 Advertising on cars**
- 2.1.9.1** Advertising on Series Production Road Cars (refer Article 2.3) is authorised on both sides of the bodywork below the level of the windows but behind the centre line of the front wheels and in front of the centre line of the rear wheels. Advertising on the front and rear and the remainder of the car sides is restricted to a total area of 1400cm<sup>2</sup>. 1 x front and 1 x each side spaces, of not more than 700cm<sup>2</sup> each, adjacent to the competition numbers, may be reserved for the competition organiser's advertising, the use of which the competitor may not refuse. Advertising above and below the competition number other than that of the organiser may be placed adjacent to but not touching the number background.
- 2.1.9.2** Advertising on Racing Cars (refer Article 2.2) is restricted to a total area of 2100cm<sup>2</sup>:  
In addition, 1 x front and 1 x each side spaces, of not more than 700cm<sup>2</sup> each, adjacent to the competition numbers, may be reserved for the Competition organiser's advertising, the use of which the Competitor may not refuse.  
Advertising above and below the competition number other than that of the organiser may be placed adjacent to but not touching the number background.
- 2.1.9.3** The rally plates are reserved to the Competition organiser's advertising.
- 2.1.9.4** At the top of the windscreen, a strip 10cm high may be used for international or national championship titles only, without any sponsor advertising. In addition a sticker showing the period of the car may be attached.
- 2.1.9.5** All non-current advertising must be removed, with the exception of period livery, except for period livery, as authorised by Article 2.1.10, which is acceptable only in the period place.
- 2.1.9.6** The Drivers' names and relevant country flag(s) must appear once on each side of the car within the maximum dimensions of 10cm x 40cm. One bona fide club badge may appear on each side of the car within the maximum dimensions of 10cm x 10cm.
- 2.1.9.7** No other graphics or identification may be displayed upon the car (e.g. 'shark teeth' designs, corporate logos, etc.). Event organisers may reject advertising which, in the context of their event, is regarded as offensive or inappropriate.

- 2.1.9.8** Des autocollants pourront être placés à côté des numéros de compétition pour identifier la classe du véhicule, si le règlement l'exige.
- 2.1.9.9** Ces règles devront être respectées pendant toutes les Compétitions de championnat, mais, à l'exception de la livrée de période autorisée, les organisateurs de Compétitions pourront refuser d'autoriser la publicité lors d'épreuves spécifiques ou sur des types particuliers de voiture à condition que ces restrictions soient identifiées dans le règlement de l'épreuve en question.
- 2.1.10 Livrée de période**  
Dans ce contexte, la livrée est considérée comme étant définie par ses couleurs et son schéma de couleurs.  
- Pour les voitures homologuées par la FIA avec des volumes de production importants (Groupe Tourisme, Groupe Grand Tourisme homologué avant 1966, Groupes 1 à 4, Groupes N, A, B) tout modèle de voiture pour lequel il peut être prouvé historiquement qu'il a porté une livrée particulière, est autorisé à utiliser cette même livrée avec les mêmes couleurs et les logos présentant les dimensions originales.  
- Pour toutes les autres voitures, seul le châssis concerné est autorisé à garder la livrée de période, avec les mêmes couleurs et les logos présentant les dimensions originales.  
Toute voiture dont il peut être prouvé historiquement qu'elle a couru dans une livrée particulière (par ex. Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus, etc.) sera autorisée à continuer à porter cette livrée à condition qu'elle soit de mêmes couleurs et que la taille des logos soit d'origine.  
En accord avec les règlements ci-dessus, les Concurrents sont encouragés à utiliser leurs voitures dans leur livrée d'origine.  
N.B. : dans les pays où l'affichage de certaines publicités (tabac, alcool,...) peut être limité par la législation, il est du devoir du Concurrent de s'assurer que la livrée de sa voiture est en accord avec les lois locales.
- 2.1.11 Numéros de compétition**  
Voir Articles 15.1 à 15.3 du Code Sportif International de la FIA («le Code»).
- 2.1.12 Convention FIA/FIVA**  
La FIA considère que la coopération avec la FIVA est essentielle à ses activités dans le domaine historique extra sportif, afin de défendre la circulation libre et sans restriction des véhicules historiques, ainsi que de promouvoir leur utilisation non sportive.  
Aux termes de la Convention FIA/FIVA, signée le 10/10/1974 et mise à jour le 27/10/1999, la FIVA a reconnu la FIA comme étant la seule autorité internationale dans le domaine du sport automobile. Plus particulièrement, alors que les Compétitions automobiles historiques de nature sportive continueront à relever exclusivement de la compétence de la FIA et de ses membres, les Compétitions de régularité non sportives continueront à pouvoir utiliser les règlements FIA ou FIVA. Les Concentrations Touristiques organisées sous l'autorité de la FIA devront respecter le Code pour Epreuves Internationales de la FIVA.  
Les organisateurs (affiliés à la FIA ou à la FIVA) peuvent organiser (sous réserve d'une éventuelle approbation des ASN concernées, en particulier lorsque cela est prévu par la législation nationale) des rallyes de régularité dont la vitesse moyenne ne dépasse pas la plus faible des deux vitesses suivantes : 50 km/h ou le maximum normalement autorisé pour les Compétitions automobiles par les autorités gouvernementales des pays concernés.
- 2.1.13 Définitions des Compétitions**
- 2.1.13.1 Compétition historique**  
Une Compétition historique peut être une démonstration, une parade, une Compétition historique sur route, un rallye historique, un parcours de régularité historique ou une concentration touristique historique organisé sous le contrôle de la FIA et/ou de la FIVA. Toutes les Compétitions Internationales doivent respecter la réglementation de cette Annexe et, à l'exception des rallyes et courses de côtes (y compris les courses sur circuit pendant les rallyes), doivent avoir lieu sur des circuits approuvés par la FIA pour les Compétitions Internationales en accord avec l'Article 6 de l'Annexe O.
- 2.1.9.8** Stickers may be placed next to the competition numbers to identify the class of the vehicle, if so required by the regulations.
- 2.1.9.9** These rules must be respected throughout all the championship Competitions but, except for authorised period livery, competition organisers may decline to allow advertising in specific events or on specific types of car provided that any such restrictions are identified in the relevant event regulations.
- 2.1.10 Period livery**  
Livery in this context is considered as defined by its colours and paint scheme.  
- For the high volume FIA homologated cars (Group Touring, Group Grand Touring homologated before 1966, Groups 1 to 4, Groups N, A and B), any model of car which can be proved by way of history to have run in a particular livery is allowed to display this livery, provided that it is in the same colours and that the logos are of the original size.  
- For all the other cars, only the chassis concerned is allowed to keep the livery from period provided that it is in the same colours and that the logos are of the original sizes.  
Any model of car (or particular chassis – see above) which can be proved by way of history, to have run in a particular livery (e.g.: Gulf Porsche; L&M Lola; JPS Lotus, etc) will be allowed to continue to display this livery, provided that it is in the same colours and that the logos are of the original size.  
Consistent with the above regulations, Competitors are encouraged to run their cars in the original period livery.  
N.B. In countries where the display of particular advertising (tobacco, spirits,...) may be restricted by law, it is the duty of the Competitor to ensure that the livery of his car conforms to the local laws.
- 2.1.11 Competition numbers**  
See Articles 15.1 to 15.3 of the FIA International Sporting Code («the Code»).
- 2.1.12 FIA/FIVA convention**  
FIA considers that co-operation with FIVA is central to its activities in the historic non-sporting field, in order to defend the free and unrestricted circulation of historic vehicle and promote also their non-sporting use.  
According to the terms of the FIA/FIVA Convention, signed on 10/10/1974, and updated on the 27/10/1999, the FIVA has recognised the FIA as being the only international authority in the world of motor sport. In particular, whereas historic automobile Competitions of a sporting nature shall remain within the exclusive competence of FIA and its members, non-sporting Regularity Competitions shall continue to be entitled to use either FIA or FIVA regulations. Touring Concentrations organised under the authority of the FIA shall respect the FIVA International Events Code.  
Organisers (FIA or FIVA affiliated) may organise (subject to possible acceptance of relevant ASNs, in particular when foreseen by national legislation) regularity rallies on condition that the average speed does not exceed the lowest of the two following speeds: 50kph or the maximum speed normally permitted for automobile Competitions by the governmental authorities of the countries involved.
- 2.1.13 Competitions definitions**
- 2.1.13.1 Historic Competition**  
An historic Competition may be a demonstration, parade, historic road Competition, historic rally, historic regularity rally or an historic touring concentration organised under FIA and/or FIVA control. All International Competitions must respect the regulations in this Appendix and, with the exception of rallies and hill climbs (including circuit races held during rallies), will take place on circuits approved by the FIA for International Competitions as stated in Article 6 of Appendix O.

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

### 2.1.13.2 Démonstrations

Voir Article 6 du Code.

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

### 2.1.13.3 Parades

Voir Articles 5.1 et 20 du Code.

### 2.1.13.4 Compétition Historique sur Route

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

#### Rallye Historique

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

Les conditions suivantes doivent être observées pour les Rallyes Historiques :

- Les organisateurs de Rallyes Historiques internationaux doivent être affiliés à une ASN.
- Les itinéraires non utilisés pour des épreuves spéciales sont appelés «secteurs de liaison». Sur ces secteurs de liaison, la vitesse la plus élevée ne doit jamais compter dans l'établissement du classement général, et la vitesse moyenne requise entre les contrôles ne doit pas excéder 50 km/h, à moins qu'une vitesse supérieure ne soit autorisée par une ASN dans le respect de la législation nationale.
- La vitesse moyenne maximale autorisée pendant les épreuves spéciales du rallye ne doit pas dépasser 120 km/h.
- Les occupants des véhicules participants doivent être détenteurs d'une Licence appropriée de Pilote de Compétition de la FIA.
- Au cours de toutes les épreuves spéciales sur circuit dans lesquelles deux voitures ou plus démarrent simultanément, seul le Pilote peut être dans la voiture.
- Les voitures doivent se conformer à la législation routière ainsi qu'aux exigences de la FIA en matière d'inscription pour les Rallyes Internationaux durant la période concernée.
- Chaque Concurrent doit être détenteur d'un PTH de la FIA en cours de validité pour la voiture concurrente. Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux commissaires techniques, délégués éligibilité et commissaires sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de la Compétition.
- Les organisateurs devraient respecter les recommandations de sécurité de l'Article 5 de l'Annexe H du Code.

#### Rallye de Régularité Historique

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

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

Exceptionnellement, lorsqu'une Compétition a lieu dans un pays où les zones urbaines sont séparées par de longues distances, ou encore où l'itinéraire prévoit l'utilisation d'autoroutes, les

### 2.1.13.2 Demonstrations

See Article 6 of the Code.

In addition demonstrations for post-1967 single seat and two seat racing cars may only be organised with the authorisation of the FIA in each case.

### 2.1.13.3 Parades

See Articles 5.1 and 20 of the Code.

### 2.1.13.4 Historic Road Competition

A Historic Road Competition is a Competition for cars eligible under Appendix K regulations or the FIVA Events Code, which use public roads for common or converging itineraries and for which routes are issued by the organiser for any form of common route checking. With the exception of Historic Touring Concentrations, all International Competitions must be entered for information on the FIA and FIVA Calendars. All Competitions must be organised entirely within the road traffic legislation of the relevant territories. There are three types of Historic Road Competitions which are separately defined below: Historic Rally, Historic Regularity Rally, Historic Touring Concentration.

#### Historic Rally

A road Competition of a sporting nature in which the majority of the distance covered is run on roads open to normal traffic. The route may include one or more «special stages», organised on roads closed to normal traffic or on permanent or semi-permanent race circuits in which the greatest speed is the deciding factor. The results of all special stages will count in determining the general classification of the rally.

The following conditions must be observed for a Historic Rally:

- Organisers of international Historic Rallies must be affiliated to an ASN.
- The itineraries which are not used for special stages are called «road sections». The greatest speed on road sections must never count in determining the general classification and any average speed required between controls must not exceed 50kph unless a higher speed is permitted by an ASN in accordance with national laws.
- The maximum average speed authorised on rally special stages must not exceed 120kph.
- Occupants of participating vehicles must possess an appropriate FIA Competition Driver's Licence.
- During any special stage on a circuit where more than one car starts simultaneously, only the Driver may be in the car.
- Cars must be road legal in conformity with the FIA entry requirements for International Rallies during the relevant period.
- Each Competitor must possess a valid FIA HTP for the competing car. It is the duty of each Competitor to satisfy the scrutineers, the eligibility delegates and the stewards that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the Competition.
- The organisation should comply with the safety recommendations of Article 5 of Appendix H to the Code.

#### Historic Regularity Rally

(this article does not apply to FIVA events)

A Historic Regularity Rally is a Competition of a touring nature in which the greatest speed is not a deciding factor, but in which average speeds (up to 50kph) must be imposed.

Exceptionally where long distances between urban areas or where the itinerary includes the use of motorways, the organisers of regularity rallies may request the appropriate ASN to permit the

organisateur des rallyes de régularité peuvent demander à l'ASN appropriée la permission d'augmenter la vitesse moyenne générale (jusqu'à 80 km/h maximum) sur ces secteurs spécifiques.

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

- Ils doivent être inscrits au Calendrier Sportif International de la FIA ou au Calendrier de la FIVA. Les organisateurs seront affiliés à la FIA ou à la FIVA, sous la juridiction d'une ASN lorsque exigé par des lois nationales, et la réglementation doit être établie conformément au Code, ou au Code des Epreuves Internationales de la FIVA.
- Dans le cas d'une Compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA, le règlement applicable au Rallye de Régularité Historique doit être en accord avec le «Règlement Particulier standard» établi par la FIA. Ce règlement est disponible sur [www.fia.com/historic](http://www.fia.com/historic), ou auprès du Secrétariat de la FIA.
- L'itinéraire/les itinéraire(s) concerné(s) par un Rallye de Régularité Historique sera/seront obligatoire(s), sauf cas de force majeure. Les organisateurs doivent pouvoir prouver que cet/ces itinéraire(s) a/ont été approuvé(s) par la ou les autorités de surveillance de la circulation concernées ainsi que la ou les ASN de la FIA ou la ou les ANF de la FIVA concernées.
- Lorsque l'itinéraire d'une Compétition comporte des secteurs de tests de régularité, l'endroit où se terminent ces secteurs chronométrés ne doit pas être communiqué par avance aux Concurrents.
- Les organisateurs doivent prévoir au moins un contrôle de vitesse secret par jour sur toute voiture en compétition. Les participants arrivés en avance devront être soumis par les organisateurs à des pénalités pouvant aller jusqu'à la **disqualification** pour excès de vitesse.
- Tout rapport de conduite dangereuse émanant de la police de la route pourra entraîner la **disqualification**.
- La **disqualification** implique le retrait des numéros de compétition, des plaques de rallye, du carnet d'itinéraire et d'autres informations concernant le parcours et s'applique également aux véhicules d'assistance.
- Les Pilotes participant aux Rallyes de Régularité Historiques doivent être détenteurs d'un permis de conduire routier normal reconnu sur chaque territoire de l'itinéraire, et être détenteurs de tout type de Licence de Pilote de régularité ou de Compétition, de Degré D, D/H ou R minimum, valable pour l'année en cours et la Compétition, ou obtenir un permis de conduire pour Parcours de Régularité pour la durée de la Compétition.
- Chaque équipage peut spécifier un nom d'équipage sur le formulaire de demande d'engagement. Ce nom d'équipage apparaîtra aux côtés du nom des Pilotes sur toutes les publications officielles de la Compétition.
- Les voitures admises seront les voitures conformes à la législation routière dans leur pays d'enregistrement, **construites au moins 15 ans avant le 1er janvier de l'année en cours et conforme à une spécification de période jusqu'à la Période J2 incluse.** Les voitures doivent être équipées de pneus admis pour un usage routier ; les pneus fabriqués uniquement pour la Compétition ne sont autorisés à aucun moment de la Compétition. L'acceptation des inscriptions est décidée par les organisateurs.
- Le Concurrent doit être détenteur d'un PTH, d'un LPRH ou d'une Fiche d'Identité FIVA en cours de validité pour la voiture.
- Avant le départ de la Compétition, les voitures devront subir un contrôle technique pour vérifier qu'elles sont conformes à la législation et à leur PTH.
- Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux commissaires techniques, délégués éligibilité et commissaires sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de la Compétition.
- Afin d'éviter toute «zone grise» qui pourrait porter préjudice au mouvement historique et à la sécurité des Compétitions, des mesures supplémentaires peuvent être introduites visant à éliminer tout risque d'abus des dispositions en vigueur et à veiller à ce que la vitesse – ou le meilleur temps – ne devienne

overall average speed to be increased (to a maximum of 80kph) for these specific sections.

The following conditions must be observed for a Historic Regularity Rally:

- It must be entered on the FIA International Sporting Calendar or on the FIVA Calendar. The organisers will be FIA or FIVA-affiliated, under the jurisdiction of the ASN when required by national laws, but the regulations must be drawn up in accordance with the FIA Code, or the FIVA International Events Code.
- In the case of a Competition entered on the FIA International Sporting Calendar, the regulations applicable to a Historic Regularity Rally must be in agreement with the «standard Supplementary Regulations» set out by the FIA. These regulations are available on [www.fia.com/historic](http://www.fia.com/historic) or from the FIA Secretariat.
- The itinerary(ies) involved in a Historic Regularity Rally will be compulsory except in the case of force majeure. Organisers must be able to produce evidence that the itinerary(ies) have been approved by the relevant traffic control authority(ies), as well as the FIA ASN(s) or FIVA ANF(s) concerned.
- Where a Competition has regularity test sections within the itinerary, the location of the end of the timed sections must not be notified to the Competitors in advance.
- Organisers must institute at least one secret time check per day on all competing cars. Penalties must be imposed by the organisers for early arrival, up to **disqualification** for excess speed.
- Any report of dangerous driving from traffic authorities may invoke a penalty of **disqualification**.
- **Disqualification** entails the removal of competition numbers, rally plates, road book and other route details and also applies to service vehicles.
- Drivers participating in a Historic Regularity Rally must possess a driving licence legal for normal road use in every territory of the itinerary, and either, any type of Driver's Competition or regularity Licence, Grade D, D/H or R minimum valid for the current year and the Competition, or obtain a Regularity Rally driving permit from the organiser for the duration of the Competition.
- Each crew can specify a crew name on the entry application form. This crew name is published together with the Drivers' names in all official publications of the Competition.
- Eligible cars must satisfy the legal requirements for road use in their countries of registration and **have been manufactured at least 15 years before 1st January of the current year are in accordance with a period specification up to and including Period J2.** Cars must use tyres eligible for road use; tyres constructed solely for Competition use are ineligible for any part of the Competition. The acceptance of entries is at the discretion of the organisers.
- The Competitor must possess an HTP, HRCP, or a valid FIVA Identity Card for the car.
- Before the start of the Competition, cars must be scrutineered for compliance with the regulations and their HTP.
- It is the duty of each Competitor to satisfy the scrutineers, the eligibility delegates and the stewards that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the Competition.
- In order to prevent «grey areas», which may be detrimental to the historic movement and Competitions' safety, supplemental measures may be introduced to eliminate the risk of current provisions being abused and speed – or shortest time – becoming a deciding factor, even if only for limited sections of the



ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

pas un facteur décisif, même si ces mesures ne s'appliquent qu'à certaines sections précises de la Compétition.

**Concentration Touristique Historique**

(cet article ne s'applique pas aux épreuves de la FIVA)  
Voir Articles 4.1, 4.2 et 20 du Code.

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

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

**2.1.13.5 Course sur Circuit**

Voir Article 20 du Code.

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

- Chaque Concurrent doit être en possession d'un PTH en cours de validité pour la voiture engagée. Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les Compétitions sur circuit. Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux commissaires techniques, délégués éligibilité et commissaires sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de la Compétition.
- Les organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code.

**2.1.13.6 Course de Côte**

Voir Article 20 du Code.

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

- Elles doivent être inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA. Le Règlement doit être établi conformément aux [Prescriptions Générales applicables aux Compétitions Internationales de Course de Côte](#).
- Les organisateurs doivent être affiliés à une ASN de la FIA.
- Chaque Concurrent doit posséder une PTH en cours de validité pour la voiture engagée.
- Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux commissaires techniques, délégués éligibilité et commissaires sportifs que sa voiture est en conformité avec le règlement dans son intégralité à tout moment au cours de la Compétition.
- Les voitures éligibles doivent être conformes aux exigences en matière d'engagement de la FIA pour les Courses de Côte Historiques.
- Les organisateurs doivent se conformer aux recommandations en matière de sécurité de l'Annexe H du Code [et aux Lignes Directrices de Sécurité en Course de Côte de la FIA](#).

**2.1.14 Réglementation pour Pilotes**

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

Les Pilotes doivent se conformer aux exigences de l'Annexe L du Code concernant les casques, les vêtements résistant au feu et les Licences.

**2.2 Voitures de course**

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

**2.2.2 Voiture de course monoplace**

Competition.

**Historic Touring Concentration**

(this article does not apply to FIVA events)  
See Articles 4.1, 4.2 and 20 of the Code.

The following conditions must be observed for a Historic Touring Concentration:

- No classification decided by a speed or timing factor.
- The regulations must be drawn up in accordance with the FIVA International Events Code.
- The ASNs and the FIVA ANF(s) of every territory of the itinerary must be informed of the Competition and its route in advance.
- Eligible cars must satisfy the legal requirements for road use in their countries of registration and have been manufactured at least 15 years before 1st January of the current year. The acceptance and classification of entries are at the discretion of the organisers.

**2.1.13.5 Circuit Race**

See Article 20 of the Code.

The following conditions must be observed for a Circuit Race:

- Each Competitor must possess a valid HTP for the competing car. Eligible cars must conform to the FIA requirements for circuit Competitions. It is the duty of each Competitor to satisfy the scrutineers, the eligibility delegates and the stewards that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the Competition.
- The organisation should comply with the safety recommendations of Appendix H to the Code.

**2.1.13.6 Hill Climb**

See Article 20 of the Code.

The following conditions must be observed for a Hill Climb :

- They must be entered on the FIA International Sporting Calendar. Regulations must be drawn up in accordance with [the General Prescriptions applicable to International Hill Climb Competitions](#).
- Organisers must be affiliated to a FIA ASN.
- Each Competitor must possess a valid HTP for the competing car.
- It is the duty of each Competitor to satisfy the scrutineers, the eligibility delegates and the stewards that his automobile complies with the regulations in their entirety at all times during the Competition.
- Eligible cars must conform to the FIA entry requirements for Historic Speed Hill Climb.
- The organisation should comply with the safety recommendations of Appendix H to the Code [and the FIA Hill Climb Safety Guidelines](#).

**2.1.14 Regulations for Drivers**

(this article does not apply to FIVA events)

Drivers must comply with the requirements of Appendix L to the Code concerning crash helmets, fire-resistant clothing and Licences.

**2.2 Racing cars**

**2.2.1** All racing cars competing in Appendix K Competitions must comply with Article 5 (Safety) and Article 6 (Technical Regulations).

**2.2.2 Single-seat racing car**

- 2.2.2.1** Voiture construite dans le seul but de courir, se conformant aux règles internationalement reconnues de la Commission Sportive de l'ACF, de l'AIACR ou de la FIA qui régissent la catégorie, la formule et les Compétitions dans lesquelles elle a été initialement engagée en période dans sa configuration d'origine. Les voitures construites pour courir dans une formule nationale pourront être acceptées.
- 2.2.2.2** Voitures de course monoplaces, subdivisées en :
- (a) Monoplaces disposant d'un espace pour un seul siège,
  - (b) Monoplaces disposant d'un second siège, plus petit, mais ayant toujours couru en tant que véritables monoplaces dans leur période.
- 2.2.3 Voitures de course biplaces ouvertes**
- 2.2.3.1** Les voitures ayant de la place pour deux sièges et construites uniquement pour courir en Compétition. Ces voitures se subdivisent en fonction des définitions de périodes de la FIA, de l'AIACR et de la Commission Sportive de l'ACF en :
- (a) Voitures de Compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1950,
  - (b) Voitures construites pendant la Période E non conformes à l'Annexe C,
  - (c) Modèles des Périodes E et F construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,
  - (d) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, 6 ou 7 de chaque année respectivement,
  - (e) Voitures ouvertes du Groupe 4 construites entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH.
- 2.2.4 Voitures de course biplaces fermées**
- 2.2.4.1** Les voitures ayant de la place pour deux sièges et construites uniquement pour courir en Compétition. Ces voitures se subdivisent en fonction des définitions de périodes de la FIA, de l'AIACR et de la Commission Sportive de l'ACF en :
- (a) Voitures de Compétition biplaces construites conformément à une spécification de période antérieure à 1950,
  - (b) Modèles de Période E (1950-1960) construits conformément à une spécification de période, mais non conformes à l'Annexe C,
  - (c) Modèles des Périodes E et F (1/1/1950-31/12/1965) construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de l'Annexe C de la FIA,
  - (d) Modèles à partir de la Période G construits conformément à une spécification de période pour répondre aux dispositions de tous les groupes visés à l'Annexe J de la FIA pour ces voitures, y compris les Groupes 4, 5, ou 6 de chaque année respectivement,
  - (e) Voitures fermées de Groupe 4 homologuées entre le 1/1/1966 et le 31/12/1969 et considérées comme des voitures de course biplaces par la CSAH,
  - (f) Groupe C et IMSA GTP.
- 2.2.5 Grand Tourisme Prototypes FIA (FIA GTP 1)**
- 2.2.5.1** Prototypes de futurs modèles de voitures GT appartenant aux Périodes E, F et G (1/1/1947-31/12/1969) ayant participé à des Compétitions Internationales en période, conformément au règlement de la FIA.
- 2.2.5.2** Voitures GT modifiées au-delà des limites prévues pour le Groupe 3 (1960-1965) et ayant couru en Groupe 4 (1960-1965).
- 2.2.5.3** Voitures engagées en GTP, au Mans 1962 et voitures GTP de la FIA (1963-1965).
- 2.2.6 Grand Tourisme Prototypes non FIA (Non FIA GTP 2)**
- 2.2.6.1** Prototypes fabriqués par un constructeur avec l'intention d'en faire de futurs modèles de voitures GT (ou du développement dans la période par un constructeur d'un de ses modèles au-delà de la spécification du GT existant), ayant participé à des courses internationales, mais sous des règlements autres que ceux de la FIA, en Périodes E, F et G à partir de 1947 et conformes à leurs spécifications d'origine.
- 2.2.2.1** A car built for the sole purpose of racing and conforming to those internationally recognised regulations of the Commission Sportive of the ACF, AIACR or the FIA which governed the category, formula and Competitions in which it originally raced in period in its present configuration. Cars built and raced to a national formula may be accepted.
- 2.2.2.2** Single-seat racing cars, which are subdivided into:
- (a) Single-seat with space for only one seat,
  - (b) Single-seat with space for a second smaller seat but which competed along side true single seat racing cars in their period.
- 2.2.3 Open two-seat racing cars**
- 2.2.3.1** Cars with space for two-seats and built solely for use in racing Competition. These are subdivided according to the Commission Sportive of the ACF, AIACR and FIA definitions of the periods into:
- (a) Two-seat Competition cars built to a pre 1950 period specification,
  - (b) Cars built during Period E which did not conform to Appendix C,
  - (c) Models of Period E and F built to the period specification to conform to the requirements of the FIA Appendix C,
  - (d) Models of Period G or later which were built to the period specification to conform to the requirements of any of the FIA Appendix J groups for these cars including Groups 4, 5, 6 or 7 in the respective years,
  - (e) Group 4 open cars between 1/1/1966 and 31/12/1969 declared as two-seat racing cars by the HMSC.
- 2.2.4 Closed two-seat racing cars**
- 2.2.4.1** Cars with space for two-seats and built solely for use in racing Competition. These are subdivided according to the Commission Sportive of the ACF, AIACR and FIA definitions of the periods into:
- (a) Two-seat Competition cars built to a pre 1950 period specification,
  - (b) Models of Period E (1950-1960) built to period specification, but not conforming to Appendix C,
  - (c) Models of Period E and F (1/1/1950-31/12/1965) built to the period specification to conform to the requirements of the FIA Appendix C,
  - (d) Models of Period G or later which were built to the period specification to conform to the requirements of any of the FIA Appendix J groups for these cars including Groups 4, 5 and 6 in the respective years,
  - (e) Group 4 closed cars homologated between 1/1/1966 and 31/12/1969 and declared as two seat racing cars by the HMSC,
  - (f) Group C and IMSA GTP.
- 2.2.5 FIA Grand Touring Prototypes (FIA GTP 1)**
- 2.2.5.1** Prototypes of intended future GT models belonging to Periods E, F and G (1/1/1947-31/12/1969) which raced International Competitions in period, under FIA regulations.
- 2.2.5.2** GT cars which were modified beyond the limits of Group 3 (1960-1965) and competed in Group 4 (1960-1965).
- 2.2.5.3** GTP entries for Le Mans 1962 and FIA GTP cars (1963-1965).
- 2.2.6 Non-FIA Grand Touring Prototypes (Non-FIA GTP 2)**
- 2.2.6.1** Manufacturers' prototypes of intended future GT models (or manufacturers' development in period of one of their models beyond the recognised existing GT specification), which raced internationally, but under regulations different from FIA rules, in the Periods E, F and G from 1947 to original specifications.

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

- 2.2.6.2** A part les modifications autorisées sous l'Article 5 (Sécurité), les voitures GT Prototypes n'ont droit qu'aux modifications ayant été effectuées dans la période d'origine sur le châssis particulier concerné.
- 2.2.7 Voitures expérimentales**
- 2.2.7.1** Voitures de course et Prototypes GT d'origine, conçues pour la Compétition en période FIA et conformes aux règles reconnues au niveau international de l'AIACR ou de l'Annexe C ou de l'Annexe J de la FIA, mais qui, pour une raison quelconque, n'ont pas participé à des Compétitions Internationales.
- 2.2.7.2** La preuve de leur histoire ininterrompue doit être apportée.
- 2.2.7.3** Le PTH doit être approuvé par la CSAH avant d'être délivré.
- 2.2.8 Spéciales Historiques**
- 2.2.8.1** Voiture construite pour des courses (sur circuit et courses de côte) pendant une période de classification de la FIA n'ayant pas d'historique en compétition dans une Formule internationale, mais ayant couru à un niveau inférieur et ayant une histoire significative en période à ce niveau de compétition.
- 2.2.8.2** La voiture doit respecter l'Article 5 (Sécurité) et ne peut être qu'une monoplace ou une voiture de course biplace des Périodes A à GR (jusqu'au 31/12/1971 - 1970 pour F3).
- 2.2.8.3** Le PTH doit être approuvé par la CSAH avant d'être délivré.
- 2.3 Voitures routières de production de série**
- 2.3.1** Les voitures routières de production de série, les T et les GT, sont des voitures conçues et construites pour un usage routier et dont des exemples ont été utilisés en Compétition conformément à la réglementation de période applicable à ces voitures.
- 2.3.2** En règle générale, les voitures routières de production sont divisées en Voitures de Tourisme et Voitures de Grand Tourisme et leurs dérivés. Toutefois, les voitures de production antérieures à 1947 sont classées séparément pour refléter les différentes spécifications générales des voitures de cette période.
- 2.3.3** Les voitures antérieures à 1947 comprennent : (a) les berlines ou toutes les voitures fermées, (b) les Voitures de Tourisme ouvertes à quatre places et (c) les voitures biplaces ouvertes et doivent se conformer à l'Article 5 (Sécurité) et à l'Article 7 (Règlement Technique).
- 2.3.4 Voitures de Tourisme de production de série (T) postérieures à 1946**
- 2.3.4.1** Les Voitures de Tourisme incluent les voitures de production fermées à quatre places fabriquées en grand nombre ou les voitures convertibles (les voitures avec une cylindrée inférieure à 700 cm<sup>3</sup> peuvent avoir deux places) et sont des :
- (a) Modèles non homologués par la FIA mais ayant participé à des rallyes internationaux ou à de grandes Compétitions Internationales sur circuit avant le 31/12/1960, auquel cas cela devra être certifié par l'ASN du pays de construction, et approuvé par la FIA.
- (b) Modèles homologués par la FIA en Groupe 1 ou en Groupe N de l'Annexe J après le 1/1/1954.
- 2.3.5 Voitures de Tourisme de compétition (CT) postérieures à 1946**
- 2.3.5.1** Les Voitures de Tourisme de Compétition postérieures à 1946, sont des :
- (a) Modèles de série limitée des Périodes E à I (1/1/1947 - 31/12/1981) dérivés d'un modèle de Voiture de Tourisme de production de série et améliorés dans les limites de la période telles qu'indiquées à l'Annexe J, et comprenant des voitures homologuées par la FIA en Groupe 2 avant 1966.
- (b) Modèles à partir du 1/1/1966 homologués en Groupe 2 ou en Groupe A et conformes aux dispositions de l'Annexe J correspondantes.
- 2.3.6 Voitures de Grand Tourisme postérieures à 1946 (GT)**
- 2.3.6.1** Les voitures GT sont produites en petites séries, d'ordinaire des voitures de production biplaces ouvertes ou fermées et ne pouvant pas être classées comme des Voitures de Tourisme.
- 2.3.6.2** Les modèles non homologués en Période E doivent être conformes à un modèle défini dans un catalogue et proposé au public par le Service des Ventes du constructeur.
- 2.3.6.3** Tous les autres modèles doivent avoir été homologués en Groupe
- 2.2.6.2** Apart from the modifications permitted under Article 5 (Safety), GT prototype cars are permitted only those modifications, which were carried out in the original period on the particular chassis concerned.
- 2.2.7 Development cars**
- 2.2.7.1** Original racing cars and GT Prototype cars which were made for period FIA Competition, conforming to the Internationally recognised regulations of the AIACR or FIA Appendix C or Appendix J, but which, for some reason, did not participate in International Competition.
- 2.2.7.2** The continuous history of their existence must be proved.
- 2.2.7.3** The HTP must be approved by the HMSC before being issued.
- 2.2.8 Historic Special**
- 2.2.8.1** A car built for racing competitions (circuit and hill climbs) during an FIA classification period which has no competition history in an international Formula, but which has competed at a lower level and has significant history in period at that level of competition.
- 2.2.8.2** The car must comply with Articles 5 (Safety) and may only be a single-seat or two-seat racing car of Periods A to GR (until 31/12/1971 - 1970 for F3).
- 2.2.8.3** The HTP must be approved by the HMSC before being issued.
- 2.3 Series production road cars**
- 2.3.1** Series production road cars, T and GT, are cars which were designed and manufactured for road use and examples of which were used in Competition to the period regulations for those cars.
- 2.3.2** Generally production road cars are divided into Touring and Grand Touring cars and their derivatives. However pre 1947 production cars are classified separately to reflect the different general specifications of cars of that period.
- 2.3.3** Pre 1947 cars include: (a) saloon car or any closed car, (b) open four seat Touring Cars and (c) open two seat cars and must comply with Article 5 (Safety) and Article 7 (Technical Regulations).
- 2.3.4 Post 1946 series production Touring Cars (T)**
- 2.3.4.1** Touring Cars include large volume production four seat closed or convertible cars (cars with a capacity of less than 700cm<sup>3</sup> may have two seats) and are either:
- (a) Models not homologated by the FIA but which competed in International rallies or International circuit Competitions prior to 31/12/1960, in which case this must be certified by the ASN of the country of manufacture and approved by the FIA.
- (b) Models homologated by the FIA in Appendix J Group 1 or Group N after 1/1/1954.
- 2.3.5 Post 1946 competition Touring Cars (CT)**
- 2.3.5.1** Post 1946 Competition Touring Cars are either:
- (a) Models of limited series production of Periods E till I (1/1/1947-31/12/1981) derived from a model of series production Touring Car and upgraded within the limits of period Appendix J and including cars homologated by the FIA in Group 2 before 1966.
- (b) Models of 1/1/1966 onwards which were homologated in Group 2 or Group A and conforming to the period Appendix J.
- 2.3.6 Post 1946 Grand Touring Cars (GT)**
- 2.3.6.1** GT cars are small series, usually, two seat production cars which may be open or closed which cannot be classified as Touring Cars.
- 2.3.6.2** Models which were not homologated in Period E, must conform to a model defined in a catalogue and offered to the public by the Sales Department of the manufacturer.
- 2.3.6.3** All other models must have been homologated in Group 3



- 3 (1966-1981). Les voitures de Période G1 doivent respecter les règles de l'Annexe VIII. Les voitures à partir de la Période G2 doivent respecter les règles de l'Annexe J applicables aux voitures de ces groupes dans sa période.
- 2.3.6.4** Les exemplaires, identiques en tous points pour ce qui est de la carrosserie et des pièces mécaniques et devant avoir été construits dans la période de leur classification, doivent être au nombre minimum requis pour l'homologation.
- 2.3.7 Voitures de Grand Tourisme de Compétition (GTS) postérieures à 1946**
- 2.3.7.1** En règle générale, les voitures GT de Compétition sont produites en petites séries, d'ordinaire des voitures de production biplaces ouvertes ou fermées et ne pouvant pas être classées comme des Voitures de Tourisme et modifiées au-delà de la spécification habituelle de production de série à des fins de Compétition.
- 2.3.7.2** Les voitures qui ne sont pas dérivées d'une voiture qui est antérieure à l'homologation peuvent comprendre des modifications effectuées dans la période, dans les limites des règles internationales pour les voitures de Grand Tourisme en vigueur à la période. La conception fondamentale et générale du châssis et de la carrosserie du modèle et du moteur doit rester la même que celle du modèle de série correspondant.
- 2.3.7.3** Les modèles doivent correspondre à des véhicules admissibles en tant que voitures de Grand Tourisme et être homologués en Groupe 3 (1960-1965).
- 2.3.7.4** Si le modèle n'a pas été homologué en Groupe 3 (1960-1965) par la FIA au moment de sa construction et de son utilisation en Compétition pour sa période, l'ASN du pays du constructeur doit fournir la preuve qu'au moins 100 exemplaires mécaniquement identiques du modèle concerné ont été construits dans la période de la classe telle qu'elle est définie à l'Article 6.
- 2.3.7.5** A partir de la Période G, uniquement les modèles homologués en Groupe 3, en Groupe 4 (1970-1981) ou en Groupe B respectant les dispositions de l'Annexe J applicables aux voitures des Groupes 3, 4 ou B de leur période.
- 2.3.7.6** En outre :
- (a) Les voitures de Tourisme assimilées aux voitures de Grand Tourisme pendant les Périodes E et F (1/1/1947-31/12/1965), soit avec carrosserie spéciale, soit avec carrosserie standard et pièces mécaniques particulières, conformes à la période, sont acceptées.
  - (b) Ces modèles doivent avoir un historique de compétition et leurs pièces mécaniques particulières sont limitées à celles autorisées par les règles de l'Annexe J de la période applicables aux voitures de Groupe 3 et par l'Article 5 (Sécurité).
  - (c) Toutes les modifications doivent respecter la technologie de la période telle qu'appliquée au modèle en question.
  - (d) Si ces modèles ont par la suite été homologués en Groupe 3 par la FIA, ils ne pourront utiliser que les pièces mécaniques prévues dans l'extension de la Fiche d'Homologation correspondante du Groupe 3 de la FIA.
- 2.3.8 Voitures non homologuées postérieures à 1946 produites en petit nombre – Voitures de sport routières / Voitures de Grand Tourisme (GTP 3)**
- 2.3.8.1** Voitures biplaces ouvertes ou fermées appartenant aux Périodes E-G conformes aux règles de construction et d'utilisation en vigueur dans le pays de production à l'époque de la production mais qui ont été construites en moins de 100 exemplaires identiques d'un point de vue mécanique.
- 2.3.8.2** Ces voitures ne doivent pas avoir été utilisées pour des Compétitions Internationales dans l'une des catégories ou l'un des groupes cités dans le présent Article 2.3, excepté en GTP 3. Aucune modification autre que celles visées à l'Annexe VIII n'est autorisée.
- 2.3.8.3** La spécification mécanique de période de chaque modèle doit être documentée et le PTH doit être approuvé par la CSAH avant d'être délivré.
- 2.3.9 Voitures de Grand Tourisme et de Tourisme Spéciales postérieures à 1946**
- 2.3.9.1** Modèles dérivés des Groupes 1 et 2, N ou A de l'Annexe J ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour ces groupes. Sont comprises :
- (1966-1981). Cars of Period G1 must respect the Appendix VIII rules. Cars from Period G2 onwards must respect the Appendix J rules applicable to this group in its period.
- 2.3.6.4** At least the number required for homologation, identical in every sense concerning bodywork and mechanical parts, must have been manufactured in the period of their classification.
- 2.3.7 Post 1946 Competition Grand Touring Cars (GTS)**
- 2.3.7.1** Generally Competition GT cars are small series, usually, two seat production cars which may be open or closed which cannot be classified as Touring Cars which are modified beyond normal series production specification for Competition purpose.
- 2.3.7.2** Cars which are not derived from a car which pre dates homologation may include modifications carried out in the period within the limits of the international rules for Grand Touring cars in force at the time. The fundamental and general designs of the model - chassis, body and of the engine must remain the same as those of the corresponding series production model.
- 2.3.7.3** The models must be vehicles eligible as Grand Touring cars and homologated into Group 3 (1960-1965).
- 2.3.7.4** If the model was not homologated in Group 3 (1960-1965) by the FIA when built and used in period Competition, the ASN of the country of the manufacturer must provide evidence that at least 100 mechanically identical examples of the model concerned were built within the period of the class as defined in Article 6.
- 2.3.7.5** For Period G onwards only models having been homologated in Group 3, Group 4 (1970-1981) or Group B and respecting the Appendix J rules applicable to Group 3/4 or B cars of their respective periods.
- 2.3.7.6** Additionally:
- (a) Historic Touring cars assimilated with Grand Touring cars during Periods E and F (1/1/1947-31/12/1965), either with special coachwork or with standard coachwork and special mechanical parts, in compliance with of the period are accepted.
  - (b) These models must have a competition history and the special mechanical parts are limited to those authorised in the period Appendix J rules applicable to Group 3 cars and Article 5 (Safety).
  - (c) All modifications must respect the technology of the period as applied to that model.
  - (d) Should these models have been subsequently homologated by the FIA in Group 3, they may only use those mechanical parts included in the relevant extension of the FIA Group 3 Homologation Form.
- 2.3.8 Post 1946 Low volume non-homologated road-going sports/GT cars (GTP 3)**
- 2.3.8.1** Two seat open or closed cars belonging to Periods E-G complying with the construction and use regulations of the country of production at the time of production but which were built in less than 100 mechanically identical examples.
- 2.3.8.2** These cars must not have been used for International Competition in one of the categories or groups quoted in this Article 2.3, except GTP 3. No other modification is permitted than those allowed by Appendix VIII.
- 2.3.8.3** The period mechanical specification for each model must be documented and the HTP must be approved by the HMSC before being issued.
- 2.3.9 Post 1946 Special Touring and Grand Touring Cars**
- 2.3.9.1** Models derived from Appendix J Groups 1 and 2, N or A of the period which were submitted to changes beyond the modification authorised for those groups. Are included:

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

**2.3.9.2** Les Voitures de Tourisme Spéciales qui sont des modèles dérivés des Groupes 1 et 2, N ou A ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour ces groupes.

**2.3.9.3** Sont inclus :

- (a) Groupe 3 (1957-1959) : Voitures de Tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 264 de l'Annexe J de 1959.
- (b) Groupe 3 (1960-1965) : Figurant sous le Groupe 3 pour Voitures GT. Voitures de tourisme ayant une carrosserie spéciale ou standard mais ayant subi des modifications allant au-delà de celles autorisées pour le Groupe 2 telles que définies sous l'Article 274 de l'Annexe J de 1965.
- (c) Groupe 5 (1966-1969) : Les modifications autorisées figurent à l'Article 267 de l'Annexe J ; la version de 1969 sera considérée comme définitive. Les modifications autorisées sur ce type de voiture sont très proches de celles qui s'appliquent aux Voitures de Tourisme Spéciales (Groupe 2 1970-1975) lorsque ces dernières disposent d'options homologuées avec plus de 100 exemplaires.
- (d) Groupe 5 (1976-1981) : Les modifications autorisées figurent sous l'Annexe J de la période : la version de 1981 (Article 251) sera considérée comme définitive.

**2.3.10 Voitures de Tourisme de Compétition nationale**

**2.3.10.1** Modèles de Voitures de Tourisme de production des Périodes E à J n'ayant pas d'historique de compétition au niveau international, mais ayant un historique de compétition significatif au niveau national dans des Compétitions importantes pour Voitures de Tourisme de production et étant conformes au règlement national applicable à ces Compétitions.

**2.3.10.2** Tous les modèles éligibles doivent être approuvés par la CSAH sur recommandation de l'ASN responsable pour le pays dans lequel l'historique de compétition nationale concerné a été établi.

**2.3.10.3** La spécification mécanique de période pour chaque modèle doit être détaillée et soumise à l'approbation de la CSAH (voir Article 7.2.5) et toutes les prescriptions de sécurité applicables énoncées à l'Article 5 doivent être respectées.

**2.3.11 Voitures de Grand Tourisme et Voitures de Sport routières de Compétition nationale**

**2.3.11.1** Modèles de voitures de Grand Tourisme et de voitures de sport routières de production des Périodes E à J n'ayant pas d'historique de compétition au niveau international, mais ayant un historique de compétition significatif au niveau national dans des Compétitions importantes pour voitures de Grand Tourisme et/ou de sport de production et étant conformes au règlement national applicable à ces Compétitions.

**2.3.11.2** Tous les modèles éligibles doivent être approuvés par la CSAH sur recommandation de l'ASN responsable pour le pays dans lequel l'historique de Compétition nationale concerné a été établi.

**2.3.11.3** La spécification mécanique de période pour chaque modèle doit être détaillée et soumise à l'approbation de la CSAH (voir Article 7.2.5) et toutes les prescriptions de sécurité applicables énoncées à l'Article 5 doivent être respectées.

**3. CLASSEMENTS PAR DATE ET DEFINITIONS**

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

**3.2 Les périodes sont les suivantes :**

- A) avant le 1/1/1905.
- B) du 1/1/1905 au 31/12/1918.
- C) du 1/1/1919 au 31/12/1930.
- D) du 1/1/1931 au 31/12/1946.
- E) du 1/1/1947 au 31/12/1961 (du 1/1/1946 pour les voitures de Grand Prix et de Formule 3 et jusqu'au 31/12/1960 pour les monoplaces et biplaces de course).
- F) du 1/1/1962 au 31/12/1965 (à partir du 1/1/1961 pour les monoplaces et biplaces de course et jusqu'au 31/12/1966 pour la Formule 2), à l'exclusion de la Formule 3 et des Formules à moteur de marque unique.

GR) du 1/1/1966 au 31/12/1971 pour monoplaces et biplaces de

**2.3.9.2** Special Touring Cars are models derived from Groups 1 and 2, N or A of the period which were submitted to changes beyond the modification authorised for those groups.

**2.3.9.3** Are included:

- (a) Group 3 (1957-1959): Touring cars with special coachwork or with standard coachwork but mechanical modifications beyond the limits of Group 2 as defined in the 1959 Appendix J Article 264.
- (b) Group 3 (1960-1965): Included in Group 3 for GT cars. Touring cars with special coachwork or with standard coachwork but mechanical modifications beyond the limits of Group 2 as defined in the 1965 Appendix J Article 274.
- (c) Group 5 (1966-1969): Permitted changes are listed in Appendix J of the period Article 267; the 1969 version shall be regarded as definitive. The modifications permitted for these cars are broadly similar to that of Special Touring Cars (Group 2 1970-1975) when these are fitted with homologated 100-off options.
- (d) Group 5 (1976-1981): Permitted changes are listed in Appendix J of the period: the 1981 version (Article 251) shall be regarded as definitive.

**2.3.10 National Competition Touring Cars**

**2.3.10.1** Models of production Touring Cars from Periods E to J which have no competition history at international level, but which have established a significant competition history at national level in major Competitions for production Touring Cars and which comply with the national regulations relevant to those Competitions.

**2.3.10.2** All eligible models must be submitted for approval by the HMSC on the recommendation of the ASN responsible for the country in which the relevant national competition history was established.

**2.3.10.3** The period mechanical specification for each model must be documented and submitted for HMSC approval (see 7.2.5) and all relevant safety prescriptions set out in Article 5 must be met.

**2.3.11 National Competition road-going Sports / Grand Touring Cars**

**2.3.11.1** Models of production road-going Sports / Grand Touring Cars from Periods E to J which have no competition history at international level, but which have established a significant competition history at national level in major Competitions for production sport and/or Grand Touring Cars and which comply with the national regulations relevant to those Competitions.

**2.3.11.2** All eligible models must be submitted for approval by the HMSC on the recommendation of the ASN responsible for the country in which the relevant national Competition history was established.

**2.3.11.3** The period mechanical specification for each model must be documented and submitted for HMSC approval (see 7.2.5) and all relevant safety prescriptions set out in article 5 must be met.

**3. DATE CLASSIFICATIONS AND DEFINITIONS**

**3.1** A car will be dated by the specification of that car and not necessarily by the date of build.

**3.2 Dating periods are as follows:**

- A) before 1/1/1905.
- B) 1/1/1905 to 31/12/1918.
- C) 1/1/1919 to 31/12/1930.
- D) 1/1/1931 to 31/12/1946.
- E) 1/1/1947 to 31/12/1961 (from 1/1/1946 for Grand Prix and Formula 3 cars and up to 31/12/1960 for single-seat and two-seat racing cars).
- F) 1/1/1962 to 31/12/1965 (from 1/1/1961 for single-seat and two-seat racing cars and up to 31/12/1966 for Formula 2), excluding Formula 3 and single engine-make Formulae.

GR) 1/1/1966 to 31/12/1971 for single-seat and two-seat Racing cars

course (du 1/1/1964 au 31/12/1970 pour F3).

- G1) du 1/1/1966 au 31/12/1969 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- G2) du 1/1/1970 au 31/12/1971 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- HR) du 1/1/1972 au 31/12/1976 pour les monoplaces et biplaces de course (du 1/1/1971 au 31/12/1976 pour F3).
- H1) du 1/1/1972 au 31/12/1975 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- H2) du 1/1/1976 au 31/12/1976 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- IR) du 1/1/1977 au 31/12/1982 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion du Groupe C) et du 1/1/1977 au 31/12/1985 pour les F1 3 litres.
- I) du 1/1/1977 au 31/12/1981 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- IC) du 1/1/1982 au 31/12/1990 pour les Voitures du Groupe C et les voitures IMSA.
- JR) du 1/1/1983 au 31/12/1990 pour les monoplaces et biplaces de course (à l'exclusion des voitures de F1 3 litres du 1/1/1983 au 31/12/1985).
- J1) du 1/1/1982 au 31/12/1985 pour les Voitures de Tourisme et GT homologuées.
- J2) du 1/1/1986 au 31/12/1990 pour les voitures de Tourisme et GT homologuées.

(1/1/1964 to 31/12/1970 for Formula 3).

- G1) 1/1/1966 to 31/12/1969 for homologated Touring and GT cars.
- G2) 1/1/1970 to 31/12/1971 for homologated Touring and GT cars.
- HR) 1/1/1972 to 31/12/1976 for single-seat and two-seat Racing cars (1/1/1971 to 31/12/1976 for Formula 3).
- H1) 1/1/1972 to 31/12/1975 for homologated Touring and GT cars.
- H2) 1/1/1976 to 31/12/1976 for homologated Touring and GT cars.
- IR) 1/1/1977 to 31/12/1982 for single-seat and two-seat Racing cars (excluding Group C) and 1/1/1977 to 31/12/1985 for 3-litre F1.
- I) 1/1/1977 to 31/12/1981 for homologated Touring and GT cars.
- IC) 1/1/1982 to 31/12/1990 for Group C and IMSA cars.
- JR) 1/1/1983 to 31/12/1990 for single-seat and two-seat Racing cars (excluding 3 litres F1 cars 1/1/1983 to 31/12/1985).
- J1) 1/1/1982 to 31/12/1985 for homologated Touring and GT cars.
- J2) 1/1/1986 to 31/12/1990 for homologated Touring and GT cars.

### 3.3 Spécification de période

**3.3.1** Par spécification de période, on entend la configuration technique du modèle dont il a été prouvé, à la satisfaction de la FIA ou des commissaires sportifs, qu'il a existé à l'époque à laquelle sa classification a été déterminée conformément à l'Article 1.2 de l'Annexe K.

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

#### 3.3.3 Généralités sur les composants de remplacement :

Les «composants de remplacement» peuvent être soit des composants de période ne provenant pas de l'installation d'origine de la marque de la voiture (par ex. composants d'origine des fournisseurs de période), soit des répliques de composants (par ex. répliques de composants d'origine de l'installation de la marque de la voiture ou répliques de composants d'origine des fournisseurs de période).

Des composants remplaçant des pièces fournies à l'origine par le constructeur de la voiture ne peuvent être utilisés que s'il est prouvé qu'ils étaient, soit homologués, soit autorisés par l'Annexe J de période et utilisés pour cette voiture particulière au cours d'une Compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA dans la période. Pour les voitures des Périodes J1 et J2, les composants de remplacement utilisés en circuit ne sont pas permis en rallye, et vice versa.

Les libertés accordées en période par l'Annexe J ne signifient pas qu'à l'heure actuelle la liberté est totale, mais que sont acceptés les modifications et/ou composants effectivement et légalement utilisés en période sur cette marque et ce modèle particuliers, à la suite de ces libertés de période.

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

**3.3.5** Sauf autorisation spécifiée dans le présent règlement, tout composant d'une voiture doit avoir des dimensions identiques à celles de la partie d'origine et le type de matériau doit être le même que celui de la partie d'origine. La preuve devra en être fournie par le demandeur.

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

### 3.3 Period specification

**3.3.1** Period specification is defined as the technical configuration of the model, proven to the satisfaction of the FIA or the stewards, to have existed in the period in which it is classified in line with Article 1.2 of Appendix K.

**3.3.2** Any modifications to a car's period specification are forbidden unless expressly authorised by the regulations herein specific to the car's group, by an announcement in the FIA Official Bulletin concerning the specific car model or components, or imposed in Article 5 (Safety).

#### 3.3.3 Generalities on alternative components:

«Alternative components» can either be period components that are not coming from the original installation of the car make (for ex. original components from period suppliers) and replica components (for ex. replica of original components from the car make installation or replica of original components from period suppliers).

Alternative components to the original manufacturer's specifications can only be used if it is proven that these components were either homologated, or allowed by the period Appendix J and used in that model of car in a Competition entered on the FIA International Sporting Calendar in the period. For cars of Periods J1 and J2, alternative components used in circuit racing are not permitted in rallying, and vice versa.

Freedoms granted in period by Appendix J do not now confer complete freedom but rather authorise the use of modifications and/or components actually and legally used in period on the particular make and model as a result of those period freedoms.

**3.3.4** The period, alternative components, and the extensions of the homologation form to be considered will be specified on the HTP applicable to this specific car.

**3.3.5** Unless otherwise specifically authorised by these regulations, any component of a car must have identical dimensions and material type must be the same to the original part. Evidence of this must be provided by the applicant.

**3.3.6** The technology used, including that allowed with homologation extensions, must be compatible with that used in period.

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

- 3.3.7 Pour les voitures homologuées**, les papiers d'homologation FIA d'origine, y compris extensions et variations telles qu'homologuées pendant la période concernée sont valables.
- Les règles de l'Annexe J de la période sont aussi valides si elles couvrent une spécification utilisée en période comme indiqué dans l'Article 3.3.8 pour les voitures qui ne sont pas homologuées.
- Toutes les voitures de la Période J1 doivent également être conformes à l'Annexe XI de l'Annexe K.
- 3.3.8 Pour les voitures non homologuées**, les preuves suivantes (données par ordre de priorité) peuvent être admises pour déterminer la spécification de période :
- (a) Spécifications du constructeur contenues dans un des documents suivants : prospectus publicitaires, manuel du constructeur, manuel d'atelier du constructeur, liste des pièces de rechange du constructeur, magazines d'essais automobiles ; la publication de tous ces documents devant dater de la période concernée.
  - (b) Preuve que la spécification d'un constructeur a été modifiée pour un Concurrent lors d'une Compétition Internationale : tout document, dessin, croquis ou spécification du constructeur produit en période (les spécifications publiées dans des magazines et périodiques de la période doivent provenir d'au moins deux sources).
  - (c) Rapports d'experts reconnus qui ont inspecté les voitures.
  - (d) De moindre valeur, mais auxquels sera accordé un certain crédit lors de toute demande spécifique, seront les livres et articles de magazines écrits hors période par des auteurs réputés. Des lettres récentes écrites par des constructeurs, des mécaniciens, des ingénieurs, des dessinateurs, des Pilotes et des membres d'équipes de la période seront prises en considération pour une voiture en particulier.
  - (e) Toutes les preuves susmentionnées doivent se référer au modèle en question.
- 3.4 Lignes directrices pour les réparations et composants de remplacement pour voitures de Compétition d'origine**
- 3.4.1** La technologie, le type de matériau et les composants utilisés pour les réparations, et pour les voitures avec une fiche d'homologation, les extensions utilisées, doivent être compatibles avec ceux utilisés en période pour ce modèle de voiture. Dans le cas de composants ou de structures tubulaires, le type de tubes utilisés est libre à condition que les dimensions externes et l'épaisseur des parois soient conformes aux spécifications de période et que le matériau soit conforme à l'Article 3.6.
- 3.4.2** La méthode d'assemblage des matériaux (soudage, collage, rivetage, etc.) doit être celle utilisée en période.
- 3.4.3** Si des joints étaient soudés ou brasés, la méthode de soudage ou brasage utilisée pour assembler des matériaux est libre et interchangeable.
- 3.4.4** Tout matériau ajouté doit être entièrement conforme à la forme de, et en contact avec, la structure d'origine. Des renforts ou entretoises supplémentaires sont interdits à moins d'avoir été autorisés et utilisés en période.
- 3.5 Lignes directrices pour les réparations d'alliages d'aluminium**
- 3.5.1** Les mêmes règles s'appliquent aux structures fabriquées en aluminium mais d'autres facteurs sont à prendre en considération. Il est dès lors fortement recommandé d'effectuer toute réparation conformément aux spécifications du constructeur.
- 3.5.2** Toutes les réparations doivent être effectuées conformément aux articles ci-après :
- 3.5.2.1** Il existe différentes familles d'alliages d'aluminium selon le type du composant à réparer ou reconstruire. Il est dès lors fortement recommandé de faire référence à la désignation standard correcte des alliages d'aluminium (voir Tableau 1, Annexe XII).
- En général, pour les applications automobiles, les Séries 5000 et Séries 6000 sont les plus appliquées.
- 3.5.2.2** Afin de choisir le bon type d'alliage d'aluminium, il est fortement recommandé d'analyser les propriétés mécaniques et éventuellement les conditions physiques du matériau désigné ou utilisé par le fabricant de la pièce et d'y faire référence pour le choix. Cette recommandation est très importante et ne doit pas être sous-estimée car si la variation en matière de rigidité pour les différents alliages
- 3.3.7 For homologated cars**, original FIA homologation papers, with such extensions and variations, as were homologated in the period concerned are valid.
- In addition, the rules of Appendix J of the period are valid if they cover a specification used in period as written in Article 3.3.8 for non-homologated cars.
- All cars of Period J1 must also comply with Appendix XI of Appendix K.
- 3.3.8 For non-homologated cars**, the following evidence (given in order of priority) may be admitted to prove period specification:
- (a) Manufacturer's specifications as evidenced by any of the following: sales brochures, manufacturer's handbook, manufacturer's workshop manual, manufacturer's spare parts list, road test magazines, all of which must have been published in period.
  - (b) Evidence that a manufacturer's specification was varied for a Competitor in an International Competition. Any manufacturer's document, drawing, sketch or any specification produced in period, or any magazine article produced in period (specifications in magazines and periodicals of the period must come from at least two sources).
  - (c) Reports from recognised experts who inspected the car.
  - (d) Of lesser value, but to which consideration will be given in any specific query, will be books and magazine articles written out of period by reputable authors. Recent letters written by manufacturers, mechanics, engineers, designers, Drivers and team members of the period may be considered for a specific car.
  - (e) All evidence referred to in the above must refer to the model in question.
- 3.4 Guidelines for repairs and replacement components for original Competition cars**
- 3.4.1** The technology, the material type and the components used for repairs, including the ones allowed with homologation extensions, must be compatible with the ones used in period for that model of car. In the case of tubular structures or components, the type of tubing used is free provided the external dimensions and wall thickness conform to the period specifications and the material is in compliance with Article 3.6.
- 3.4.2** The method of joining materials (welding, bonding, riveting, etc.) must be that used in period.
- 3.4.3** If joints were welded or brazed then the method of welding or brazing used to join materials is free and interchangeable.
- 3.4.4** Material added must conform completely to the shape of and in contact with the original structure. Additional reinforcements or bracing are not permitted unless authorized and used in period.
- 3.5 Guidelines for aluminium alloys repairs**
- 3.5.1** The same rules apply to structures fabricated from aluminium but there are additional factors to be considered therefore it is strongly recommended that any repair is carried out in accordance with the manufacturer's specifications.
- 3.5.2** All repairs must be carried out in accordance with the following articles:
- 3.5.2.1** There are different aluminium alloy families according to the type of the component to be repaired or rebuilt. Therefore it is strongly recommended to make reference to the correct standard designation of the aluminium alloys (see Table 1, Appendix XII).
- In general for automotive application Series 5000 and Series 6000 are the most applied.
- 3.5.2.2** In order to select the correct type of aluminium alloy, it is strongly recommended to analyse the mechanical properties and possibly also the physical conditions of the material designated or utilised by the manufacturer of the part and to make reference to that for the selection. This recommendation is very important and must not be underestimated because, whilst the maximum variation in the stiffness



- d'aluminium est de maximum 6 %, leur résistance à la traction peut varier par un facteur de 6. Le choix d'un matériau aux conditions et propriétés non appropriées peut faire varier les performances du composant (voir Tableau 2, Annexe XII).
- 3.5.2.3** L'utilisation d'un alliage Al / Li est interdite. Dans ce cas, cet alliage peut réduire le poids de 6 % et augmenter la rigidité de 16 %.
- 3.5.2.4** Les modes d'assemblage pour les structures en aluminium sont les suivants :
- soudage (par fusion, par résistance, autres méthodes telles que par pression, explosion, ultrasons, etc.)
  - brasage,
  - soudure,
  - collage,
  - assemblage mécanique.
- (voir Tableau 5, Annexe XII)
- 3.5.2.5** Il est obligatoire que les procédures et méthodes pour l'assemblage des composants en alliage d'aluminium définies par le constructeur soient suivies durant les réparations et les reconstructions afin de conserver la rigidité d'origine des joints.
- 3.5.2.6** Il est recommandé de suivre les spécifications standard pour la qualité des composants moulés au sable. Elles définissent les défauts maximums autorisés sur les pièces moulées au sable comme étant fonction du degré de qualité du composant. A chaque degré correspond une performance du composant (Tableau 4, Annexe XII).
- 3.5.2.7** Pour des applications de sécurité (suspensions, châssis,...), le degré B du tableau «Discontinuity-level requirements» est la qualité autorisée pour les pièces moulées au sable.
- 3.6 Lignes directrices pour les répliques de voitures et répliques de composants**
- 3.6.1** Des suggestions sont fournies ici en vue de permettre au candidat de se conformer aux exigences contenues dans les présents articles s'il entend reproduire une voiture ou un composant.
- 3.6.2** L'Article 1.2 s'applique également dans le cas des répliques de voitures et des répliques de composants. Plus précisément, l'Article 1.2 contient les principes sur lesquels les voitures participant à des Compétitions historiques internationales doivent se fonder. Cet article énonce également les conditions d'acceptation des répliques de composants.
- 3.6.3** Les fabricants des composants de remplacement seront responsables de l'obtention de toute autorisation ou licence qui pourrait être nécessaire pour reproduire les composants d'origine ou une voiture complète. La FIA ne sera pas responsable du non-respect de tout éventuel droit de brevet.
- 3.6.4** Aucun avantage en termes de performances ou de poids ne doit être tiré de l'utilisation de tout composant ou matériau de remplacement.
- 3.6.5 Matériaux**
- 3.6.5.1** Les matériaux utilisés doivent être les mêmes que ceux indiqués aux Articles 3.7.3 et 3.7.4 et doivent pouvoir s'appliquer à tout type de composant.
- 3.6.5.2** Le choix d'autres matériaux pour les répliques de voitures ainsi que pour les répliques de composants et/ou les composants de remplacement doit respecter les caractéristiques mécaniques et physiques du matériau d'origine utilisé pour ce composant.
- 3.6.5.3** Ce qui précède est fortement recommandé pour les composants liés aux performances ou soumis à des charges et contraintes élevées, ou qui sont déterminants pour la sécurité, tels que, sans s'y limiter, les éléments suivants :
- la colonne de direction,
  - le système de freinage,
  - les bras de suspension et autres composants de suspension connexes,
  - le squelette structurel du châssis tubulaire,
  - etc.
- 3.6.5.4** Il est fortement recommandé que la résistance à la traction du matériau et la gravité spécifique demeurent dans une fourchette de plus ou moins 2 % par rapport à celles d'origine ou soient choisies parmi la
- for different aluminium alloys, remains within 6%, their ultimate tensile strength (UTS) may vary by a factor of 6. The incorrect choice of the material properties and conditions can result in a different component performance (see Table 2, Appendix XII).
- 3.5.2.3** The use of Al / Li alloy is forbidden. In this case this alloy can reduce the weight by 6% and increase the stiffness by 16%.
- 3.5.2.4** The joining methods for aluminium structure are as follows:
- welding (fusion welding - resistance welding - other methods such as by pressure, by explosion, ultrasonic, etc...)
  - brazing,
  - soldering,
  - adhesive bonding,
  - mechanical fastening.
- (see Table 5, Appendix XII)
- 3.5.2.5** It is mandatory that the procedures and methods for joining aluminium alloy components defined by the manufacturer are followed during the repairs and reconstructions in order to maintain the original joint stiffness.
- 3.5.2.6** It is recommended to follow the standard specifications for sand casting component quality. They define the maximum defects allowed on sand casting as a function of the grade of quality of the component. Different grade means different performance of the component (see Table 4, Appendix XII).
- 3.5.2.7** For safety applications (suspensions, frame, ...), grade B of the table «Discontinuity-level requirements» is the allowed quality for sand casting parts.
- 3.6 Guidelines for Replica Cars and replica components**
- 3.6.1** Some suggestions will be given, here, in order to make it easier for the applicant to satisfy the requirements of these articles when he intends to reproduce a car or a component.
- 3.6.2** Article 1.2 applies also in case a replica car and replica component. Specifically, Article 1.2 contains the principles on which cars competing in international historic Competitions must be based. This article also states the conditions for acceptance of replica components.
- 3.6.3** The manufacturers of the replacement components will be responsible for obtaining any authorisation or licence which may be necessary in order to reproduce the original components or a complete car. FIA will not be responsible for infringement of possible patent rights.
- 3.6.4** No performance or weight advantage must be obtained through the use of any alternative material or component.
- 3.6.5 Materials**
- 3.6.5.1** The materials used must be the same as set forth in Articles 3.7.3 and 3.7.4 and must be intended applicable to any type of component.
- 3.6.5.2** The selection of alternative materials for replica cars as well as replacement and/or replica components must respect the mechanical and physical characteristics of the original material used for that component.
- 3.6.5.3** The above is strongly recommended for those components that are performance related or subject to high loads and stresses, or critical for safety but not limited to:
- the steering column,
  - the brake system,
  - the suspension wishbones and other related suspension components,
  - the structural skeleton of tubular chassi,
  - etc.
- 3.6.5.4** It is strongly recommended that the material UTS (Ultimate Tensile Strength) and the specific gravity remain within plus or minus 2% of the original ones or be selected from the list of appropriate materials



ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

liste des matériaux appropriés figurant à l'Annexe II de l'Annexe K.

**3.6.5.5** Pour certains des composants de sécurité susmentionnés, certaines méthodes d'essai peuvent être requises. Dans ce cas, les exigences en matière d'essais sont liées aux «Tests de condition» de l'Annexe III de l'Annexe K.

**3.6.6 Technologie**

**3.6.6.1** La technologie utilisée, y compris celle autorisée avec les extensions technologiques, peut être moderne mais doit être compatible avec la période concernée pour ce modèle de voiture.

**3.6.6.2** Sauf autorisation expresse de la FIA, les composants qui étaient rivetés à l'origine doivent demeurer rivetés, les composants soudés par points doivent demeurer soudés par points, les éléments à l'origine fixés par collage doivent demeurer fixés par collage.

**3.6.6.3 a)** Indépendamment du matériau et de la technologie utilisés, il est recommandé que la soudure des composants ou de l'assemblage, qui sont soumis à des charges et à une contrainte élevées, ou déterminants pour la sécurité, soit effectuée par des soudeurs qualifiés. Néanmoins, ceci doit être inspecté professionnellement pour détecter toute éventuelle fissure ou défaut.

**b)** Il est également fortement recommandé d'effectuer des tests semblables à des endroits qui sont essentiels pour l'intégrité structurelle de la voiture ou la sécurité du Pilote, à l'aide de méthodes appropriées au matériau et au type de construction.

**3.6.7 Dimensions et poids**

**3.6.7.1** Tout composant ou assemblage d'une voiture doit avoir les mêmes dimensions et le même emplacement que le composant d'origine.

**3.6.7.2** Il est fortement recommandé que le candidat en fournisse la preuve avant la délivrance du PTH.

**3.6.7.3** A tout moment durant une Compétition, une voiture ne pourra peser moins que le poids minimum mentionné sur son PTH.

**3.7 Définitions générales**

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

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

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

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

**3.7.5** Des données techniques sur les matériaux et des lignes directrices sur leurs techniques d'utilisation, de réparation et de reconstruction figurent à l'Annexe II de l'Annexe K. Cette section fournit des indications quant au choix et à l'utilisation appropriée d'autres matériaux et technologies à employer pour le remplacement et la réparation des composants.

**3.8 Tolérances**

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

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

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

**3.8.4** Largeur de la voiture aux axes avant et arrière :  $+ 1\%$ ,  $- 0,3\%$  ;

**3.8.5** Empattement :  $\pm 1,1\%$  ;

**3.8.6** Voie :  $\pm 1\%$ .

**3.9 Carburant et comburant**

**3.9.1** Pour les voitures homologuées, le carburant doit être de l'essence ou du gazole, tel que défini à l'Article 252-9.1 et 9.2 de l'Annexe J en vigueur.

**3.9.2** Excepté en ce qui concerne les voitures non homologuées mentionnées au point ~~3.6-3~~ 3.9.3, le carburant pour les voitures non homologuées doit être conforme à l'Article 252-9.1 de l'Annexe J.

listed in Appendix II of Appendix K.

**3.6.5.5** For some of the above safety components, some testing methods may be required. In this case testing requirements are linked to «Condition Testing» of Appendix III to Appendix K.

**3.6.6 Technology**

**3.6.6.1** The technology used, including that allowed with the technology extensions may be modern but must be compatible with that used in period for that model of car.

**3.6.6.2** Unless expressly authorized by the FIA, components that were originally riveted must remain riveted, components that were spot welded must remain spot welded, originally adhesive bonded elements must maintain the same joining method

**3.6.6.3 a)** Regardless of the material and the technology used it is recommended that welding of components or assembly that are subject to high loads and stress or critical for safety are performed by qualified welders. Nevertheless, it must be professionally inspected for eventual cracks and defects.

**b)** It is also strongly recommended to carry out similar tests on areas that are vital to the structural integrity of the car or the Driver's safety using test methods appropriate to the material and type of construction.

**3.6.7 Dimensions and weight**

**3.6.7.1** Any component or assembly of a car must have the identical dimensions and positioning of the original component.

**3.6.7.2** It is strongly recommended that evidence of this is provided by the applicant prior issuing the HTP.

**3.6.7.3** At all times during a Competition a car must weigh no less than the minimum weight specified on its HTP.

**3.7 General definitions**

**3.7.1** The silhouette is the shape of the car viewed from any direction, with the body panels in position.

**3.7.2** The chassis is the overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.

**3.7.3** The term «material type» indicates the same material, but not necessarily to the same specification.

**3.7.4** Thus, for example, «aluminium» is metallurgically aluminium but may be of a different grade and contain elements not present in the original component to the exclusion of aluminium beryllium. Magnesium may be replaced with aluminium.

**3.7.5** Some technical data on materials, guidelines on their use, repair and re-construction techniques are given in Appendix II of Appendix K. This section can provide guidance in the selection and appropriate use of alternative materials and technologies to be employed in the replacement and repair of components.

**3.8 Tolerances**

**3.8.1** Unless otherwise specified on the homologation form and in the appendix J for the period applicable to the car, the following tolerances on measurements of components are to be applied:

**3.8.2** All machining, excepting bore and stroke:  $\pm 0.2\%$ ;

**3.8.3** Unfinished casting:  $\pm 0.5\%$ ;

**3.8.4** Width of car at front and rear axle lines:  $+ 1\%$ ,  $- 0.3\%$ ;

**3.8.5** Wheelbase:  $\pm 1.1\%$ ;

**3.8.6** Track:  $\pm 1\%$ .

**3.9 Fuel and oxidant**

**3.9.1** For homologated cars, the fuel must be petrol or diesel fuel, as defined in current Appendix J, Article 252-9.1 and 9.2.

**3.9.2** Except for what concerns non-homologated cars referred to under ~~3.6-3~~ 3.9.3, fuel for non-homologated Cars must comply with current Appendix J Article 252-9.1.

- 3.9.3** Toutes les voitures de course de Périodes C et D (1/1/1919-31/12/1946), Formule 1 1946-1957, Formule 2 1947-1953, Formule 3 1946-1960, Indianapolis 1940-1960, peuvent utiliser des carburants à base d'alcool.
- Toute autre voiture non homologuée pour laquelle l'utilisation en période de carburants à base d'alcool peut être prouvée peut utiliser ces carburants à condition qu'une annotation approuvant une telle utilisation figure sur le PTH.
- 3.9.4** Les voitures construites selon les règlements Formules 1 ou 2 1946-1960 peuvent utiliser de l'essence ayant un indice d'octane plus élevé.
- 3.9.5** Des additifs de lubrification, ne dépassant pas 2 % en volume, peuvent être ajoutés au carburant. Pour les moteurs deux temps, ce pourcentage peut être plus élevé.
- 3.9.6** Du plomb véritable peut également être ajouté si nécessaire, mais ce n'est pas souhaitable. L'ajout de plomb ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON, ni de celle de 102 RON. La teneur en plomb ne doit pas être supérieure à 0,15 g/l dans tous les cas (EN 237 ou ASTM D3237).
- 3.9.7** L'utilisation d'additifs, ajoutés à l'essence pour remplacer le plomb, est autorisée à condition que ces derniers soient librement disponibles dans le commerce auprès des détaillants. L'ajout de ces additifs ne doit pas faire augmenter la teneur en octane de l'essence au-delà de la limite fixée à 90 MON ni de celle de 102 RON.
- 3.9.8** A l'exception de l'air atmosphérique, aucun comburant supplémentaire ne peut être mélangé au carburant.
- 4. DOCUMENTS D'IDENTITE DE VEHICULE CONFORMES A LA NORME INTERNATIONALE DE LA FIA**
- 4.1 Certification**
- 4.1.1** Tout véhicule participant à une Compétition Internationale de la FIA doit être en possession d'un PTH ou, dans le cas des Parcours de Régularité, d'un LPVRH. Ces documents sont de nature purement technique et n'offrent aucune garantie ni appréciation, quelle qu'elle soit, sur l'authenticité de la voiture.
- Chaque voiture sera identifiée par un autocollant infalsifiable de la FIA à numéro et code-barres appliqué sur la voiture et le PTH au moment où celui-ci sera délivré.
- 4.1.2** Le PTH est la propriété de la FIA et peut être retiré à tout moment sur décision de la CSAH. Dans ce cas, l'ASN doit soumettre l'original du PTH à la FIA et retirer la copie certifiée du PTH au candidat.
- Les PTH de la FIA, ainsi que le formulaire de demande, peuvent être obtenus auprès des ASN par tout résident ou tout citoyen du pays de l'ASN ; il incombe à ces derniers de remplir les PTH avant de les retourner à l'ASN. L'ASN gardera l'original de la fiche ainsi que les détails de la demande, et fournira au candidat une copie de la fiche certifiée par perforation. L'ASN fournira à la FIA pour sa base de données les détails et les copies de tous les documents délivrés.
- 4.1.3** Le PTH est un modèle de la FIA de 27 pages qui est rempli par l'ASN conjointement avec le demandeur.
- 4.1.4** Pour toute voiture homologuée, le PTH doit être accompagné d'une copie certifiée par l'ASN (imprimée sur papier estampillé/filigrané FIA, comportant une authentification additionnelle de l'ASN) de la Fiche d'Homologation originale ou d'une copie certifiée par l'ASN (imprimée sur papier estampillé/filigrané FIA, comportant une authentification additionnelle de l'ASN) de la Fiche d'Homologation Rétrospective.
- 4.1.5** Le LPVRH se base sur un modèle de la FIA et est un simple document d'identité de véhicule à utiliser pour les Rallyes de Régularité Historiques.
- 4.1.6** Changement de propriétaire : le PTH est un document international et doit être accepté par toutes les ASN. Lorsqu'une voiture est transférée à un propriétaire d'un pays différent, la nouvelle ASN devra reconnaître la fiche délivrée à la voiture, informer l'ASN concernée du changement de propriétaire et demander le transfert de l'original accompagné de sa documentation. La copie certifiée
- 3.9.3** All racing cars in Periods C and D (1/1/1919-31/12/1946), Formula 1 1946-1957, Formula 2 1947-1953, Formula 3 1946-1960, Indianapolis 1940-1960, may use alcohol-based fuels.
- Any other non-homologated car which can be demonstrated to have used alcohol based fuels in period may use such fuels provided a notation approving such use is made on the HTP.
- 3.9.4** Cars built to the Formula 1 or 2 1946-1960 may use petrol having a higher octane number.
- 3.9.5** Additional lubricating compounds, not exceeding 2% by volume, may be added to the fuel. In case of two-stroke engines, this percentage may be higher.
- 3.9.6** Actual lead may also be added if needed, but it is not preferable. The addition of lead must not raise the octane value of the fuel beyond the limit of 90 MON nor of 102 RON. Lead content must not be greater than 0.15 g/l in any case (EN 237 or ASTM D3237).
- 3.9.7** Compounds, which are added to petrol to replace lead, may be added if freely available from commercial retailers. The addition of these compounds must not raise the octane value of the fuel beyond the limit of 90 MON nor of 102 RON.
- 3.9.8** Except for atmospheric air, no additional oxidant may be mixed with the fuel.
- 4. VEHICLE IDENTITY DOCUMENTS TO INTERNATIONAL FIA STANDARD**
- 4.1 Certification**
- 4.1.1** All cars competing in FIA International Competitions must be in possession of a HTP or in the case of a Regularity Rally, an HRCF. These documents are purely technical and offer no guarantee or opinion whatsoever regarding the authenticity of the cars.
- Each car will be identified by a number and bar code endorsed on a FIA tamper proof sticker affixed to both the car and the HTP at the time the document is issued.
- 4.1.2** The HTP is the property of the FIA and can be withdrawn at any time by order of the HMSC. In this case the ASN must submit the original of the HTP to the FIA and withdraw the certified copy of the HTP from the applicant.
- The FIA HTP, and application form, can be obtained from the ASN by a resident, or a national, of that ASN. The applicant is responsible for the completion of the HTP before returning it to the ASN. The ASN will keep the original of the form and the application details. The ASN will issue the applicant with a certified copy validated by the perforations and supply the FIA database with details and copies of all issued Identity documents.
- 4.1.3** The HTP is an 27 page FIA template that is filled in by the ASN in conjunction with the applicant.
- 4.1.4** For any homologated car, this HTP must be accompanied by an ASN certified copy (printed on FIA stamped/watermarked paper with an ASN additional authentication) of the car's original Homologation Form or a ASN certified copy (printed on FIA stamped/watermarked paper with an ASN additional authentication) of the car's Retrospective Homologation Form.
- 4.1.5** The HRCF is based on a FIA template and is a simple vehicle identity document restricted for use only in Historic Regularity Rallies.
- 4.1.6** Change of ownership: the HTP is an international document and must be accepted by all ASNs. In the event of change of ownership to a different country, the new ASN must recognize the form issued to the car, notify the issuing ASN of the change of owner and request the delivery of the original and the supporting documentation. The certified copy of the original HTP must be

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

du PTH d'origine doit être retirée à l'ancien propriétaire par l'ASN de délivrance et la fiche d'origine annulée. La nouvelle ASN doit délivrer un nouveau PTH (établi sur le nouveau modèle) et attribuer son propre numéro national.

Le nouveau PTH doit être transmis à la FIA pour approbation et afin de mettre à jour la base de données des PTH de la FIA.

**4.1.7** PTH perdu : si un passeport est perdu, une demande devra être faite auprès de l'ASN qui délivrera une copie couleur certifiée de la fiche établie d'après son propre exemplaire. L'ASN qui délivrera la copie en question inscrira à la page 1 qu'une autre copie a été délivrée ainsi que sur la page 24 la date à laquelle elle a été délivrée.

**4.2 Utilisation des PTH**

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

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

**4.2.3** Le PTH doit être présenté avec la voiture au contrôle technique de la Compétition. Le PTH de la voiture doit être à la disposition des officiels de la FIA pendant toute la durée de la Compétition. Seul des délégués éligibilité de la FIA (ou un officiel nommé par la FIA en leur absence) peut inscrire des commentaires, en anglais ou en français, sur les PTH.

**4.2.4** Il incombera au Concurrent de prouver, si requis, la conformité de la voiture à la spécification approuvée, telles qu'elles sont portées sur le PTH.

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

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

**4.2.7** Pour un PTH donné, des extensions de la fiche peuvent être délivrées en tant que Variantes, si une partie des informations données sur le formulaire de base est susceptible d'être modifiée.

Comme indiqué à la page 1 de la Fiche Variantes, les Variantes seront valables pour une ou plusieurs des catégories de Compétitions suivantes : Courses de Côte, Rallyes, Courses.

Le Concurrent peut utiliser des Variantes comme il le souhaite, à condition que celles-ci correspondent à la bonne catégorie de Compétitions.

La réglementation ci-dessus sera utilisée pour délivrer les Variantes et aucun autocollant supplémentaire sur le PTH ou la voiture ne sera nécessaire si la page 1 du PTH demeure inchangée. En revanche, si une nouvelle page 1 du PTH est requise, un nouvel autocollant sera appliqué sur la voiture, à proximité du premier, et le second autocollant sera appliqué sur la nouvelle page 1 du PTH.

**4.2.8** Tout PTH établi sur le dernier modèle de 27 pages est valable pour une durée de 10 années.

**4.3 Procédure en cas de non-conformité**

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

**4.3.2** S'il n'est pas possible de corriger l'irrégularité lors de la Compétition, les commissaires sportifs peuvent disqualifier la voiture et envoyer le PTH à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré pour examen.

**4.3.3** Si une voiture est conforme à son PTH mais non conforme au Règlement Technique de l'Annexe K, les commissaires sportifs peuvent disqualifier le Concurrent avec cette voiture, porter par écrit les raisons de cette disqualification sur la fiche de la voiture

withdrawn from the previous owner by the issuing ASN and the original form cancelled. The new ASN must issue a new HTP (on the newest template) and allocate its own national number.

The new HTP must be forwarded to the FIA for approval and in order to update the FIA HTP database.

**4.1.7** Lost HTP: in the event of the form being lost, application must be made to the ASN who will supply a second certified colour-copy of the form from their own original. The issuing ASN will note on the front page that this is a second certified copy and on page 24 that the copy has been issued and when.

**4.2 Use of HTP**

**4.2.1** The HTP has only two purposes: firstly for the use of technical and eligibility officials at Competitions and secondly for the use of Competition organisers in both classification and class structure for their Competitions.

**4.2.2** In order to assist organisers, a photocopy of the front page of the car's HTP issued by the ASN clearly showing the class, period and category attributed to the car on the basis of Appendix 1 of Appendix K, must accompany all entries for Competitions entered on the FIA International Sporting Calendar.

**4.2.3** The HTP must be presented with the car at scrutineering for the Competition. The car's HTP must be at the disposal of FIA officials throughout the Competition. Only one of the FIA eligibility delegates (or an FIA appointed official, in their absence) may enter comments, in either English or French, on the HTPs.

**4.2.4** It is the Competitor's responsibility to prove, if requested, that the car complies with the approved specification, as entered on the HTP.

**4.2.5** Scrutineers must accept all HTPs if they have been properly issued by an ASN and allow the cars to compete in the Competition concerned as long as they comply with their forms, subject to the provisions of Article 4.3.

**4.2.6** Organisers who admit cars to their Competitions without correct HTP risk exclusion of their events from the International Sporting Calendar and possible further sanctions by the FIA.

**4.2.7** For a given HTP, extensions to the form may be issued as Variants, if part of the information given in the basic form may change.

As stated on the Variant Form page 1, Variants will be valid for one or several of these categories of Competitions: Hill Climb, Rally, Racing.

The Competitor may use Variants as he wishes, provided this is within the right category of Competitions.

The above regulations will be used for the issue of Variants and no additional stickers on the HTP or on the car are necessary if the HTP page 1 remains unchanged. However, if a new HTP page 1 is required, a new bar code sticker will be applied on the car close to the first one and the second bar code sticker will be fixed to the new HTP page 1.

**4.2.8** Any HTP established on the latest 27-page template will remain valid for 10 years.

**4.3 Procedure in case of non-conformity**

**4.3.1** Should a car on inspection be found not to conform to its HTP or homologation form, and the irregularity is outside the scope of the «red dot» procedure (Article 4.4), it is the Competitor's responsibility to ensure that the car is modified in order to conform.

**4.3.2** If it is not possible to correct the irregularity at the Competition, the stewards may disqualify the car and forward the HTP to the FIA with a copy to the issuing ASN for consideration.

**4.3.3** Should a car be found to conform to its HTP, but not to conform to the Technical Regulations of Appendix K, the stewards may disqualify the Competitor with that car, record their reasons in writing on the car's form and forward it to the FIA with a copy to

et l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivrée pour examen.

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

- (a) A la suite d'une demande de l'ASN auprès de laquelle la voiture est enregistrée à la FIA. Cette demande doit être accompagnée de motifs justifiant l'annulation.
- (b) A la suite d'un rapport à la FIA des officiels FIA (ou des personnes autorisées par les officiels de la FIA) d'une Compétition pour laquelle la voiture a été inscrite et a été jugée non conforme aux dispositions de l'Annexe K ci-dessus. Ils doivent porter leurs raisons sur le PTH, l'envoyer à la FIA avec une copie à l'ASN qui l'a délivré, et suspendre le classement de la Compétition.
- (c) Par la FIA qui peut suspendre ou invalider tout PTH, en informant l'ASN ayant délivré le PTH de sa décision et, dans le cas d'un retrait, en publiant cette dernière dans le Bulletin Officiel de la FIA.

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

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

**4.3.7** Les délégués éligibilité peuvent, dans certaines circonstances, être autorisés par les commissaires sportifs à garder les PTH pour les examiner ultérieurement pour la durée de la Compétition.

**4.4 Procédure des points rouges**

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

Des points rouges peuvent également être attribués dans le cadre de Compétitions nationales s'ils sont proposés par un délégué éligibilité reconnu par la FIA à cette fin.

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

**4.4.3** Si cette irrégularité n'est pas corrigée avant la Compétition suivante, les commissaires sportifs pourront **disqualifier** la voiture de la Compétition.

**4.5 Procédure des points noirs**

**4.5.1** Si une voiture s'avère, à tout moment de la Compétition, non conforme aux normes de sécurité requises, le délégué éligibilité de la FIA (ou, en son absence, l'un des officiels de la FIA) doit marquer d'un «point noir» la page 1 du PTH, en indiquant par écrit les motifs de l'irrégularité à la page appropriée, et transmettre immédiatement aux commissaires sportifs un rapport concernant cette irrégularité.

Si cette irrégularité n'est pas corrigée sur-le-champ, les commissaires sportifs **disqualifieront** immédiatement la voiture de la Compétition et communiqueront leur décision à la FIA.

Des points noirs peuvent également être attribués dans le cadre de Compétitions nationales s'ils sont proposés aux commissaires sportifs (et approuvés par ces derniers) par un délégué éligibilité reconnu par la FIA à cette fin.

**4.5.2** L'opposition d'un «point noir» sur un PTH équivaut à une non-conformité absolue de la voiture de sorte que le Concurrent ne sera pas autorisé à participer à la Compétition en cours et/ou à d'autres Compétitions avec la dite voiture. L'irrégularité ne sera considérée comme corrigée qu'après vérification et opposition d'un certificat écrit sur la même page du PTH indiquée au 4.7.1, par le délégué éligibilité de la FIA.

**4.5.3** Tous les points noirs seront compilés dans une base de données, qui indiquera en particulier les dates précises d'entrée en vigueur et de fin d'application du point noir.

the issuing ASN for consideration.

**4.3.4** The HTP may be cancelled in the following circumstances:

- (a) Following a request to the FIA from the ASN, with which the car is currently registered. This request must be accompanied by reasons for the cancellation.
- (b) Following a report to the FIA from the FIA officials (or those authorised by the FIA officials) of a Competition, at which the car has been entered and found not to comply with Appendix K as above. They must record the reasons on the HTP and send it to the FIA with a copy to the issuing ASN, suspending the classification of the Competition.
- (c) By the FIA which may suspend or declare invalid any HTP, informing the issuing ASN of its decision and in case of withdrawal publishing the decision in the FIA Official Bulletin.

**4.3.5** In cases conforming to 4.3.4 (a) and 4.3.4 (b) the Competitor will retain a photocopy of the HTP, duly annotated by the stewards or eligibility delegates, which may be used for Competitions for a period of 30 days. The FIA will be responsible for making a decision on the validity of the car within 30 days of the HTP's receipt. During this period, any results or points obtained with the car will be suspended.

**4.3.6** If the FIA decides that the HTP is not valid, it will be withdrawn and any subsequent HTP applied for must be approved by the FIA before being issued.

**4.3.7** Eligibility delegates may, under certain circumstances, be given permission by the stewards to retain HTPs for further consideration for the duration of the Competition.

**4.4 Red dot procedure**

**4.4.1** If a car is presented for scrutineering with a minor Technical Regulation irregularity, which is considered not to affect performance, the FIA eligibility delegate (if present or, in his absence, one of the FIA officials) can mark page 1 of the HTP with a «red dot», recording in writing the reasons on the appropriate page of the form. The Competitor must correct the irregularity before the next Competition.

Red dots may also be allocated in national Competitions if proposed by an eligibility delegate recognised by the FIA for this purpose.

**4.4.2** All the red dots will be compiled in a central database

**4.4.3** If this irregularity is not corrected by the next Competition, the stewards may **disqualify** the car from that Competition.

**4.5 Black dot procedure**

**4.5.1** If a car is found, at any time during the Competition, not to conform to the required safety standard, the FIA eligibility delegate (or, in his absence, one of the FIA officials) must mark page 1 of the HTP with a «black dot», recording in writing the grounds of the irregularity on the appropriate page, and immediately send a report concerning this irregularity to the stewards.

If the irregularity is not corrected on the spot, the stewards will immediately **disqualify** the car from the Competition and report their decision to the FIA.

Black dots may also be allocated in national Competitions if proposed to and approved by the stewards by an eligibility delegate recognised by the FIA for this purpose.

**4.5.2** The application of a «black dot» on an HTP is equivalent to the absolute non-conformity of the car, with the result that the Competitor will not be authorised to take part in the Competition concerned and/or in other Competitions with the said car. The irregularity will be considered as corrected only once the FIA eligibility delegate has verified the correction and has affixed a written certificate to the same page of the HTP as indicated in 4.7.1.

**4.5.3** All the black dots will be compiled in a central database, which will indicate in particular the precise dates on which each black dot came into effect and ceased to apply.



ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

**4.6 Procédures d'appel contre la décision d'une ASN**

- 4.6.1** Si une ASN refuse d'approuver un PTH, le candidat a le droit de demander à la FIA d'entamer une procédure d'appel. Sur délégation de la CSAH, les dossiers d'appel sont traités par la Sous-Commission des Appels de la CSAH. Toute décision rendue par la Sous-commission des Appels de la CSAH est finale et ne pourra en conséquence faire l'objet d'un appel devant la Cour d'Appel Internationale.
- 4.6.2** Le candidat doit demander par écrit à l'ASN, dans les 30 jours suivant la notification du refus, d'envoyer à la FIA le dossier complet concernant la fiche. Saisine de la Sous-Commission des Appels de la CSAH : l'appel doit être notifié à la Sous-Commission des Appels de la CSAH dans les 30 jours suivant la notification du refus à la FIA par la personne ayant fait l'objet de la décision de refus.
- La notification d'appel doit comprendre :
- l'identité du candidat, la copie de la décision contestée et les motifs de l'appel soumis à la Sous-Commission des Appels de la CSAH;
  - tout document prouvant que le droit d'appel a bien été versée à la FIA.
- 4.6.3** L'ASN doit se conformer à cette demande dans les 14 jours suivant la notification d'appel.
- 4.6.4** Dans les 30 jours suivant la réception du dossier, la FIA enverra les observations de la Sous-commission Conformité des Véhicules, par écrit, à l'ASN de l'appelant, avec un délai supplémentaire de 14 jours accordé pour les commentaires écrits. Dans tous les cas, il est de la responsabilité du candidat de fournir la preuve complète et la validité de la spécification de période revendiquée conformément à l'Article 3.3 et à l'Article 1.2 de l'Annexe K. Dans le cas contraire, et s'il est impossible de fournir cette preuve, le dossier sera considéré comme irrecevable.
- 4.6.5** Dans le cas où une question entièrement nouvelle serait soulevée, une période supplémentaire de 14 jours sera accordée pour répondre par écrit sur ce point précis.
- 4.6.6** Toutes ces observations écrites et toutes les pièces associées seront alors examinées par la Sous-Commission des Appels de la CSAH, qui se prononcera sur la question.
- 4.6.7** Il ne sera prévu aucun droit à une audition.
- 4.6.8** La FIA informera par écrit le candidat et l'ASN de la décision de la Sous-Commission des Appels de la CSAH dans un délai de 21 jours maximum après que celle-ci ait examiné le dossier.
- 4.6.9** Un droit de 1500 € liés à cette procédure d'appel sont est à payer à la FIA au moment de l'interjection de l'appel. Si l'appel est confirmé, l'ASN remboursera le montant de ce droit à l'appelant.

**4.7 Base de données des PTH de la FIA**

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

**5. PRESCRIPTIONS DE SECURITE**

Les Concurrents devraient être conscients de la possibilité de corrosion et/ou de vieillissement des composants et des conséquences qui en découlent et doivent prendre des mesures pour veiller à l'intégrité et à la sécurité de ces composants tout en respectant la spécification d'origine.

- 5.1** Les prescriptions suivantes sont obligatoires sauf pour les Rallyes de Régularité pour lesquels elles sont recommandées.
- 5.2** La présentation d'une voiture aux vérifications techniques équivaut à une déclaration par le Concurrent que sa voiture peut prendre part à la Compétition en toute sûreté. Les voitures doivent être présentées en état de propreté.
- 5.3 Batterie, coupe-circuit**
- 5.3.1** Une protection des bornes des batteries contre les risques de courts-circuits est obligatoire.
- Si la batterie est gardée dans l'habitacle, il doit s'agir d'une batterie sèche, elle doit être solidement fixée et être pourvue d'un couvercle isolé et étanche.

**4.6 Appeal procedures against the ASN's decision**

- 4.6.1** If an ASN refuses to approve an HTP, the applicant has the right to request the FIA to open an appeal procedure. Upon delegation by the HMSC, appeals are treated by the HMSC Appeals Sub-Commission. Every decision of the HMSC Appeals Sub-Commission is final and cannot be appealed in front of the International Court of Appeal.
- 4.6.2** The applicant must request, in writing, within 30 days of receipt of the refusal notice, that the ASN shall send the complete dossier concerning the form to the FIA. Referral to the HMSC Appeals Sub-Commission: the appeal must be notified to the HMSC Appeals Sub-Commission within 30 days of the receipt of the refusal notice by the FIA from the person who has been the subject of the refusal decision.
- The notification of the appeal must include:
- the identity of the applicant, a copy of the contested decision and the reasons for bringing the appeal before the HMSC Appeals Sub-Commission;
  - any document proving that the appeal fee has been paid to the FIA.
- 4.6.3** The ASN must comply with this request within 14 days of the receipt of the notice of appeal.
- 4.6.4** Within 30 days of the receipt of the dossier, the FIA will sent the Vehicle Compliance Sub-Commission submission, in writing, to the appellant's ASN, with a further 14 days allowed for written comments. In any case, it is the responsibility of the applicant to provide full evidence and validity of the claimed period specification as per Article 3.3 and in line with Article 1.2 of Appendix K. Otherwise and if unable to provide such evidence, the dossier will be considered ineligible.
- 4.6.5** Where any entirely new matter has been raised, a further 14 days will be allowed for written response on that specific point.
- 4.6.6** All these written submissions and any associated exhibits will then be considered by the HMSC Appeals Sub-Commission, who will adjudicate on the matter.
- 4.6.7** There will be no right to an oral hearing.
- 4.6.8** The FIA will inform the applicant and the ASN in writing of the HMSC Appeals Sub-Commission decision within a maximum of 21 days after the latter has reviewed the dossier.
- 4.6.9** A €1500 fee for this appeal procedure is payable to the FIA at the time of entering the appeal, and if the appeal is upheld, the fee is refunded to the appellant by the ASN.

**4.7 FIA HTP Database**

- 4.7.1** ASNs will keep the details of the HTP that they have issued on a database.

**5. SAFETY PRESCRIPTIONS**

Competitors should be aware of the possibility of corrosion and/or ageing of components and the consequences thereof, and must take measures to ensure the integrity and safety of these components while respecting the original specification.

- 5.1** The following prescriptions are compulsory except on Regularity Rallies where they are recommended.
- 5.2** The presentation of a car at scrutineering implies a declaration by the Competitor that it is in a safe condition to take part in the Competition. Cars must be presented in a clean condition.
- 5.3 Batterie, circuit breaker**
- 5.3.1** Protection of the battery terminals against the risks of shorting is mandatory.
- If the battery is retained in the cockpit, it must be of the dry type, be securely fixed, and have an insulated, leak-proof cover.



- 5.3.2** Il faut qu'il y ait un coupe-circuit général qui coupe tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, feux, avertisseurs, allumage, commandes électriques, etc. – à l'exception de ceux qui alimentent l'extincteur) et arrête également le moteur. Il doit s'agir d'un modèle antidéflagrant, accessible depuis l'intérieur et l'extérieur de la voiture. A l'extérieur, le dispositif de déclenchement du coupe-circuit doit être situé dans la partie inférieure des montants du pare-brise pour les voitures fermées à moins de 50 cm ou monté sur une vitre arrière latérale en plexiglas, à condition que celle-ci se trouve derrière le siège du Pilote. Le système de déclenchement sera signalé par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 120 mm de base. Ce système de déclenchement externe s'applique uniquement aux voitures fermées.
- Depuis l'intérieur, le Pilote et le copilote, installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés, doivent pouvoir accéder facilement au coupe-circuit.
- 5.3.3** Sur les voitures à allumage par magnéto, un commutateur de mise à la masse doit être incorporé du côté basse tension du magnéto. On doit pouvoir l'actionner facilement de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.
- 5.3.4** L'utilisation de batteries à base de lithium est interdite.
- 5.4 Câbles, conduites et équipement électrique**
- 5.4.1** Les conduites de carburant et d'huile et les câbles de freins doivent être protégés à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques, etc.) et à l'intérieur contre tout risque d'incendie.
- 5.4.2** Cette protection n'augmentera pas la résistance structurelle de la voiture.
- 5.4.3** Si l'installation de série est conservée, aucune protection supplémentaire ne sera nécessaire.
- 5.5 Système de carburant**
- 5.5.1** Dans toutes les voitures des Périodes A à E, le réservoir de carburant doit être un réservoir standard, un réservoir homologué ou un réservoir de carburant de sécurité. Il est recommandé de remplir les réservoirs avec de la mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion.
- 5.5.2** Pour toutes les voitures des Périodes F à J, le réservoir de carburant est libre mais doit être rempli de mousse de sécurité répondant aux normes des Spécifications Militaires Américaines MIL-B-83054 ou du «D-Stop» anti-explosion. La capacité maximale déterminée en période ne doit pas être dépassée.
- 5.5.3** Tous les réservoirs de carburant de sécurité doivent être conformes aux exigences de l'Article 253-14 de l'Annexe J en cours (Réservoirs de Carburant de Sécurité Approuvés par la FIA). Ils sont obligatoires pour les voitures de rallye dont le(s) réservoir(s) est (sont) placé(s) dans l'habitacle.
- 5.5.4** Les systèmes d'alimentation dépourvus de pompe électrique ou mécanique doivent avoir un dispositif isolant qui soit clairement signalé.
- 5.5.5** Les voitures utilisant un carburant autre que l'essence, par exemple le méthanol, doivent arborer un disque orange fluorescent de 75 mm de diamètre sur le fond de chaque numéro de Compétition. Il est recommandé que la couleur de ce disque soit conforme à la spécification Pantone 15-1354 TC Orange Crush.
- 5.5.6** Bouchons de réservoir et goulottes de remplissage de carburant: tous les bouchons de réservoir de carburant (de type Monza) à déverrouillage rapide dépassant de la silhouette de la carrosserie doivent être équipés d'un dispositif auxiliaire en vue d'éviter toute ouverture accidentelle. Il est recommandé d'équiper la goulotte de remplissage de carburant de toutes les voitures d'un clapet de sécurité anti-retour le plus près possible du/des réservoir(s) de carburant.
- 5.5.7** Toutes les canalisations de carburant ou tubes non pressurisés pouvant contenir du carburant passant dans le compartiment du Pilote/passager doivent être protégés et, s'ils ne sont pas en métal doivent être fabriqués à partir d'un matériau résistant de manière appropriée au feu et au carburant.
- Les canalisations dans lesquelles passent du carburant pressurisé, où qu'elles se trouvent, doivent, si elles ne sont pas en métal, être fabriquées à partir d'un matériau résistant de manière appropriée au feu et au carburant et, de surcroît :
- 5.3.2** There must be a general circuit breaker which must cut all electrical circuits (battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc. – but with the exception of those that operate the fire extinguisher) and must also stop the engine. It must be a spark-proof model and will be accessible from inside and outside the car. On the outside, the triggering system of the circuit breaker must be situated at the lower part of the windscreen mountings or within 50cm of that point, for closed cars, mounted on a Perspex rear side window, provided that it is behind the Driver's seat. The triggering system will be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 120mm.
- This outside triggering system applies only to closed cars.
- From inside, the circuit breaker must be easily accessible to the Driver and co-driver when seated with their harness fastened.
- 5.3.3** On cars with magneto ignition, an earthing switch on the low-tension side of the magneto must be incorporated. It must be easily operable from inside and outside the car.
- 5.3.4** The use of lithium-based batteries is prohibited.
- 5.4 Cables, lines and electrical equipment**
- 5.4.1** Fuel, oil lines and brake cables must be protected externally against any risk of deterioration (stones, corrosion, mechanical breakage, etc.) and internally against all risks of fire.
- 5.4.2** Such protection shall not add to the structural strength of the car.
- 5.4.3** If the series production item is retained, no additional protection is necessary.
- 5.5 Fuel system**
- 5.5.1** Fuel tanks of all cars in Periods A to E must be standard tanks, homologated tanks or safety tanks. It is recommended to fill tanks with safety foam in conformity with American Military Specification MIL-B-83054 or «D-Stop» anti-explosion foil.
- 5.5.2** For all cars of Period F to J, the fuel tank is free but must be filled with safety foam in conformity with American Military Specification MIL-B-83054 or «D-Stop» anti-explosion foil. The period maximum capacity specification must not be exceeded.
- 5.5.3** All safety (bag) tanks must comply with Article 253-14 of current Appendix J (FIA Approved Safety Fuel Tanks). They are mandatory for rally cars with the fuel tank(s) positioned inside the cockpit.
- 5.5.4** Fuel systems which do not have electrical or mechanical pumps, must have an isolating device which is clearly marked.
- 5.5.5** Cars which use a fuel other than petrol, e.g. methanol, must display a fluorescent orange disc 75mm in diameter on the background of each Competition number. It is recommended that the disc colour follows the specification Pantone 15-1354 TC Orange Crush.
- 5.5.6** Fuel filler caps and necks: All quick release (Monza type) fuel caps protruding outside the silhouette of the bodywork must be fitted with a secondary device to prevent accidental opening. It is recommended that all cars are fitted with a one way safety valve in the filler neck as close as possible to the fuel tank(s).
- 5.5.7** Any un-pressurised fuel lines or tubes that may carry fuel passing through the Driver/passenger compartment must be protected and, if non-metallic, must be of an appropriately fuel and fire resistant material.
- Fuel lines through which fuel is fed under pressure in any location must, if non metallic, be of an appropriately fuel and fire resistant material and, in addition:

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

- pour les voitures à moteur à injection, être conformes aux dispositions de l'Article 253-3.2 de l'Annexe J; ou
  - pour les autres voitures, avoir une pression d'éclatement minimum de 70 bar (100 psi).
  - Ils ne peuvent être raccordés qu'à l'aide de joints d'étanchéité vissés ou de joints approuvés par le constructeur du véhicule.
- 5.6 Cloisons**
- 5.6.1** A partir de la Période F, des cloisons coupe-feu doivent être installées. Elles sont recommandées pour les autres périodes.
- 5.7 Extincteurs**
- 5.7.1** Toutes les voitures participant à des **Compétitions des courses sur circuit et des courses de côte de vitesse** devront être équipées d'au moins un extincteur manuel conformément à l'Article 253-7.3 de l'Annexe J en vigueur.
- 5.7.2** Un système d'extinction homologué par la FIA, conforme à l'Article 253-7.2 de l'Annexe J en vigueur (voir Liste Technique 16 pour les extincteurs homologués), est obligatoire pour toutes les voitures participant à des Rallyes Sportifs comprenant des épreuves spéciales ~~et est recommandé pour toutes les autres voitures.~~ **Toutefois**, Pour les monoplaces et les voitures biplaces ouvertes de course, le dispositif de déclenchement externe exigé à l'Article 253-7.2.3 n'est pas obligatoire, **l'extincteur peut être monté, avec support anti-torpille, à l'intérieur de la voiture et adéquatement protégé.**
- 5.7.3** Les voitures participant à des Rallyes Sportifs comprenant des épreuves spéciales doivent avoir à la fois un extincteur manuel et un système d'extinction conformément aux Articles 5.7.1 et 5.7.2 ci-dessus.
- 5.8 Récupérateurs d'huile (pas obligatoire en Rallye)**
- 5.8.1** La capacité minimale des récupérateurs d'huile sera de 2 litres pour toutes les voitures d'une cylindrée maximale de 2 litres, et de 3 litres pour toutes les autres voitures.
- 5.8.2** Si la voiture était équipée à l'origine d'un circuit fermé de recyclage des vapeurs d'huile, et si ce système est toujours utilisé, aucun récupérateur d'huile n'est nécessaire.
- 5.9 Papillons**
- 5.9.1** Tous les papillons devront être équipés d'un ressort de rappel externe, à l'exception des carburateurs doubles qui devront être équipés d'un ressort interne.
- 5.10 Rétroviseurs**
- 5.10.1** Pour les courses, deux rétroviseurs devront être prévus, la surface totale de verre n'étant pas inférieure à 90 cm<sup>2</sup>.
- 5.10.2** Pour les rallyes, les rétroviseurs doivent être conformes au code de la route du pays d'immatriculation.
- 5.11 Feux**
- 5.11.1** Lors des courses sur circuit fermé, le verre de tous les feux avant doit être masqué ou recouvert.
- 5.12 Pare-brise**
- 5.12.1** Le pare-brise de toutes les voitures de Tourisme, CT, GT et GTS devra être en verre feuilleté. Dans les cas exceptionnels, une dérogation pourra être accordée par le délégué éligibilité de la FIA pour l'utilisation de plastique rigide transparent pendant la saison en cours si un pare-brise en verre feuilleté n'est pas disponible pour le modèle concerné. Les autres voitures pourront utiliser du plastique rigide transparent.
- 5.13 Structure Anti-Tonneau de Protection**  
Voir l'Annexe V pour les dessins et l'Annexe VI pour les réglemens.
- 5.14 Feux arrière rouges**
- 5.14.1** Les feux «stop» qui équipaient à l'origine les voitures à l'arrière doivent être en état de fonctionnement au départ de la course.
- 5.14.2** Au départ d'une course, toutes les monoplaces à partir de la Période G, et toutes les voitures non monoplaces non équipées de feux arrière à l'origine, doivent être équipées d'un feu rouge d'avertissement en état de fonctionnement, tourné vers l'arrière, clairement visible de l'arrière, monté à moins de 10 cm de l'axe central de la voiture, d'une surface comprise entre 20 et 40 cm<sup>2</sup>, solidement fixé, et qui puisse être allumé par le Pilote. Ce feu devra
- in cars fitted with fuel injected engines, must comply with the requirements of Article 253-3.2 of Appendix J; or
  - in other cars, must have a minimum burst pressure of 100 psi.
- They may only be joined by screw sealing joints or vehicle manufacturer approved joints.
- 5.6 Bulkheads**
- 5.6.1** From Period F onwards, fireproof bulkheads must be installed. They are recommended for other periods.
- 5.7 Extinguishers**
- 5.7.1** ~~All cars competing in circuit races and speed hill climbs~~ **Cars in all Competitions** must be equipped with at least a hand-operated fire extinguisher complying with current Appendix J, Article 253-7.3.
- 5.7.2** An extinguisher system homologated by the FIA in accordance with the current Appendix J, Article 253-7.2 (see Appendix J, Technical List 16 for homologated extinguishers) is mandatory for all cars taking part in Sporting Rallies which include special stages ~~and is recommended for all other cars, with the exception that:~~ For single seat and open two-seat racing cars, the external means of triggering required by Article 253-7.2.3 is not mandatory, **the extinguisher may be mounted, incorporating anti-torpedo brackets, within the car where it is adequately protected.**
- 5.7.3** Cars competing in Sporting Rallies which include special stages must have both a hand-operated extinguisher and an extinguisher system complying with Articles 5.7.1 and 5.7.2 above.
- 5.8 Oil catch tanks (not obligatory for Rallyes)**
- 5.8.1** Catch tanks of a minimum capacity of 2 litres must be fitted to all cars with an engine capacity of up to 2 litres; minimum capacity for all other cars is 3 litres.
- 5.8.2** If the car was originally equipped with closed circuit breathing, and if this system is retained, no catch tanks are necessary.
- 5.9 Throttles**
- 5.9.1** Each butterfly must be equipped with an external return spring with exception of double carburettor with internal spring.
- 5.10 Rear-view mirrors**
- 5.10.1** For racing, two rear-view mirrors must be fitted, with minimum total glass area of 90cm<sup>2</sup>.
- 5.10.2** For rallyes, rear-view mirrors must comply with road regulations in the country of registration.
- 5.11 Lamps**
- 5.11.1** In closed circuit races, all front lamp glasses must be taped or covered.
- 5.12 Windscreens**
- 5.12.1** Windscreens for all Touring, CT, GT and GTS cars must be of laminated glass. In exceptional cases, waivers may be granted by the FIA eligibility delegate for the use of rigid transparent plastic for the current season if laminated screens are unobtainable for the model concerned. Other cars may use rigid transparent plastic.
- 5.13 Roll Over Protection Structure (ROPS)**  
See Appendix V for drawings and Appendix VI for regulations.
- 5.14 Red rear lights**
- 5.14.1** All cars originally equipped with brake lights at the rear must have them in working order at the start of the race.
- 5.14.2** All single-seat cars of Periods G onwards, and all non single-seat cars not originally equipped with tail lights must have a red warning light in working order at the start of a race, which faces rearwards, is clearly visible from the rear, is mounted less than 10cm from the car centre-line, has a surface of between 20cm<sup>2</sup> and 40cm<sup>2</sup>, is solidly attached, and which can be switched on by the Driver. This light must be either incandescent and of a power of

être soit à incandescence et d'une puissance d'au moins 21 watts, soit à LED de type «Tharsis» ou «Dm Electronics». Ce feu arrière rouge est recommandé pour toutes les autres voitures.

## 5.15 Ceintures de sécurité

5.15.1 Les harnais, pour les catégories suivantes de voitures, doivent être conformes à la Norme FIA N° 8853/98 :

- a) Voitures de course monoplaces à partir de la Période F avec un arceau de sécurité.
- b) Voitures de course biplaces à partir de la Période F avec un arceau de sécurité.
- c) Voitures de Période H et au delà participant à des Rallyes Sportifs comprenant des épreuves spéciales.

Toutes les autres voitures à partir de la Période F avec un arceau de sécurité doivent être équipées de harnais conformes à la Norme FIA N° 8854/98 ou N° 8853/98 (voir Liste Technique de la FIA N° 24).

5.15.2 Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports. Un harnais de sécurité peut être installé sur les points d'ancrage de la voiture de série. Les localisations géométriques recommandées pour les points d'ancrage sont montrées sur le Dessin K-63 (voir Annexe V).

Les sangles d'épaules doivent être dirigées en arrière vers le bas et ne doivent pas être montées de façon à créer un angle de plus de 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, et il est conseillé de ne pas dépasser 10°. Les angles maximum par rapport à l'axe du siège sont de 20° divergent ou convergent (les sangles d'épaules peuvent être montées de façon à se croiser symétriquement par rapport à l'axe du siège avant). Si possible, le point d'ancrage monté d'origine par le constructeur de la voiture sur le montant C doit être utilisé. Des points d'ancrage entraînant un angle plus élevé par rapport à l'horizontale ne doivent pas être utilisés. Dans ce cas, les sangles d'épaules peuvent être installées sur les points d'ancrage des sangles abdominales des sièges arrière montés d'origine par le constructeur de la voiture.

Les sangles abdominales et d'entrejambes ne doivent pas passer au-dessus des côtés du siège, mais à travers le siège afin d'entourer et de retenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible. Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne doivent pas porter sur la région abdominale. Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives. Si le montage sur les ancrages de série s'avère impossible pour les sangles d'épaule et/ou d'entrejambes, de nouveaux points d'ancrage doivent être installés sur la coque ou le châssis, le plus près possible de l'axe des roues arrière pour les sangles d'épaules. Les sangles d'épaules peuvent également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre de renfort par une boucle, ainsi qu'être fixées aux points d'ancrages supérieurs des ceintures arrière, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé entre les jambes de force arrière de l'armature (voir Dessins K5 ou K6) ou sur les renforts tubulaires transversaux selon les Dessins K-25 et K-32.

Dans ce cas l'utilisation d'un renfort transversal est soumise aux conditions suivantes :

- Le renfort transversal doit être un tube d'au moins 38 mm x 2,5 mm ou 40 mm x 2 mm en acier au carbone étiré à froid sans soudure, d'une résistance minimale à la traction de 350 N/mm<sup>2</sup>.

- La hauteur de ce renfort doit être telle que les sangles d'épaules soient, vers l'arrière, dirigées vers le bas avec un angle compris entre 10° et 45° par rapport à l'horizontale, à partir du bord supérieur du dossier, un angle de 10° étant conseillé.

- La fixation des sangles par boucle est autorisée, ainsi que celle par vissage, mais dans ce dernier cas on doit souder un insert pour chaque point d'ancrage (voir Dessin K-64 pour les dimensions). Ces inserts doivent être disposés dans le renfort et les sangles doivent y être fixées par des boulons M12 8.8 ou 7/16 UNF.

Chaque point d'ancrage doit pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambes. Dans le cas d'un ancrage pour deux sangles (interdit pour les sangles

at least 21 watts, or «Tharsis» or «Dm Electronics» type LED. Such a red rear light is recommended for all other cars.

## 5.15 Safety belts

5.15.1 The harnesses of the following types of cars must comply with FIA Standard No. 8853/98:

- a) Single-seat racing cars of Period F onwards with a roll bar.
- b) Two-seat racing cars of Period F onwards with a roll bar.

c) Cars of Period H onwards taking part in Sporting Rallies incorporating special stages.

All other cars of Period F onwards with a roll bar must be equipped with harnesses complying with FIA Standard No. 8854/98 or No. 8853/98 (see FIA Technical List No. 24).

5.15.2 It is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports. A safety harness may be installed on the anchorage points of the series car. The recommended geometrical locations of the anchorage points are shown in Drawing K-63 (see Appendix V).

In the downwards direction, the shoulder straps must be directed towards the rear and must be installed in such a way that they do not make an angle of more than 45° to the horizontal from the upper rim of the backrest, although it is recommended that this angle should not exceed 10°. The maximum angles in relation to the centre-line of the seat are 20° divergent or convergent (the shoulder straps may be installed crosswise symmetrically about the centre-line of the front seat). If possible, the anchorage point originally mounted by the car manufacturer on the C-pillar must be used. Anchorage points creating a higher angle to the horizontal must not be used. In that case, the shoulder straps may be installed on the rear seat lap strap anchorage points originally mounted by the car manufacturer.

The lap and crotch straps must not pass over the sides of the seat but through the seat, in order to wrap and hold the pelvic region over the greatest possible surface. The lap straps must fit tightly in the bend between the pelvic crest and the upper thigh. Under no conditions must they be worn over the region of the abdomen. Care must be taken that the straps cannot be damaged through chafing against sharp edges. If installation on the series anchorage points is impossible for the shoulder and/or crotch straps, new anchorage points must be installed on the shell or the chassis, as near as possible to the centre-line of the rear wheels for the shoulder straps. The shoulder straps may also be fixed to the safety cage or to a reinforcement bar by means of a loop, and may also be fixed to the top anchorage points of the rear belts, or be fixed or leaning on a transverse reinforcement welded between the backstays of the cage (see Drawings K-5 or K-6) or on transverse tubular reinforcements according to Drawings K-25 and K-32.

In this case, the use of a transverse reinforcement is subject to the following conditions:

- The transverse reinforcement must be a tube measuring at least 38mm x 2.5mm or 40mm x 2mm, made from cold drawn seamless carbon steel, with a minimum tensile strength of 350 N/mm<sup>2</sup>.

- The height of this reinforcement must be such that the shoulder straps, towards the rear, are directed downward with an angle of between 10° and 45° to the horizontal from the rim of the backrest, an angle of 10° being recommended.

- The straps may be attached by looping or by screws, but in the latter case an insert must be welded for each mounting point (see Drawing K-64 for the dimensions). These inserts must be positioned in the reinforcement tube and the straps must be attached to them using bolts of M12 8.8 or 7/16UNF specification.

Each anchorage point must be able to withstand a load of 1470 daN, or 720 daN for the crotch straps. In the case of one anchorage point for two straps (prohibited for shoulder straps), the

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

d'épaules), la charge considérée doit être égale à la somme des deux charges requises. Pour chaque nouveau point d'ancrage créé, on utilisera une plaque de renfort en acier d'au moins 40 cm<sup>2</sup> de surface et d'au moins 3 mm d'épaisseur.

Principes de fixation sur le châssis/monocoque (voir Annexe V) :

- Système de fixation général : voir Dessin K-65.
- Système de fixation pour les sangles d'épaules : voir Dessin K-66.
- Système de fixation de sangle d'entrejambe : voir Dessin K-67.

Utilisation

Un harnais doit être utilisé dans sa configuration d'homologation sans modification ni suppression de pièces, et en conformité avec les instructions du fabricant. L'efficacité et la durée de vie des ceintures de sécurité sont directement liées à la façon dont elles sont installées, utilisées et entretenues. Les ceintures doivent être remplacées après toute collision sévère et si elles sont coupées ou éraillées, ou en cas d'affaiblissement des sangles par l'action du soleil ou de produits chimiques. Il faut également les remplacer si les parties métalliques ou les boucles sont déformées ou rouillées. Tout harnais qui ne fonctionne pas parfaitement doit être remplacé.

**5.15.3** Pour les rallyes, deux coupe-ceintures doivent être en permanence à bord. Ils doivent être facilement accessibles par le Pilote et le copilote installés dans leurs sièges avec leurs harnais bouclés.

**5.16 Appui-tête**

**5.16.1** Obligatoire pour les voitures de F1 3 litres à partir de la Période IR et toutes les voitures monoplaces à partir de la Période JR.

Recommandé pour toutes les autres voitures (Article 259-14.4, Annexe J).

**5.17 Capot (I, CT, GT, GTS, GTP)**

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

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

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

**5.18 Anneaux de remorquage**

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

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

**5.19 Direction, volant amovible**

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

**5.19.2** A partir de la Période E, un volant d'un diamètre et d'un style différents peut être installé. Il peut être amovible.

**5.20 Tests de condition**

**5.20.1** Obligatoire pour certaines catégories ; voir Annexe III.

**5.21 Réparations**

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

**5.22 Sièges**

**5.22.1** Dans le cas des voitures de GTS et CT de Période F (1/1/1962)

load considered must be equal to the sum of the required loads. For each new anchorage point created, a steel reinforcement plate with a surface area of at least 40cm<sup>2</sup> and a thickness of at least 3mm must be used.

Principles of mounting to the chassis/monocoque (see Appendix V):

- General mounting system: see Drawing K-65.
- Shoulder strap mounting: see Drawing K-66.
- Crotch strap mounting: see Drawing K-67.

Use

A safety harness must be used in its homologation configuration without any modifications or removal of parts, and in conformity with the manufacturer's instructions. The effectiveness and longevity of safety belts are directly related to the manner in which they are installed, used and maintained. The belts must be replaced after every severe collision, and whenever the webbing is cut, frayed or weakened due to the actions of chemicals or sunlight. They must also be replaced if metal parts or buckles are bent, deformed or rusted. Any harness which does not function perfectly must be replaced.

**5.15.3** For rallies, two belt cutters must be carried on board at all times. They must be easily accessible for the Driver and Co-driver when seated with their harnesses fastened.

**5.16 Headrests**

**5.16.1** Obligatory for 3-litre F1 cars from Period IR and all single-seater cars from Period JR.

Recommended for all other cars ( Appendix J Article 259-14.4).

**5.17 Bonnet (I, CT, GT, GTS, GTP)**

**5.17.1** Must be adequately fastened. The series production lock must be removed or made inoperative and be replaced by outside safety fastenings.

**5.17.2** From Period G specifications onwards at least two additional safety fasteners must be fitted for each of the bonnet and boot lids.

**5.17.3** The interior locking mechanisms will be rendered inoperative or removed.

**5.18 Towing-eyes**

**5.18.1** Except single-seat cars, all cars must have towing eyes at front and rear. Their characteristics are as follows:

- internal diameter between 80mm and 100mm.
- they must be firmly fastened to the front and rear structures of the car.
- they must be located in such a manner that they can be used when a car is stopped in a gravel trap.
- they must be clearly visible and painted yellow, red or orange.

**5.19 Steering, removable wheel**

**5.19.1** One-piece steering columns may be replaced by columns having universal joints or telescopic devices for safety reasons provided that all original functions remain; such columns must come from FIA homologated vehicles of equivalent or superior engine capacity to the car concerned. From Period G onwards, the regulations of the group in question must be respected.

**5.19.2** From Period E onwards, an alternative steering wheel of different diameter and style may be fitted. It may be detachable.

**5.20 Condition testing**

**5.20.1** Required in certain categories; see Appendix III.

**5.21 Repairs**

**5.21.1** Repairs to composite parts must be carried out as specified in Appendix IV.

**5.22 Seats**

**5.22.1** For cars in GTS and CT of Period F (1/1/1962) or later, if



ou plus récentes, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent l'être pour des sièges de spécification de période ou pour un système de siège complet pour lesquels l'homologation FIA est valide. Pour les autres périodes, ces sièges sont recommandés.

Dans le cas des voitures de GT et T de Période F (1/1/1962) ou plus récentes, si les sièges avant d'origine sont changés, ils doivent l'être pour un système de siège complet pour lequel l'homologation FIA est valide. Pour les autres périodes, ces sièges sont recommandés.

## 5.23 Volant de direction

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

## 6. REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES NON HOMOLOGUEES

### 6.1 Généralités

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

6.1.2 Outre cet Article 6, les voitures de Formule Un doivent respecter l'Annexe X de l'Annexe K.

### 6.2 Châssis monocoque ou construction monobloc

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

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

### 6.3 Suspensions avant et arrière

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

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

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

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

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

#### **A partir du 01.01.2018 - Annule et remplace le précédent 6.3.5**

Des plates-formes à ressort réglables ne pourront être montées sur les voitures que si elles étaient prévues dans la spécification de période du modèle concerné.

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

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

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

the original front seats are changed, this must be for seats of period specification or for a complete seat system for which the FIA homologation is valid. For other periods, these seats are recommended.

For cars in GT and T of Period F (1/1/1962) or later, if the original front seats are changed, this must be for a complete seat system for which the FIA homologation is valid. For other periods, these seats are recommended.

## 5.23 Steering Wheel

5.23.1 An alternative steering wheel of different diameter and style may be fitted. It may be detachable.

## 6. TECHNICAL REGULATIONS FOR NON HOMOLOGATED CARS

### 6.1 General

6.1.1 Non homologated cars must comply with a specific original period specification subject to Article 5 (safety).

6.1.2 In addition to this Article 6, Formula One cars are subject to Appendix X of Appendix K.

### 6.2 Chassis monocoque or unitary construction

6.2.1 The chassis must conform to the design, dimensions and construction of the original chassis. Additional material may be added to repair composite chassis, but professional inspection techniques must be employed for any such chassis and certification of such inspections must be affixed to the FIA Form.

6.2.2 All such repair work must comply with Appendix IV of Appendix K. No other alteration, except where period specification, may be made to the chassis, and all safety requirements for the period of the car's participation in international Competitions (hereafter: «international life») must be present.

### 6.3 Front and rear suspension

6.3.1 The points to which suspension elements are attached to the chassis frame must not differ in dimension or position from the period specification. Beam and live axles and the system of location must be to period specification.

6.3.2 The system of suspension (spring type and location of wheels or axles) must not be altered nor must any additional location or springing medium be added unless this was a period specification.

6.3.3 Anti-roll bars and telescopic shock absorbers are only permitted if period specification. Anti-roll bars must be made from a solid bar for cars of Periods E and F. Cars of Period G may use tubular anti-roll bars if proven to be a period specification for the model.

6.3.4 Aluminium bodied and/or gas filled telescopic dampers may only be fitted to cars in Periods G onwards or to cars whose period specification allows them. Friction shock absorbers may have the friction levels adjustable.

6.3.5 Adjustable spring platforms may be used on all cars if period specification.

#### **From 01.01.2018 - Cancels and replaces the previous 6.3.5**

Adjustable spring platforms may only be used on cars if period specification for that model.

6.3.6 Suspension bushes may be changed provided that this does not result in a change in the dimensions.

6.3.7 Rose joints may only be used if a period specification. Rose joints may be used on anti-roll bars on Period F onward cars providing that the geometry of the suspension is not affected.

6.3.8 Springs must be of constant rate unless period evidence is produced to show the use of variable rate springs.



ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

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

Tableau: Inventaire des capacités de réservoir de carburant prescrites par les Annexes J de période

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

6.7.5 Any fuel tank must comply with Article 5.5, must not exceed the originally specified capacity (in accordance with the following chart), and must be in the original location or in the rear of the car.

Fuel tanks 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	

- 6.3.9** Les voitures équipées à l'origine d'un système de suspension active peuvent être reconverties à un système non actif utilisé en période sur ce modèle.
- 6.3.10** Pour certaines voitures, les éléments de suspensions doivent subir des tests de condition conformément à l'Annexe III de l'Annexe K.
- 6.4 Moteur**
- 6.4.1** Le moteur et ses éléments doivent être de spécification de période, doivent être de même marque, modèle et type et être conformes à une spécification du constructeur pour laquelle une preuve de période existe.
- 6.4.2** L'alésage du moteur ne peut pas être augmenté d'un pourcentage supérieur à celui de la spécification de période, sauf dans le cas des voitures des Périodes A à D pour lesquelles l'alésage pourra être augmenté jusqu'à 5 %. Cette opération ne peut être effectuée que si elle respecte les limites de cylindrée de la formule à laquelle appartient la voiture (voir Annexe I).
- 6.4.3** Pour les moteurs de cylindrée inférieure à la limite maximale en période, la cylindrée ne pourra être augmentée au-delà de la cylindrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture.
- 6.4.4** Les voitures équipées à l'origine d'un moteur DFY peuvent utiliser un moteur dérivé du DFY. Pour les voitures équipées d'un moteur Cosworth DFV, tous les composants de moteurs dérivés du Cosworth DFV peuvent être utilisés.
- 6.4.5** La course ne peut s'écarter d'une cote indiquée dans la spécification de période.
- 6.4.6** Vilebrequins, bielles, pistons et paliers peuvent avoir des dimensions supérieures à celles de la spécification de période, dans les limites permises par la taille du carter du moteur. Ils doivent être fabriqués dans le même type de matériau. La méthode de construction est libre.
- 6.4.7** Ni le nombre des sièges de soupapes ni la longueur des soupapes ne doivent dépasser la spécification du constructeur, à moins d'être confirmés par une preuve de période. Des conversions de culasse dont l'utilisation en période est prouvée peuvent être utilisées.
- 6.4.8** La cylindrée (ou la cylindrée estimée) des voitures à moteur suralimenté, turbocompressé, rotatif, à turbine ou à vapeur, sera multipliée par le coefficient utilisé en période.
- 6.4.9** L'ordre d'allumage d'origine doit être conservé.
- 6.4.10** Les vilebrequins non équipés d'origine d'un joint d'étanchéité d'huile à lèvres peuvent être pourvus d'un tel joint en modifiant les pièces existantes et/ou en ajoutant un logement pour le joint.
- 6.5 Allumage**
- 6.5.1** Un allumage électronique ne peut être monté que s'il correspond à une spécification de période.
- Les voitures de Période F pour lesquelles l'utilisation d'un allumage électronique en période est prouvée peuvent être équipées d'un système d'allumage électronique hors période à condition que ce système soit déclenché par un ou plusieurs coupe-circuits, qu'il utilise une bobine d'allumage d'une résistance minimale de 3 ohms, que l'étincelle soit distribuée par un bras rotatif et que la distribution de l'étincelle soit contrôlée entièrement par des moyens mécaniques.
- Les systèmes multi-étincelles ainsi que les systèmes où la distribution de l'étincelle est modifiée électroniquement ne sont pas autorisés. A titre exceptionnel, lorsqu'il est prouvé que d'autres méthodes de déclenchement étaient utilisées légalement en période, ces méthodes pourront être utilisées à condition qu'elles soient identiques en tout point à la méthode de la période.
- Les voitures non homologuées de Période GR peuvent être équipées d'un dispositif de déclenchement magnétique ou optique si celui-ci était utilisé en période. Les systèmes à décharge capacitifs peuvent être utilisés si leur utilisation en période est prouvée.
- Les voitures à partir de la Période HR peuvent être équipées de bobines d'allumage d'une résistance inférieure à 3 ohms et/ou de systèmes multi-étincelles.
- Les systèmes d'allumage électroniques qui contrôlent la distribution de l'étincelle sont autorisés uniquement s'ils correspondent à une modification de période.
- 6.3.9** Cars originally fitted with active suspension systems may be converted back to a non-active system used in period on that model.
- 6.3.10** For some cars, suspension components must be condition-tested in conformity with Appendix III of Appendix K
- 6.4 Engine**
- 6.4.1** The engine components and ancillaries must be of period specification, must be of the same make, model and type fitted and conform to a manufacturer's specification for which period evidence exists.
- 6.4.2** The bore of the engine must not be increased by more than the period specification, except in case of cars of Periods A to D for which bore may be increased up to 5%. This operation may be carried out only if it respects the capacity limits of the formula to which the car belongs (see Appendix I).
- 6.4.3** Engines which were less than the upper capacity limit in period may not be enlarged beyond the swept volume employed during the car's international life.
- 6.4.4** Only cars originally fitted with DFY engines may utilise DFY-derived engines. Cars fitted with Cosworth DFV engine may use any Cosworth DFV-derived engine component.
- 6.4.5** The stroke may not be altered from a dimension shown in a period specification.
- 6.4.6** Crankshafts, connecting rods, pistons and bearings may be of larger dimensions than the period specification, within the limits of the standard crankcase. They must be made from the same material type. The method of construction is free.
- 6.4.7** Neither the number of valve ports, nor the valve length, may exceed the manufacturer's specification unless period evidence of their use is provided. Cylinder head conversions may be used if period evidence of their use is provided.
- 6.4.8** The cylinder capacity (or deemed cylinder capacity) of cars with a supercharged engine, a turbo-charged engine, a rotary engine, a turbine engine or steam engine shall be multiplied by the coefficient used in period.
- 6.4.9** The original firing order must be retained.
- 6.4.10** Crankshafts not originally fitted with a lip type oil seal may be converted to a lip type oil seal by modification of existing components and/or the addition of an oil seal housing.
- 6.5 Ignition**
- 6.5.1** Electronic ignition may only be used if a period specification.
- Cars of Period F with evidence of period use of electronic ignition may use a non-period electronic ignition system provided this system is triggered by contact breaker(s), utilises an ignition coil with a minimum resistance of 3 ohms, the spark is distributed by a rotor arm and the timing of the spark is controlled entirely by mechanical means.
- Multi spark systems and systems where the timing of the spark is altered electronically are not permitted. Exceptionally, where evidence exists that alternative methods of triggering were legally used in period, this may be utilised provided the method is identical in every respect to the period method.
- Non homologated cars of Period GR may utilise magnetic or optical triggering if this was used in period. Capacitive discharge systems may be used if period evidence exists.
- Cars of Period HR onwards may use ignition coils with less than 3 ohms resistance and/or multi spark systems.
- Electronic ignition systems which control the timing of the spark are permitted only if this was a period modification.

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>6.5.2</b> Un limiteur électronique de régime peut être utilisé sur les voitures à partir de la Période F.</p> <p><b>6.5.3</b> L'utilisation de systèmes électroniques de gestion de moteur sur les moteurs DFV/DFY est interdite et pour les autres voitures, ils doivent correspondre à une spécification de période.</p> <p><b>6.5.4</b> La bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur ou la marque des magnétos sont libres à condition qu'ils soient conformes aux spécifications du constructeur pour le modèle concerné.</p> <p><b>6.6</b> <b>Lubrification</b></p> <p><b>6.6.1</b> Il est permis de changer le système de lubrification du moteur, par exemple en remplaçant le carter humide par un carter sec, selon la spécification de période. Les carters secs ne sont pas autorisés pour les voitures Formule Junior antérieures à 1961.</p> <p><b>6.6.2</b> Le nombre et le type de pompes à huile utilisées, et la longueur des conduites d'huile, devront se conformer à la spécification de période.</p> <p><b>6.6.3</b> Des refroidisseurs d'huile du moteur peuvent être montés, à condition que leur position ne modifie pas la silhouette.</p> <p><b>6.7</b> <b>Système de carburant</b></p> <p><b>6.7.1</b> D'autres carburateurs de la même période ou d'une période antérieure peuvent être utilisés, mais seulement si leur nombre, leur type général et leur principe de fonctionnement sont les mêmes que ceux d'origine si utilisés en période sur le modèle concerné.</p> <p><b>6.7.2</b> Les voitures à injection peuvent être équipées de carburateurs de la même période.</p> <p><b>6.7.3</b> L'injection et/ou la suralimentation ne peut(ven)t être autorisée(s) que sur une voiture individuelle qui les/l'utilisait pendant la période; de plus, seul le système d'origine peut être utilisé.</p> <p><b>6.7.4</b> Les pompes à carburant mécaniques peuvent être remplacées par des pompes électriques, ou vice versa.</p> <p><b>6.7.5</b> Tout réservoir de carburant doit se conformer aux exigences de l'Article 5.5, ne pas dépasser la capacité homologuée ou imposée à l'origine (selon le tableau ci-avant), et se trouver à l'emplacement original, ou dans le coffre.</p> <p><b>6.8</b> <b>Instrumentation</b></p> <p><b>6.8.1</b> Les instruments de bord électroniques doivent correspondre à la spécification de période, toutefois les systèmes d'acquisition de données qui assurent les fonctions suivantes : vitesse de rotation moteur, pression et température d'huile moteur, température d'eau moteur et pression d'alimentation en carburant peuvent être utilisés.</p> <p><b>6.9</b> <b>Boîte de vitesses</b></p> <p><b>6.9.1</b> Toutes les voitures doivent être équipées de leur boîte de vitesse de spécification de période. Les transmissions automatiques, les vitesses surmultipliées et les vitesses avant supplémentaires ne sont pas acceptées, à moins d'être prévues dans une spécification de période.</p> <p><b>6.9.2</b> Le montage d'une boîte électrique Cotal, d'une boîte épicycloïdale Wilson ou d'une boîte à quatre vitesses sur une voiture de Période C (1/1/1919-31/12/1930), qui n'en était pas équipée à l'origine, constituera une raison suffisante pour classer la voiture en Période D (1/1/1931-31/12/1946).</p> <p><b>6.9.3</b> Les boîtes de vitesses fabriquées selon les spécifications de Période E (1/1/1947-31/12/1960) ne peuvent être montées sur des voitures construites dans les périodes antérieures.</p> <p><b>6.9.4</b> Lorsqu'une boîte de vitesses différente sera montée, elle ne pourra appartenir qu'à la même période ou à une période antérieure.</p> <p><b>6.9.5</b> A partir du 1/1/2016, les voitures des Périodes F et GR à moteur à l'arrière ne peuvent plus utiliser la boîte de vitesses Hewland Mk8.</p> <p><b>6.9.6</b> Les voitures équipées à l'origine de transmissions semi-automatiques peuvent être converties à une boîte de vitesses manuelle d'un type monté sur une voiture du même modèle.</p> <p><b>6.9.7</b> Les arbres d'entrée et de sortie de boîte de vitesses non équipés d'origine d'un joint d'étanchéité d'huile à lèvres peuvent être pourvus d'un tel joint en modifiant les pièces existantes et/ou en ajoutant un logement pour le joint.</p> | <p><b>6.5.2</b> An electronic rev limiter may be used from Period F onwards.</p> <p><b>6.5.3</b> The use of electronic engine management systems on DFV/DFY engines is prohibited and in other cars must be period specification.</p> <p><b>6.5.4</b> Ignition coil, condenser, distributor or magneto make are free provided that they conform to the manufacturer's specification of the model concerned.</p> <p><b>6.6</b> <b>Lubrication</b></p> <p><b>6.6.1</b> It is permitted to change the system of lubrication, e.g. from wet sump to dry sump, if a period specification. Dry sump is not allowed for Formula Junior pre 1961.</p> <p><b>6.6.2</b> The number and type of oil pumps used and the length of oil piping must conform to the period specification.</p> <p><b>6.6.3</b> The position of oil coolers may be changed but must not alter the silhouette of the car.</p> <p><b>6.7</b> <b>Fuel system</b></p> <p><b>6.7.1</b> Carburettors from the same or an earlier period may be used, but only if the components are of the same number and general type and principle of operation as those originally fitted if used in period on the model concerned.</p> <p><b>6.7.2</b> Cars with fuel injection may be converted to carburettors of the same period.</p> <p><b>6.7.3</b> Fuel injection and/or supercharging may only be used if used in the period and only the original system may be used.</p> <p><b>6.7.4</b> Mechanical fuel pumps may be replaced by electrical pumps, or vice-versa.</p> <p><b>6.7.5</b> Any fuel tank must comply with Article 5.5, must not exceed the originally specified capacity (in accordance with the above chart), and must be in the original location or in the rear of the car.</p> <p><b>y6.8</b> <b>Instrumentation</b></p> <p><b>6.8.1</b> Electronic instrumentation must be period specification, however data acquisition system which provides the following functions: engine RPM, engine oil pressure, engine oil temperature, engine water temperature and fuel pressure may be used.</p> <p><b>6.9</b> <b>Gearbox</b></p> <p><b>6.9.1</b> All cars must be fitted with their period specification gearboxes. Automatic transmissions, overdrives and additional forward speeds are not permitted, unless they were a period specification.</p> <p><b>6.9.2</b> The fitting of a Cotal electric, a Wilson epicyclic or four speed gear boxes to a car of Period C (1/1/1919-31/12/1930), not so originally equipped, will classify the car as Period D (1/1/1931-31/12/1946).</p> <p><b>6.9.3</b> Gearboxes manufactured to Period E (1/1/1947-31/12/1960) specifications must not be fitted to cars manufactured in earlier periods.</p> <p><b>6.9.4</b> When an alternative gearbox is fitted, only a gearbox of the same or an earlier period will be permitted.</p> <p><b>6.9.5</b> From 1/1/2016, rear-engined cars in Periods F and GR can no longer utilise the Hewland Mk8 gearbox.</p> <p><b>6.9.6</b> Cars originally fitted with semi-automatic transmissions may be converted to a manual gearbox of a type fitted to a car of the same model.</p> <p><b>6.9.7</b> Gearbox input and output shafts not originally fitted with a lip type oil seal may be converted to a lip type oil seal by modification of existing components and/or the addition of an oil seal housing.</p> |
|---|--|

## 6.10 Couple final

- 6.10.1** Les différentiels à glissement limité ne peuvent être montés que s'ils correspondent à une spécification de période. Toute voiture ainsi équipée jusqu'aux spécifications de Période F incluses ne pourra utiliser que les différentiels à glissement limité de type mécanique répondant à des spécifications de période.
- 6.10.2** Les différentiels à glissement limité ne sont pas autorisés sur des voitures des Périodes A à C (- 31/12/1930). Ils peuvent uniquement être montés sur des voitures de Période D (1/1/1931-31/12/1946) si une spécification de période existe pour le modèle en question.
- 6.10.3** Un différentiel à glissement limité ne peut être utilisé sur les voitures de Formule Junior ou de Formule 3 (1964-1970).

## 6.11 Freins

- 6.11.1** Les éléments des freins doivent correspondre entièrement à la spécification de période du modèle avec les exceptions décrites ci-après.
- 6.11.2** Les voitures de Périodes A à C (- 31/12/1930), équipées à l'origine de freins sur deux roues, peuvent être équipées de freins sur les quatre roues si le constructeur a monté des freins sur quatre roues sur des modèles successifs durant la même période, à condition qu'ils soient conformes à la spécification de période du constructeur.
- 6.11.3** La conversion à un système mécanique différent ou à un mode de fonctionnement hydraulique est autorisée si elle correspond à une spécification de période.
- 6.11.4** Les freins à disque, les disques ajourés et les étriers à pistons multiples ne sont autorisés que s'ils correspondent à une spécification de période du modèle.
- 6.11.5** Les systèmes de freinage hydrauliques peuvent être convertis à un mode de fonctionnement à double circuit opérant simultanément sur les quatre roues par l'intermédiaire de deux circuits hydrauliques distincts.
- 6.11.6** L'installation d'une boîte à air autour des freins à disque, à des fins de refroidissement, est autorisée.
- 6.11.7** Les circuits hydrauliques peuvent être remplacés par des conduits de type «Aeroquip».
- 6.11.8** Les voitures équipées à l'origine de freins carbone-carbone peuvent être converties à des disques d'acier avec étriers contemporains et plaquettes conventionnelles.

## 6.12 Roues

- 6.12.1** Toutes les roues doivent correspondre à une spécification de période et être du diamètre d'origine utilisé pendant la carrière internationale de la voiture.
- 6.12.2** La largeur des jantes ne doit pas être augmentée, mais elle peut être réduite pour accueillir les pneus disponibles.

### 6.12.3 Périodes A-D

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

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

- (c) Le diamètre minimum autorisé est de 16 pouces à moins qu'il puisse être prouvé qu'une taille inférieure ait été utilisée en période sur la voiture en question.
- (d) La largeur de jante maximale ne doit pas être supérieure à la spécification de période de plus d'un pouce.

## 6.10 Final drive

- 6.10.1** Limited slip differentials may only be fitted if a period specification. Cars so fitted up to and including Period F may only use mechanical type limited slip devices of period specification.
- 6.10.2** Limited slip differentials are not permitted on cars of Periods A to C (- 31/12/1930) and may only be fitted to cars of Period D (1/1/1931-31/12/1946) if a period specification for that model.
- 6.10.3** Limited slip differentials may not be used on cars of Formula Junior or Formula 3 (1964-1970).

## 6.11 Brakes

- 6.11.1** Brake components must be entirely to period specification of the model with the exceptions described here after.
- 6.11.2** Cars of Periods A to C (- 31/12/1930), originally fitted with two-wheel brakes, may convert to four-wheel brakes if the manufacturer provided four-wheel brakes on later models in the same period and provided such four-wheel brakes are to the period specification of the manufacturer.
- 6.11.3** Conversion to a different mechanical system or hydraulic operation is permitted if a period specification.
- 6.11.4** Disc brakes, ventilated discs and multiple pot callipers are only permitted if a period specification of the model.
- 6.11.5** Hydraulic braking systems may be converted to dual circuit operation which provides simultaneous operation on all four wheels via two distinct hydraulic circuits.
- 6.11.6** The installation of an air box around disc brakes for cooling purposes is permitted.
- 6.11.7** Hydraulic lines may be replaced with «Aeroquip» type piping.
- 6.11.8** Cars originally fitted with carbon-carbon brakes may be converted to steel discs with contemporary callipers and conventional pads.

## 6.12 Wheels

- 6.12.1** All wheels must be period specification and of the original diameter used during the car's international life.
- 6.12.2** Rim widths must not be increased but may be decreased in order to accommodate available tyres.

### 6.12.3 Periods A-D

- (a) 19 inch wheels are permitted for the fitting of racing tyres.
- (b) Beaded edge (BE) or straight-sided (SS) rims can be replaced by a well-based rim of equivalent size as per the following table:

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

- (c) minimum diameter permitted is 16 inches unless it can be proved that a smaller size was used in period on that car.
- (d) Maximum rim width must be no more than 1 inch greater than period specification

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

**6.12.4 Périodes de E à F incluses**

- (a) Le diamètre minimum autorisé est celui qui peut être vérifié par une spécification de période.
- (b) La largeur de jante maximale doit respecter la spécification de période et ne doit pas être supérieure à 5½ pouces (6½ pouces pour les voitures de Période F) sauf si une preuve de spécification de période peut être fournie pour justifier une dimension plus large.
- (c) S'il n'existe pas de spécification de période, ou si une largeur de jante supérieure à 5½ pouces (6½) est proposée, alors le Groupe de Travail Technique Historique de la FIA précisera une dimension.
- (d) En Formule Junior, la largeur maximum de jante est de 5 pouces (127 mm) en Période E (1/1/1947-31/12/1960) et 6½ pouces (165 mm) en Période F (1/1/1961-31/12/1965).
- (e) Seules des roues à jante divisée de spécification de période sont autorisées.

**6.12.5 A partir de la Période G**

- (a) Des roues à jante plus étroite que celle de la spécification d'origine peuvent être utilisées.
- (b) Pour certaines catégories, les roues doivent être conformes au règlement sur les tests de condition de l'Annexe III de l'Annexe K, même si elles sont neuves.
- (c) Les roues originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient respectés.

**6.12.6 Pneus**

Doivent être conformes à l'Article 8.

**6.13 Carrosserie**

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

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

**6.13.3** Pour les Périodes A-D, une carrosserie dans le style de la période, faite du type de matériau d'origine et du même poids, est permise à condition qu'elle soit conforme à une carrosserie accréditée montée sur le modèle de la période en question. Dans ce cas, le propriétaire doit informer l'ASN avec des photographies montrant les deux côtés, l'avant, l'arrière et l'intérieur.

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

**6.13.5** Pour les voitures de Formule Un, la carrosserie doit arborer une livrée utilisée lors de la carrière internationale de la voiture, si elle est autorisée par les lois du pays où se déroule la Compétition.

**6.14 Accessoires aérodynamiques**

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

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

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

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

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

**6.15 Système électrique**

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

**6.12.4 Periods E to F inclusive**

- (a) The minimum diameter permitted is that which can be verified as period specification.
- (b) Maximum rim width must be according to the period specification and no wider than 5½ inches (6½ inches for Period F cars) unless verified as Period Specification may be produced to support a larger dimension.
- (c) If no period specification exists, or a rim width greater than 5½ inches (6½) is proposed, then the FIA Historic Technical Working Group will specify a dimension.
- (d) The maximum rim width permitted in Formula Junior is 5 inches (127mm) for Period E (1/1/1947-31/12/1960) cars and 6½ inches (165mm) for Period F (1/1/1961-31/12/1965) cars.
- (e) Only period specification split-rim wheels are permitted.

**6.12.5 Periods G onwards**

- (a) Wheels with rim widths narrower than period specification may be used.
- (b) For some categories, wheels must comply with the condition test regulations in Appendix III of Appendix K, even if new.
- (c) Original wheels made of several materials may be replaced by wheels made of only one of these materials, providing that the original dimensions and designs are retained.

**6.12.6 Tyres**

Must comply with Article 8.

**6.13 Bodywork**

**6.13.1** The car must retain its original silhouette of the period in which it originally competed and show no additional air ducts, scoops or blisters. The addition of a roll-over bar is not considered to be a change to the silhouette.

**6.13.2** Replacement body panels must faithfully follow the original design constructed in the period for that original chassis and be made of the original material type.

**6.13.3** For Periods A-D, a replacement period body style made of the original material type and weight is permitted provided that it conforms to an accredited body fitted to that model in period. In this case the owner must inform the ASN with photographs showing both side views, front view, rear view and interior.

**6.13.4** Tonneau covers must be flexible unless an original body part of the car (proved by a period photograph), in which case the edges must be protected. Passenger seats may be removed.

**6.13.5** For Formula One cars, the bodywork must display livery used on the model during its active international life, subject to the laws of the country where the Competition takes place.

**6.14 Aerodynamic aids**

**6.14.1** Aerodynamic devices may only be fitted to the car if period specification.

**6.14.2** The devices used must conform in design, positioning and dimensions to those used during the car's period.

**6.14.3** For single seaters, no aerodynamic device which was fitted to unsprung parts of the car and/or was adjustable from the cockpit is permitted.

**6.14.4** Cars which originally ran with aerodynamic devices may be run without.

**6.14.5** Cars that ran fixed aerodynamic skirts in period (during 1981 and 1982) may retain the original skirt fixing and design philosophy. However, the skirt must be modified to maintain the mandatory 40mm minimum static ground clearance. Rubbing strips are not permitted.

**6.15 Electrical system**

**6.15.1** Alternators may only be fitted if a period specification.



- 6.15.2** La tension nominale de la batterie et de tous les accessoires électriques peut être changée de 6 à 12 volts. Le type, la marque et la capacité (ampères-heures) de la batterie sont libres. L'emplacement d'origine de la batterie peut être modifié. Si la batterie est conservée dans l'habitacle, elle doit y être solidement fixée et avoir un couvercle isolé et étanche.
- 6.15.2** The nominal voltage of the battery and of all electrical devices may be converted from 6 to 12 volts. The type, make and capacity (ampere-hours) of the battery are free. If the battery is retained in the cockpit it must be securely fixed and have an insulated, leak proof cover.
- 6.16 Eclairage**
- 6.16.1** Les systèmes d'éclairage d'origine équipant les voitures doivent être en état de fonctionnement.
- 6.16.1** Cars originally fitted with lighting systems must have them in working order
- 6.17 Empattement, voie, garde au sol**
- 6.17.1 Empattement**  
L'empattement ne peut s'écarter de la spécification de période.
- 6.17.1** The wheelbase may not vary from the period specification.
- 6.17.2 Voie**  
La voie ne doit pas s'écarter de la spécification de période.
- 6.17.2** The track must not vary from the period specification.
- 6.17.3 Garde au sol**  
Pour toutes les voitures jusqu'à la Période D incluse, toutes les parties de la masse suspendue de la voiture doivent avoir une garde au sol minimale de 100 mm, de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 100 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.  
Les voitures des Périodes E et F doivent avoir une garde au sol minimale de 60 mm de sorte qu'un bloc d'une hauteur de 60 mm puisse être inséré en dessous de la voiture de n'importe quel côté.
- 6.17.3** For all cars up to and including Period D, all parts of the sprung mass of the car must have a minimum ground clearance of 100mm, such that a block 100mm in height may be inserted beneath the car from any side.  
Cars of Periods E and F must have a minimum ground clearance of 60mm such that a block 60mm in height may be inserted beneath the car from any side.
- 6.17.4** Pour toutes les voitures de la Période G et ultérieures, la spécification de période doit être respectée. **6.17.5** La garde au sol sera mesurée sans le Pilote, mais avec les roues et pneus à utiliser en Compétition, remplacés si nécessaire si les roues ou les pneus sont endommagés.
- 6.17.4** For all cars of Period G and onwards, the period specification must be respected.
- 6.17.5** The ground clearance will be measured without the Driver, but with the wheels and tyres to be used in the Competition fitted, replaced if necessary if tyre or wheel is damaged.
- 6.18 Poids**
- 6.18.1** Le poids minimum d'une voiture est celui du règlement d'origine pour sa catégorie ou, si le poids n'est pas spécifié dans le règlement d'origine, le poids de période publié.  
Pendant une Compétition, lorsqu'une voiture a été sélectionnée pour être pesée, seul du carburant peut être enlevé de la voiture et aucune substance liquide, solide ou gazeuse ne peut être ajoutée.
- 6.18.1** The minimum weight for a car is that specified in the original regulations for the car's category, or a period published weight when this weight is not specified in the original regulations.  
During a Competition when a car has been selected for weighing, nothing other than fuel may be removed from the car and no liquid, solid or gaseous substance may be added.
- 6.18.2** Le poids minimum des voitures de Formule 3 de Période GR est de 400 kg.
- 6.18.2** The minimum weight limit for Period GR Formula 3 cars is 400kg.
- 6.19 Formule Junior**
- 6.19.1 Dispositions générales**  
Deux «spécifications de période» sont applicables aux voitures de Formule Junior.
- 6.19.1** There are two «period specifications» for Formula Junior cars.
- 6.19.1.1** Période FJ1 FIA (Classes A, B, C) 1/1/1958-31/12/1960.
- 6.19.1.1** FIA FJ1 Period (Classes A, B, C) 1/1/1958-31/12/1960.
- 6.19.1.2** Période FJ2 FIA (Classes D, E) 1/1/1961-31/12/1963.
- 6.19.1.2** FIA FJ2 Period (Classes D, E) 1/1/1961-31/12/1963.
- 6.19.2 Direction**
- 6.19.2.1** Pour des raisons de sécurité, les colonnes de direction d'une pièce peuvent être remplacées par d'autres comprenant des joints à cardan ou des dispositifs télescopiques à condition que toutes les fonctions d'origine soient conservées.
- 6.19.2.1** One piece steering columns may be replaced by columns having universal joints or telescopic devices for safety reasons providing that all original functions remain.
- 6.19.2.2** Bien que n'étant pas des éléments de période, par souci de sécurité, des moyeux «à déverrouillage rapide» sont autorisés pour les volants de direction.
- 6.19.2.2** Although not a period item, in the interests of safety «quick release» steering wheel hubs are permitted.
- 6.19.2.3** S'il est préférable de conserver le volant de direction de période d'origine, un volant d'un diamètre et/ou d'un style différents peut être installé.
- 6.19.2.3** Whilst it is preferable to retain the original period steering wheel, an alternative steering wheel of different diameter and/or style may be fitted.
- 6.19.3 Châssis**
- 6.19.3.1** Il n'est pas permis de modifier le diamètre externe ou l'épaisseur (calibre britannique des fils) des tubes ou de la tôle lors de la réparation du châssis. Le diamètre et l'épaisseur de tout tube ou tôle utilisé(e) doivent être conformes à l'original [par ex. si le châssis était à l'origine fabriqué à l'aide de tubes en dimensions «Impériales», tous les tubes de remplacement du châssis doivent être des tubes en dimensions «Impériales» (pas métriques)].
- 6.19.3.1** It is not permitted to change the size outside diameter (O.D.) or thickness (SWG) of the tubing or sheet in the repair of the chassis. The diameter and the gauge of any tubing or sheet used must be as per the original [e.g. if the chassis was originally constructed from Imperial tubing, then any replacement chassis tubes must be Imperial (not metric)].
- 6.19.3.2** Pour les voitures de la Période E (Catégorie FJ1), les arceaux
- 6.19.3.2** For Period E cars (Category FJ1) roll-over bars are strongly

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

de sécurité sont fortement recommandés. Si les voitures étaient équipées à l'origine d'un arceau de sécurité, ce dernier doit respecter ou dépasser la spécification concernant la voiture lorsqu'elle était utilisée en Compétition dans sa période.

- 6.19.3.3. Les voitures de la Période F (Catégorie FJ2) doivent être équipées d'une protection anti-tonneau conforme à la spécification de période ou à l'Article 277 de l'Annexe J 1993 – Annexe VI.
- 6.19.3.4. Par souci de clarification, le châssis utilisé dans toutes les voitures doit avoir une provenance conforme à la Section 2 du Règlement Sportif du Trophée Lurani de la FIA - Voitures admissibles. S'il est nécessaire de remplacer ou de reconstruire un châssis, le plus grand nombre possible de matériaux du châssis d'origine doit être conservé et ces derniers doivent être transférés sur le «nouveau» châssis, qui lui-même doit être fabriqué comme une copie conforme du châssis d'origine, y compris les matériaux utilisés et les méthodes de construction.
- 6.19.4. **Suspensions avant et arrière**
  - 6.19.4.1. Des rotules ne peuvent être utilisées que si elles étaient prévues dans la spécification de période. Des rotules peuvent également être utilisées sur les barres anti-roulis des voitures de Période F, à condition que la géométrie de la suspension ne s'en trouve pas affectée.
  - 6.19.4.2. Les paliers sphériques sur les amortisseurs ne sont pas autorisés sur les voitures de Période E, sauf s'ils étaient prévus dans la spécification de période de cette voiture.
  - 6.19.4.3. Voir Supplément 1.  
Les amortisseurs télescopiques avec corps en acier, bitubes réglables dans les deux sens sont interdits.
- 6.19.5. **Moteur**
  - 6.19.5.1. La cylindrée ne doit pas dépasser 1100 cm<sup>3</sup> mesurés au point de déplacement maximum du segment.
  - 6.19.5.2. La spécification du moteur ne sera pas limitée à la période des deux catégories individuelles mais s'appliquera à l'ensemble de la période de Formule Junior. Par exemple :
    - 6.19.5.2.1. Les blocs moteurs Ford 109E et 105E sont tous deux autorisés pour les Catégories FJ/1.
    - 6.19.5.2.2. Les moteurs 1100 cm<sup>3</sup> Ford, B.M.C. et D.K.W. sont tous autorisés dans les Catégories FJ/1 à la place de moteurs 1000 cm<sup>3</sup> semblables, bien que les Concurrents soient encouragés à conserver le moteur 1000 cm<sup>3</sup> lorsqu'il était monté à l'origine sur le châssis.
  - 6.19.5.3. Les voitures propulsées par des moteurs BMC peuvent utiliser la culasse portant le numéro de fonderie 12G940 en remplacement de la culasse d'origine.
  - 6.19.5.4. Les moteurs autorisés sont les suivants :

	cm <sup>3</sup>	Course / Stroke (mm)	Alésage d'origine / Original bore (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. Il n'est pas permis d'utiliser un vilebrequin générant une course de 62 mm, comme utilisé dans le moteur de la Cooper 970 «S» à compter de 1964 (F3).
- 6.19.5.6. Les voitures propulsées par des moteurs Fiat peuvent utiliser des blocs des moteurs 103 de types «D» et «H» qui ont un alésage standard de 68 mm (équivalant à 1098 cm<sup>3</sup>) pour remplacer le bloc d'origine 1100/103. L'utilisation des blocs successifs 103P et 103R est interdite.
- 6.19.5.7. Le bloc moteur de la FIAT 1100 103 Type G (alésage standard de 72 mm, à condition de le réduire à 68 mm) peut également être utilisé pour remplacer le bloc 1100/103 portant le numéro de série 103H.
- 6.19.5.8. Les voitures propulsées par des moteurs Ford doivent utiliser les blocs portant le code de fonderie 105E ou 109E. L'utilisation

recommended, and if originally fitted with a roll-over bar, it must meet or exceed the specification on the car when it was used in Competition in its period.

- 6.19.3.3. Period F cars (Category FJ2) must be fitted with a roll over protection conforming to period specification or to Article 277 of 1993 Appendix J - Appendix VI.
- 6.19.3.4. By way of clarification, the chassis used in all cars must have provenance in conformity with Section 2 of the Sporting Regulations of the FIA Lurani Trophy - Eligible cars. If it is necessary to replace or re-build any chassis, then as much material as possible must be retained from the original chassis and it must be grafted in to the «new» chassis, which itself must be constructed as a direct copy of the original chassis including materials used and the construction methods.
- 6.19.4. **Front and Rear Suspension**
  - 6.19.4.1. Spherical (Rose) joints may only be used if a period specification. Rose joints may also be used on anti-roll bars on Period F cars providing that the geometry of the suspension is not affected.
  - 6.19.4.2. Spherical bearings on shock absorbers are not permitted on Period E cars unless they were a period specification for that car.
  - 6.19.4.3. See Supplement 1  
Twin tube steel body double adjustable damping controls are not allowed.
- 6.19.5. **Engine**
  - 6.19.5.1. Swept volume must not exceed 1100cm<sup>3</sup> measured at the point of maximum ring travel.
  - 6.19.5.2. The engine specification shall be for the whole period of Formula Junior and shall not be restricted to the period of the two individual categories. For example :
    - 6.19.5.2.1. The Ford 109E and 105E engine blocks are both permitted for the FJ/1 Categories.
    - 6.19.5.2.2. 1100cm<sup>3</sup> Ford, B.M.C. and D.K.W. engines are all permitted in the FJ/1 Categories in place of similar 1000cm<sup>3</sup> engines, although entrants are encouraged to retain the 1000cm<sup>3</sup> engine where originally fitted to that chassis.
  - 6.19.5.3. Cars powered by BMC engines may use the cylinder head bearing the casting number 12G940 as a replacement for the original head.
  - 6.19.5.4. The engines allowable are as follows:
- 6.19.5.5. It is not permitted to use a crankshaft with a stroke of 62mm, as used in the Cooper 970 «S» engine from 1964 (F3).
- 6.19.5.6. Cars powered by Fiat engines may use blocks of the 103 types «D» and «H» engines which have a standard 68mm bore (equating to 1098cm<sup>3</sup>) to replace the original 1100/103 block. The use of the later 103P and 103R blocks is prohibited.
- 6.19.5.7. The FIAT 1100 engine block 103 Type G (which has a standard 72mm cylinder bore, provided this is reduced to 68mm) may also be used to replace the 1100/103 block having the serial number 103H.
- 6.19.5.8. Cars powered by Ford engines must use blocks bearing the casting code 105E or 109E. The use of later, five bearing

- des blocs successifs à cinq paliers est interdite.
- 6.19.5.9.** L'utilisation du bloc 109E Ford reproduit par Geoff Richardson Engineering selon la spécification Ford d'origine est autorisée en FJ1 et FJ2.
- 6.19.5.10.** Toute voiture des Classes B ou C équipée de la culasse Richardson, qui serait admise dans ces classes si ce n'est la culasse Richardson, sera admise dans la Classe D.
- 6.19.5.11.** Une protection moteur doit être installée et correctement fixée.
- 6.19.5.12.** En Période E (FJ1), l'arbre à cames doit être entraîné par chaîne : il n'est pas permis d'utiliser un arbre à cames entraîné par pignons sur une voiture à moins qu'il ne puisse être prouvé que celle-ci en était équipée en période.
- 6.19.5.13.** En Période E (FJ1), il n'est pas permis d'utiliser des courroies crantées pour la pompe à eau. La seule courroie d'entraînement de la pompe à eau acceptable est la courroie de type en «V».
- 6.19.6. Allumage**
- 6.19.6.1.** L'allumage électronique est autorisé sur les voitures construites après le 31/12/1960 (à savoir FJ2 uniquement) à condition que le système utilise des rupteurs de circuit ou soit déclenché magnétiquement et utilise un distributeur et un bras rotatif pour commuter le courant à haute tension. Le système Lucas AB14 est le seul système d'allumage électronique autorisé et la bobine doit avoir une capacité de 1 ohm.
- 6.19.6.2.** La bobine des voitures en FJ1 doit avoir une capacité minimum de 3 ohms.
- 6.19.6.3.** Un limiteur de régime électronique peut être utilisé pour toutes les voitures historiques de Formule Junior.
- 6.19.7. Lubrification**
- 6.19.7.1.** Le nombre et le type de pompes à huile et la longueur des conduites d'huile externes utilisées devront se conformer aux spécifications de période.
- 6.19.7.2.** La pompe à huile doit être installée à son emplacement d'origine. La commande de la pompe à huile devrait être comme à l'origine.
- 6.19.7.3.** Sur les moteurs à carter humide (Période FJ1), il n'est pas permis d'utiliser une pompe à huile montée à l'avant.
- 6.19.7.4.** Il n'est pas permis de changer le système de lubrification du moteur en remplaçant le carter humide par un carter sec pour la Catégorie FJ1 (avant 1961).
- 6.19.8. Système de carburant**
- 6.19.8.1.** A l'exception des moteurs deux temps, des additifs de lubrification, ne dépassant pas 2 % en volume, peuvent être ajoutés au carburant.
- 6.19.8.2.** Il n'est pas permis de modifier l'emplacement du réservoir de carburant.
- 6.19.9. Carburateurs et filtres à air**
- 6.19.9.1.** Il est fortement recommandé que les voitures des deux catégories FJ1 et FJ2 conservent la marque, le modèle et le type d'origine des carburateurs montés en période mais, sous réserve des dispositions du présent paragraphe 6.19.9, il est permis d'utiliser un carburateur Weber de spécification de période pour remplacer un carburateur SU ou AMAL.
- 6.19.9.2.** La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'une paire de doubles carburateurs horizontaux est utilisée est de 40, par ex. 40DCOE.
- 6.19.9.3.** La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'un seul carburateur double corps horizontal est utilisé est de 45.
- 6.19.9.4.** La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'une paire de carburateurs SU est utilisée est de 1 1/2 pouce.
- 6.19.9.5.** La taille maximale autorisée pour un carburateur lorsqu'un seul carburateur SU est utilisé est de 1 3/4 pouce.
- 6.19.9.6.** Il n'est pas permis d'utiliser le carburateur Weber 42DCOE ou un carburateur de taille équivalente de tout autre fabricant.
- 6.19.9.7.** Les tubulures d'admission au moteur peuvent être en alliage, en acier ou en acier inoxydable et leur construction peut être
- blocks is prohibited.
- 6.19.5.9.** The use of the Ford 109E block reproduced Geoff Richardson Engineering to the original specification is permissible in both FJ1 and FJ2.
- 6.19.5.10.** Any car in Class B or C fitted with the Richardson head which would otherwise be eligible for these classes but for the Richardson head, shall be admitted to Class D.
- 6.19.5.11.** An engine cover must be fitted and must be adequately fastened.
- 6.19.5.12.** In Period E (FJ1), the camshaft must be chain driven: no car is permitted to use a gear driven camshaft unless that car can be proved to have been so fitted in period.
- 6.19.5.13.** In Period E (FJ1), it is not permitted to use water pump tooth drive belts. The only acceptable water pump drive belt is the «V» type belt.
- 6.19.6. Ignition**
- 6.19.6.1.** Electronic ignition is permissible on cars built after 31/12/1960 (i.e. FJ2 only) provided that the system utilises contact breaker points or is magnetically triggered and uses a distributor and rotor arm to switch the high tension current. The Lucas AB14 system is the only accepted electronic ignition system and the coil must be of 1 ohm capacity.
- 6.19.6.2.** Coils for FJ1 cars must have a minimum of 3 ohms capacity.
- 6.19.6.3.** An electronic rev limiter may be used for all Historic Formula Junior cars.
- 6.19.7. Lubrication**
- 6.19.7.1.** The number and type of oil pumps and the length of external oil piping used must conform to period specifications.
- 6.19.7.2.** The oil pump must be fitted in its original location. Oil pump drive should be as original.
- 6.19.7.3.** On wet sump engines (Period FJ1) it is not permitted to use a front mounted oil pump.
- 6.19.7.4.** It is not permitted to change the system of engine lubrication from wet sump to dry sump for FJ1 Category (pre 1961).
- 6.19.8. Fuel System**
- 6.19.8.1.** With the exception of 2-stroke engines, additional lubricating compounds, not exceeding 2% by volume, may be added to the fuel.
- 6.19.8.2.** It is not permitted to relocate the position of the fuel tank.
- 6.19.9. Carburettors and air filters**
- 6.19.9.1.** It is strongly recommended, that cars of both FJ1 and FJ2 retain the original make, model and type of carburettors as fitted in period, but subject to the further provisions of this paragraph 6.19.9 it is permitted to use a Weber carburettor of period specification to replace an SU or AMAL carburettor.
- 6.19.9.2.** The maximum permissible size of carburettor when a pair of twin sidedraughts are used is 40 eg. 40DCOE.
- 6.19.9.3.** The maximum permissible size of carburettor when a single twin choke sidedraught carburettor is used is a 45.
- 6.19.9.4.** The maximum permissible size of carburettor when a pair of SU's are used is 1 1/2 inch.
- 6.19.9.5.** The maximum permissible size of carburettor when a single SU carburettor is used is 1 3/4 inch.
- 6.19.9.6.** It is not permitted to use the Weber 42DCOE or the equivalent size of carburettor from any other manufacturer.
- 6.19.9.7.** Inlet manifolds can be of alloy, steel or stainless steel and can be of cast or welded construction.

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

soudée ou coulée.

**6.19.9.8.** Il n'est pas permis d'utiliser la culasse Cosworth/Richardson F3 MAE à carburateur vertical. Il est uniquement permis d'utiliser des carburateurs verticaux sur les voitures ainsi équipées en période (par ex. Terrier T4 S2 ou Ausper T4).

**6.19.9.9.** Les guilottes latérales externes sont interdites.

**6.19.9.10.** Il n'est pas permis d'installer une sonde lambda.

**6.19.10. Système de refroidissement**

**6.19.10.1.** Il est fortement recommandé qu'aucun fluide ne passe dans les tubes du châssis dans les véhicules à châssis tubulaire.

**6.19.10.2.** Il n'est pas permis d'installer une pompe à eau électrique à la place d'une pompe mécanique.

**6.19.11. Boîte de vitesses**

**6.19.11.1.** Sous réserve des paragraphes 6.19.11.3 et 6.19.11.4, sur les voitures avec moteur à l'arrière construites après le 31/12/1960 (Catégorie FJ2) équipées à l'origine de boîtes de vitesses autres que des boîtes Hewland ou VW, il n'est pas permis d'installer une boîte de vitesses VW ou Hewland.

**6.19.11.2.** Pour toutes les voitures qui ont un PTH de la FIA dans cette configuration non conforme à la spécification de période, il est fortement recommandé de revenir à la boîte de vitesses d'origine appropriée. Dans tous les cas, il est obligatoire de le faire avant le 1/1/2015.

**6.19.11.3.** Nonobstant les dispositions générales de l'Annexe K 6.9.5 et à titre exceptionnel, pour une Lotus 20 ou 22, ou une B.M.C. Mk2 pour lesquelles il peut être prouvé qu'elles étaient équipées d'une boîte de vitesses VW ou Hewland au, ou avant le, 31/12/2000, une boîte de vitesses VW ou Hewland peut être utilisée, à condition que le nombre de vitesses avant soit identique au nombre utilisé en période.

**6.19.11.4.** Nonobstant les dispositions générales de l'Annexe K 6.9.5, pour les voitures à moteur arrière construites après le 31/12/1960 (Catégorie FJ2), équipées à l'origine d'une boîte de vitesses VW ou Hewland, la boîte de vitesses Hewland Mk6 ou Hewland Mk8, qui utilisait le carter de la Volkswagen Beetle, peut être utilisée, à condition que le nombre de vitesses avant soit identique au nombre utilisé en période. Dans tous les cas, pour ces voitures, il est recommandé d'utiliser la boîte de vitesses d'origine.

**6.19.11.5 Boîte de vitesses Renault Type 318**

La boîte de vitesses ci-dessus installée sur les voitures FJ1 de Période E peut être modifiée pour loger des pignons à taille droite, étant entendu que les conditions ci-après doivent être remplies :

1. Le carter de boîte de vitesses extérieur standard Renault doit être conservé; la fonderie du couvercle de boîte fournie par J.R. Mitchell ou par tout autre constructeur reproduisant la pièce à l'identique peut être utilisée (mais aucune modification du profil de fonderie de la boîte de vitesses n'est autorisée).

2. Les plaques latérales de l'arbre de sortie doivent être conformes à la conception de période (à savoir conformes à la conception d'origine de la Renault Lotus).

3. Les rapports (Renault) des pignons et couronne de différentiel standard doivent être conservés.

4. L'arbre d'entrée doit conserver un manchon cylindrique.

5. Les centres entre l'arbre intermédiaire et l'arbre des pignons doivent demeurer comme à l'origine.

6. L'emplacement des axes des leviers de vitesses doit demeurer le même que dans la boîte standard.

7. Le mécanisme de sélection doit sortir du carter de boîte de vitesses au même endroit que dans la conception d'origine (c'est-à-dire à l'arrière de la boîte).

8. Seules quatre vitesses avant sont autorisées (sauf pour les voitures pour lesquelles il a été prouvé qu'elles étaient équipées d'une conversion en cinq vitesses de Jean Redelee).

9. Les protections en acier embouti peuvent être remplacées par des couvercles en alliage usiné ou coulé.

**6.19.11.6.** Il n'est pas obligatoire d'avoir une marche arrière.

**6.19.9.8.** It is not permitted to use the Cosworth/Richardson down draught F3 MAE head. It is only permitted to use down draught carburetors on those cars so fitted in period (eg Terrier T4 S2 or Ausper T4).

**6.19.9.9.** External slide throttles are prohibited.

**6.19.9.10.** It is not permitted to fit a lambda sensor.

**6.19.10. Cooling System**

**6.19.10.1.** It is strongly advised that no fluids shall pass through the chassis tubes in space frame vehicles.

**6.19.10.2.** It is not permitted to fit an electrical water pump in place of a mechanical driven one.

**6.19.11. Gearbox**

**6.19.11.1.** Subject to paragraphs 6.19.11.3. and 6.19.11.4. rear engined cars built after 31/12/1960 (Category FJ2) originally fitted with gearboxes other than Hewland or VW, are not permitted to fit a VW or Hewland gearbox.

**6.19.11.2.** All cars that have an FIA HTP in this configuration contrary to period specification are strongly encouraged to revert to their correct and original gearbox, and in any event must do so prior to 1/1/2015.

**6.19.11.3.** Notwithstanding the general provisions of Appendix K 6.9.5, by way of specific exception, a Lotus 20 or 22, or a B.M.C. Mk2 that can on evidence prove that the car was fitted with a VW or Hewland gearbox on or before 31/12/2000, may utilize a VW or Hewland gearbox, provided the number of forward speeds is identical to the number used in period.

**6.19.11.4.** Notwithstanding the general provisions of Appendix K 6.9.5, rear engined cars built after 31/12/1960 (Category FJ2), originally fitted with a VW or Hewland gearbox may use the Hewland Mk6 or Hewland Mk8 gearbox, which utilised the Volkswagen Beetle casing, provided the number of forward speeds is identical to the number used in period. In all cases such cars are encouraged to use the original gearbox.

**6.19.11.5. Renault Type 318 Gearbox:**

The above gearbox fitted to Period E cars FJ1 can be modified to accept straight cut gears on the basis that the following conditions are adhered to:

1. The standard Renault exterior gearbox casing must be retained; the end plate casting supplied by J.R. Mitchell or by any equivalent manufacturer may be used (but no modification to the gearbox casting profile is permitted).

2. The output shaft side plates must be as the period design (i.e. as per the original Renault Lotus design).

3. The standard crown wheel and pinion (Renault) ratios must be retained.

4. The input shaft must retain a muff coupling.

5. The centres between the layshaft and pinion shaft must remain the same as original.

6. The location of the gear selector rods must remain the same as in the standard box.

7. The selector mechanism must exit the gearbox housing in the same position as the original design (i.e. at the rear of the box).

8. Only four forward speeds permitted (except for those cars proven to have been fitted with five speed conversion by Jean Redelee).

9. The pressed steel covers may be replaced by cast or machined alloy lids.

**6.19.11.6.** It is not mandatory to have a reverse gear.



- 6.19.11.7.** Toute voiture de la Classe A, B ou C équipée d'une boîte de vitesses autre que la boîte de vitesses d'origine mais toutes deux de la même marque et d'une fabrication antérieure à 1963, et qui serait admissible dans ces classes si ce n'est la boîte de vitesses de remplacement, sera admise dans la Classe D.
- 6.19.11.8.** A titre exceptionnel, toute voiture à moteur avant avec une boîte de vitesses B.M.C. série «A», pourra utiliser une boîte de vitesses avec un carter à ailettes en lieu et place de la boîte de vitesses à carter lisse, à condition que le nombre de vitesses en avant soit identique à celui utilisé en période.
- 6.19.12. Couple final et embrayage**
- 6.19.12.1.** Dans le cas du montage d'origine, il n'est pas permis de remplacer des accouplements d'arbre de transmission «doughnut» en caoutchouc Metalastic par un joint d'accouplement universel du type Hardy-Spicer et un arbre de transmission à cannelure glissante / fourche.
- 6.19.12.2.** Il n'est pas permis d'utiliser le type moderne de joints à vitesse constante sur les arbres de transmission.
- 6.19.13. Freins**
- 6.19.13.1.** Les freins à disque ne sont autorisés que s'ils correspondent à une spécification de période et [à une exception près] ne sont applicables qu'aux voitures FJ2. Le type et la taille des freins devraient être conformes à la spécification d'origine et la taille ne devrait pas être augmentée. Ceci concerne tant les voitures à freins à disque que les voitures à freins à tambour.
- 6.19.13.2.** Les freins à disque ventilés ne sont pas autorisés. Les freins à disque ne doivent pas être modifiés, c'est-à-dire que les fentes et/ou rainures sur la surface du disque et le perçage de part en part ne sont pas autorisés.
- 6.19.14. Roues**
- 6.19.14.1.** La largeur de jante maximale autorisée en Formule Junior est de 5 pouces (127 mm ou 5 J) pour les voitures de la Période E (FJ1) et de 6,5 pouces (165 mm ou 6,5 J) pour les voitures de la Période F de la FIA (FJ2).
- Les largeurs de jante ci-dessus sont des mesures maximales pour la catégorie, les voitures doivent utiliser les mêmes largeurs de jante, ou des largeurs inférieures, que celles montées à l'origine sur la voiture en période.
- 6.19.14.2.** Le remplacement des roues fil par des roues pleines et vice versa n'est pas autorisé.
- 6.19.14.3.** Les roues en deux parties (à jante divisée) ne sont acceptables que si elles correspondent à la spécification de période.
- 6.19.15. Pneumatiques**
- 6.19.15.1.** Les voitures de Formule Junior devront utiliser soit des pneus de la gamme Dunlop Vintage ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien, soit des pneus de section «L» de gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.
- 6.19.15.2.** Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5" (88,9 mm) ou moins auxquelles aucun pneu de la gamme Dunlop Vintage d'une spécification adaptée ne correspond pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport d'aspect de 75 % ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT». Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour la Compétition.
- Note : Ceci ne s'applique qu'à certaines Stanguellini, Volpini et autres voitures italiennes de l'époque.
- 6.19.16. Poids**
- 6.19.16.1.** Le poids minimal est de 880 livres (400 kg). Cette limite de poids est toutefois réduite à 794 livres (360 kg) pour les voitures d'une cylindrée de 1000 cm<sup>3</sup> (1000 ml) ou moins. Les poids susmentionnés seront mesurés avec la voiture en état de fonctionnement, à savoir avec tous les accessoires requis par le présent règlement, mais avec les réservoirs de carburant vides.
- 6.19.17. Garde au sol**
- 6.19.17.1.** Toutes les parties suspendues de la voiture auront une garde au sol minimale de 60 mm (2,36 pouces), de sorte qu'un bloc de 800 mm (31,5 pouces) x 800 mm (31,5 pouces) x 60 mm
- 6.19.11.7.** Any car in Class A, B or C fitted with an alternative gearbox to the original gearbox but both of the same make and of pre 1963 manufacture, and which would otherwise be eligible for these classes but for the alternative gearbox, shall be admitted to Class D.
- 6.19.11.8.** By way of specific exception, any front engined car fitted with a B.M.C. «A» series gearbox, may utilize a «Rib case» gearbox in place of the «Smooth case» gearbox, provided the number of forward speeds is identical to the number used in period.
- 6.19.12. Final drive and clutch**
- 6.19.12.1.** If the original fitment, it is not permissible to replace any Metalastic rubber drive shaft «doughnut» drive shaft couplings (Rotoflex) with a replacement universal joint coupling of the Hardy-Spicer type and a sliding splined drive shaft/yoke.
- 6.19.12.2.** It is not permitted to use the modern type of constant velocity joints on the drive shafts.
- 6.19.13. Brakes**
- 6.19.13.1.** Disc brakes are only permitted if a period specification and [with one exception] are only applicable on FJ2 cars. Brake size and type should be as per original specification and should not be increased. This includes both disc and drum-braked cars.
- 6.19.13.2.** Vented disc brakes are not permitted. Brake discs must not be modified, i.e. slots and/or grooves in the surface of the disc and cross-drilling is not permitted.
- 6.19.14. Wheels**
- 6.19.14.1.** The maximum rim width permitted in Formula Junior is 5 inches (127mm or 5 J) for Period E (FJ1) cars and 6.5 inches (165mm or 6.5 J) for FIA Period F (FJ2) cars.
- The above rim widths are maximum measurements for the category, cars must use the same or smaller rim widths as those originally fitted to the car in period.
- 6.19.14.2.** The substitution of wire wheels for disc wheels and vice versa is not permitted.
- 6.19.14.3.** Two-part (split-rim) wheels are not acceptable unless of period specification.
- 6.19.15. Tyres**
- 6.19.15.1.** Formula Junior cars must use either Dunlop Vintage range tyre R 5 pattern or older or «L» section tyres only which have 204 compound and tread pattern CR65 or earlier.
- 6.19.15.2.** Cars which have wheels with rim widths of 3.5 inch (88.9mm) or less and for which there is no Dunlop Vintage range tyre of a suitable specification available, may use tyres offered for sale as cross ply or radial road tyres, with an aspect ratio of 75% or more, having a speed rating of «S» or above and which have «E» or «DOT» approval. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the Competition.
- Note: This only applies to some Stanguellini, Volpini and other early Italian cars.
- 6.19.16. Weight**
- 6.19.16.1.** The minimum weight limit is 880lbs (400kg). This weight limit however is reduced to 794lbs (360kg) for cars with a cylinder capacity of 1000cm<sup>3</sup> (1000ml) or less. The above-mentioned weights shall be measured with the car in running order, i.e. with all accessories required by these regulations, but with dry fuel tanks.
- 6.19.17. Ground clearance**
- 6.19.17.1.** All sprung parts of the car must have a minimum ground clearance (ride height) of 2.36 inch (60mm), such that a block of 31.5 inch x 31.5 inch x 2.36 inch (800mm x 800mm x

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

(2,36 pouces) puisse être passé sous la voiture de tout côté à tout moment de la Compétition. Cette mesure pourra être prise sans le Pilote mais avec les roues et les pneus à utiliser en Compétition.

**6.19.17.2.** La mesure s'applique à toutes les parties suspendues, y compris le carter à huile «humide» sur les voitures de Période FJ1, les tuyaux d'échappement, les points d'attache de suspension intérieurs, toute la carrosserie et les boulons d'ancrage fixés au plancher.

**7. REGLEMENT TECHNIQUE POUR VOITURES ROUTIERES DE PRODUCTION**

**7.1 Généralités**

**7.1.1** Ce règlement s'applique aux Voitures de Tourisme, Voitures de Tourisme de Compétition, Voitures de Grand Tourisme, Voitures de Grand Tourisme de Compétition et Voitures de Tourisme Spéciales telles que définies aux Articles 2.2 et 2.3.

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

**7.1.3** Toute voiture à moteur avant de type propulsion équipée à l'origine d'une cloche d'embrayage en aluminium pourra la substituer par une cloche d'embrayage en acier ou fonte à la condition de respecter le même nombre, la même position et les mêmes diamètres de fixations.

**7.2 Fiches d'Homologation et de Reconnaissance**

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

**7.2.2** La spécification de période des voitures de Grand Tourisme, des voitures de sport routières et des voitures de tourisme de production non homologuées, sans historique de compétition internationale mais approuvées par la CSAH, sera détaillée sur les fiches de reconnaissance spécifiques à chaque modèle approuvé. Les fiches de reconnaissance seront compilées par l'ASN recommandant l'approbation du modèle. Elles seront revues par le Groupe de Travail Technique de la CSAH, la Sous-commission Conformité des Véhicules et approuvées par la CSAH.

**7.3 Règlement Technique général pour voitures routières de production**

**7.3.1** Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, GT et GTS des Périodes E, F et G1 (1/1/1947-31/12/1969) se conformeront aux Annexes VIII et IX de l'Annexe K.

**7.3.2** Les Voitures de Tourisme, de Tourisme de Compétition, de Grand Tourisme et de Grand Tourisme de Compétition (GTS) à partir de la Période G2 (1/1/1970-31/12/1971) doivent être conformes à la réglementation de Compétition internationale de l'Annexe J correspondant à la dernière année de leur période comme défini à l'Article 3. Ceci concerne en particulier le coefficient possible pour les voitures turbocompressées des Périodes J1 et J2, respectivement.

a) Une voiture de Période J1 ou J2 doit être préparée selon une spécification de période en accord avec sa Fiche d'Homologation et l'Annexe J correspondant à cette même période.

b) Nonobstant l'option a) ci-dessus, dans les Rallyes Sportifs, les voitures de Période J2 dont la cylindrée est supérieure à celle autorisée selon l'Annexe J de 1990 sont uniquement acceptées selon les spécifications de l'Annexe J de 1989.

**7.3.3** Une Voiture de Tourisme doit être conforme à sa fiche d'homologation, mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 2 uniquement» n'est autorisée.

**7.3.4** Une voiture GT doit être conforme à sa fiche d'homologation mais aucune variante d'homologation estampillée «Valable en Groupe 4 uniquement» n'est autorisée.

**7.3.5** Pour les Voitures de Tourisme de Compétition et les Voitures de Grand Tourisme de Compétition à partir de la Période G2, seuls les documents d'homologation de la FIA d'origine, avec les extensions et les variations homologuées dans la période

60mm) may be passed underneath the car from any side, at any time of the Competition. This measurement may be made without the Driver but fitted with the wheels and tyres to be used in the Competition.

**6.19.17.2.** The measurement applies to all sprung components, including the «wet» oil sump on Period FJ1 cars, exhaust pipes, inner suspension pick-up points, all bodywork and mounting bolts attached through the floorpan.

**7. TECHNICAL REGULATION FOR PRODUCTION ROAD CARS**

**7.1 General**

**7.1.1** These regulations apply to Touring Cars, Competition Touring Cars, Grand Touring Cars, and Competition Grand Touring Cars, and Special Touring Cars as defined in Articles 2.2 and 2.3.

**7.1.2** All cars are subject to Article 5 (Safety).

**7.1.3** Any front engine rear wheel drive car originally fitted with an aluminium bell housing may use a replacement of steel or cast iron material using the same number, position and size of fixations.

**7.2 Homologation & Recognition Forms**

**7.2.1** When the FIA established Appendix J for Touring and GT cars for 1954, the specification of a car was defined by recognition or Homologation Forms, which were compiled by ASNs. From 1958 (GT cars) and 1960 (Touring Cars), the ASNs supplied the data for these forms to be issued by the CSI of the FIA. All recognition or Homologation Forms endorsed by the FIA will be referred to as Homologation Forms.

**7.2.2** The period specification of non-homologated production touring and road-going Sports/Grand Touring cars without an international competition history but approved by the HMSC will be detailed in recognition forms specific to each approved model. The recognition forms will be compiled by the ASN recommending approval of the model and will be reviewed by the HMSC Technical Working Group and Vehicle Compliance Sub Commission, and approved by the HMSC.

**7.3 General Technical Regulations for Production Road Cars**

**7.3.1** Touring, Competition Touring, GT and GTS Cars of Periods E, F and G1 (1/1/1947-31/12/1969) will comply with Appendices VIII and IX of Appendix K.

**7.3.2** Touring, Competition Touring, GT and GTS cars of Period G2 (1/1/1970-31/12/1971) onwards must comply with the Appendix J international Competition regulations appropriate to the final year of their period as defined in Article 3. This concerns in particular the possible coefficient for turbocharged cars in Periods J1 and J2 respectively.

a) A Period J1 or J2 car must be prepared to a period specification complying with both the Homologation Form and Appendix J of a specific year within the period.

b) Notwithstanding option a) as above, in Sporting Rallies, Period J2 cars with a cylinder capacity higher than permitted in the 1990 Appendix J can only be accepted according to the 1989 Appendix J specifications.

**7.3.3** A Touring Car must be in conformity with its homologation form, but no homologation variant stamped «Valid for Group 2 only» is allowed.

**7.3.4** A GT car must be in conformity with its homologation form, but no homologation variant stamped «Valid for Group 4 only» is allowed.

**7.3.5** For Competition Touring and Competition Grand Touring Cars of Period G2 onwards, only original FIA homologation papers, with extensions and variations homologated in the period concerned are valid, as well as those modifications explicitly authorised in the

concernée sont valables ainsi que les modifications explicitement autorisées dans la réglementation de l'Annexe J applicable à cette période.

**7.3.6** Pour les voitures de Tourisme de Compétition (CT) à partir de la Période G, construites conformément à un règlement technique établi par une ASN pour le Championnat National de Voitures de Tourisme multimarque et de premier plan (sujet à approbation par la CSAH), seuls l'Annexe J de période avec amendements, le règlement du Championnat de période et les Fiches d'Homologation de la FIA d'origine, avec les extensions et les variations homologuées dans la période concernée, sont valables. Seules les modifications explicitement autorisées dans la réglementation de période et légalement utilisées sur le modèle concerné sont applicables. Une preuve de la spécification de période sera exigée pour toutes les modifications et/ou tous les composants non homologués.

**7.3.7** En outre, pour les Voitures de Grand Tourisme de Compétition, de Tourisme de Compétition et les Voitures de Tourisme Spéciales :

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

De la Période E à la Période I incluse, les vitres arrière ainsi que les vitres des portières et de custode doivent être faites de verre de sécurité ou d'un matériau transparent rigide d'au moins 4 mm d'épaisseur (un matériau de type FAA, par ex. le Lexan 400, est recommandé). Les vitres latérales à ouverture verticale peuvent être remplacées par des vitres coulissant horizontalement. Si les vitres d'origine sont remplacées, le mécanisme de lève-vitre pourra être enlevé.

Il est permis de renforcer le châssis et/ou la carrosserie en ajoutant du matériau. Le matériau ajouté doit suivre la structure d'origine et doit être en contact avec elle en tout point. D'autres formes, profils, goussets ou entretoises sont interdits sauf s'il est prouvé qu'ils étaient utilisés et autorisés en période.

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

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

Les phares rétractables peuvent être rendus fixes et leur mécanisme démonté, mais leur éclairage doit rester opérationnel.

Les vilebrequins et les arbres d'entrée et de sortie de boîtes de vitesses non équipés d'origine d'un joint d'étanchéité d'huile à lèvre peuvent être pourvus d'un tel joint en modifiant les pièces existantes et/ou en ajoutant un logement pour le joint.

Les voitures de Période F homologuées avec des systèmes d'allumage électroniques ainsi que les voitures de Périodes G1 et G2 peuvent être équipées d'un système d'allumage électronique hors période à condition que ce système soit déclenché par un ou plusieurs coupe-circuits, qu'il utilise une bobine d'allumage d'une résistance minimale de 3 ohms, que l'étincelle soit distribuée par un bras rotatif et que la distribution de l'étincelle soit contrôlée entièrement par des moyens mécaniques. Les systèmes multi-étincelles ainsi que les systèmes où la distribution de l'étincelle est modifiée électroniquement ne sont pas autorisés.

Les voitures de Périodes G1 et G2 dotées de systèmes d'allumage électroniques peuvent être équipées d'un dispositif de déclenchement magnétique ou optique.

Les voitures à partir de la Période H1 peuvent être équipées de bobines d'allumage d'une résistance inférieure à 3 ohms et/ou de systèmes multi-étincelles.

Les systèmes d'allumage électroniques qui contrôlent la distribution de l'étincelle sont autorisés uniquement s'ils correspondent à une modification de période.

**7.3.8** Concernant tous les nouveaux PTH pour les voitures routières de production de Période H délivrés à partir du 1/1/2011, il n'est pas permis d'utiliser les éléments de carrosserie en fibre de verre retirés de la fiche d'homologation concernée le 1/1/1972.

Dans le cas des voitures pour lesquelles un PTH a été délivré avant le 1/1/2011, cette phrase sera supprimée de l'Annexe K à compter du 1/1/2012.

**7.3.9** Des variations par rapport à la carrosserie standard ou homologuée autorisées par l'Annexe J de la période concernée peuvent être adoptées. Ces modifications de carrosserie doivent

period Appendix J rules applicable.

**7.3.6** For Competition Touring (CT) cars of Period G onwards, built according to an ASN technical regulation for the top multi-marque National Touring Car Championship (subject to the approval of the HMSC), only the period Appendix J with amendments, period Championship regulations and original FIA Homologation Forms, with extensions and variations homologated in the period concerned, are valid. Only modifications explicitly authorised in the period regulations and legally used on the model concerned are applicable. Proof of period specification will be required for all non-homologated components and/or modifications.

**7.3.7** In addition for Competition Touring, Competition Grand Touring and Special Touring Cars:

Brake servo-assistance may be disconnected or removed.

From Period E to I included, rear windows, door windows and quarter lights must be of safety glass or a rigid transparent material at least 4mm thick (FAA type material, e.g. Lexan 400 is recommended). Vertically opening side windows may be replaced by horizontally sliding ones. If the original windows are replaced, the window mechanism may be removed.

It is allowed to strengthen the chassis and/or bodywork by adding material. The added material must follow the original structure and must be in contact with it at every point. Other shapes, profiles, gussets or bracings are not permitted unless it is proved they were used and authorised in period.

When period Appendix J allows the replacement of disc brakes, under conditions, the type of the discs must remain (solid, grooved, ventilated).

Floor and roof trim may be removed, door trim may be replaced.

Retractable headlamps may be rendered fixed and their mechanism removed, but their lighting must remain operational.

Crankshafts and gearbox input and output shafts not originally fitted with a lip type oil seal may be converted to a lip type oil seal by modification of existing components and/or the addition of an oil seal housing.

Cars of Period F homologated with electronic ignition systems and cars of Periods G1 and G2 may use a non-period electronic ignition system provided this system is triggered by contact breaker(s), utilises an ignition coil with a minimum resistance of 3 ohms, the spark is distributed by a rotor arm and the timing of the spark is controlled entirely by mechanical means. Multi-spark systems and systems where the timing of the spark is altered electronically are not permitted.

Cars of Period G1 and G2 with electronic ignition systems may use magnetic or optical triggering.

Cars of Period H1 onwards may use ignition coils with less than 3 ohms resistance and/or multi spark systems.

Electronic ignition systems which control the timing of the spark are permitted only if this was a period modification.

**7.3.8** For all new HTPs for production road cars of Period H issued on or after 1/1/2011, it is not permitted to use the glass fibre body parts which were cancelled from the relevant homologation form on 1/1/1972.

In the case of cars for which an HTP was issued before 1 January 2011, with effect from 1/1/2012, this sentence will be removed from Appendix K.

**7.3.9** Variations from the standard or homologated bodywork permitted by the period Appendix J may be adopted. Such bodywork changes must be in conformity with a complete configuration used

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

être conformes à une configuration complète utilisée sur le modèle concerné en Compétition internationale disputée selon les règles FIA de la période. Ceci devra être attesté par une photographie de l'époque figurant sur le PTH de la voiture et estampillée par l'ASN qui l'a délivré.

En particulier, les changements de voie autorisés dans certains cas pour les voitures de CT et de GTS doivent correspondre à une réalité de période pour ce modèle et être justifiés, et la bande de roulement des pneus doit être couverte par la carrosserie (voir Annexe J de période).

- 7.3.10 Les roues originales constituées de plusieurs matériaux peuvent être remplacées par des roues ne comportant que l'un de ces matériaux, à condition que leurs dimensions et aspects originaux soient maintenus.
- 7.3.11 Pour les voitures CT et GTS de Périodes H2 et I, des barres de renforts peuvent être installées librement entre les points de montage supérieurs des jambes de suspension avant d'une part, et celles de la suspension arrière d'autre part.

**7.4 Voitures du Groupe B**

- 7.4.1 Les voitures de Groupe B déclarées illégales par la FIA en rallye en période, pour des raisons de sécurité, ne peuvent être utilisées que pour des Courses sur Circuit, des Courses de Côte et des démonstrations ou parades et leur PTH doit être vérifié par la CSAH avant d'être délivré.

Ces voitures sont les suivantes :

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

Les autres voitures de Groupe B peuvent participer aux Compétitions sans restriction.

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

**8. PNEUS**

**8.1 Généralités**

- 8.1.1 Toutes les voitures participant à des Compétitions inscrites au Calendrier Sportif International doivent se conformer à la réglementation suivante en matière de pneumatiques sauf modifications de la réglementation applicable à la série ou à la Compétition approuvée. Ces modifications pourront être approuvées par la FIA qui, en cas de différend, sera l'arbitre final.
- 8.1.2 Il est de la responsabilité du Concurrent de s'assurer auprès du fabricant de pneus de l'adaptation des pneus pour son utilisation spécifique.
- 8.1.3 Sauf indication contraire dans l'Annexe K et dans la limite des disponibilités et des possibilités, la largeur, le diamètre externe, l'aspect général et la sculpture des pneus doivent être compatibles avec ceux montés sur la voiture ou des voitures semblables durant la période concernée. Toutes les réglementations applicables à la carrosserie et aux jantes doivent être respectées et il est de la responsabilité des Concurrents de veiller à ce que les pneus choisis soient compatibles avec les jantes utilisées.
- 8.1.4 L'utilisation de dispositifs de chauffage des pneus n'est pas autorisée.
- 8.1.5 L'ajout de toute substance affectant l'hystérésis, le module ou la dureté de la bande de roulement n'est pas autorisé.
- 8.1.6 La composition des gommes doit être soulignée en jaune sur le côté du pneu. Les pneus Avon n'ont qu'un numéro de code, pas de gomme.

**8.2 Voitures dans les Compétitions sur Circuit et les Courses de Côte (à l'exception des Formules couvertes à l'Article 8.3)**

on the model concerned in international Competition run to FIA regulations in the period. The evidence to support this must appear in a period photograph on the cars' HTP over stamped by the issuing ASN.

In particular, the track changes sometimes allowed for CT and GTS cars must have been used in period for this model and be justified. In addition the tyre treads must be covered by the bodywork (see period Appendix J).

- 7.3.10 Original wheels made of several materials may be replaced by wheels made of only one of these materials, providing that the original dimensions and designs are retained.
- 7.3.11 For CT and GTS cars of Periods H2 and I, reinforcement bars may be freely installed between the upper mounting points of the front suspension struts on the one hand and those of the rear suspension on the other.

**7.4 Group B Cars**

- 7.4.1 Those Group B cars regulated out by the FIA in period from rallies for safety reasons, can only be used for Circuit Racing, in Hill Climbs and demonstrations or parades and their HTP must be checked by the HMSC before being issued.

These cars are the following:

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

Other Group B cars may participate in Competitions without restrictions.

- 7.4.2 Technical features banned by the FIA in period for safety reason are only allowed to be used on cars in demonstrations / parades.

**8. TYRES**

**8.1 General**

- 8.1.1 All cars taking part in Competitions on the International Sporting Calendar must comply with the following tyre regulations unless the approved specific Competition or series regulations vary. Such variations may be approved by the FIA which will be the final arbiter in the event of any dispute.
- 8.1.2 It is the Competitor's responsibility to ascertain with the tyre manufacturer the suitability of the tyres for his specific use.
- 8.1.3 Unless otherwise specified in Appendix K and within the limits of availability and practicality, the width, external diameter, general appearance and tread pattern of tyres must be consistent with those fitted to the car or similar cars during the relevant period. All relevant regulations in respect of bodywork and rims must be respected and Competitors are responsible for ensuring that the tyres chosen are compatible with the rims used.
- 8.1.4 The use of tyre warmers is not permitted.
- 8.1.5 The addition of any substance which affects the hysteresis, modulus or hardness of the tyre tread is not permitted.
- 8.1.6 Tyre compounds must be underlined in yellow on the tyre sidewall. Avon tyres only have a code number not compound.

**8.2 Cars in Circuit and Hill Climb Competitions (except Formulae covered in Article 8.3)**



- 8.2.1 Périodes A à B** : les voitures doivent utiliser des pneus d'une taille appropriée à leur période.
- 8.2.2 Périodes C à E** : les voitures doivent utiliser des pneus de la gamme Dunlop Vintage de gomme 204 exclusivement et ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien. D'autres types de pneus proposés dans le commerce tels que des pneus d'un rapport d'aspect de 75 % ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure, peuvent être utilisés uniquement si ces pneus Dunlop ne sont pas disponibles dans une spécification appropriée.
- Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP, lorsqu'elles participent à des Courses de Côte, peuvent utiliser des pneus portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la Compétition a lieu, d'un rapport d'aspect de 70 % au moins ou de la spécification de période si elle est supérieure.
- Les voitures CT, GTS et GTP peuvent utiliser des pneus de course Dunlop de section «L», ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure, de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.
- 8.2.3 Période F** : les voitures doivent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, de section «L» ou «M», ayant une sculpture de type CR65 ou antérieure et de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP, lorsqu'elles participent à des Courses de Côte, peuvent utiliser des pneus portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la Compétition a lieu, d'un diamètre externe minimum tel qu'indiqué à l'Article 8.4.2.
- 8.2.4 Périodes G1, G2 et GR** : les voitures peuvent utiliser des pneus de course Dunlop Vintage, de section «L» ou «M», de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404, ou Post Historic de gomme 484, ou des pneus de course Goodyear «Blue Streak», ou des pneus slicks Avon taillés à la main selon le dessin «Historic All-weather». Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques portant l'agrément «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la Compétition a lieu, d'un diamètre externe minimum tel qu'indiqué à l'Article 8.4.2.
- 8.2.5 A partir des Périodes H1 et HR** : les voitures peuvent utiliser des pneus slicks et des pneus pluie. Les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent également utiliser des pneumatiques portant l'agrément «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la Compétition a lieu, d'un diamètre externe tel qu'énoncé à l'Article 8.4.2.
- 8.2.6** Les voitures équipées de roues d'une largeur de jante de 3,5" ou moins auxquelles aucun pneu de la gamme Dunlop Vintage d'une spécification adaptée ne correspond pourront utiliser des pneus proposés dans le commerce tels que des pneus à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport d'aspect de 75 % ou plus, d'une classification de vitesse «S» ou supérieure et portant l'agrément «E» ou «DOT», selon le standard applicable dans le pays dans lequel la Compétition a lieu.
- 8.2.7** Les voitures construites pour les Compétitions «Can-Am» peuvent utiliser des pneus slicks.
- 8.2.8** Les voitures Widi, Gilby et Rejo aux spécifications utilisées avant le 31/12/60 peuvent utiliser des pneus de la gamme Dunlop de section «L» ayant une sculpture de type CR65 de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.
- 8.2.9 A partir de la Période E**, les voitures T, CT, GT, GTS et GTP peuvent utiliser les pneus de route conformes à la règle énoncée pour les rallyes sur asphalte en 8.4 ci-dessous, lorsqu'elles participent à des courses d'endurance sur des circuits d'une durée fixée de plus de 2 heures (et aux essais correspondants).
- 8.3 Voitures de Formule dans les Compétitions sur Circuit et les Courses de Côte**
- 8.3.1 Les voitures de Formule Junior** devront utiliser soit des pneus de la gamme Dunlop Vintage ayant une sculpture de type R5 ou d'un type plus ancien, soit des pneus de section «L» de gomme 204 et ayant une sculpture de type CR65 ou d'un type plus ancien.
- 8.3.2 Les voitures de Formule Un historiques** doivent être conformes à l'Article 13 de l'Annexe X.
- 8.3.3 Voitures de Formule 3 de 1000 cm<sup>3</sup> de la Période GR**
- Les voitures construites avant le 31/12/1965 et équipées de moteurs à carburateur horizontal et de jantes d'un diamètre de
- 8.2.1 Periods A to B** must use tyres of a size appropriate to the period of the vehicle.
- 8.2.2 Periods C to E** must use tyres from the Dunlop Vintage range having 204 Compound only and R5 or older type tread pattern. Other tyre types offered for sale as road tyres, with an aspect ratio of 75% or more having speed rating of «S» or above may be used only when such Dunlop tyres are not available in a suitable specification.
- T, CT, GT, GTS and GTP cars when competing in Hill Climbs may use tyres marked with «E» or «DOT» approval in accordance with the appropriate standard of the country in which the Competition is taking place with a minimum aspect ratio of 70% or period specification whichever is greater.
- CT, GTS and GTP cars may use Dunlop «L» section racing tyres with tread pattern CR65 or earlier, in 204 compound or in 404 compound if the race is declared wet.
- 8.2.3 Period F cars** must use Dunlop Vintage, «L» or «M» section racing tyres in tread pattern CR65 or earlier and 204 compound or alternatively may use 404 compound if the race is declared wet. T, CT, GT, GTS and GTP cars when competing in Hill Climbs may use tyres marked with «E» or «DOT» approval in accordance with the appropriate standard of the country in which the Competition is taking place, with a minimum external diameter as set out in Article 8.4.2.
- 8.2.4 Cars of Periods G1, G2 and GR** may use racing tyres from the Dunlop Vintage, «L» and «M» section in 204 compound or in 404 compound if the race is declared wet and Post Historic ranges in 484 compound, or Goodyear «Blue Streak» racing tyres, or Avon slicks hand cut to the «Historic All-weather» pattern. T, CT, GT, GTS and GTP cars may also use tyres marked with «E» or «DOT» approval in accordance with the appropriate standard of the country in which the Competition is taking place with a minimum external diameter as set out in Article 8.4.2.
- 8.2.5 Periods H1 and HR onwards** may use slicks and wet tyres. T, CT, GT, GTS and GTP cars may also use tyres marked with «E» or «DOT» approval in accordance with the appropriate standard of the country in which the Competition is taking place with a minimum external diameter as set out in Article 8.4.2.
- 8.2.6** Cars which have wheels with rim widths of 3.5" or less and for which there is no Dunlop Vintage range tyre of a suitable specification available, may use tyres offered for sale as cross ply or radial road tyres, with an aspect ratio of 75% or more, having a speed rating of «S» or above and which have «E» or «DOT» approval in accordance with the appropriate standard of the country in which the Competition is taking place.
- 8.2.7** Cars built for «Can-Am» Competitions may use slicks.
- 8.2.8** Widi, Gilby and Rejo cars of the specifications used before 31/12/60 may use tyres from the Dunlop «L» section range having CR65 tread pattern in 204 compound or in 404 compound if the race is declared wet.
- 8.2.9 For Period E onwards**, T, CT, GT, GTS and GTP cars may use suitable road tyres in conformity with the rule set out for tarmac rallies in 8.4 below, when competing in endurance races on circuits of more than 2 hours fixed duration (and the corresponding practice session).
- 8.3 Formula Cars in Circuit and Hill Climb Competitions**
- 8.3.1 Formula Junior cars** must use either Dunlop Vintage range tyre R5 pattern or older or «L» section tyres only which have 204 Compound and tread pattern CR65 or earlier.
- 8.3.2 Historic Formula One cars** must comply with Article 13 of Appendix X.
- 8.3.3 One litre Formula 3 cars of Period GR**
- Cars built prior to 31/12/1965 and fitted with side draft engines and fitted with wheel rims 13" in diameter and a maximum width

ANNEXE "K"  
APPENDIX "K"

13" et d'une largeur maximale de 6.5" peuvent utiliser des pneus moulés Avon ACB9, de gomme A37, numéros de code 7660 (avant) et 7661 (arrière) ou des pneus Dunlop de section «L» ayant une sculpture de type CR65, de gomme 204, ou peuvent utiliser une gomme 404 si la course est déclarée humide.

Les voitures construites après le 31/12/1965 et/ou les voitures équipées de moteurs à carburateur inversé et/ou les voitures équipées de roues plus larges que 6.5" peuvent utiliser des pneus soit Avon soit Dunlop conformes aux spécifications ci-après.

Par temps sec, pneus slicks Avon, de gomme A37, taillés selon le modèle «Historic All-weather», numéros de code 7342 (avant) et 7343 (arrière) ou par temps de pluie, pneus slicks Avon, de gomme A37, taillés selon le modèle «Classic Formula Wet», numéros de code 7714 (avant) et 7715 (arrière). Sinon, des pneus Dunlop de section «L» ou «M», ayant une sculpture de type CR65 ou Post Historic, de gomme 204 ou, si la course est déclarée humide, de gomme 404.

**8.3.4 Voitures de Formule 3 de 1,6 et 2,0 litres (1972-1984)**

Doivent utiliser des pneus de course Avon conformes aux spécifications ci-après : avant 7.5/21.0 x 13", arrière 9.2/22.0 x 13", pneus slicks de spécification pour temps sec, de gomme A37, numéros de code 7342 (avant) et 7343 (arrière), ou par temps de pluie, pneus slicks taillés selon le dessin «Classic Formula Wet», de gomme A27, numéros de code 7277 (avant) et 7278 (arrière).

**8.3.5 Voitures de Formule 2 de 1,6 et 2,0 litres :**

Doivent utiliser :  
- soit les pneus figurant à l'Article 8.2.4 ;  
- soit les pneus de course Avon conformes aux spécifications ci-après : comme ci-dessus.

**8.3.6** Les voitures de course monoplaces de formule nationale ou de formule internationale autres que celles figurant à l'Article 8.3 ci-dessus, participant à toute Compétition de la FIA, doivent utiliser les pneus de spécification de période appropriés indiqués à l'Article 8.2.

**8.4 Voitures en Rallyes**

**8.4.1** Les pneus utilisés pour des épreuves spéciales de rallyes sur asphalte et les secteurs de liaison doivent être marqués «E» ou «DOT» selon le standard applicable dans le pays dans lequel la Compétition a lieu. Ils doivent avoir un diamètre externe minimal correspondant à la période en question (voir Article 8.4.2 ci-après) et ne doivent ni porter l'indication «Not for highway use» ou «For Racing Only», ni comporter une quelconque indication limitant, spécifiant ou recommandant un usage en compétition. Toute altération, modification ou adaptation des pneus autre que par usure résultant d'une utilisation normale est interdite (cette interdiction inclut les découpes des rainures). Pour les épreuves spéciales disputées sur terre, ainsi déclarées par le directeur de course, aucun marquage de pneus «E» ou «DOT» n'est nécessaire.

**8.4.2** Le tableau suivant indiquant le diamètre externe minimal de la roue complète en fonction de la période et des diamètres des jantes doit être respecté :

Diamètre de jante	Période	Diamètre minimum de roue complète
10"	F	490 mm
11" et 12"	F	530 mm
de 10" à 12"	G	490 mm
de 10" à 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm

of 6.5" wide may use either Avon ACB9 moulded tread pattern A37 compound code numbers 7660 (front) and 7661 (rear) or Dunlop L section CR65, in 204 compound, or may use, 404 compound if the race is declared wet.

Cars built after 31/12/1965 and/or cars with downdraft engines and/or cars with wheels wider than 6.5" may use either Avon or Dunlop tyres to the following specifications.

In dry conditions Avon A37 compound slick tyres cut to «Historic All-weather» pattern, code numbers 7342 (front) and 7343 (rear) or in wet conditions Avon A37 compound slick tyres cut to «Classic Formula Wet» pattern, code numbers 7714 (front) and 7715 (rear). Alternatively Dunlop «L» or «M» Section CR65 or Post Historic, in 204 compound or if the race is declared wet in 404 compound.

**8.3.4 1.6 and 2.0 litre Formula 3 cars (1972-1984)**

Must use Avon racing tyres to the following specifications: Front 7.5/21.0 x 13", rear 9.2/22.0 x 13", dry specification slick tyres in A37 compound, code numbers 7342 (front) and 7343 (rear), or in wet conditions, slick tyres cut to «Classic Formula Wet» pattern A27 compound code numbers 7277 (front) and 7278 (rear).

**8.3.5 1.6 and 2.0 litre Formula 2 cars:**

Must use either:  
- tyres listed in Article 8.2.4; or  
- Avon racing tyres to the following specifications: as above.

**8.3.6** Single-seat racing cars to any national formula or any international formula other than those listed in Article 8.3 above, in any FIA Competition, must use the relevant period specification tyre identified in Article 8.2.

**8.4 Cars in Rallyes**

**8.4.1** The tyres used for rally stages on tarmac and road sections must be marked «E» or «DOT» in accordance with the appropriate standard of the country in which the Competition is taking place. They must have a minimum external diameter corresponding to the period in question (see Article 8.4.2 below) and they must not be marked «Not for highway use» nor «For Racing Only» nor imply any indication limiting, specifying or recommending a use in competition. Any alteration, modification or adaptation (which for the avoidance of doubt includes cutting of additional grooves) of tyres other than wear through normal use is forbidden. For stages run on gravel, and so declared by the clerk of the course, no «E» or «DOT» tyre marking is necessary.

**8.4.2** The following table giving the minimum external diameter of the wheel and tyre assembly as a function of the period and rim diameters must be respected:

Diameter of the rim	Period	Minimum diameter of the complete rim
10"	F	490mm
11" and 12"	F	530mm
from 10" to 12"	G	490mm
from 10" to 12"	H + I	480mm
13"	F	545mm
13"	G	530mm
13"	H	490mm
13"	I	480mm
14"	F	580mm
14"	G	560mm
14"	H + I	530mm

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

15"	F	630mm
15"	G	590mm
15"	H	570mm
15"	I	550mm
16"	H	580mm
16"	I	570mm
17"	H	600mm
17"	I	580mm
18"	H + I	625mm
19"	I	630mm

- 8.4.3** En cas de doute sur un pneu utilisé par un Concurrent, la mesure sera faite sur un pneu neuf de même type fourni par ce Concurrent, à froid, le pneu étant gonflé à la pression standard recommandée par le fabricant.
- 8.4.4** S'il peut être prouvé que des pneus ont été utilisés en période avec des rapports d'aspect inférieurs, la CSAH pourra en autoriser l'utilisation.
- 8.4.5** S'il est envisagé d'utiliser un pneu à carcasse radiale, d'une classification de vitesse inférieure à «S» (vitesse maximale 112 miles/h, ou 180 km/h), le fabricant devrait être consulté sur l'adaptation des pneus. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de rouler sur des Compétitions sur terre avec des pneus «Neige» («M + S»), car ceux-ci ont rarement une spécification de vitesse supérieure à Q (vitesse maximale 100 miles/h ou 160 km/h).
- 8.4.6** Les voitures de la Période E ou avant équipées de jantes d'une largeur de 3,5" ou moins ou d'un diamètre de 17" ou plus pourront utiliser des pneus routiers à carcasse diagonale ou radiale d'un rapport de section de 75 % ou plus. Le constructeur devrait être consulté quant au caractère adapté du pneu choisi pour la Compétition.
- 8.4.7** Il faut noter que la spécification de vitesse des pneus à carcasse diagonale varie en fonction du diamètre de la roue. Il y a trois marquages d'indices de vitesse qui s'appliquent à ces pneus. Il y a aussi des pneus qui ne sont pas marqués et qui ont donc la spécification de vitesse la plus basse. Les spécifications sont indiquées dans le tableau suivant :

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

- 8.4.3** In case of any doubt about a tyre used by a Competitor, measurements will be made on a new tyre supplied by the Competitor, cold, the tyre being inflated to the standard pressure recommended by the maker.
- 8.4.4** If it can be proved that tyres with a lower aspect ratio were used in period, the HMSC may authorise their use.
- 8.4.5** If a radial ply tyre with a speed rating of less than «S» (maximum speed of 112mph or 180kph) is contemplated, the manufacturer should be consulted as to the tyre's suitability. This is particularly the case when travelling between loose surface stages on «Mud & Snow» type tyres as these rarely have a speed rating of more than Q (maximum speed 100mph or 160kph).
- 8.4.6** Cars of Period E or earlier which have rim-diameters of 17" or more or have rim widths of 3.5" or less may use road tyres of radial or cross ply construction having an aspect ratio of 75% or more. The manufacturer should be consulted as to the suitability of the tyre for the Competition.
- 8.4.7** It should be noted that the speed rating of cross ply tyres varies according to the diameter of the wheel. There are three speed rating markings applied to cross ply tyres. There are also tyres which are not marked and therefore have the lowest speed rating. The ratings are shown in the following table:

Wheel size (Inches)	10	12	13 & more
Speed Rating			
-	120kph / 75mph	135kph / 85mph	150kph / 95mph
S	150kph / 95mph	160kph / 100mph	175kph / 110mph
H	175kph / 110mph	185kph / 115mph	200kph / 125mph
V	Not made	Not made	210+ kph / 130+ mph

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

- 8.4.8** Winter cross ply tyres of the mud and snow variety have the lowest speed rating shown above. Studded tyres are subject to the legislation of the countries in which the Competitions are run.