

## ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Κ) 2022

Ο παρών τεχνικός κανονισμός προέρχεται από το Παράρτημα Κ του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα (ΔΑΚ – ISC International Sporting Code) της FIA (<https://www.fia.com/file/75534/download?token=whiqlDgN>), το κείμενο του οποίου παρατίθεται αυτούσιο μεταφρασμένο στα Ελληνικά και περιλαμβάνει επιπρόσθετες σαφώς επισημασμένες εθνικής ισχύος διαφοροποιήσεις (“ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ” σε γκρι πλαίσιο) και διευκρινήσεις (“ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ” σε λευκό πλαίσιο)

Έκδοση FIA: 17/12/2021  
 1<sup>η</sup> έκδοση: Ιανουάριος 2022  
 Αλλαγές σε σχέση με 2021

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ</b> .....	<b>5</b>
<b>2. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ</b> .....	<b>5</b>
<b>2.1. Γενικές Διατάξεις</b> .....	<b>5</b>
2.1.9. Διαφήμιση στο αυτοκίνητο .....	6
2.1.10. Εμφάνιση Περιόδου .....	7
2.1.11. Αγωνιστικοί αριθμοί .....	7
2.1.12. Σύμβαση FIA / FIVA .....	7
2.1.13. Ορισμοί Εκδηλώσεων.....	8
2.1.14. Κανονισμοί για πληρώματα .....	11
<b>2.2. Αγωνιστικά αυτοκίνητα</b> .....	<b>11</b>
2.2.2. Μονοθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα .....	11
2.2.3. Ανοιχτά διθέσια Αγωνιστικά αυτοκίνητα .....	11
2.2.4. Κλειστά διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα .....	11
2.2.5. Πρωτότυπα αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (FIA GTP 1).....	11
2.2.6. Πρωτότυπα GT αυτοκίνητα εκτός FIA (Non – FIA GTP 2) .....	12
2.2.7. Βελτιωμένα αυτοκίνητα .....	12
2.2.8. Ειδικά Ιστορικά αυτοκίνητα .....	12
<b>2.3. Αυτοκίνητα Παραγωγής</b> .....	<b>12</b>
2.3.4. Αυτοκίνητα Τουρισμού Παραγωγής μετά το 1946 (T) .....	12
2.3.5. Αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού μετά το 1946 (CT).....	13
2.3.6. Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μετά το 1946 (GT) .....	13
2.3.7. Αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μετά το 1946 (GTS) .....	13
2.3.8. Μικρού αριθμού χωρίς ΔΑ αυτοκίνητα δρόμου μετά το 1946 (GTP 3).....	14
2.3.9. Ειδικά αυτοκίνητα Τουρισμού μετά το 1946 και αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού.....	14
2.3.10. Αυτοκίνητα Τουρισμού Εθνικών Πρωταθλημάτων .....	14
2.3.11. Εθνικών Πρωταθλημάτων αυτοκίνητα Δρόμου / αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού .....	14
<b>3. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ</b> .....	<b>15</b>
<b>3.2. Χρονικές περίοδοι κατάταξης:</b> .....	<b>15</b>
<b>3.3. Προδιαγραφές Περιόδου</b> .....	<b>15</b>
<b>3.4. Οδηγίες για επισκευές και εξαρτήματα αντικατάστασης για γνήσια αγωνιστικά αυτοκίνητα</b> .....	<b>16</b>
<b>3.5. Οδηγίες για επισκευές σε κράματα αλουμινίου</b> .....	<b>17</b>
<b>3.6. Οδηγίες για αντίγραφα (replica) αυτοκίνητα και αντίγραφα εξαρτήματα</b> .....	<b>17</b>
3.6.5. Υλικά.....	18
3.6.6. Τεχνολογία.....	18
<b>3.7. Γενικοί ορισμοί</b> .....	<b>19</b>
<b>3.8. Ανοχές</b> .....	<b>19</b>
<b>3.9. Καύσιμα και οξειδωτικά</b> .....	<b>19</b>
<b>4. ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ FIA</b> .....	<b>19</b>
<b>4.1. Πιστοποίηση</b> .....	<b>20</b>

<u>4.2 Χρήση της Ιστορικής Τεχνικής Ταυτότητας (ΗΤΡ)</u> .....	<u>20</u>
<u>4.3 Διαδικασία σε περίπτωση μη συμφωνίας με τους κανονισμούς</u> .....	<u>21</u>
<u>4.4 Διαδικασία Κόκκινης Βούλας (Red Dot)</u> .....	<u>22</u>
<u>4.5 Διαδικασία μαύρης βούλας (black dot)</u> .....	<u>22</u>
<u>4.6 Διαδικασία Ένστασης κατά αποφάσεως της Εθνικής Αθλητικής Αρχής</u> .....	<u>22</u>
<u>4.7 Βάση Δεδομένων της FIA για τα Ιστορικά αυτοκίνητα</u> .....	<u>23</u>
<b>5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ</b> .....	<b>23</b>
<u>5.3 Μπαταρία, Διακόπτης κυκλώματος</u> .....	<u>24</u>
<u>5.4 Καλώδια, Σωληνώσεις, Ηλεκτρική Εγκατάσταση</u> .....	<u>24</u>
<u>5.5 Σύστημα τροφοδοσίας</u> .....	<u>24</u>
<u>5.6 Διάφραγμα</u> .....	<u>25</u>
<u>5.7 Πυρόσβεση</u> .....	<u>25</u>
<u>5.8 Δοχεία συλλογής λαδιού (δεν είναι υποχρεωτικά στα Ράλλυ)</u> .....	<u>27</u>
<u>5.9 Πεταλούδες</u> .....	<u>27</u>
<u>5.10 Καθρέπτες οπισθοπαράτησης</u> .....	<u>27</u>
<u>5.11 Λαμπτήρες</u> .....	<u>27</u>
<u>5.12 Παρ-μπρίζ</u> .....	<u>27</u>
<u>5.13 Διάταξη προστασίας από ανατροπή (Roll Over Protection Structure – ROPS)</u> .....	<u>27</u>
<u>5.14 Κόκκινα Φανάρια Πίσω</u> .....	<u>27</u>
<u>5.15 Ζώνες ασφαλείας</u> .....	<u>27</u>
<u>5.16 Προσκέφαλα</u> .....	<u>29</u>
<u>5.17 Καπό</u> .....	<u>29</u>
<u>5.18 Δακτύλιοι ρυμούλκησης</u> .....	<u>29</u>
<u>5.19 Σύστημα διεύθυνσης, αποσπώμενο τιμόνι</u> .....	<u>29</u>
<u>5.20 Δοκιμή Καταστάσεως</u> .....	<u>30</u>
<u>5.21 Επισκευές</u> .....	<u>30</u>
<u>5.22 Καθίσματα</u> .....	<u>30</u>
<b>6. ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΧΩΡΙΣ ΔΕΛΤΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ</b> .....	<b>33</b>
<u>6.1 Γενικά</u> .....	<u>33</u>
<u>6.2 Αυτοφερόμενο πλαίσιο ή ενιαία κατασκευή</u> .....	<u>33</u>
<u>6.3 Εμπρός και πίσω ανάρτηση</u> .....	<u>33</u>
<u>6.4 Κινητήρας</u> .....	<u>34</u>
<u>6.5 Ανάφλεξη</u> .....	<u>34</u>
<u>6.6 Λίπανση</u> .....	<u>35</u>
<u>6.7 Σύστημα καυσίμου</u> .....	<u>35</u>
<u>6.8 Όργανα ελέγχου</u> .....	<u>36</u>
<u>6.9 Κιβώτιο ταχυτήτων</u> .....	<u>36</u>
<u>6.10 Τελική σχέση</u> .....	<u>36</u>
<u>6.11 Φρένα</u> .....	<u>37</u>
<u>6.12 Τροχοί</u> .....	<u>37</u>
<u>6.13 Αμάξωμα</u> .....	<u>38</u>
<u>6.14 Αεροδυναμικά βοηθήματα</u> .....	<u>38</u>
<u>6.15 Ηλεκτρικό σύστημα</u> .....	<u>38</u>
<u>6.16 Φωτισμός</u> .....	<u>39</u>
<u>6.17 Μετατρόχιο, μεταξόνιο, και απόσταση από το έδαφος</u> .....	<u>39</u>
<u>6.18 Βάρος</u> .....	<u>39</u>
<u>6.19 Formula Junior</u> .....	<u>39</u>
<b>7. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ</b> .....	<b>39</b>
<u>7.1 Γενικά</u> .....	<u>39</u>
<u>7.2 Δελτία αναγνώρισης</u> .....	<u>40</u>
<u>7.3 Γενικοί Τεχνικοί Κανονισμοί για αυτοκίνητα παραγωγής δρόμου</u> .....	<u>40</u>

7.4 Αυτοκίνητα ομάδας Β.....	42
<b>8. ΕΛΑΣΤΙΚΑ.....</b>	<b>42</b>
8.1 Γενικά.....	42
8.2 Αγώνες Ταχύτητας και Αναβάσεων (εκτός από φόρμουλες για τις οποίες βλ. παρ. 8.3).....	43
8.3 Αυτοκίνητα Formula σε αγώνες Αναβάσεων και Ταχύτητας.....	44
8.4 Ελαστικά για Ράλλυ.....	44
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΜΟΥΛΕΣ ΔΕΚΤΕΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ.....</b>	<b>47</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΥΛΙΚΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ.....</b>	<b>47</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ.....</b>	<b>47</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV: ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΣΥΝΘΕΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ.....</b>	<b>47</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VΙΙ: ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.....</b>	<b>47</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ: ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ FORMULA 1 ΑΠΟ ΤΟ 1966 ΚΑΙ ΕΞΗΣ.....</b>	<b>47</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: ΣΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5.13 ΤΟΞΥΛΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VΙ.....</b>	<b>48</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VΙ: ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΑΝΑΤΡΟΠΗ (ROLL-OVER PROTECTION STRUCTURES – ROPS).....</b>	<b>55</b>
1.1 Κλωβός ασφαλείας (roll cage).....	55
1.2 Κατασκευή της ROPS (εκτός μονοθέσιων και διθέσιων αγωνιστικών αυτοκινήτων).....	57
1.2.1 Γενικές προδιαγραφές κατασκευής της ROPS.....	57
1.2.2 Διατάξεις προστασίας από ανατροπή (ROPS).....	57
1.2.3 Προδιαγραφές.....	58
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VΙΙ: ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.....</b>	<b>62</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VΙΙΙ: ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ Ε, F ΚΑΙ G1 (έως 31/12/1969) ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (Τ) ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (GT).....</b>	<b>65</b>
1 ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ.....	65
2 ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ.....	65
3 ΤΡΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ.....	66
4 ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ.....	66
5 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ.....	66
6 ΣΥΣΤΗΜΑ ΨΥΞΗΣ.....	66
8 ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ / ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΗ ΣΧΕΣΗ.....	67
9 ΦΡΕΝΑ.....	67
10 ΜΕΤΑΤΡΟΧΙΟ, ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ, ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΔΑΦΟΣ.....	67
11 ΒΑΡΟΣ.....	68
12 ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΕΣ.....	68
13 ΡΕΖΕΡΒΑ.....	68
14 ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	68
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙX: ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ Ε, F ΚΑΙ G1 (έως 31/12/1969) ΓΙΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (CT) ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (GTS).....</b>	<b>70</b>
1 ΑΜΑΞΩΜΑ.....	70
2 ΑΝΑΡΤΗΣΗ.....	70
3 ΕΛΑΤΗΡΙΑ.....	70
4 ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΦΛΕΞΗ.....	70
5 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ.....	71
6 ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΠΑΝΣΗΣ.....	71
7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ.....	71
8 ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ.....	72
9 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ ΚΑΙ ΦΙΛΤΡΑ ΑΕΡΟΣ.....	72
10 ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ.....	72
11 ΤΡΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ.....	72

12	ΦΡΕΝΑ .....	73
13	ΘΑΛΑΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ .....	73
14	ΠΟΔΙΑ.....	73
15	ΑΕΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ .....	74
16	ΕΡΜΑ .....	74
17	ΑΜΑΞΩΜΑ .....	74
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ J1 ΚΑΙ J2 (έως 31/12/1990) ΓΙΑ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΣΕΙΣ .....		75
1	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ .....	75
2	ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ.....	75
2.1.1	Βάρος.....	75
2.1.2	Ηλεκτρονικά.....	75
2.1.3	Περιοριστές.....	75
3	ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ .....	76
ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ: ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ .....		78

## 1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- 1.1.** Η FIA δημιούργησε τον Κανονισμό του Παραρτήματος Κ ώστε τα Ιστορικά αυτοκίνητα να λαμβάνουν μέρος σε αγώνες σύμφωνα με κανονισμούς που εξασφαλίζουν την διατήρηση των τεχνικών χαρακτηριστικών της Περιόδου κατασκευής τους και απαγορεύουν τις μετατροπές για μεγαλύτερη απόδοση και καλύτερη συμπεριφορά που μπορούν να προέλθουν από την εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας. Οι Ιστορικοί αγώνες αυτοκινήτου δεν είναι απλά ένας ακόμα θεσμός για την απόκτηση επάθλων. Είναι ένα ξεχωριστό σύνολο κανόνων, στους οποίους το βασικό στοιχείο είναι η αφοσίωση στα αυτοκίνητα και στην ιστορία τους. Ο αθλητισμός με Ιστορικά αυτοκίνητα αποτελεί έναν ενεργό εορτασμό της Ιστορίας του Αυτοκινήτου.
- 1.2.** Το παρόν παράρτημα Κ αφορά αυτοκίνητα τα οποία είναι είτε αυθεντικά αγωνιστικά, ή αυτοκίνητα κατασκευασμένα στις ίδιες ακριβώς προδιαγραφές με μοντέλα με διεθνή αγωνιστική ιστορία και που είναι σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς της Περιόδου.  
Οι μόνες επιτρεπόμενες διαφοροποιήσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τις προδιαγραφές εποχής είναι αυτές που επιτρέπονται από το Παράρτημα Κ.  
αυτοκίνητα χωρίς διεθνή αγωνιστική ιστορία αλλά που έχουν αγωνιστική ιστορία σε εθνικά πρωταθλήματα ή άλλες αντίστοιχες εθνικές εκδηλώσεις ισάξιες με το εθνικό πρωτάθλημα μπορούν επίσης να γίνουν αποδεκτά.  
Εάν το αυτοκίνητο δεν έχει λάβει μέρος σε Διεθνείς αγώνες το ΗΤΡ πρέπει να υποβληθεί στην ΗΜSC συνοδευόμενο από αποδείξεις από την αρμόδια Εθνική Αθλητική Αρχή (ΕΑΑ) ότι έχει ιστορία την περίοδο που αγωνιζόταν σε εκδηλώσεις εθνικής εμβέλειας..
- 1.3.** Το παρόν Παράρτημα Κ πρέπει να εφαρμόζεται σε όλους τους αγώνες Ιστορικών αυτοκινήτων που περιλαμβάνονται στο Διεθνές Αγωνιστικό Ημερολόγιο της FIA και σε όλους τους αγώνες με διεθνή συμμετοχή, ενώ η εφαρμογή του συνιστάται ενθέρμως και για οποιονδήποτε άλλο αγώνα ιστορικών αυτοκινήτων.
- 1.4.** Το Παγκόσμιο Αγωνιστικό Συμβούλιο της FIA (WMSC) έχει δώσει την έγκρισή του για την εφαρμογή αυτών των αρχών που επιτρέπουν σε όλους τους αγωνιζόμενους και τα αυτοκίνητα των Ιστορικών Αγώνων, να διαγωνίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο με κοινούς όρους και κοινούς κανονισμούς.
- 1.5.** Περισσότερες πληροφορίες βρίσκονται στην ιστοσελίδα της FIA: [www.fia.com/historic](http://www.fia.com/historic)
- 1.6** Συντμήσεις
- |                     |  |
|---------------------|--|
| HTP:                | Historic Technical Passport (Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα)                         |
| HRCP:               | Historic Regularity Car Pass (Ταυτότητα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου)        |
| HMSC:               | Historic Motor Sport Commission (Επιτροπή Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA)         |
| HCD:                | Historic Car Database (Αρχείο Ιστορικού αυτοκινήτου της FIA)                     |
| VCSC:               | Vehicle Compliance Sub-Commission (Υπο-Επιτροπή συμμόρφωσης αυτοκινήτων της FIA) |
| Δελτίο Αναγνώρισης: | Δελτίο Αναγνώρισης (ΔΑ) αναγνωρισμένο από τη FIA                                 |

## 2. ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

### 2.1. Γενικές Διατάξεις

- 2.1.1** Οι Διεθνείς αγώνες είχαν ως Αρχή την Επιτροπή του ACF από το 1906 έως το 1921 και την FIA που ήταν γνωστή ως AIACR έως το 1947, από το 1922 μέχρι και σήμερα. Το Παράρτημα C για διαθέσιμα αγωνιστικά αυτοκίνητα δημοσιεύτηκε το 1950, και ενσωματώθηκε στο Παράρτημα J του 1966. Το

Παράρτημα J παρουσιάστηκε για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT το 1954. Σύμφωνα με το Παράρτημα Κ, όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούνται στη μορφή με την οποία αγωνίστηκαν με αυτούς τους κανόνες, εκτός όπου οι διατάξεις Ασφαλείας μπορεί να επιβάλουν αλλαγές.

- 2.1.2** Κάθε αυτοκίνητο θα κατατάσσεται σύμφωνα με τον τύπο, την περίοδο (άρθρο 3) και, για διευκόλυνση του καθορισμού του, την ομάδα στην οποία το αυτοκίνητο αρχικά αγωνίστηκε όπως αναφέρεται στο Παράρτημα Ι.
- 2.1.3** Οι Οργανωτές, μπορούν να ενοποιήσουν διάφορες κατηγορίες αυτοκινήτων για λόγους συναγωνισμού, όχι όμως αν πρόκειται για ενοποίηση αυτοκινήτων με ανοιχτούς και καλυμμένους τροχούς, εκτός εάν οι προδιαγραφές της Περιόδου το επιτρέπουν.
- 2.1.4** Αν ένα αυτοκίνητο βασίζεται σε μοντέλο που έχει ΔΑ πρέπει να είναι σύμφωνο με τις ημερομηνίες που ισχύουν για το συγκεκριμένο τμήμα του ΔΑ που αφορούν στο αυτοκίνητο αυτό (βασική φόρμα και επεκτάσεις). Συγκεκριμένα, η κατάταξη σε περίοδο πρέπει να λάβει υπόψη της αν τη συγκεκριμένη ημερομηνία, το μοντέλο αυτών των αυτοκινήτων έχει μεταφερθεί από μία ομάδα σε μία άλλη.
- 2.1.5** Η Περίοδος και οι επεκτάσεις του ΔΑ πρέπει να αναφέρονται στο ΗΤΡ κάθε αυτοκινήτου.
- 2.1.6** Κανένα αυτοκίνητο δεν μπορεί να πάρει μέρος σε αγώνες της FIA βασισμένους στο Παράρτημα Κ αν έχει κάποιο χαρακτηριστικό Περιόδου διαφορετικό από την περίοδο που έχει καταταγεί.
- 2.1.7** Αν ένα αυτοκίνητο έχει καταταγεί, μπορεί να αλλάξει την κατάταξή του μόνο με έγκριση της Επιτροπής Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA (HMSC).
- 2.1.8** Για τα αυτοκίνητα, τα οποία πήραν μέρος σε διεθνείς διοργανώσεις έχοντας πάρει εξαίρεση (waiver) από το Παράρτημα J της Περιόδου ή/και εξαίρεση από τους αγωνιστικούς κανονισμούς (sporting regulations) της Περιόδου, θα προστίθεται ένα "/W" στην κατάταξη του ΗΤΡ τους.

#### **2.1.9. Διαφήμιση στο αυτοκίνητο**

- 2.1.9.1.** Διαφημίσεις σε αυτοκίνητα δρόμου σειράς παραγωγής (βλ. άρθρο 2.3) επιτρέπονται και στις δύο πλευρές του αμαξώματος κάτω από το επίπεδο των παραθύρων αλλά πίσω από τον άξονα των μπροστινών τροχών και μπροστά από τον άξονα των πίσω τροχών. Διαφημίσεις στο εμπρός, στο πίσω και στις υπόλοιπες πλευρές του αυτοκινήτου περιορίζονται σε συνολική επιφάνεια 1400 cm<sup>2</sup>. Μία περιοχή εμπρός και μία από κάθε πλευρά, όχι μεγαλύτερη από 700 cm<sup>2</sup> η κάθε μία, και αμέσως δίπλα στους αριθμούς συμμετοχής, μπορούν να δεσμευτούν για διαφημίσεις του οργανωτή, την οποία χρήση ο αγωνιζόμενος δεν μπορεί να αρνηθεί. Διαφημίσεις πάνω ή κάτω από τους αριθμούς συμμετοχής, που δεν είναι του οργανωτή, μπορούν να τοποθετηθούν αμέσως δίπλα αλλά χωρίς να αγγίζουν το φόντο των αριθμών συμμετοχής.
- 2.1.9.2.** Διαφημίσεις σε αγωνιστικά αυτοκίνητα (βλ. άρθρο 2.2) περιορίζονται σε μία συνολική επιφάνεια 2100 cm<sup>2</sup>.  
Επιπρόσθετα, μία περιοχή εμπρός και μία από κάθε πλευρά, όχι μεγαλύτερη από 700 cm<sup>2</sup> η κάθε μία, και αμέσως δίπλα στους αριθμούς συμμετοχής, μπορούν να δεσμευτούν για διαφημίσεις του οργανωτή, την οποία χρήση ο αγωνιζόμενος δεν μπορεί να αρνηθεί.  
Διαφημίσεις πάνω ή κάτω από τους αριθμούς συμμετοχής, που δεν είναι του οργανωτή, μπορούν να τοποθετηθούν αμέσως δίπλα αλλά χωρίς να αγγίζουν το φόντο των αριθμών συμμετοχής
- 2.1.9.3.** Οι πινακίδες των Ράλλυ δεσμεύονται για διαφήμιση των οργανωτών.
- 2.1.9.4.** Στο πάνω μέρος του παρ-μπριζ επιτρέπεται η χρήση μιας ταινίας πλάτους 10 cm μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο για τις επωνυμίες των διεθνών ή εθνικών πρωταθλημάτων, χωρίς διαφημίσεις χορηγών. Επιπλέον, ένα αυτοκόλλητο που να δείχνει την περίοδο του αυτοκινήτου μπορεί να τοποθετηθεί.
- 2.1.9.5.** Όλες οι παλαιότερες διαφημίσεις πρέπει να αφαιρούνται, με εξαίρεση τις εμφανίσεις Περιόδου, όπως προβλέπεται από το άρθρο 2.1.10.
- 2.1.9.6.** Το όνομα των οδηγών και η αντίστοιχη σημαία της χώρας τους μπορεί να εμφανιστεί μια φορά σε κάθε πλευρά του αυτοκινήτου με μέγιστες διαστάσεις 10x40 cm. Ένα γνήσιο έμβλημα λέσχης μπορεί να υπάρχει σε κάθε πλευρά του αυτοκινήτου με μέγιστες διαστάσεις 10x10 cm.

- 2.1.9.7. Κανένα άλλο γράφημα ή αναγνωριστικό στοιχείο δεν πρέπει να εμφανίζεται πάνω στο αυτοκίνητο (π.χ. σχέδια με καρχαρίες, εμβλήματα εταιρειών κλπ) Οι οργανωτές μπορούν να απορρίψουν διαφημίσεις, οι οποίες, στα πλαίσια του αγώνα, μπορούν να θεωρηθούν ως προσβλητικές ή απρεπείς.
- 2.1.9.8. Αυτοκόλλητα μπορούν να τοποθετηθούν δίπλα στα νούμερα συμμετοχής για να αναγνωρίζεται η κλάση του αυτοκινήτου, εάν αυτό απαιτείται από τον Κανονισμό του αγώνα.
- 2.1.9.9. Οι παρακάτω κανονισμοί πρέπει να εφαρμόζονται σε όλους τους αγώνες του Πρωταθλήματος ωστόσο, με την εξαίρεση της εμφάνιση Περιόδου, οι οργανωτές μπορούν να αρνηθούν διαφημίσεις σε συγκεκριμένους αγώνες ή σε συγκεκριμένους τύπους αυτοκινήτων, με την προϋπόθεση ότι αυτοί οι περιορισμοί περιλαμβάνονται στους σχετικούς κανονισμούς των αγώνων.

#### **2.1.10. Εμφάνιση Περιόδου**

Η εμφάνιση θεωρείται ότι ορίζεται από τα χρώματα και τα σχέδια χρωματισμού.

- Για τα μεγάλοι αριθμού παραγωγής αναγνωρισμένα από τη FIA αυτοκίνητα (Ομάδες Τουρισμού, Μεγάλου Τουρισμού, αναγνωρισμένες πριν το 1966, Ομάδες 1 έως 4, Ομάδες N, A και B), οποιοδήποτε μοντέλο αυτοκινήτου, το οποίο μπορεί να αποδειχθεί ιστορικά ότι συμμετείχε σε αγώνες με μια συγκεκριμένη εμφάνιση, επιτρέπεται να χρησιμοποιεί αυτή την εμφάνιση, αρκεί να είναι ίδια τα χρώματα και τα εμβλήματα του αρχικού μεγέθους.
- Για όλα τα άλλα αυτοκίνητα, μόνο το συγκεκριμένο αυτοκίνητο (σασί) επιτρέπεται να διατηρήσει την εμφάνιση Περιόδου, αρκεί να είναι ίδια τα χρώματα και τα εμβλήματα του αρχικού μεγέθους.

Σε συμφωνία με τους παραπάνω κανονισμούς, οι αγωνιζόμενοι ενθαρρύνονται να χρησιμοποιούν για τα αυτοκίνητά τους τις εμφανίσεις Περιόδου.

Σημείωση: Σε χώρες όπου η εμφάνιση κάποιας συγκεκριμένης διαφήμισης (πχ. καπνού, αλκοολούχων ποτών) ενδέχεται να απαγορεύεται από το Νόμο, είναι καθήκον του αγωνιζόμενου να βεβαιώσει, ότι η εμφάνιση του αυτοκινήτου του είναι σύμφωνη με τους τοπικούς Νόμους.

#### **2.1.11 Αγωνιστικοί αριθμοί**

Βλέπε άρθρα 15.1 έως 15.3 του ΔΑΚ

#### **2.1.12 Σύμβαση FIA / FIVA**

Η FIA θεωρεί ότι η συνεργασία με την FIVA είναι απαραίτητη στο χώρο που αφορά τις εκτός SPORTING δραστηριότητες των Ιστορικών Αυτοκινήτων, προκειμένου να περιφρουρηθεί η ελεύθερη και ανεμπόδιστη κυκλοφορία τους, αλλά και να αναπτυχθεί και η εκτός SPORTING χρήση τους.

Σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας μεταξύ FIA και FIVA που υπογράφηκε την 10 Οκτωβρίου 1974 και ενημερώθηκε την 27 Οκτωβρίου 1999, η FIVA (Διεθνής Ομοσπονδία Παλαιών Αυτοκινήτων) αναγνωρίζει την FIA σαν την μοναδική Διεθνή εξουσία στον χώρο του Παγκόσμιου Χερσαίου Μηχανοκίνητου Αθλητισμού. Ειδικότερα οι αγώνες Ιστορικού Αυτοκινήτου με χαρακτήρα SPORTING θα συνεχίσουν να διοργανώνονται με κανονισμούς της FIA, και των μελών της, ενώ οι αγώνες Ράλλυ REGULARITY θα διοργανώνονται είτε με Κανονισμό FIA, είτε με Κανονισμό FIVA. Οι Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικού Αυτοκινήτου θα οργανώνονται από την FIA πρέπει να είναι απολύτως εναρμονισμένες με τον Διεθνή Κώδικα Αγώνων της FIVA.

Οι οργανωτές (της FIA και της FIVA), μπορούν να διοργανώσουν (με την έγκριση των εμπλεκόμενων ΕΑΑ, ειδικότερα όταν απαιτείται από την Εθνική Νομοθεσία) REGULARITY Ράλλυ με την προϋπόθεση ότι η μέση ταχύτητα δεν ξεπερνά το ελάχιστο εκ των δύο ακόλουθων ταχυτήτων: 50 kph ή την μέγιστη νόμιμη ταχύτητα που προβλέπουν για Αυτοκινητιστικές εκδηλώσεις οι Κρατικές Αρχές των χωρών που διεξάγεται ο αγώνας.

### 2.1.13 Ορισμοί Εκδηλώσεων

#### 2.1.13.1 Ιστορικός αγώνας

Ιστορικός αγώνας θεωρείται ή Επίδειξη, ή Παρέλαση, ή Ιστορική συνάθροιση σε δημόσιους δρόμους, το Ιστορικό Ράλλυ, το Ιστορικό Regularity Ράλλυ ή και η Ιστορική Τουριστική συνάθροιση η οποία έχει διοργανωθεί υπό τον έλεγχο της FIA ή / και της FIVA. Όλοι οι Διεθνείς αγώνες πρέπει να σέβονται τους κανονισμούς του Παραρτήματος Κ και με εξαίρεση τα Ράλλυ και τις Αναβάσεις (συμπεριλαμβανομένου των Αγώνων Ταχύτητας που γίνονται κατά την διάρκεια ενός Ράλλυ) θα πρέπει να γίνονται σε πίστες οι οποίες είναι αποδεκτές από τη FIA για Διεθνείς αγώνες, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα Ο, άρθρο 6.

#### 2.1.13.2 Επίδειξη

Βλέπε άρθρο 6 του ΔΑΚ.

Επίσης επιδείξεις για μετά του 1967 μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα μπορούν να οργανωθούν μόνο μετά την έγκριση της FIA για κάθε περίπτωση.

#### 2.1.13.3 Παρέλαση

Βλέπε άρθρα 5.1 και 20 του ΔΑΚ.

#### 2.1.13.4 Αγώνες Ιστορικών Αυτοκινήτων σε δημόσιους δρόμους

Οι αγώνες Ιστορικών Αυτοκινήτων ορίζονται ως αγώνες για αυτοκίνητα αποδεκτά από τους κανονισμούς του Παραρτήματος Κ ή τον Κώδικα εκδηλώσεων της FIVA, που χρησιμοποιούν δημόσιους δρόμους για κοινές ή συγκλίνουσες διαδρομές και για τις οποίες έχουν γνωστοποιηθεί από τους Οργανωτές κάθε είδους σταθμοί ελέγχου της διαδρομής. Όλες οι Διεθνείς συναντήσεις, με εξαίρεση τις Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων, πρέπει να εγγράφονται για πληροφόρηση στο Ημερολόγιο της Επιτροπής Ιστορικού Αυτοκινήτου της FIA / FIVA. Όλες οι εκδηλώσεις πρέπει να οργανώνονται σε πλήρη συμφωνία με τον ΚΟΚ της αντίστοιχης χώρας. Υπάρχουν 3 είδη Αγώνων σε οδικό δίκτυο τα οποία περιγράφονται παρακάτω : «Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων», «Regularity Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων», «Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων».

#### Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων:

Είναι μια εκδήλωση αγωνιστικού χαρακτήρα που γίνεται σε οδικό δίκτυο και στην οποία το μεγαλύτερο μέρος της καλυπτόμενης απόστασης διεξάγεται σε ανοικτούς στην κυκλοφορία δρόμους. Η διαδρομή μπορεί να περιλαμβάνει μια ή περισσότερες «ειδικές διαδρομές» που θα διεξάγονται σε δρόμους κλειστούς στην κυκλοφορία ή σε μόνιμες ή προσωρινές πίστες Αγώνων Ταχύτητας, στις οποίες η μεγαλύτερη ταχύτητα θα είναι ο καθοριστικός παράγων. Τα αποτελέσματα όλων των ειδικών διαδρομών θα προστίθενται για να δημιουργήσουν την τελική κατάταξη του αγώνα.

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να εφαρμόζονται στα Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων:

- Οι οργανωτές των Διεθνών Ιστορικών Ράλλυ πρέπει να ανήκουν στην ΕΑΑ.
- Τα τμήματα της διαδρομής που δεν χρησιμοποιούνται σαν ειδικές διαδρομές καλούνται «απλές διαδρομές». Στις απλές διαδρομές η ταχύτητα δεν πρέπει να είναι παράγων που επηρεάζει τη γενική κατάταξη και η απαιτούμενη μέση ωριαία ταχύτητα (ΜΩΤ) μεταξύ των σταθμών ελέγχου δεν πρέπει να ξεπερνάει τα 50 χλμ. / ώρα. εκτός εάν η ΕΑΑ ανάλογα με τους Εθνικούς Νόμους επιτρέψει μεγαλύτερη ΜΩΤ
- Η μέγιστη μέση ταχύτητα που επιτρέπεται σε ειδικές διαδρομές ράλλυ δεν επιτρέπεται να υπερβεί τα 120 χλμ/ώρα
- Τα πληρώματα των Αυτοκινήτων που συμμετέχουν πρέπει να έχουν κατάλληλη Αγωνιστική άδεια από την FIA.
- Στις ειδικές διαδρομές ή αγώνες ταχύτητας όπου εκκινούν περισσότερα από ένα αυτοκίνητα ταυτόχρονα στο αυτοκίνητο πρέπει να επιβαίνει μόνο ο οδηγός.



Κατάλληλα θεωρούνται τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν σε οδικό δίκτυο και είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της FIA που απαιτούνται για συμμετοχή σε Διεθνείς αγώνες Ράλλυ της αντίστοιχης Περιόδου.

- Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να φέρει το ΗΤΡ για το συγκεκριμένο Αγωνιστικό αυτοκίνητο. Είναι καθήκον κάθε αγωνιζόμενου να αποδεικνύει στους Τεχνικούς Εφόρους και Αγωνοδίκες του αγώνα ότι το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα.
- Οι οργανωτές πρέπει να υπακούουν στις οδηγίες ασφαλείας που αναφέρονται στο άρθρο 5 του Παραρτήματος Η του ΔΑΚ.

#### Regularity Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων

(αυτό το άρθρο δεν εφαρμόζεται για τους αγώνες της FIVA)

Είναι μία εκδήλωση στην οποία η μέγιστη ταχύτητα δεν είναι ο καθοριστικός παράγοντας, αλλά η προκαθορισμένη ΜΩΤ (έως 50 χλμ / ώρα) που πρέπει να ακολουθείται.

Κατ' εξαίρεση όταν διεξάγεται σε μεγάλη απόσταση από αστικές περιοχές ή όταν περιλαμβάνει αυτοκινητόδρομους οι Οργανωτές μπορούν να ζητήσουν από την ΕΑΑ της χώρας τους να τους επιτραπεί να υπερβούν τη μέγιστη ΜΩΤ (μέχρι 80 χλμ / ώρα) για τα συγκεκριμένα αυτά τμήματα.

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να εφαρμόζονται στα Regularity Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων:

- Πρέπει να εγγράφονται στο Διεθνές Αγωνιστικό Ημερολόγιο της FIA ή στο Ημερολόγιο της FIVA. Οι οργανωτές πρέπει να είναι αναγνωρισμένοι από την FIA ή την FIVA και να λειτουργούν υπό την εποπτεία της ΕΑΑ εάν απαιτείται από τους Νόμους του Κράτους, αλλά οι κανονισμοί πρέπει να συμφωνούν με τον Διεθνή Αγωνιστικό Κώδικα της FIA ή της FIVA.
- Σε περίπτωση που ένας αγώνας υπάρχει στο Διαθνή Αγωνιστικό Ημερολόγιο της FIA, οι σχετικοί κανονισμοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους «Βασικούς Συμπληρωματικούς Κανονισμούς» που ορίζει η FIA. Αυτοί οι κανονισμοί είναι διαθέσιμοι στην ιστοσελίδα [www.fia.com/historic](http://www.fia.com/historic) ή από τη Γραμματεία της FIA
- Η διαδρομή και το ωράριο ενός Regularity Ράλλυ Ιστορικών Αυτοκινήτων είναι υποχρεωτικά εκτός των περιπτώσεων ανωτέρας βίας. Οι Οργανωτές πρέπει να μπορούν να παρουσιάσουν αποδείξεις ότι η διαδρομή και το ωράριο έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές της Τροχαίας, όπως επίσης και από την ΕΑΑ
- Όπου στην διαδρομή υπάρχουν δοκιμασίες Regularity (προκαθορισμένης ΜΩΤ) το τέλος χρονομέτρησης των δοκιμασιών αυτών δεν θα πρέπει να είναι εκ των προτέρων γνωστό στους αγωνιζόμενους
- Οι οργανωτές πρέπει να θεσπίσουν τουλάχιστον ένα κρυφό σημείο ελέγχου χρόνου για όλα τα αυτοκίνητα κάθε μέρα του αγώνα. Οι οργανωτές πρέπει να επιβάλλουν ποινές για πρόωρη άφιξη που μπορεί να φτάσουν και μέχρι τον αποκλεισμό για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας
- Οποιαδήποτε αναφορά για επικίνδυνη οδήγηση από τις αρχές της Τροχαίας μπορεί να επιβάλλει ακόμα και τον αποκλεισμό του αγωνιζόμενου
- Ο αποκλεισμός συνεπάγεται αφαίρεση των αριθμών συμμετοχής από το αυτοκίνητο, των πινακίδων Ράλλυ, του βιβλίου διαδρομής (road book) και των άλλων εγγράφων του αγώνα, όπως επίσης και για τα αυτοκίνητα υποστήριξης (service)
- Οι οδηγοί σε Regularity Ράλλυ πρέπει να είναι κάτοχοι διπλώματος οδήγησης σύμφωνα με τον ΚΟΚ για κάθε περιοχή της διαδρομής καθώς και είτε κάθε είδους αγωνιστική άδεια είτε άδεια Regularity τουλάχιστον βαθμίδας D. D/H ή R που να ισχύει για το τρέχον έτος και τον αγώνα είτε άδεια Regularity για τον συγκεκριμένο αγώνα
- Κάθε πλήρωμα μπορεί να καθορίσει ένα όνομα πληρώματος στην δήλωση συμμετοχής. Αυτό το όνομα πληρώματος δημοσιεύεται μαζί με τα ονόματα του οδηγού και του συνοδηγού σε όλες τις επίσημες ανακοινώσεις του αγώνα
- Δεκτά σε τέτοιους αγώνες είναι αυτοκίνητα κατάλληλα να κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο των χωρών ταξινόμησής τους και να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές Περιόδου έως και J2. Τα αυτοκίνητα

αυτά πρέπει να χρησιμοποιούν λάστιχα κατάλληλα για χρήση στο οδικό δίκτυο. Λάστιχα κατασκευασμένα για αγωνιστική χρήση απαγορεύονται σε οποιοδήποτε τμήμα του αγώνα. Η αποδοχή κάθε συμμετοχής είναι στην διακριτική ευχέρεια του οργανωτή

- Κάθε συμμετέχων πρέπει να παρουσιάσει είτε το ΗΤΡ είτε την κάρτα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου είτε την κάρτα FIVA.
- Πριν την εκκίνηση του αγώνα τα αυτοκίνητα πρέπει να περνούν από έλεγχο εξακρίβωσης σχετικά με τους κανονισμούς και το ΗΤΡ
- Είναι καθήκον κάθε αγωνιζόμενου να αποδεικνύει στους Τεχνικούς Εφόρους και Αγωνοδίκες του αγώνα ότι το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα
- Προκειμένου να αποφεύγονται κενά κανονισμών και ασάφειες που μπορεί να αποβούν επιζήμιες για το χώρο του Ιστορικού Αυτοκινήτου αλλά και για την ασφάλεια των αγώνων, πρόσθετα μέτρα θα ληφθούν για να περιορίσουν τους κινδύνους από καταστρατήγηση των όρων που ισχύουν ή από την αποδοχή ως κριτηρίου βαθμολογίας της μέγιστης ταχύτητας ή του ελάχιστου χρόνου, ακόμη και για μικρότερα τμήματα του αγώνα

#### Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων

(αυτό το άρθρο δεν αφορά τους αγώνες FIVA)

Βλέπε άρθρα 4.1, 4.2 και 20 του ΔΑΚ

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να ακολουθούνται στις Τουριστικές Συναθροίσεις Ιστορικών Αυτοκινήτων:

- Δεν θα υπάρχει κατάταξη με κριτήριο τον χρόνο ή την ταχύτητα.
- Οι κανονισμοί πρέπει να είναι σε συμφωνία με τον Διεθνή κώδικα της FIVA.
- Οι ΕΑΑ και οι εκπρόσωποι της FIVA σε κάθε περιοχή της διαδρομής πρέπει να ενημερώνονται για τον αγώνα και την διαδρομή του εκ των προτέρων.
- Τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και ΚΟΚ των κρατών στα οποία είναι ταξινομημένα και να έχουν κατασκευαστεί τουλάχιστον 15 χρόνια πριν από την 1η Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους. Οι οργανωτές είναι αρμόδιοι για την αποδοχή και κατάταξη των συμμετεχόντων.

#### **2.1.13.5 Αγώνες Ταχύτητας**

Βλέπε άρθρο 20 του ΔΑΚ

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να ακολουθούνται σε αγώνες Ταχύτητας:

- Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να έχει ένα έγκυρο ΗΤΡ. Τα αυτοκίνητα που επιλέγονται πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς της FIA για αγώνες Ταχύτητας. Είναι καθήκον του κάθε αγωνιζόμενου να αποδεικνύει στους Τεχνικούς Εφόρους και Αγωνοδίκες του αγώνα ότι το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα.
- Οι οργανωτές πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους κανόνες ασφαλείας του Παραρτήματος Η του ΔΑΚ.

#### **2.1.13.6 Αγώνες Ανάβασης**

Βλέπε άρθρο 20 του ΔΑΚ

Οι ακόλουθοι όροι πρέπει να ακολουθούνται σε αγώνες Αναβάσεων:

- Πρέπει να είναι καταχωρημένοι στο Διεθνές Αγωνιστικό Ημερολόγιο της FIA. Οι κανονισμοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με τις Γενικές Διατάξεις για Διεθνείς αγώνες Αναβάσεων.
- Οι οργανωτές πρέπει να ανήκουν στην ΕΑΑ
- Κάθε αγωνιζόμενος πρέπει να έχει ένα έγκυρο έγγραφο ΗΤΡ
- Είναι καθήκον του κάθε αγωνιζόμενου να αποδεικνύει στους Τεχνικούς Εφόρους και Αγωνοδίκες του αγώνα ότι το αυτοκίνητό του είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα
- Τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς της FIA για αγώνες Αναβάσεων.
- Οι οργανωτές πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους κανόνες ασφαλείας του Παραρτήματος Η του ΔΑΚ και τους κανονισμούς ασφαλείας της FIA για αγώνες ανάβασης.

### **2.1.14 Κανονισμοί για πληρώματα**

(αυτό το άρθρο δεν εφαρμόζεται στις εκδηλώσεις FIVA)

Οι οδηγοί και οι συνοδηγοί πρέπει να συμμορφώνονται με τους κανονισμούς του Παραρτήματος L του ΔΑΚ που σχετίζεται με τα κράνη, τις άφλεκτες φόρμες και τις άδειες.

## **2.2 Αγωνιστικά αυτοκίνητα**

**2.2.1** Όλα τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες Ιστορικών Αυτοκινήτων (Παράρτημα Κ) πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια) και το Άρθρο 6 (Τεχνικές προδιαγραφές).

### **2.2.2 Μονοθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα**

**2.2.2.1** Αυτοκίνητα φτιαγμένα με μοναδικό σκοπό την αγωνιστική δραστηριότητα σύμφωνα με τους κανονισμούς της επιτροπής της ACF, AIACR ή της FIA, για την κατηγορία αυτή, τον τύπο και τους αγώνες στους οποίους αρχικά αγωνίστηκαν στην κατάσταση που βρίσκονται σήμερα. αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν και αγωνίστηκαν σύμφωνα με μία «εθνική φόρμουλα» μπορούν να γίνουν αποδεκτά.

**2.2.2.2** Μονοθέσια Αγωνιστικά αυτοκίνητα τα οποία υποδιαιρούνται σε :

α) Μονοθέσια με χώρο μόνο για ένα κάθισμα

β) Μονοθέσια με χώρο για δεύτερο μικρότερο κάθισμα και τα οποία αγωνίστηκαν μαζί με μονοθέσια της Περιόδου.

### **2.2.3 Ανοιχτά διθέσια Αγωνιστικά αυτοκίνητα**

**2.2.3.1** Αυτοκίνητα με χώρο για δύο καθίσματα τα οποία κατασκευάστηκαν μόνο για αγωνιστική χρήση. Αυτά διαχωρίζονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της επιτροπής της ACF, AIACR ή της FIA σε:

α) Διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν πριν το 1950.

β) αυτοκίνητα της Περιόδου E που δεν είναι σύμφωνα με το Παράρτημα C

γ) Μοντέλα της Περιόδου E και F που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος C.

δ) Μοντέλα της Περιόδου G ή αργότερα που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος J της FIA τα οποία ανήκουν στα ομάδα 4,5,6 ή 7 της αντίστοιχης χρονιάς.

ε) Ανοιχτά αυτοκίνητα που ανήκουν στην ομάδα 4 με ΔΑ από 1/1/1966 έως και 31/12/1969 τα οποία έχουν δηλωθεί από την HSMC της FIA σαν διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα.

### **2.2.4 Κλειστά διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα**

**2.2.4.1** αυτοκίνητα με χώρο για δύο καθίσματα τα οποία έχουν κατασκευαστεί μόνο για αγωνιστική χρήση. Αυτά διαχωρίζονται σύμφωνα με τους κανονισμούς της επιτροπής της ACF, AIACR ή της FIA σε:

α) Διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα που έχουν κατασκευαστεί πριν από το 1950.

β) Μοντέλα της Περιόδου E (1950 – 1960) που δεν είναι σύμφωνα με το Παράρτημα C.

γ) Μοντέλα της Περιόδου E και F (1/1/1950 – 31/12/1965) που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος C.

δ) Μοντέλα της Περιόδου G ή μεταγενέστερα που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Παραρτήματος J της FIA τα οποία ανήκουν στα ομάδα 4,5 και 6 της αντίστοιχης χρονιάς.

ε) Κλειστά αυτοκίνητα που ανήκουν στην ομάδα 4 με ΔΑ από 1/1/1966 και 31/12/1969 τα οποία έχουν δηλωθεί από την HSMC της FIA σαν διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα.

στ) αυτοκίνητα της ομάδας C και IMSA GTP.

### **2.2.5 Πρωτότυπα αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (FIA GTP 1)**

**2.2.5.1** Πρωτότυπα μοντέλα που προορίζονται για GT και ανήκουν στις κατηγορίες E, F και G (1/1/1947 – 31/12/1969) τα οποία έχουν αγωνιστεί σε διεθνείς αγώνες με τους κανονισμούς της FIA.

**2.2.5.2** Αυτοκίνητα GT τα οποία έχουν τροποποιηθεί πέρα από τα όρια της ομάδας 3 (1960-65) και έχουν συμμετάσχει στην ομάδα 4 (1960-65).

**2.2.5.3** Πρωτότυπα GT που έχουν συμμετάσχει στο Le Mans το 1962 και πρωτότυπα GTP της FIA (1963-65).

### **2.2.6 Πρωτότυπα GT αυτοκίνητα εκτός FIA (Non – FIA GTP 2)**

**2.2.6.1** Πρωτότυπα μοντέλα των κατασκευαστών που προορίζονταν για GT (ή μετατροπές των κατασκευαστών της περιόδου ενός μοντέλου πέρα από τις αναγνωρισμένες προδιαγραφές GT), που έχουν αγωνιστεί διεθνώς, αλλά με διαφορετικούς κανονισμούς από της FIA, των Περιόδων E,F και G από το 1947 και τα οποία φέρουν τις αρχικές προδιαγραφές.

**2.2.6.2** Εκτός από τις μετατροπές που επιτρέπονται στο Άρθρο 5 (Ασφάλεια), στα πρωτότυπα GT αυτοκίνητα επιτρέπονται μετατροπές οι οποίες πραγματοποιήθηκαν την αρχική περίοδο στο συγκεκριμένο αυτοκίνητο.

### **2.2.7 Βελτιωμένα αυτοκίνητα**

**2.2.7.1** Γνήσια αγωνιστικά και πρωτότυπα GT αυτοκίνητα τα οποία κατασκευάστηκαν για αγώνες της FIA, σύμφωνα με τους κανονισμούς του Παραρτήματος J, αλλά τα οποία για κάποιο λόγο δεν έχουν λάβει μέρος σε διεθνείς αγώνες.

**2.2.7.2** Πρέπει να αποδεικνύεται η συνεχής ιστορική τους παρουσία.

**2.2.7.3** Η Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα πρέπει να εγκριθεί από την HSMC της FIA προτού εκδοθεί.

### **2.2.8 Ειδικά Ιστορικά αυτοκίνητα**

**2.2.8.1** Ένα αυτοκίνητο που έχει κατασκευαστεί για αγώνες (ταχύτητας και αναβάσεις) για κάποια συγκεκριμένη περίοδο και το οποίο δεν έχει διεθνή αγωνιστική ιστορία, το οποίο όμως έχει συμμετάσχει σε κατώτερου επιπέδου αγώνες με σημαντική ιστορία σε αυτό το επίπεδο.

**2.2.8.2** Το αυτοκίνητο πρέπει να είναι σύμφωνο με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια) και πρέπει να είναι μονοθέσιο ή διθέσιο αγωνιστικό αυτοκίνητο της Περιόδου A μέχρι GR (έως 31/12/1971 – 1970 για F3).

**2.2.8.3** Η Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα πρέπει να εγκριθεί από την HSMC της FIA προτού εκδοθεί.

## **2.3 Αυτοκίνητα Παραγωγής**

**2.3.1** Αυτοκίνητα σειράς παραγωγής, τουρισμού και μεγάλου τουρισμού (GT) είναι αυτοκίνητα που έχουν σχεδιαστεί και έχουν κατασκευαστεί για χρήση στον δρόμο και ορισμένα από αυτά έχουν χρησιμοποιηθεί σε αγώνες της Περιόδου.

**2.3.2** Γενικώς αυτοκίνητα παραγωγής υποδιαιρούνται σε αυτοκίνητα Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού (GT) και τις υποκατηγορίες τους. Ωστόσο τα αυτοκίνητα Παραγωγής πριν από το 1947 κατατάσσονται ξεχωριστά λόγω ιδιαίτερων προδιαγραφών των αυτοκινήτων της Περιόδου αυτής.

**2.3.3** Στα αυτοκίνητα πριν από το 1947 περιλαμβάνονται:

α) αυτοκίνητα με κλειστό αμάξωμα

β) ανοιχτά τετραθέσια αυτοκίνητα τουρισμού

γ) ανοιχτά διθέσια αυτοκίνητα

και πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια) και Άρθρο 7 (Τεχνικές προδιαγραφές).

### **2.3.4 Αυτοκίνητα Τουρισμού Παραγωγής μετά το 1946 (T)**

**2.3.4.1** Αυτοκίνητα Τουρισμού περιλαμβάνουν τετραθέσια κλειστά ή ανοιχτά αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν σε μεγάλο αριθμό (αυτοκίνητα με κυλινδρισμό μικρότερο από 700cc μπορεί να είναι με δύο καθίσματα) και τα οποία είναι:

- Μοντέλα χωρίς ΔΑ από την FIA αλλά τα οποία έχουν συμμετάσχει σε Διεθνή Ράλλυ ή Διεθνείς αγώνες Ταχύτητας πριν από τις 31/12/1960, το οποίο πρέπει να βεβαιωθεί από την ΕΑΑ της χώρας παραγωγής και να εγκριθεί από την FIA
- Μοντέλα που έχουν ΔΑ από την FIA στο Παράρτημα J ομάδα 1 ή ομάδα N μετά από την 1η Ιανουαρίου 1954.

### **2.3.5 Αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού μετά το 1946 (CT)**

**2.3.5.1** Τα Αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού είναι είτε:

- Μοντέλα περιορισμένης σειράς παραγωγής της Περιόδου Ε έως Ι (1/1/1947-31/12/1981) τα οποία είναι παραλλαγές από μοντέλα σειράς Τουρισμού Παραγωγής και έχουν τροποποιηθεί μέσα στα όρια του Παραρτήματος J της Περιόδου και περιλαμβάνουν αυτοκίνητα με ΔΑ από την FIA της ομάδας 2 πριν από το 1966
- Μοντέλα από 1/1/1966 και μετά με ΔΑ της ομάδας 2 ή της ομάδας Α και είναι σύμφωνα με το Παράρτημα J της Περιόδου.

### **2.3.6 Αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μετά το 1946 (GT)**

**2.3.6.1** Τα GT αυτοκίνητα, έχουν παραχθεί σε μικρούς αριθμούς, είναι συνήθως διαθέσιμα αυτοκίνητα παραγωγής τα οποία μπορεί να είναι ανοιχτού ή κλειστού τύπου και τα οποία δεν μπορούν να καταταγούν σαν αυτοκίνητα Τουρισμού.

**2.3.6.2** Μοντέλα τα οποία δεν έχουν ΔΑ της Περιόδου Ε, πρέπει να προσαρμοστούν σε ένα μοντέλο το οποίο έχει καταχωρηθεί στον κατάλογο και έχει προσφερθεί στο κοινό από το τμήμα πωλήσεων της κατασκευάστριας Εταιρείας. Η HSMC της FIA θα εκδώσει τη ΔΑ από στοιχεία που θα της χορηγήσει η ΕΑΑ της χώρας παραγωγής.

**2.3.6.3** Όλα τα υπόλοιπα μοντέλα πρέπει να έχουν ΔΑ της ομάδας 3 (1966-1981). Αυτοκίνητα της Περιόδου G1 πρέπει να συμφωνούν με τους κανονισμούς του Παραρτήματος VIII. Αυτοκίνητα της Περιόδου G2 και μετά πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανόνες του Παραρτήματος J που έχουν εφαρμοστεί στην ομάδα της δικής του Περιόδου.

**2.3.6.4** Ο ελάχιστος αριθμός αυτοκινήτων που απαιτείται για την ΔΑ, όμοια ως προς το αμάξωμα και τα μηχανικά μέρη, πρέπει να έχει κατασκευαστεί κατά την περίοδο κατάταξής τους.

### **2.3.7 Αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μετά το 1946 (GTS)**

**2.3.7.1** Είναι συνήθως διαθέσιμα αυτοκίνητα παραγωγής τα οποία παρήχθησαν σε μικρό αριθμό και μπορεί να είναι είτε ανοιχτά είτε κλειστά, και τα οποία δεν μπορούν να καταταχθούν στην κατηγορία των αυτοκινήτων Τουρισμού και έχουν τροποποιηθεί πέρα από τις προδιαγραφές παραγωγής, έτσι ώστε να συμμετάσχουν σε αγώνες.

**2.3.7.2** Αυτοκίνητα τα οποία δεν προέρχονται από ένα μοντέλο το οποίο είχε ΔΑ, μπορεί να έχουν τροποποιήσεις σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς για αυτοκίνητα GT της Περιόδου. Τα θεμελιώδη και βασικά σχέδια του αμαξώματος και της μηχανής πρέπει να παραμείνουν τα ίδια με αυτά του αρχικού μοντέλου παραγωγής.

**2.3.7.3** Τα μοντέλα πρέπει να είναι αυτοκίνητα επιλέξιμα ως GT και να έχουν ΔΑ της ομάδας 3 (1960-1965).

**2.3.7.4** Αν το μοντέλο δεν έχει ΔΑ της ομάδας 3 (1960-1965) από την FIA όταν κατασκευάστηκε και συμμετείχε σε αγώνες της Περιόδου αγώνων, η ΕΑΑ της χώρας παραγωγής του αυτοκινήτου πρέπει να αποδείξει ότι τουλάχιστον 100 μηχανικά ίδια αυτοκίνητα του συγκεκριμένου μοντέλου έχουν κατασκευαστεί την ίδια περίοδο όπως αναφέρεται στο Άρθρο 6.

**2.3.7.5** Για την περίοδο G και έπειτα μόνο μοντέλα που έχουν ΔΑ της ομάδας 3 και ομάδα 4 (1970-1981) ή ομάδα Β και είναι σύμφωνα με τους κανόνες του Παραρτήματος J που έχουν εφαρμοστεί στα αυτοκίνητα της ομάδας 3/4 ή Β της συγκεκριμένης Περιόδου.

**2.3.7.6** Επιπλέον :

- Τα Ιστορικά αυτοκίνητα Τουρισμού που κατατάσσονται μαζί με τα αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού για την χρονική περίοδο Ε και F (1/1/1947-31/12/1965) είτε με ειδικό αμάξωμα, είτε με στάνταρ αμάξωμα και ειδικά μηχανικά μέρη, σε συμφωνία με την περίοδο γίνονται δεκτά.
- Αυτά τα μοντέλα πρέπει να έχουν αγωνιστική Ιστορία και τα ειδικά μηχανικά μέρη περιορίζονται σε αυτά που περιγράφονται στο Παράρτημα J της Περιόδου και αφορούν την ομάδα 3 και το Άρθρο 5 (Ασφάλεια).

- Όλες οι μετατροπές πρέπει να είναι σύμφωνα με την τεχνολογία που προβλέπεται για την συγκεκριμένη περίοδο του μοντέλου.
- Αυτά τα μοντέλα πρέπει στη συνέχεια να πάρουν ΔΑ από την FIA για την ομάδα 3, και πρέπει μόνο να χρησιμοποιήσουν μηχανικά μέρη που να περιλαμβάνονται στην αντίστοιχη επέκταση του ΔΑ της ομάδας 3 της FIA.

### **2.3.8 Μικρού αριθμού χωρίς ΔΑ αυτοκίνητα δρόμου μετά το 1946 (GTP 3)**

- 2.3.8.1** Διθέσια ανοιχτά ή κλειστά αυτοκίνητα που ανήκουν στην περίοδο E-G που είναι σύμφωνα με τους κανόνες παραγωγής και χρήσης της χώρας παραγωγής, αλλά έχουν κατασκευαστεί λιγότερα από 100 μηχανικά ίδια αυτοκίνητα του συγκεκριμένου μοντέλου.
- 2.3.8.2** Αυτά τα αυτοκίνητα δεν πρέπει να έχουν χρησιμοποιηθεί σε διεθνείς αγώνες σε κάποια από τις κατηγορίες και τις ομάδες της παραγράφου 2.3, εκτός από GTP 3. Δεν επιτρέπονται άλλες μετατροπές εκτός από αυτές του Παραρτήματος VIII.
- 2.3.8.3** Οι μηχανικές προδιαγραφές για το συγκεκριμένο μοντέλο πρέπει να τεκμηριωθούν και να υποβληθούν για έγκριση στην FIA. Το ΗΤΡ πρέπει να εγκριθεί από την HSMC της FIA προτού εκδοθεί.

### **2.3.9 Ειδικά αυτοκίνητα Τουρισμού μετά το 1946 και αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού**

- 2.3.9.1** Μοντέλα που προέρχονται από το Παράρτημα J ομάδα 1 και 2, N ή A της Περιόδου που έχουν υποβληθεί σε αλλαγές πέρα από τις αναγνωρισμένες τροποποιήσεις που επιτρέπονται για αυτές τις ομάδες. Περιλαμβάνονται :
- 2.3.9.2** Τα Ειδικά αυτοκίνητα Τουρισμού είναι μοντέλα που προέρχονται από τα ομάδα 1 και 2, N ή A της Περιόδου, που έχουν υποβληθεί σε αλλαγές πέρα από τις επιτρεπόμενες για αυτά τα ομάδα.
- 2.3.9.3** Περιλαμβάνονται :
- Ομάδα 3 (1957-59): αυτοκίνητα Τουρισμού με ειδικό αμάξωμα ή με στάνταρ αμάξωμα, αλλά με μηχανικές μετατροπές πέρα από τα όρια της ομάδας 2 όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J 1959 Άρθρο 264.
  - Ομάδα 3 (1960-65): περιλαμβάνεται στην ομάδα 3 για αυτοκίνητα GT. Αυτοκίνητα Τουρισμού με ειδικό αμάξωμα αλλά με μηχανικές μετατροπές πέρα από τα όρια της ομάδας 2 όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J 1959 Άρθρο 274.
  - Ομάδα 5 (1966-69): Οι επιτρεπόμενες αλλαγές αναφέρονται στο Παράρτημα J της Περιόδου στο Άρθρο 267. Η έκδοση του 1969 θα θεωρηθεί οριστική. Οι μετατροπές που επιτρέπονται σε αυτά τα αυτοκίνητα είναι γενικά παρόμοιες με αυτές για τα Ειδικά αυτοκίνητα Τουρισμού (ομάδα 2 1970-75) όταν αυτά χρησιμοποιούν αναγνωρισμένες παραλλαγές τουλάχιστον 100 τεμαχίων
  - Ομάδα 5 (1976-81): Οι επιτρεπόμενες αλλαγές αναφέρονται στο Παράρτημα J της Περιόδου: η έκδοση του 1981 (άρθρο 251) θα θεωρηθεί οριστική.

### **2.3.10 Αυτοκίνητα Τουρισμού Εθνικών Πρωταθλημάτων**

- 2.3.10.1** Μοντέλα αυτοκινήτων τουρισμού παραγωγής των περιόδων E μέχρι J που δεν έχουν αγωνιστική ιστορία σε διεθνές επίπεδο αλλά έχουν δημιουργήσει ιδιαίτερη αγωνιστική ιστορία σε σημαντικούς αγώνες αυτοκινήτων τουρισμού παραγωγής εθνικού επιπέδου και είναι σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς που αφορούν αυτούς τους αγώνες.
- 2.3.10.2** Όλα τα ανωτέρω μοντέλα πρέπει να κατατεθούν για έγκριση στην VCSC ύστερα από πρόταση της ΕΑΑ η οποία είναι υπεύθυνη για την χώρα στην οποία έχει πραγματοποιηθεί η αντίστοιχη αγωνιστική ιστορία.
- 2.3.10.3** Οι μηχανικές προδιαγραφές Περιόδου για κάθε μοντέλο πρέπει να καταχωρηθούν και να κατατεθούν για έγκριση στην VCSC (σύμφωνα με το άρθρο 7.2.2) και πρέπει να είναι σύμφωνο με όλες τις τρέχοντες προδιαγραφές ασφαλείας που ορίζονται από το άρθρο 5.

### **2.3.11 Εθνικών Πρωταθλημάτων αυτοκίνητα Δρόμου / αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού**

- 2.3.11.1** Μοντέλα αυτοκινήτων Δρόμου παραγωγής / Μεγάλου Τουρισμού των περιόδων Ε μέχρι J που δεν έχουν αγωνιστική ιστορία σε διεθνές επίπεδο αλλά έχουν δημιουργήσει ιδιαίτερη αγωνιστική ιστορία σε σημαντικούς αγώνες αυτοκινήτων παραγωγής δρόμου και/ή μεγάλου τουρισμού εθνικού επιπέδου και είναι σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς που αφορούν αυτούς τους αγώνες.
- 2.3.11.2** Όλα τα ανωτέρω μοντέλα πρέπει να κατατεθούν για έγκριση στην VCSC ύστερα από πρόταση της ΕΑΑ η οποία είναι υπεύθυνη για την χώρα στην οποία έχει πραγματοποιηθεί η αντίστοιχη αγωνιστική ιστορία.
- 2.3.11.3** Οι μηχανικές προδιαγραφές Περιόδου για κάθε μοντέλο πρέπει να καταχωρηθούν και να κατατεθούν για έγκριση στην VCSC (σύμφωνα με το άρθρο 7.2.2) και πρέπει να είναι σύμφωνο με όλες τις τρέχοντες προδιαγραφές ασφαλείας που ορίζονται από το άρθρο 5.

### 3. ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΠΕΡΙΟΔΩΝ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

**3.1** Ένα αυτοκίνητο θα κατατάσσεται σε χρονική περίοδο σύμφωνα με τις προδιαγραφές του και όχι απαραίτητα με την ημερομηνία κατασκευής του.

#### 3.2 Χρονικές περίοδοι κατάταξης:

A	Πριν από 1/1/1905
B	1/1/1905 έως 31/12/1918
C	1/1/1919 έως 31/12/1930
D	1/1/1931 έως 31/12/1946
E	1/1/1947 έως 31/12/1961 (από 1/1/1946 για αυτοκίνητα Grand Prix και Formula 3 και έως 31/12/1960 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα)
F	1/1/1962 έως 31/12/1965 (από 1/1/1961 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα και μετά έως 31/12/1966 για Formula 2) εκτός από Formula 3 και Formula μοναδικού κινητήρα
GR	1/1/1966 έως 31/12/1971 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα (1/1/1964 έως 31/12/1970 για Formula 3)
G1	1/1/1966 έως 31/12/1969 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με ΔΑ
G2	1/1/1970 έως 31/12/1971 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με ΔΑ
HR	1/1/1972 έως 31/12/1976 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα (1/1/1971 έως 31/12/1976 για Formula 3)
H1	1/1/1972 έως 31/12/1975 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με ΔΑ
H2	1/1/1976 έως 31/12/1976 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με ΔΑ
IR	1/1/1977 έως 31/12/1982 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα (εκτός από ομάδα C) και από 1/1/1977 έως 31/12/1985 για 3λιτρα F1
I	1/1/1977 έως 31/12/1981 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με ΔΑ
IC	1/1/1982 έως 31/12/1990 για αυτοκίνητα της ομάδας C και IMSA
JR	1/1/1983 έως 31/12/1990 για μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα (εκτός από 3λιτρα F1 1/1/1983 έως 31/12/1985)
J1	1/1/1982 έως 31/12/1985 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με ΔΑ
J2	1/1/1986 έως 31/12/1990 για αυτοκίνητα Τουρισμού και GT με ΔΑ

#### 3.3 Προδιαγραφές Περιόδου

**3.3.1** Σαν «προδιαγραφές Περιόδου» ορίζεται η αποδεδειγμένη τεχνική διαμόρφωση του μοντέλου, υπό την έγκριση της FIA ή των Αγωνοδικών, όπως υπήρξε στην περίοδο στην οποία έχει καταταγεί σύμφωνα με το άρθρο 1.2 του Παραρτήματος Κ.

**3.3.2** Οποιοσδήποτε αλλαγές στις προδιαγραφές Περιόδου ενός αυτοκινήτου απαγορεύονται, εκτός και αν υπάρχει ρητή εξουσιοδότηση από τους συγκεκριμένους κανονισμούς για την ομάδα του αυτοκινήτου ή από ανακοίνωση στο επίσημο Δελτίο της FIA σχετικά με το συγκεκριμένο τύπο ή τμήμα του, ή από το κεφάλαιο 5 (ασφάλεια) που αναφέρεται παρακάτω.

**3.3.3 Γενικές αρχές σε εναλλακτικά εξαρτήματα:**

«Εναλλακτικά εξαρτήματα» μπορούν να είναι εξαρτήματα Περιόδου τα οποία μπορεί να μην προέρχονται από την αρχική τοποθέτηση του κατασκευαστή (π.χ. γνήσια εξαρτήματα από προμηθευτές Περιόδου) και αντίγραφα (replica) εξαρτήματα (π.χ. αντίγραφα των γνήσιων εξαρτημάτων από την κατασκευή του αυτοκινήτου ή αντίγραφα των γνήσιων εξαρτήματα από προμηθευτές Περιόδου)

Διαφορετικά εξαρτήματα από τις αρχικές προδιαγραφές του κατασκευαστή μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο αν αποδεικνύεται ότι αυτά αναγνωρίστηκαν ή επιτράπηκαν από την περίοδο του Παραρτήματος J και αν έχουν χρησιμοποιηθεί στο ίδιο μοντέλο αυτοκινήτου σε αγώνες του Διεθνούς ημερολογίου της FIA. Για αυτοκίνητα των περιόδων J1 και J2, εναλλακτικά εξαρτήματα που είχαν χρησιμοποιηθεί σε αγώνες ταχύτητας, δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε ράλλυ και το αντίστροφο.

Ελευθερίες που αναφέρονται στο αντίστοιχο παράρτημα J της Περιόδου δεν συνεπάγονται τώρα πλήρη ελευθερία αλλά επιτρέπουν να χρησιμοποιηθούν οι τροποποιήσεις ή/και τα εξαρτήματα που χρησιμοποιήθηκαν στην περίοδο στο συγκεκριμένο μοντέλο και κατασκευαστή σαν αποτέλεσμα αυτών των ελευθεριών της Περιόδου.

**3.3.4** Η Περίοδος, τα διαφορετικά εξαρτήματα και οι επεκτάσεις του ΔΑ θα αναφέρονται αναλυτικά στο ΗΤΡ του συγκεκριμένου αυτοκινήτου.

**3.3.5** Εκτός αν επιτρέπεται από τους παρόντες κανονισμούς, κάθε εξάρτημα του αυτοκινήτου πρέπει να έχει τις ίδιες διαστάσεις και τύπο υλικού με το γνήσιο, και αυτό πρέπει να αποδεικνύεται από τον αγωνιζόμενο.

**3.3.6** Η τεχνολογία η οποία χρησιμοποιείται, περιλαμβανομένων και των επεκτάσεων του ΔΑ, πρέπει να είναι σύμφωνη με τα δεδομένα της Περιόδου.

**3.3.7** Για αυτοκίνητα με ΔΑ, μόνο τα πρωτότυπα έγγραφα της FIA με τις συγκεκριμένες επεκτάσεις και παραλλαγές της συγκεκριμένης Περιόδου, είναι έγκυρα. Επιπρόσθετα, οι κανονισμοί του Παραρτήματος J της Περιόδου ισχύουν εάν καλύπτουν μία προδιαγραφή που χρησιμοποιήθηκε στην περίοδο όπως αναφέρεται στο άρθρο 3.3.8 για αυτοκίνητα χωρίς ΔΑ.

Όλα τα αυτοκίνητα των περιόδων J1 και J2 πρέπει επίσης να είναι σύμφωνα με το Παράρτημα XI

**3.3.8** Για αυτοκίνητα χωρίς ΔΑ, τα ακόλουθα στοιχεία (δίνονται με σειρά προτεραιότητας) μπορούν να αποδεικνύουν τις προδιαγραφές της Περιόδου:

- α) Οι προδιαγραφές του κατασκευαστή όπως αποδεικνύεται από τα ακόλουθα: φυλλάδια πωλήσεων, εγχειρίδιο του κατασκευαστή, εγχειρίδιο συντήρησης, κατάλογος ανταλλακτικών του κατασκευαστή, περιοδικά που περιλαμβάνουν δοκιμές, τα οποία πρέπει να έχουν δημοσιευτεί στην σχετική περίοδο.
- β) Στοιχεία ότι οι προδιαγραφές ενός κατασκευαστή διαφοροποιήθηκαν για έναν συμμετέχοντα σε Διεθνείς αγώνες. Κάθε στοιχείο του κατασκευαστή όπως έγγραφο, σχέδιο, ή σκίτσο, ή οποιοδήποτε άρθρο περιοδικών της Περιόδου εκείνης (οι προδιαγραφές στα περιοδικά και έντυπα της Περιόδου εκείνης πρέπει να προέρχονται από τουλάχιστον δύο πηγές).
- γ) Εκθέσεις από αναγνωρισμένους εμπειρογνώμονες που επιθεώρησαν το αυτοκίνητο.
- δ) Μικρότερης αξίας πηγή, αλλά η οποία πρέπει να ληφθεί υπ' όψη, θα είναι βιβλία και άρθρα περιοδικών που γράφονταν σε άλλη περίοδο αλλά από αξιόπιστους συντάκτες. Πρόσφατες επιστολές που γράφονται από τους κατασκευαστές, τους μηχανικούς, τους σχεδιαστές, τους οδηγούς και τα μέλη των ομάδων της Περιόδου για ένα συγκεκριμένο μοντέλο, θα λαμβάνονται επίσης υπ' όψη.
- ε) Όλα τα ανωτέρω στοιχεία πρέπει να αναφέρονται στο υπό συζήτηση μοντέλο.

**3.4 Οδηγίες για επισκευές και εξαρτήματα αντικατάστασης για γνήσια αγωνιστικά αυτοκίνητα**

**3.4.1** Η τεχνολογία, ο τύπος του υλικού και τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για επισκευές, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που επιτρέπουν οι επεκτάσεις του ΔΑ πρέπει να είναι συμβατά



με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν την περίοδο σε αυτό το μοντέλο. Σε περίπτωση σωληνωτών κατασκευών ή εξαρτημάτων, ο τύπος του σωληνώσεων είναι ελεύθερος με την προϋπόθεση οι εξωτερικές διαστάσεις και το πάχος των τοιχωμάτων να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου και το υλικό σύμφωνα με το άρθρο 3.6.

- 3.4.2** Η μέθοδος ένωσης των μετάλλων (κόλληση, ένωση, πριτσίνωμα κτλ.) πρέπει να είναι αυτή που χρησιμοποιήθηκε την περίοδο.
- 3.4.3** Εάν οι ενώσεις έχουν κολληθεί τότε η μέθοδος κόλλησης που χρησιμοποιήθηκε για να ενώσει τα υλικά είναι ελεύθερη και εναλλακτική.
- 3.4.4** Το υλικό που προστίθεται πρέπει να συμφωνεί πλήρως στο σχήμα και στην επαφή με το αρχικό. Πρόσθετες ενισχύσεις ή στηρίξεις δεν επιτρέπονται εκτός εάν είχαν επιτραπεί και χρησιμοποιηθεί την περίοδο.

### **3.5 Οδηγίες για επισκευές σε κράματα αλουμινίου**

- 3.5.1** Οι ίδιοι κανονισμοί εφαρμόζονται και για κατασκευές από αλουμίνιο αλλά υπάρχουν επιπλέον παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη οπότε συνιστάται θερμά ότι οποιαδήποτε επισκευή πρέπει να γίνεται πάντα σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή.
- 3.5.2** Όλες οι επισκευές πρέπει να γίνονται σύμφωνα με τις επόμενες προδιαγραφές:
- 3.5.2.1** Υπάρχουν διάφορες οικογένειες κραμάτων αλουμινίου σύμφωνα με τον τύπο του εξαρτήματος που επισκευάζεται ή ανακατασκευάζεται. Αρα συνιστάται θερμά να γίνεται αναφορά στον ορθό προσδιορισμό του κράματος αλουμινίου (βλ. Πίνακα 1 Παράρτημα XII)  
Γενικά για αυτοκινητιστικές εφαρμογές τα συνήθη χρησιμοποιούμενα κράματα είναι των σειρών 5000 και 6000.
- 3.5.2.2** Για να γίνει σωστή επιλογή του κράματος αλουμινίου, συνιστάται θερμά η ανάλυση των μηχανικών ιδιοτήτων και ενδεχομένως και των φυσικών ιδιοτήτων του υλικού που έχει προσδιοριστεί ή χρησιμοποιηθεί από τον κατασκευαστή του εξαρτήματος και να γίνει αναφορά σε αυτό κατά την επιλογή. Αυτή η σύσταση είναι πολύ σημαντική και δεν πρέπει να υποτιμηθεί επειδή, ενώ η μέγιστη διαφοροποίηση στη σκληρότητα διαφόρων κραμάτων αλουμινίου είναι γύρω στο 6%, η τελική τους αντοχή σε εφελκυσμό (tensile strength) μπορεί να διαφέρει 6 φορές. Η λανθασμένη επιλογή των ιδιοτήτων του υλικού και των συνθηκών μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα διαφορετική απόδοση του εξαρτήματος (βλ. Πίνακα 2 Παράρτημα XII)
- 3.5.2.3** Απαγορεύεται η χρήση κραμάτων Al / Li. Σε αυτή την περίπτωση αυτό το κράμα μπορεί να μειώσει το βάρος 6% και να αυξήσει τη σκληρότητα 16%
- 3.5.2.4** Οι μέθοδοι ένωσης των κατασκευών αλουμινίου είναι:
- Συγκόλληση (με λιώσιμο – με ηλεκτροκόλληση, άλλες μέθοδοι όπως με πίεση, με έκρηξη, με υπερήχους κτλ.)
  - Συγκόλληση με χρήση ενδιάμεσου υλικού υψηλότερης θερμοκρασίας τήξης (brazing) ή χαμηλότερης θερμοκρασίας τήξης (soldering)
  - Χρήση κόλας
  - Μηχανική ένωση
- (βλ. Πίνακα 5 Παράρτημα XII)
- 3.5.2.5** Είναι υποχρεωτικό στις επισκευές και τις ανακατασκευές να ακολουθούνται οι διαδικασίες του κατασκευαστή για ένωση εξαρτημάτων από κράμα αλουμινίου έτσι ώστε να διατηρείται η αρχική σκληρότητα της ένωσης
- 3.5.2.6** Συνιστάται να ακολουθούνται οι αρχικές προδιαγραφές για την ποιότητα του καλουπιού από άμμο. Αυτές καθορίζουν το μέγιστο αριθμό ελαττωμάτων ως συνάρτηση του βαθμού ποιότητας του εξαρτήματος. Διαφορετικοί βαθμοί σημαίνουν διαφορετική απόδοση του εξαρτήματος (βλ. Πίνακα 4 Παράρτημα XII)
- 3.5.2.7** Για εφαρμογές που σχετίζονται με την ασφάλεια (ανάρτηση, πλαίσιο, ...) ο βαθμός Β του Πίνακα «Απαιτήσεις επιπέδου ασυνέχειας» είναι ο επιτρεπτός για χυτά μέρη από καλούπια άμμου.

### **3.6 Οδηγίες για αντίγραφα (replica) αυτοκίνητα και αντίγραφα εξαρτήματα**

- 3.6.1** Εδώ θα δοθούν κάποιες υποδείξεις ώστε να γίνει ευκολότερο για τον μηχανικό να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις αυτών των άρθρων όταν προσπαθεί να αντιγράψει ένα αυτοκίνητο ή ένα εξάρτημα
- 3.6.2** Το άρθρο 1.2 ισχύει επίσης και στην περίπτωση αντιγράφου αυτοκινήτου και αντιγράφου εξαρτήματος. Συγκεκριμένα, το άρθρο 1.2 περιλαμβάνει τις αρχές στις οποίες πρέπει να βασιστούν αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε διεθνείς ιστορικούς αγώνες. Αυτό το άρθρο περιλαμβάνει επίσης τις προϋποθέσεις για αποδοχή αντιγράφων εξαρτημάτων
- 3.6.3** Ο κατασκευαστής των ανταλλακτικών εξαρτημάτων πρέπει να είναι υπεύθυνος για την απόκτηση κάθε άδειας ή εξουσιοδότησης ώστε να αντιγράψει τα αρχικά εξαρτήματα ή ένα πλήρες αυτοκίνητο. Η FIA δεν θα είναι υπεύθυνη για παραβιάσεις τυχόν πατεντών
- 3.6.4** Δεν πρέπει να προκύπτει κανένα πλεονέκτημα απόδοσης ή βάρους μέσω της χρήσης εναλλακτικών υλικών ή εξαρτημάτων

### **3.6.5 Υλικά**

- 3.6.5.1** Τα υλικά που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι αυτά που ορίζονται στα άρθρα 3.7.3 και 3.7.4 και πρέπει να μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε κάθε τύπο εξαρτήματος
- 3.6.5.2** Η επιλογή εναλλακτικών υλικών για αντίγραφα αυτοκίνητα όπως και για ανταλλακτικά ή/και αντίγραφα εξαρτήματα πρέπει να είναι σύμφωνη με τα μηχανικά και φυσικά χαρακτηριστικά των αρχικών υλικών για αυτό το εξάρτημα
- 3.6.5.3** Τα παραπάνω συνιστώνται θερμά για εκείνα τα εξαρτήματα που σχετίζονται με την απόδοση ή υπόκεινται σε υψηλά φορτία και τάσεις ή είναι σημαντικά για την ασφάλεια αλλά όχι μόνο:
- Η κολώνα του τιμονιού
  - Το σύστημα πέδησης
  - Τα ψαλίδα της ανάρτησης και άλλα σχετικά εξαρτήματα της ανάρτησης
  - Ο δομικός σκελετός του σωληνωτού σασί
- κτλ.
- 3.6.5.4** Συνιστάται θερμά ότι η αντοχή σε εφελκυσμό και η πυκνότητα παραμένουν εντός  $\pm 2\%$  από τα αρχικά ή ότι επιλέγονται από τη λίστα κατάλληλων υλικών στο Παράρτημα II
- 3.6.5.5** Για κάποια από τα παραπάνω εξαρτήματα ασφάλειας κάποιες μέθοδοι δοκιμής μπορεί να απαιτηθούν. Στην περίπτωση αυτή οι απαιτήσεις δοκιμών σχετίζονται με το «Δοκιμές ιδιοτήτων» του Παραρτήματος III

### **3.6.6 Τεχνολογία**

- 3.6.6.1** Η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία, περιλαμβανομένων των τεχνολογικών επεκτάσεων μπορεί να είναι σύγχρονη αλλά πρέπει να είναι συμβατή με αυτή που χρησιμοποιείτο στην περίοδο του μοντέλου
- 3.6.6.2** Εκτός και αν έχει επιτραπεί σαφώς από τη FIA, εξαρτήματα που ήταν αρχικά πριτσινωμένα πρέπει να παραμείνουν πριτσινωμένα, εξαρτήματα που ήταν αρχικά συγκολλημένα πρέπει να παραμείνουν συγκολλημένα, στοιχεία όπου είχε χρησιμοποιηθεί κόλλα πρέπει να διατηρήσουν την ίδια μέθοδο ένωσης
- 3.6.6.3** (α) Ασχέτως του υλικού και της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται, συνιστάται συγκολλήσεις εξαρτημάτων και διατάξεις που υπόκεινται σε υψηλούς φόρτους και τάσεις ή είναι σημαντικά για την ασφάλεια, να γίνονται από έμπειρους συγκολλητές. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να επιθεωρούνται επαγγελματικά για τυχόν ραγίσματα και ελαττώματα.
- (β) Επίσης συνιστάται θερμά να διενεργούνται παρόμοιες δοκιμές σε περιοχές που είναι ζωτικές για τη δομική ακεραιότητα του αυτοκινήτου ή την ασφάλεια του οδηγού χρησιμοποιώντας μεθόδους κατάλληλες για το υλικό και τον τύπο της κατασκευής

### **3.6.7 Διαστάσεις και βάρη**

- 3.6.7.1** Κάθε εξάρτημα ή διάταξη του αυτοκινήτου πρέπει να έχει ακριβώς τις ίδιες διαστάσεις και την ίδια τοποθέτηση με το αρχικό εξάρτημα

- 3.6.7.2** Συνιστάται θερμά να παρέχεται απόδειξη για αυτό από τον αγωνιζόμενο πριν την έκδοση του ΗΤΡ
- 3.6.7.3** Ανά πάση στιγμή του αγώνα το αυτοκίνητο δεν πρέπει να ζυγίζει λιγότερο από το ελάχιστο βάρος που αναγράφεται στο ΗΤΡ.

### **3.7 Γενικοί ορισμοί**

- 3.7.1** Εμφάνιση του αυτοκινήτου είναι αυτό που φαίνεται από οποιαδήποτε γωνία, με όλα τα εξαρτήματα στην θέση τους.
- 3.7.2** Το πλαίσιο (σασί) είναι η βασική δομή του αυτοκινήτου στην οποία τοποθετούνται τα μηχανικά και τα υπόλοιπα τμήματά του.
- 3.7.3** Με τον όρο «τύπος υλικού» εννοούμε το ίδιο υλικό όχι όμως απαραίτητα των ίδιων προδιαγραφών.
- 3.7.4** Έτσι «αλουμίνιο» είναι μεταλλουργικά το αλουμίνιο που μπορεί όμως να είναι διαφορετικής σύστασης, και να περιέχει διαφορετικά στοιχεία από το αρχικό, με την εξαίρεση του βηρυλλίου. Το μαγνήσιο μπορεί να αντικατασταθεί από αλουμίνιο.
- 3.7.5** Μερικές τεχνικές πληροφορίες για τα υλικά, οδηγίες για την χρήση τους, τεχνικές επισκευής και ανακατασκευής δίνονται στο Παράρτημα ΙΙ. Εκεί δίνονται οδηγίες για την επιλογή και την σωστή χρήση των εναλλακτικών υλικών και τεχνολογιών που εφαρμόζονται για την αντικατάσταση και επισκευή των εξαρτημάτων.

### **3.8 Ανοχές**

- 3.8.1** Εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στην ΔΑ του αυτοκινήτου και στο Παράρτημα J, μπορούν να εφαρμοστούν οι ακόλουθες ανοχές :
- 3.8.2** Όλα τα μηχανικά μέρη εκτός διαμέτρου και διαδρομής :  $\pm 0.2\%$
- 3.8.3** Χύτευση αγκυάλιστη :  $\pm 0.5\%$
- 3.8.4** Πλάτος του αυτοκινήτου στον εμπρόσθιο και οπίσθιο άξονα:  $+1\% -0.3\%$
- 3.8.5** Μεταξόνιο :  $\pm 1.1\%$
- 3.8.6** Μετατρόχιο :  $\pm 1\%$

### **3.9 Καύσιμα και οξειδωτικά**

- 3.9.1** Για αυτοκίνητα παραγωγής, το καύσιμο πρέπει να είναι βενζίνη ή πετρέλαιο όπως αυτή που αναφέρεται στο Παράρτημα J άρθρο 252, παράγραφος 9.1, 9.2, 9.3.
- 3.9.2** Για αυτοκίνητα χωρίς ΔΑ, το καύσιμο πρέπει να είναι σύμφωνο με το Παράρτημα J άρθρο 275.16.
- 3.9.3** Όλα τα αγωνιστικά αυτοκίνητα των περιόδων C και D (1/1/1919-31/12/1946), Formula 1 1946-57, Formula 2 1947-53, Formula 3 1946-60, INDIANAPOLIS 1940-60, μπορούν να χρησιμοποιούν καύσιμο με βάση την αλκοόλη.
- 3.9.4** Τα αυτοκίνητα Formula 1 και 2 1946-60 μπορούν να χρησιμοποιούν βενζίνη με μεγαλύτερο δείκτη οκτανίων.
- 3.9.5** Πρόσθετα λιπαντικά υλικά που δεν θα ξεπερνούν το 2% του συνόλου μπορούν να προστεθούν στο καύσιμο. Αυτό το ποσοστό μπορεί να ανέβει στην περίπτωση δίχρονων κινητήρων.
- 3.9.6** Συστατικά τα οποία προστίθενται στην βενζίνη για να αντικαταστήσουν το μόλυβδο, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εάν είναι διαθέσιμα στο λιανικό εμπόριο. Η προσθήκη αυτή δεν πρέπει να αυξήσει την αξία των οκτανίων του καυσίμου πέρα από 90 MON και το πολύ 102 RON.
- 3.9.7** Εκτός από ατμοσφαιρικό αέρα, κανένα άλλο οξειδωτικό δεν μπορεί να αναμειχθεί με το καύσιμο.

### **ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ**

Οι προδιαγραφές καυσίμων αναφέρονται στον «Τεχνικό κανονισμό αγώνων αυτοκινήτου» παράγραφο Α.3.

## **4. ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ FIA**

#### **4.1 Πιστοποίηση**

**4.1.1.** Όλα τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε διεθνείς αγώνες της FIA πρέπει να έχουν «Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα» (HTP) ή στην περίπτωση των Regularity Ράλλυ μία «Ταυτότητα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου» (HRCP). Αυτά τα έγγραφα είναι καθαρά τεχνικά και δεν παρέχουν καμία εγγύηση ή γνωμοδότηση όσον αφορά την αυθεντικότητα των αυτοκινήτων.

Κάθε αυτοκίνητο θα ταυτοποιείται από έναν αριθμό και ένα γραμμωτό κώδικα (bar code) τυπωμένο σε ένα αδιάβλητο αυτοκόλλητο κολλημένο και στο αυτοκίνητο και στο HTP τη στιγμή έκδοσης του εγγράφου.

**4.1.2** Η «Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα» (HTP) είναι ιδιοκτησία της FIA και μπορεί να αποσυρθεί οποιαδήποτε στιγμή από την επιτροπή Ιστορικών Αυτοκινήτων της FIA (HMSC). Στην περίπτωση αυτή η ΕΑΑ πρέπει να υποβάλλει το πρωτότυπο HTP στη FIA και να αποσύρει το θεωρημένο αντίγραφο του HTP από τον αγωνιζόμενο.

Η «Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα» (HTP) και η σχετική αίτηση, μπορεί να αποκτηθεί από την Εθνική Αθλητική Αρχή (ΕΑΑ) από έναν κάτοικο ή πολίτη της αντίστοιχης χώρας. Ο αιτών είναι υπεύθυνος για την συμπλήρωση του HTP πριν το επιστρέψει στην ΕΑΑ. Η ΕΑΑ κρατάει το πρωτότυπο της φόρμας και όλες τις σχετικές λεπτομέρειες. Η ΕΑΑ θα προμηθεύσει τον αιτώντα με ένα θεωρημένο αντίγραφο και θα ενημερώσει την βάση δεδομένων της FIA με όλες τις λεπτομέρειες και τα αντίγραφα όλων των εκδοθέντων εγγράφων Ταυτότητας.

**4.1.3.** Η «Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα» (HTP) είναι μία φόρμα 27 σελίδων που συμπληρώνεται από την ΕΑΑ σε συνεργασία με τον αιτούντα.

**4.1.4.** Για κάθε αυτοκίνητο που έχει ΔΑ αυτό το HTP πρέπει να συνοδεύεται από ένα θεωρημένο από την ΕΑΑ αντίγραφο του πρωτότυπου ΔΑ (τυπωμένο σε χαρτί FIA με επιπλέον σφραγίδα της ΕΑΑ) ή από ένα θεωρημένο αντίγραφο από την FIA του αναδρομικού ΔΑ.

**4.1.5.** Η Ταυτότητα Regularity Ιστορικού Αυτοκινήτου (HRCP) βασίζεται σε μία φόρμα της FIA και είναι ένα απλό Δελτίο Ταυτότητας του Αυτοκινήτου για χρήση μόνο σε Regularity Ράλλυ Ιστορικών αυτοκινήτων.

#### **4.1.6 Αλλαγή κυριότητας**

Το HTP είναι ένα διεθνές έγγραφο και πρέπει να γίνεται δεκτό από όλες τις ΕΑΑ. Σε περίπτωση που γίνει αλλαγή της ιδιοκτησίας σε μία διαφορετική χώρα η νέα ΕΑΑ πρέπει να αναγνωρίσει το έγγραφο που εκδόθηκε για το αυτοκίνητο, να ενημερώσει την ΕΑΑ που το εξέδωσε για την αλλαγή της ιδιοκτησίας και να ζητήσει να της αποσταλεί το πρωτότυπο καθώς και τα σχετικά έγγραφα. Το θεωρημένο αντίγραφο του αρχικού HTP πρέπει να αποσυρθεί από τον προηγούμενο κάτοχο από την εκδίδουσα ΕΑΑ και η το αρχικό έγγραφο να ακυρωθεί. Η νέα Εθνική Αθλητική Αρχή πρέπει να εκδώσει νέο HTP (σε καινούργια φόρμα) και να δώσει δικό της εθνικό αριθμό. Το νέο HTP πρέπει να προωθηθεί στη FIA για έγκριση με για να ενημερωθεί η βάση δεδομένων των HTP.

#### **4.1.7. Απώλεια Ιστορικής Τεχνικής Ταυτότητας (HTP)**

Σε περίπτωση που ένα HTP χαθεί, πρέπει να γίνει αίτηση στην ΕΑΑ που θα εκδώσει ένα δεύτερο, θεωρημένο, έγχρωμο αντίγραφο από το δικό της πρωτότυπο. Η εκδίδουσα ΕΑΑ θα πρέπει να σημειώσει στην εμπρόσθια σελίδα ότι αυτό είναι ένα δεύτερο, θεωρημένο αντίγραφο και στην σελίδα 24 την ημερομηνία εκδόσεως του αντιγράφου.

#### **4.2 Χρήση της Ιστορικής Τεχνικής Ταυτότητας (HTP)**

**4.2.1** Η Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα (HTP) έχει μόνον δυο σκοπούς: Πρώτον για χρήση από τους τεχνικούς εφόρους στους αγώνες και δεύτερον για χρήση από τους οργανωτές για την κατάταξη του αυτοκινήτου στον αγώνα και τη διάταξη των κλάσεων για τους αγώνες τους.

**4.2.2** Για να διευκολύνονται οι Οργανωτές, μία φωτοτυπία της εμπρόσθιας σελίδας του HTP, που θα φαίνεται καθαρά η κλάση, η Περίοδος και η κατηγορία στην οποία ανήκει το αυτοκίνητο επί τη βάσει του Παραρτήματος Ι θα πρέπει να συνοδεύει όλες τις αιτήσεις για συμμετοχή σε αγώνες του Διεθνούς Ημερολογίου της FIA.

- 4.2.3** Το ΗΤΡ πρέπει να παρουσιάζεται με το αυτοκίνητο κατά τον τεχνικό έλεγχο του αγώνα. Το ΗΤΡ πρέπει να ευρίσκεται στην διάθεση των αξιωματούχων της FIA καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα. Μόνον ένας από τους υπεύθυνους εκπροσώπους της FIA (ή ένα εξουσιοδοτημένο από την FIA άτομο) μπορεί να καταχωρήσει σχόλια επάνω στο ΗΤΡ στα Αγγλικά ή στα Γαλλικά.
- 4.2.4** Αποτελεί ευθύνη του αγωνιζόμενου να αποδείξει αν ζητηθεί την ορθότητα των προδιαγραφών του αυτοκινήτου, όπως αυτά καταχωρήθηκαν στο ΗΤΡ.
- 4.2.5** Οι τεχνικοί έφοροι του Αγώνα πρέπει να αποδέχονται όλα τα ΗΤΡ εφ' όσον έχουν εκδοθεί νόμιμα από μία ΕΑΑ και να επιτρέπουν στα αυτοκίνητα να διαγωνισθούν, εφ' όσον το αυτοκίνητο συμφωνεί με τα στοιχεία του, με τις προϋποθέσεις του άρθρου 4.3
- 4.2.6** Οργανωτές που δέχονται αυτοκίνητα στους αγώνες τους χωρίς το σωστό ΗΤΡ διακινδυνεύουν την εξαίρεση των αγώνων τους από το Διεθνές Αγωνιστικό Ημερολόγιο και πιθανές περαιτέρω κυρώσεις από την FIA.
- 4.2.7** Για κάθε ΗΤΡ επεκτάσεις στο έγγραφο μπορούν να εκδοθούν ως παραλλαγές, αν μέρος των πληροφοριών που είχαν δοθεί στο αρχικό έγγραφο τροποποιηθεί.  
Όπως αναφέρεται στη σελίδα 1 της παραλλαγής, οι παραλλαγές θα ισχύουν για μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες μορφές αγώνων: Ανάβαση, Ταχύτητα, Ράλλυ  
Ο αγωνιζόμενος μπορεί να χρησιμοποιήσει τις παραλλαγές όπως επιθυμεί αρκεί να πρόκειται για τη σωστή μορφή αγώνων  
Οι παραπάνω διατάξεις θα χρησιμοποιηθούν για τις παραλλαγές και δεν απαιτείται κανένα επιπλέον αυτοκόλλητο στο ΗΤΡ ή το αυτοκίνητο αν δεν έχει αλλάξει η σελίδα 1 του ΗΤΡ. Ωστόσο, αν απαιτηθεί νέα σελίδα 1, τότε ένα νέο αυτοκόλλητο γραμμωτού κώδικα θα τοποθετηθεί στο αυτοκίνητο κοντά στο αρχικό και το νέο αυτοκόλλητο θα κολληθεί στη νέα σελίδα 1 του ΗΤΡ.
- 4.2.8** Κάθε ΗΤΡ στην πλέον πρόσφατη μορφή των 27 σελίδων θα είναι έγκυρο για 10 χρόνια.

### **4.3 Διαδικασία σε περίπτωση μη συμφωνίας με τους κανονισμούς**

- 4.3.1** Όταν ένα αυτοκίνητο που επιθεωρείται βρεθεί να μην συμφωνεί με το ΗΤΡ του ή με το ΔΑ του, και η αντικανονικότητά του αυτή είναι εκτός της προβλεπόμενης διαδικασίας της «Κόκκινης Βούλας» (Red dot-άρθρο 4.4), τότε είναι ευθύνη του αγωνιζόμενου να βεβαιώσει ότι το αυτοκίνητο θα τροποποιηθεί ώστε να συμμορφωθεί με τους κανονισμούς.
- 4.3.2** Εάν δεν είναι δυνατόν να διορθωθεί η παρατυπία για τον αγώνα, οι Αγωνοδίκες έχουν το δικαίωμα να αποκλείουν το αυτοκίνητο και να στείλουν το ΗΤΡ στην FIA και ένα αντίγραφο υπ' όψιν της εκδίδουσας ΕΑΑ.
- 4.3.3** Εφόσον ένα αυτοκίνητο βρεθεί να συμφωνεί με την Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα του (ΗΤΡ), αλλά να μην συμφωνεί με τον τεχνικό κανονισμό του Παραρτήματος Κ, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποκλείσουν τον αγωνιζόμενο με αυτό το αυτοκίνητο, να καταγράψουν τους λόγους αποκλεισμού του στο ΗΤΡ του και να το στείλουν στην FIA και ένα αντίγραφο υπ' όψιν της εκδίδουσας ΕΑΑ.
- 4.3.4** Η Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα (ΗΤΡ) μπορεί να ακυρωθεί στις εξής περιπτώσεις:
- α)** Υστερά από αίτηση προς την FIA της ΕΑΑ στην οποία το αυτοκίνητο είναι καταχωρημένο. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από τους λόγους για τους οποίους ζητείται η ακύρωση.
  - β)** Ύστερα από αναφορά προς την FIA από έναν Τεχνικό Έφορο της FIA σε έναν αγώνα στον οποίο το αυτοκίνητο βρέθηκε να μην είναι σύμφωνο με το Παράρτημα Κ όπως παραπάνω. Πρέπει να αναφερθούν οι λόγοι επί του ΗΤΡ και αυτό να σταλεί στην FIA με ένα αντίγραφο στην ΕΑΑ και να γίνουν προσωρινά τα αποτελέσματα.
  - γ)** Από τη FIA, η οποία μπορεί να ακυρώσει οποιοδήποτε ΗΤΡ, γνωστοποιώντας στην ΕΑΑ που το εξέδωσε την απόφασή της και δημοσιεύοντας την απόφαση αυτή μέσω του Δελτίου Πληροφοριών της FIA.
- 4.3.5** Σε περιπτώσεις που εμπίπτουν στα άρθρα 4.3.4 (α) και 4.3.4. (β) ο αγωνιζόμενος θα κρατήσει ένα φωτοαντίγραφο του ΗΤΡ με τον ανάλογο σχολιασμό από τους Αγωνοδίκες ή τον Τεχνικό Έφορο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε αγώνες για περίοδο 30 ημερών. Η FIA πρέπει να αποφασίσει μέσα σε 30 ημέρες από την λήψη του ΗΤΡ. Κατά την διάρκεια αυτής της Περιόδου, όλα τα αποτελέσματα ή βαθμοί που επιτεύχθηκαν από το αυτοκίνητο θα είναι προσωρινά.

- 4.3.6** Εάν η FIA αποφασίσει ότι ένα Ιστορική Τεχνική Ταυτότητα HTP παύει να ισχύει, τότε αυτό θα αποσύρεται και κάθε επόμενη Ταυτότητα (HTP) για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο, θα πρέπει να ελέγχεται από την FIA πριν εκδοθεί.
- 4.3.7** Οι Τεχνικοί Έφοροι μπορούν, σε ορισμένες περιπτώσεις, να λάβουν άδεια από τους Αγωνοδίκες να κρατήσουν HTP για περαιτέρω επιθεώρηση, κατά την διάρκεια ενός αγώνα.

#### **4.4 Διαδικασία Κόκκινης Βούλας (Red Dot)**

- 4.4.1** Εάν ένα αυτοκίνητο παρουσιαστεί στον τεχνικό έλεγχο με κάποια μικρή τεχνική παρατυπία ή, αν το αυτοκίνητο έχει ΔΑ, αν αυτό το ΔΑ δεν προσαρτάται στο HTP, τότε ο Τεχνικός έφορος (ή κάποιος άλλος εκπρόσωπος της FIA) μπορεί να σημειώσει στην σελίδα 1 του HTP μία Κόκκινη Βούλα (Red Dot), αναφέροντας γραπτώς τους λόγους στην αντίστοιχη σελίδα της φόρμας.  
Ο αγωνιζόμενος πρέπει να διορθώσει την παρατυπία πριν από τον επόμενο αγώνα.  
Κόκκινες βούλες μπορούν να καταγράφονται και σε εθνικούς αγώνες, αν αυτό προτείνεται από Τεχνικούς Εφόρους, που έχουν αναγνωριστεί από τη FIA για το σκοπό αυτό.
- 4.4.2** Όλες οι «Κόκκινες Βούλες» πρέπει να καταχωρούνται σε μία κεντρική βάση δεδομένων.
- 4.4.3** Εάν η παρατυπία δεν διορθωθεί στον επόμενο αγώνα, οι Αγωνοδίκες μπορούν να αποκλείσουν το αυτοκίνητο.

#### **4.5 Διαδικασία μαύρης βούλας (black dot)**

- 4.5.1** Εάν ένα αυτοκίνητο βρεθεί, κατά την διάρκεια ενός αγώνα, να μην πληροί τις απαραίτητες προδιαγραφές ασφαλείας, τότε ο Τεχνικός έφορος (ή κάποιος άλλος εκπρόσωπος της FIA) μπορεί να σημειώσει στην σελίδα 1 του HTP μία Μαύρη Βούλα (black dot), αναφέροντας γραπτώς τους λόγους στην αντίστοιχη σελίδα της φόρμας και αμέσως να στείλει μία αναφορά στους Αγωνοδίκες. Εάν η παρατυπία δεν διορθωθεί άμεσα, οι Αγωνοδίκες θέτουν άμεσα το αυτοκίνητο εκτός αγώνα και θα ενημερώσουν σχετικά τη FIA.
- 4.5.2** Η εφαρμογή της μαύρης βούλας στο HTP ισοδυναμεί με απόλυτη μη κανονικότητα του αυτοκινήτου, η οποία έχει σαν αποτέλεσμα ότι ο αγωνιζόμενος δεν μπορεί να πάρει μέρος στον αγώνα και σε άλλους αγώνες με το ίδιο μη κανονικό αυτοκίνητο. Η παρατυπία θεωρείται ότι έχει διορθωθεί τότε και μόνο τότε όταν ο αρμόδιος τεχνικός έφορος κάνει την διόρθωση και τοποθετήσει ένα πιστοποιητικό στην ίδια σελίδα του HTP που αναφέρεται και στο 4.7.1
- 4.5.3.** Όλες οι μαύρες βούλες πρέπει να καταχωρούνται σε μία βάση δεδομένων στην οποία θα αναφέρεται ακριβώς η ημερομηνία που η κάθε μαύρη βούλα τέθηκε σε ισχύ και που αναιρέθηκε.

#### **4.6 Διαδικασία Ένστασης κατά απόφασης της Εθνικής Αθλητικής Αρχής**

- 4.6.1** Εάν μία ΕΑΑ αρνηθεί να εγκρίνει ένα HTP, ο αιτών έχει το δικαίωμα να ξεκινήσει μία διαδικασία ένστασης προς την FIA. Κατόπιν ανάθεσης από την HSMC, τις ενστάσεις χειρίζεται η υπο-επιτροπή ενστάσεων της HSMC. Κάθε απόφαση της υπο-επιτροπής ενστάσεων της HSMC είναι οριστική και δεν μπορεί να γίνει έφεση ενώπιον του διεθνούς δικαστηρίου εφέσεων.
- 4.6.2** Ο αιτών πρέπει να ζητήσει γραπτώς, μέσα σε 30 ημέρες από την αρνητική απάντηση, από την ΕΑΑ, αυτή να στείλει ολόκληρο τον σχετικό φάκελο στην FIA, υπ' όψη της υπο-επιτροπής ενστάσεων της HSMC, εντός 30 ημερών από τη λήψη της αρνητικής απάντησης της ΕΑΑ από τον ενδιαφερόμενο. Η ειδοποίηση της ένστασης πρέπει να περιλαμβάνει:
- Τα στοιχεία του αιτούντος, ένα αντίγραφο της επίμαχης απόφασης και τους λόγους που το θέμα τίθεται υπ' όψη της υπο-επιτροπής ενστάσεων της HSMC
  - Οποιοδήποτε έγγραφο αποδεικνύει ότι έχει πληρωθεί το σχετικό παράβολο ένστασης
- 4.6.3** Η ΕΑΑ πρέπει να ανταποκριθεί σε αυτό το αίτημα εντός 14 ημερών από την γνωστοποίηση της αίτησης της ένστασης.
- 4.6.4** Εντός 30 ημερών από τη λήψη του φακέλου η FIA θα στείλει τη γραπτή γνωμόδοτηση της VCSC στην ΕΑΑ του αιτούντος και επιτρέπονται επιπλέον 14 ημέρες για τυχόν σχόλια. Σε κάθε περίπτωση, είναι ευθύνη του αιτούντος να παρέχει πλήρη τεκμηρίωση και εγκυρότητα της προδιαγραφής της

Περίοδου, σύμφωνα με το άρθρο 3.3 και το 1.2 του Παραρτήματος Κ. Διαφορετικά και αν δεν παρασχεθεί η τεκμηρίωση, ο φάκελος θα θεωρηθεί μη αποδεκτός.

- 4.6.5 Αν τεθεί ένα νέο θέμα, επιπλέον 14 ημέρες θα επιτραπούν για γραπτή απάντηση σε αυτό
- 4.6.6 Όλες αυτές οι γραπτές απαντήσεις και τυχόν σχετιζόμενα πειστήρια θα ληφθούν υπόψη από την υπο-επιτροπή ενστάσεων της HSMC, που θα εκδώσει απόφαση για το θέμα
- 4.6.7 Δεν υπάρχει περίπτωση προφορικής ακρόασης
- 4.6.8 Η FIA θα ενημερώσει γραπτώς τον αιτούντα και την ΕΑΑ εντός το πολύ 21 ημερών από την εξέταση του ζητήματος της υπο-επιτροπής ενστάσεων της HSMC για την απόφασή της.
- 4.6.9 Ένα παράβολο €1500 πληρώνεται στην FIA κατά την στιγμή της υποβολής της ένστασης και εάν η ένσταση γίνει δεκτή το παράβολο επιστρέφεται στον ενιστάμενο από την ΕΑΑ.

#### **4.7 Βάση Δεδομένων της FIA για τα Ιστορικά αυτοκίνητα**

- 4.7.1 Οι ΕΑΑ θα πρέπει να κρατούν όλα τα στοιχεία των «Ιστορικών Τεχνικών Βιβλιαρίων» που έχουν εκδώσει, σε μία βάση δεδομένων.

## **5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός είναι εγγενώς επικίνδυνος και θέτει τη σωματική ακεραιότητα των αγωνιζομένων σε σημαντικό κίνδυνο. Όπως είναι γνωστό σε όλους τους αγωνιζόμενους, τα ιστορικά αυτοκίνητα αγωνίζονται όπως ήταν στην περίοδο, σε μια προδιαγραφή που ήταν τότε αποδεκτή (όπως υπάρχει σήμερα στο Παράρτημα Κ, με συγκεκριμένες πρόσθετες προβλέψεις τεχνικές και ασφάλειας).

Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να γνωρίζουν την πιθανότητα σκουριάς και /η την γήρανση των εξαρτημάτων και τις συνέπειες αυτής και πρέπει να λαμβάνουν μέτρα για την δομή και την ασφάλεια αυτών των εξαρτημάτων με σεβασμό στις αρχικές τους προδιαγραφές.

- 5.1 Οι ακόλουθες προδιαγραφές είναι υποχρεωτικές εκτός από τα Regularity Ράλλυ, όπου συνιστώνται.
- 5.2 Η παρουσίαση του αυτοκινήτου στον τεχνικό έλεγχο, υπονοεί δήλωση εκ μέρους του αγωνιζόμενου ότι αυτό είναι σε ασφαλή κατάσταση ώστε να πάρει μέρος στον αγώνα. Τα αυτοκίνητα πρέπει να παρουσιάζονται καθαρά.

### **ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ**

Για όλα τα αγωνιστικά αυτοκίνητα και όλους τους αγώνες, η ισχύς των προτύπων ασφαλείας είναι **παρατείνεται η ισχύς των παρακάτω προτύπων ασφαλείας:**

- FIA 8855/1999 για τα καθίσματα **από 5 έτη σε 7 έτη από την ημερομηνία κατασκευής**
- FIA 8853/98 και 8854/98 για τις ζώνες ασφαλείας **από 5 έτη σε 7 έτη από την ημερομηνία κατασκευής**, η οποία αναγράφεται στην ετικέτα.
- FIA FT3-1999, FT3.5, FT5 καθώς και SFI 28.1 ή 28.2 **παρατείνεται η ισχύς** από 5 έτη σε 7 έτη από την ημερομηνία κατασκευής, η οποία αναγράφεται σε ετικέτα πάνω στη δεξαμενή ή σε γνήσιο πιστοποιητικό του κατασκευαστή.

**Σε όλες τις περιπτώσεις η ημερομηνία λήξης παρατείνεται έως το τέλος της αντίστοιχης χρονιάς λήξης. Πχ. αν ένα κάθισμα είχε κατασκευαστεί 1/6/2012 έληγε κανονικά 1/6/2017 (+5 χρόνια κατασκευής) και με την παράταση λήγει 31/12/2019 (+7 χρόνια από την ημερομηνία κατασκευής έως το τέλος της αντίστοιχης χρονιάς λήξης).**

**Αρα για το 2019 γίνονται δεκτά καθίσματα, ζώνες και δεξαμενές ασφαλείας κατασκευασμένα από 1/1/2012 και μετά.**

Τονίζεται ότι για αναγνωρισμένες ζώνες ασφαλείας FIA και τα αναγνωρισμένα καθίσματα FIA κατασκευής από την 1/1/2013 και μετά είναι υποχρεωτική η ύπαρξη γνήσιου ολογράμματος FIA σε έναν τουλάχιστον

από τους μάντες ώμου (για ζώνες) ή στην ετικέτα στο πλάι του καθίσματος (για καθίσματα). Ομοίως είναι υποχρεωτική η ύπαρξη γνήσιου ολογράμματος FIA στις δεξαμενές καυσίμου κατασκευής από 1/1/2013 και μετά.

Σε κάθε περίπτωση, πρέπει τα εν λόγω μέτρα ασφάλειας να είναι σε απολύτως άριστη κατάσταση και να μην έχουν εμπλακεί σε ατύχημα. Οι τεχνικοί έφοροι είναι αποκλειστικά αρμόδιοι για την πιστοποίηση της κατάστασης των μέτρων ασφάλειας και έχουν δικαίωμα να μην τα κάνουν δεκτά, αν δεν είναι σε απολύτως άριστη κατάσταση, ακόμα και αν δεν έχει εκπνεύσει η διάρκεια ισχύος των συγκεκριμένων καθισμάτων, ζωνών ασφάλειας και δεξαμενών καυσίμων ασφαλείας.

~~Η εν λόγω παράταση ισχύος των προτύπων δεν ισχύει για τους διεθνείς αγώνες (πχ. ράλλυ Ακρόπολις, ιστορικό ράλλυ Ακρόπολις), στα οποία ισχύουν οι διάρκειες των προτύπων, που καθορίζονται από τη FIA (5 έτη με δυνατότητα παράτασης).~~

Διευκρινίζεται τέλος, πως δεν υπάρχει πλέον η δυνατότητα επιπλέον παράτασης από τον κατασκευαστή, δηλ. τα 7 έτη είναι το μέγιστο, που μπορεί να επιτευχθεί

### **5.3 Μπαταρία, Διακόπτης κυκλώματος**

**5.3.1** Η προστασία των ακροδεκτών της μπαταρίας έναντι κινδύνου βραχυκυκλώματος είναι υποχρεωτική. Εάν η μπαταρία παραμένει στον χώρο των επιβατών αυτή πρέπει να είναι ξηρού τύπου, ασφαλώς στερεωμένη και να έχει ένα μονωμένο και αδιαπέραστο από υγρά κάλυμμα

**5.3.2** Πρέπει να υπάρχει ένας γενικός διακόπτης ρεύματος που να απομονώνει όλα τα ηλεκτρικά κυκλώματα (μπαταρία, γεννήτρια – εναλλάκτη, φώτα, κόρνα, ανάφλεξη, ηλεκτρικά συστήματα ελέγχου – εκτός από την πυρόσβεση) και να πρέπει επίσης να σταματάει τη λειτουργία του κινητήρα. Πρέπει να είναι αντισπινθηρικού τύπου και πρέπει να είναι προσβάσιμος και από μέσα και από έξω από το αυτοκίνητο. Στο εξωτερικό, το σύστημα ενεργοποίησης πρέπει να τοποθετείται στη βάση των κολωνών του εμπρός παρ-μπριζ ή το πολύ σε απόσταση 50 cm από εκείνο το σημείο. Σε κλειστά αυτοκίνητα ο διακόπτης μπορεί να τοποθετηθεί σε ένα πίσω πλαϊνό παράθυρο από Perspex, με την προϋπόθεση ότι θα είναι πίσω από το κάθισμα του οδηγού. Ο διακόπτης επισημαίνεται με έναν κόκκινο κεραυνό μέσα σε ένα μπλε τρίγωνο με λευκό πλαίσιο με βάση τουλάχιστον 120 mm.

Αυτό το εξωτερικό σύστημα ενεργοποίησης ισχύει μόνο για κλειστά αυτοκίνητα.

Από το εσωτερικό, ο διακόπτης πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμος από τον οδηγό και το συνοδηγό όταν κάθονται στις θέσεις τους με τις ζώνες δεμένες.

**5.3.3** Σε αυτοκίνητα με μανιατό, πρέπει να υπάρχει ένας γειωμένος διακόπτης από την πλευρά της χαμηλής τάσης του μανιατό. Πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμος από μέσα και απ'έξω από το αυτοκίνητο.

**5.3.4** Απαγορεύεται η χρήση μπαταριών βασισμένων σε λίθιο.

### **5.4 Καλώδια, Σωληνώσεις, Ηλεκτρική Εγκατάσταση**

**5.4.1** Οι σωληνώσεις καυσίμου, λαδιού και φρένων πρέπει να προστατεύονται εξωτερικά έναντι κινδύνου φθοράς (πέτρες, διάβρωση, μηχανικές θραύσεις κ.λ.π.) και εσωτερικά από κάθε κίνδυνο φωτιάς.

**5.4.2** Η προστασία αυτή δεν πρέπει να ενισχύει το αμάξιμο.

**5.4.3** Αν διατηρούνται οι αρχικές σωληνώσεις, δεν απαιτείται πρόσθετη προστασία.

### **5.5 Σύστημα τροφοδοσίας**

**5.5.1** Οι δεξαμενές καυσίμων όλων των αυτοκινήτων των περιόδων από Α έως Ε (1961) πρέπει να είναι είτε οι αρχικές δεξαμενές, είτε δεξαμενές που αναφέρονται στο ΔΑ είτε δεξαμενές ασφαλείας. Συνιστάται οι δεξαμενές να γεμίζονται με αφρώδες υλικό ασφαλείας σύμφωνα με τις Αμερικάνικες στρατιωτικές προδιαγραφές MIL- B-83054 ή "D-STOP" (αντικρηκτικά φύλλα)



- 5.5.2** Για όλα τα αυτοκίνητα της Περιόδου F έως J η δεξαμενή είναι ελεύθερη και πρέπει να είναι γεμισμένη με αφρώδες υλικό ασφαλείας σύμφωνα με τις Αμερικάνικες στρατιωτικές προδιαγραφές MIL-B-83054 ή "D-STOP" (αντικρηκτικά φύλλα). Η μέγιστη χωρητικότητα της Περιόδου δεν πρέπει να υπερβαίνεται.
- 5.5.3** Οι δεξαμενές ασφαλείας (εύκαμπτες) πρέπει να είναι σύμφωνα με το άρθρο 253.14 του τρέχοντος Παραρτήματος J (Δεξαμενές καυσίμου ασφαλείας εγκεκριμένα από την FIA).
- 5.5.4** Συστήματα τροφοδοσίας που δεν έχουν ηλεκτρικές ή μηχανικές αντλίες, πρέπει να έχουν έναν διακόπτη απομόνωσης που να είναι φανερός.
- 5.5.5** Αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν άλλο καύσιμο εκτός από βενζίνη, π.χ. μεθανόλη, πρέπει να φέρουν έναν φωσφορίζον, πορτοκαλί, κυκλικό σήμα, διαμέτρου 75 mm, στο φόντο κάθε αριθμού συμμετοχής. Συνιστάται το πορτοκαλί χρώμα να είναι σύμφωνο με το Pantone 15-1354 TC Orange Crush.
- 5.5.6. Τάπες πλήρωσης ρεζερβουάρ καυσίμου και λαιμοί**  
Όλες οι τάπες γρήγορης απελευθέρωσης (τύπου Monza) που εξέχουν από το περίγραμμα του οχήματος πρέπει να έχουν ένα δευτερεύον σύστημα ασφαλείας για να αποκλειστεί κατά λάθος άνοιγμα. Συνιστάται όλα τα αυτοκίνητα να φέρουν αντεπίστροφη βαλβίδα στο λαιμό πλήρωσης όσο το δυνατόν κοντύτερα στη δεξαμενή.
- 5.5.7** Σωληνώσεις καυσίμου που δεν βρίσκονται υπό πίεση μπορούν να περάσουν μέσα από τον θάλαμο των επιβατών με την προϋπόθεση να είναι προστατευμένες και, σε περίπτωση μη μεταλλικών, πρέπει να είναι από υλικό κατάλληλο για καύσιμα και ανθεκτικό στη φωτιά.  
Σωληνώσεις καυσίμου, που βρίσκονται υπό πίεση σε οποιοδήποτε σημείο, αν δεν είναι μεταλλικές, πρέπει να είναι από υλικό κατάλληλο για καύσιμα και ανθεκτικό στη φωτιά και επιπλέον:
- Σε αυτοκίνητα με κινητήρες ψεκασμού πρέπει να είναι σύμφωνες με το Παράρτημα J άρθρο 253.3.2 ή
  - Σε άλλα αυτοκίνητα, να έχουν ελάχιστη πίεση θραύσης τα 100 psi.
- Οι ενώσεις μπορούν να είναι μόνο ασφαλείας με σπείρωμα ή εγκεκριμένοι από τον κατασκευαστή σύνδεσμοι.

#### **ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ**

Σε όλες τις περιπτώσεις όλων των ομάδων, όπου επιτρέπεται η χρήση δεξαμενών ασφαλείας προδιαγραφών FT3-1999, FT3.5 ή FT5, επιτρέπονται επιπλέον και δεξαμενές σύμφωνα με την προδιαγραφή SFI 28.1 (υποχρεωτικά με σφουγγάρι προδιαγραφών MIL-B-83054) ή SFI 28.2

Για δεξαμενές καυσίμου FIA FT3-1999, FT3.5, FT5 καθώς και SFI 28.1 ή 28.2 το παραπάνω διάστημα των 5 χρόνων παρατείνεται στα 7 χρόνια μόνο με πιστοποιητικό του κατασκευαστή..

#### **5.6 Διάφραγμα**

- 5.6.1** Από την περίοδο F και εξής, πρέπει να τοποθετείται ένα πυρασφαλές διάφραγμα. Συνιστάται για τις άλλες Περιόδους.

#### **5.7 Πυρόσβεση**

- 5.7.1** Όλα τα αυτοκίνητα που συμμετέχουν όλους τους αγώνες πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον έναν πυροσβεστήρα χειρός, σύμφωνα με το ισχύον Παράρτημα J, άρθρο 253.7.3.
- 5.7.2** Ένα αναγνωρισμένο από τη FIA εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης (Παράρτημα J, άρθρο 253.7.2, τεχνική λίστα 16) είναι υποχρεωτικό για όλα τα αυτοκίνητα που παίρνουν μέρος σε αγώνες Ράλλυ που συμπεριλαμβάνουν ειδικές διαδρομές, με την εξαίρεση ότι στα μονοθέσια και ανοικτά διαθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα ο εξωτερικός διακόπτης ενεργοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 253.7.2.3 δεν είναι υποχρεωτικός. Ο πυροσβεστήρας μπορεί να τοποθετείται, μαζί με anti-torpedo tabs, όπου μέσα στο αυτοκίνητο είναι επαρκώς προστατευμένος.

**5.7.3** Αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε αγώνες που συμπεριλαμβάνουν ειδικές διαδρομές πρέπει να έχουν ένα πυροσβεστήρα χειρός και ένα αναγνωρισμένο εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης σύμφωνα με τα άρθρα 5.7.1 και 5.7.2 παραπάνω

#### ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

Αυτό σημαίνει ότι σε ράλλυ πρέπει να υπάρχει και εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης και χειροκίνητος(-οι) πυροσβεστήρας(-ες) ενώ σε αναβάσεις και ταχύτητες πρέπει να υπάρχει είτε εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης είτε χειροκίνητος(-οι) πυροσβεστήρας(-ες) είτε και τα δύο.

#### ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ

Τα “εξαρτήματα προστασίας από μετακίνηση του πυροσβεστήρα (anti-torpedo tabs)” είναι μεταλλικά ελάσματα με 2 “αυτάκια” προς τα πάνω στο τέλος τους, που τοποθετούνται σταθερά κάτω από τη βάση του πυροσβεστήρα (είτε εγκατεστημένου είτε χειροκίνητου) και έχουν σκοπό την αποτροπή μετακίνησης του πυροσβεστήρα κατά τη διεύθυνση της βάσης του.

#### ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Η συντήρηση - αναγόμωση των αναγνωρισμένων (homologated) εγκατεστημένων συστημάτων πυρόσβεσης πρέπει να γίνεται από τον κατασκευαστή τους ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του. Ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος είναι οι μόνοι υπεύθυνοι για την ενημέρωση της αρχικής αυτοκόλλητης ετικέτας του συστήματος.

Κατ’ εξαίρεση και μόνο για συστήματα αναγνωρισμένα σύμφωνα με το πρότυπο της FIA του 1999 (όχι για συστήματα σύμφωνα με το πρότυπο FIA 8865-2015) και μέχρι 31/12/2021 επιτρέπεται η συντήρηση - αναγόμωση των εν λόγω συστημάτων από τρίτους, εκτός του κατασκευαστή ή του εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Ο συντηρητής - αναγομωτής είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένος - αδειοδοτημένος από το Κράτος τεχνίτης συστημάτων πυρόσβεσης
- Η συντήρηση - αναγόμωση του αναγνωρισμένου εγκατεστημένου συστήματος πυρόσβεσης γίνεται σύμφωνα με το δελτίο αναγνώρισης του. Συγκεκριμένα, χρησιμοποιείται ακριβώς το ίδιο υλικό (άρθρο 201), η ίδια ποσότητα (άρθρο 202), πίεση (άρθρο 205) και λοιπές συνθήκες που αναφέρονται στο δελτίο αναγνώρισης. Τέτοιες πληροφορίες περιλαμβάνονται σε συνοπτική μορφή σε σχετική τεχνική λίστα. Το πλήρες δελτίο αναγνώρισης είναι διαθέσιμο από το δικτυακό τόπο (Web site) της FIA: [http://www.fia.com/resources/documents/1978737576\\_\\_List\\_16\\_App\\_ext\\_system.pdf](http://www.fia.com/resources/documents/1978737576__List_16_App_ext_system.pdf) αλλά και από τον κατασκευαστή / αντιπρόσωπο του συστήματος.
- Πιστοποιεί το παραπάνω γεγονός με κατάλληλη ετικέτα, η οποία επικολλάται πάνω στον πυροσβεστήρα και αναγράφει τον αριθμό της αναγνώρισης του συστήματος (της μορφής “Εκ.<αριθμός>.<έτος>”), το υλικό, την ποσότητα και την πίεση. Η ετικέτα σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται να είναι αφαιρούμενη, ούτε να καλύπτει την αρχική ετικέτα του κατασκευαστή
- Συνοδεύει το σύστημα με ξεχωριστή υπεύθυνη δήλωση για τα παραπάνω, κατάλληλα σφραγισμένη και υπογραμμένη. Η δήλωση αυτή πρέπει πάντοτε να είναι διαθέσιμη στους τεχνικούς εφόρους κατά τους ελέγχους εξακρίβωσης.

Το σύστημα θεωρείται πως βρίσκεται σε ισχύ για όσο διάστημα καθορίζει ο κατασκευαστής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός τους, ή, σε περίπτωση που η συντήρηση γίνει από τρίτο, για 2 έτη μετά την ημερομηνία συντήρησης - αναγόμωσής του.

### **5.8 Δοχεία συλλογής λαδιού (δεν είναι υποχρεωτικά στα Ράλλυ)**

**5.8.1** Δοχεία συλλογής λαδιού ελάχιστης χωρητικότητας 2 λίτρων πρέπει να τοποθετούνται σε όλα τα αυτοκίνητα με κυλινδρισμό έως 2000 cc. Η ελάχιστη χωρητικότητα για όλα τα υπόλοιπα αυτοκίνητα είναι 3 λίτρα.

**5.8.2** Αν το αυτοκίνητο από την αρχή είχε κλειστό κύκλωμα εξαέρωσης και αν αυτό το σύστημα διατηρείται, τότε δεν είναι απαραίτητη η χρήση δοχείου συλλογής.

### **5.9 Πεταλούδες**

**5.9.1** Κάθε πεταλούδα πρέπει να είναι εφοδιασμένη με ένα εξωτερικό ελατήριο επαναφοράς, με εξαίρεση το διπλό καρμπυρατέρ με εσωτερικό ελατήριο.

### **5.10 Καθρέπτες οπισθοπαράτησης**

**5.10.1** Για αγώνες ταχύτητας πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο καθρέπτες ελάχιστης επιφάνειας 100 cm<sup>2</sup>.

**5.10.2** Για αγώνες Ράλλυ οι καθρέπτες πρέπει να είναι οι απαιτούμενοι από τον ΚΟΚ.

### **5.11 Λαμπτήρες**

**5.11.1** Στους αγώνες ταχύτητας, τα κρύσταλλα των φώτων πρέπει να είναι καλυμμένα ή στερεωμένα με ταινία.

### **5.12 Παρ-μπρίζ**

Τα παρμπρίζ για όλα τα αυτοκίνητα Τουρισμού (Τ), Αγωνιστικά Τουρισμού (CT), Μεγάλου Τουρισμού (GT) και Αγωνιστικά Μεγάλου Τουρισμού (GTS) πρέπει να είναι από γυαλί σε φύλλα (laminated). Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να επιτραπεί από τον Τεχνικό Έφορο της FIA η χρήση του άκαμπτου διαφανούς πλαστικού για την τρέχουσα αγωνιστική περίοδο αν δεν είναι δυνατόν να βρεθεί παρμπρίζ laminated. Τα υπόλοιπα αυτοκίνητα μπορούν να χρησιμοποιούν σκληρό, διαφανές πλαστικό.

### **5.13 Διάταξη προστασίας από ανατροπή (Roll Over Protection Structure – ROPS)**

Βλέπε Παράρτημα V για σχέδια και Παράρτημα VI για τους κανονισμούς

### **5.14 Κόκκινα Φανάρια Πίσω**

**5.14.1** Όλα τα αυτοκίνητα που αρχικά ήταν εφοδιασμένα με τέτοια πρέπει να φέρουν πίσω 2 κόκκινα φανάρια φρένων σε κατάσταση λειτουργίας κατά την εκκίνηση του αγώνα.

**5.14.2** Τα μονοθέσια της Περιόδου G και έπειτα καθώς και τα αυτοκίνητα που δεν είναι μονοθέσια και δεν ήταν αρχικά εφοδιασμένα με πίσω φώτα πρέπει να φέρουν ένα κόκκινο προειδοποιητικό φως που να βρίσκεται σε λειτουργία κατά την εκκίνηση του αγώνα, να βλέπει προς τα πίσω και να είναι ευδιάκριτο από πίσω. Να μην απέχει πάνω από 10 cm από το διαμήκη άξονα του οχήματος, να έχει ελάχιστη επιφάνεια 20 cm<sup>2</sup>, μέγιστη 40 cm<sup>2</sup>, και να ενεργοποιείται από τον οδηγό. Αυτό το φως πρέπει να είναι τουλάχιστον ισχύος 21 watts, ή LED τύπου «Tharsis» ή «Dm Electronics». Ένα τέτοιο κόκκινο πίσω φως συνιστάται για όλα τα άλλα αυτοκίνητα.

### **5.15 Ζώνες ασφαλείας**

**5.15.1** Για τα όλα τα ακόλουθα αυτοκίνητα είναι υποχρεωτικές οι ζώνες ασφαλείας σύμφωνα με το πρότυπο FIA 8853/98:

- α) Μονοθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα Περιόδου F και μετά με τοξύλιο ασφαλείας
- β) Διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα Περιόδου F και μετά με τοξύλιο ασφαλείας
- γ) Αυτοκίνητα Περιόδου H και μετά που παίρνουν μέρος σε Ράλλυ με ειδικές διαδρομές

Όλα τα άλλα αυτοκίνητα από την περίοδο F και μετά με τοξύλιο ασφαλείας πρέπει να έχουν ζώνες ασφαλείας σύμφωνα με το πρότυπο FIA 8853/98 ή 8854/98.

**5.15.2** Απαγορεύεται η στερέωση των ζωνών στα καθίσματα ή στις βάσεις τους. Η ζώνη ασφαλείας επιτρέπεται να τοποθετείται στα προβλεπόμενα σημεία στερέωσης του αυτοκινήτου παραγωγής. Η

συνιστώμενη γεωμετρικά τοποθέτηση των σημείων στερέωσης φαίνεται στο σχέδιο K-63 του Παραρτήματος V.

Οι ιμάντες ώμου πρέπει να έχουν κατεύθυνση προς τα πίσω και προς τα κάτω και να στερεώνονται με τρόπο ώστε να μην σχηματίζουν γωνία μεγαλύτερη των 45° με την οριζόντια γραμμή που περνάει από το πάνω άκρο της πλάτης του καθίσματος. Συνιστάται η γωνία αυτή να μην είναι μεγαλύτερη από 10°. Η μέγιστη γωνία, συγκλίνουσα ή αποκλίνουσα, σε σχέση με τον κεντρικό άξονα του καθίσματος πρέπει να είναι 20°. Οι ιμάντες ώμου επιτρέπεται να τοποθετούνται συμμετρικά σταυρωτά ως προς τον κεντρικό άξονα του εμπρόσθιου καθίσματος. Πρέπει να χρησιμοποιείται, αν είναι δυνατόν, το σημείο στερέωσης που έχει τοποθετηθεί αρχικά από τον κατασκευαστή στην πίσω κολώνα (C - pillar). Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται σημεία στερέωσης που σχηματίζουν μεγαλύτερη γωνία με την οριζόντια. Στην περίπτωση αυτή οι ιμάντες ώμου στις ζώνες 4 σημείων μπορούν να στερεώνονται στο σημείο στερέωσης των κοιλιακών ιμάντων των ζωνών, που έχει προβλέψει ο κατασκευαστής για τα πίσω καθίσματα.

Οι κοιλιακοί ιμάντες και οι ιμάντες της λεκάνης πρέπει να εφαρμόζουν σφιχτά μεταξύ της λεκάνης και του πάνω μέρους του μηρού ώστε να αγκαλιάζουν και να κρατούν την περιοχή της λεκάνης σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση. Οι κοιλιακοί ιμάντες πρέπει να χωρούν σφιχτά στην καμπύλη μεταξύ της λεκάνης και του πάνω μέρους του μηρού. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να περνούν από την κοιλιά ή το στομάχι. Πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα, ώστε οι ιμάντες να μην υποστούν ζημιά λόγω τριβής σε αιχμηρές ακμές.

Αν η τοποθέτηση των ζωνών στα προβλεπόμενα σημεία από τον κατασκευαστή για τους ιμάντες ώμου ή / και τους ιμάντες της λεκάνης είναι αδύνατη, τότε πρέπει να τοποθετηθούν νέα σημεία στερέωσης στο αμάξωμα, που για τους ιμάντες ώμου πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερα στον κεντρικό άξονα των πίσω τροχών. Οι ιμάντες ώμου μπορούν να στερεωθούν επίσης στον κλωβό ασφαλείας ή σε μια ράβδο ενίσχυσης με τύλιγμα. Επίσης μπορούν να τοποθετηθούν στο άνω σημείο στήριξης των ζωνών των πίσω καθισμάτων, ή να τοποθετηθούν ή να συγκρατούνται σε εγκάρσιο υποστήριγμα κολλημένο μεταξύ των στοιχείων αντιστήριξης του κλωβού ασφαλείας (σχήμα K-5 ή K-6) ή σε εγκάρσιες σωληνωτές ενισχύσεις (σύμφωνα με σχέδια K-25 και K-32).

Στην περίπτωση αυτή η εγκάρσια ενίσχυση πρέπει να πληρεί τις εξής προϋποθέσεις:

- Να είναι από σωλήνα ανθρακούχου χάλυβα, διηλεκυσμένη εν ψυχρώ, με διάμετρο 38 x 2.5 mm ή 40 x 2 mm και αντοχή σε εφελκυσμό 350 N / mm<sup>2</sup>.
- Το ύψος αυτής της ενίσχυσης πρέπει να είναι τέτοιο ώστε οι ιμάντες ώμου, κατευθυνόμενοι προς τα πίσω, να έχουν διεύθυνση προς τα κάτω, με γωνία μεταξύ 10 και 45° μοιρών με την οριζόντια γραμμή που περνάει από την πάνω μεριά της πλάτης του καθίσματος. Συνιστάται η γωνία να μην ξεπερνά τις 10°.
- Οι ζώνες πρέπει να στερεώνονται με τύλιγμα ή με χρήση βίδας. Στην περίπτωση βίδας πρέπει να υπάρχει γι' αυτήν σε κάθε σημείο στήριξης κολλημένη υποδοχή (βλέπε σχέδιο K-64 για τις διαστάσεις). Οι υποδοχές αυτές πρέπει να τοποθετούνται στη ράβδο ενίσχυσης και οι ζώνες να στερεώνονται σ' αυτές με βίδες προδιαγραφών M 12 8.8 ή 7/16 UNF.

Κάθε σημείο στερέωσης πρέπει να μπορεί να αντέχει φορτία 1470 daN ή 720 daN για κάθε ιμάντα λεκάνης. Σε περίπτωση που χρησιμοποιείται ένα σημείο στήριξης για δύο ιμάντες (απαγορεύεται για τους ιμάντες ώμου), αυτό πρέπει να αντέχει φορτία ίσα με το άθροισμα των απαιτούμενων για τον κάθε ιμάντα φορτίων.

Για κάθε νέο σημείο στήριξης που δημιουργείται, πρέπει να χρησιμοποιείται ενισχυτική πλάκα επιφάνειας τουλάχιστον 40 cm<sup>2</sup> και πάχους τουλάχιστον 3 mm.

Οι τρόποι στερέωσης στο αμάξωμα είναι:

- Γενικό σύστημα στερέωσης (σχέδιο K-65)
- Στερέωσης ιμάντων ώμου (σχέδιο K-66)
- Στερέωση ιμάντων λεκάνης (σχέδιο K-67)

Ως προς το ακόλουθο: “Οι μάντες ώμου επιτρέπεται να τοποθετούνται συμμετρικά σταυρωτά ως προς τον κεντρικό άξονα του εμπρόσθιου καθίσματος.” διευκρινίζεται ότι δεν ισχύει σε περίπτωση που οι μάντες ώμου στηρίζονται στον κλωβό ασφαλείας πολύ κοντά στο κάθισμα οπότε δεν υπάρχει επαρκές ελεύθερο μήκος για το σωστό “σταύρωμα” των ζωνών. Ιδιαίτερως μάλιστα σε συνδυασμό με σύστημα FHR (“HANS”).

Για το σκοπό της στήριξης μάντων ζωνών ασφαλείας, τυχόν εγκάρσιες ράβδοι στήριξης βάσεων καθισμάτων σύμφωνα με το άρθρο 5.22 θεωρούνται μέρος του αμαξώματος και όχι των βάσεων των καθισμάτων. Κατά συνέπεια η χρήση των ράβδων αυτών για στήριξη μάντων των ζωνών ασφαλείας επιτρέπεται (με τύλιγμα ή όπως προβλέπεται στο σχήμα K-64)

## **ΧΡΗΣΗ**

Η ζώνη ασφαλείας πρέπει να χρησιμοποιείται με τη μορφή που έχει αναγνωριστεί χωρίς τροποποιήσεις και αφαιρέσεις κομματιών και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή. Η αποτελεσματικότητα και μακροβιότητα των ζωνών έχει άμεση σχέση με τον τρόπο που τοποθετήθηκαν, που χρησιμοποιούνται και συντηρούνται.

Οι ζώνες πρέπει να αντικαθίστανται μετά από κάθε σφοδρή σύγκρουση και οποτεδήποτε το ύφασμα έχει κοπεί, τριφτεί ή αδυνατίσει από την επίδραση χημικών ή του ήλιου. Πρέπει να αντικαθίσταται επίσης όταν τα μεταλλικά μέρη ή οι μηχανισμοί στραβώσουν, παραμορφωθούν ή σκουριάσουν. Κάθε ζώνη που δεν λειτουργεί άψογα πρέπει να αντικαθίσταται.

**5.15.3** Για αγώνες Ράλλυ, πρέπει ανά πάσα στιγμή να υπάρχουν στο αυτοκίνητο δύο κοπίδια για ζώνες εύκολα προσβάσιμα από οδηγό και συνοδηγό όταν κάθονται στις θέσεις τους με δεμένες τις ζώνες.

## **5.16 Προσκέφαλα**

**5.16.1** Υποχρεωτικά για 3-λιτρα F1 αυτοκίνητα από την περίοδο IR και όλα τα μονοθέσια από την περίοδο JR. Συνιστώνται για όλα τα άλλα αυτοκίνητα (άρθρο 259.14.4 Παράρτημα J).

## **5.17 Καπό**

Για αυτοκίνητα Τουρισμού (T), Αγωνιστικά Τουρισμού (CT), Μεγάλου Τουρισμού (GT), Αγωνιστικά Μεγάλου Τουρισμού (GTS) και Ειδικά Αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GTP).

**5.17.1** Πρέπει να είναι κατάλληλα στερεωμένα. Η κλειδαριά του εργοστασίου πρέπει να αφαιρείται ή να καθίσταται ανενεργή και να αντικαθίσταται από εξωτερικές στερεώσεις ασφαλείας.

**5.17.2** Για τα αυτοκίνητα από την περίοδο G και εξής πρέπει να τοποθετούνται δύο στερεώσεις ασφαλείας και στο χώρο των αποσκευών.

**5.17.3** Οι μηχανισμοί κλειδώματος από το εσωτερικό πρέπει να είναι ανενεργοί ή να αφαιρούνται.

## **5.18 Δακτύλιοι ρυμούλκησης**

**5.18.1** Όλα τα αυτοκίνητα, εκτός από τα μονοθέσια πρέπει να φέρουν δακτυλίους ή μάντες ρυμούλκησης εμπρός και πίσω. Τα χαρακτηριστικά τους είναι:

- Εσωτερική διάμετρος μεταξύ 80 mm και 100 mm
- Καλά στερεωμένοι στις μπροστινές και πίσω διατάξεις του αυτοκινήτου
- Να είναι τοποθετημένοι έτσι ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν όταν το αυτοκίνητο είναι παγιδευμένο μέσα σε αμμοπαγίδα
- Να είναι εύκολα ορατοί, βαμμένοι κίτρινοι, κόκκινοι ή πορτοκαλί

## **5.19 Σύστημα διεύθυνσης, αποσπώμενο τιμόνι**

**5.19.1** Η μονοκόμματη κολώνα του τιμονιού μπορεί να αντικατασταθεί από κολώνα εφοδιασμένη με γενικό σύνδεσμο ή τηλεσκοπική διάταξη, υπό τον όρο ότι όλες οι αρχικές λειτουργίες παραμένουν ως έχουν. Αυτές οι κολώνες πρέπει να προέρχονται από αυτοκίνητα αναγνωρισμένα από την FIA με

ίσο ή μεγαλύτερο κυλινδρισμό. Από την περίοδο G και μετά πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί της ομάδας όπου ανήκε το αυτοκίνητο.

**5.19.2** Από την περίοδο E και μετά, ένα εναλλακτικό τιμόνι διαφορετικής διαμέτρου και μορφής μπορεί να τοποθετηθεί. Μπορεί να είναι αποσπώμενο.

## 5.20 Δοκιμή Καταστάσεως

**5.20.1** Απαιτείται για ορισμένες κατηγορίες. Βλέπε Παράρτημα III

## 5.21 Επισκευές

**5.21.1** Επισκευές σε σύνθετα μέρη πρέπει να γίνονται όπως διευκρινίζεται στο Παράρτημα IV.

## 5.22 Καθίσματα

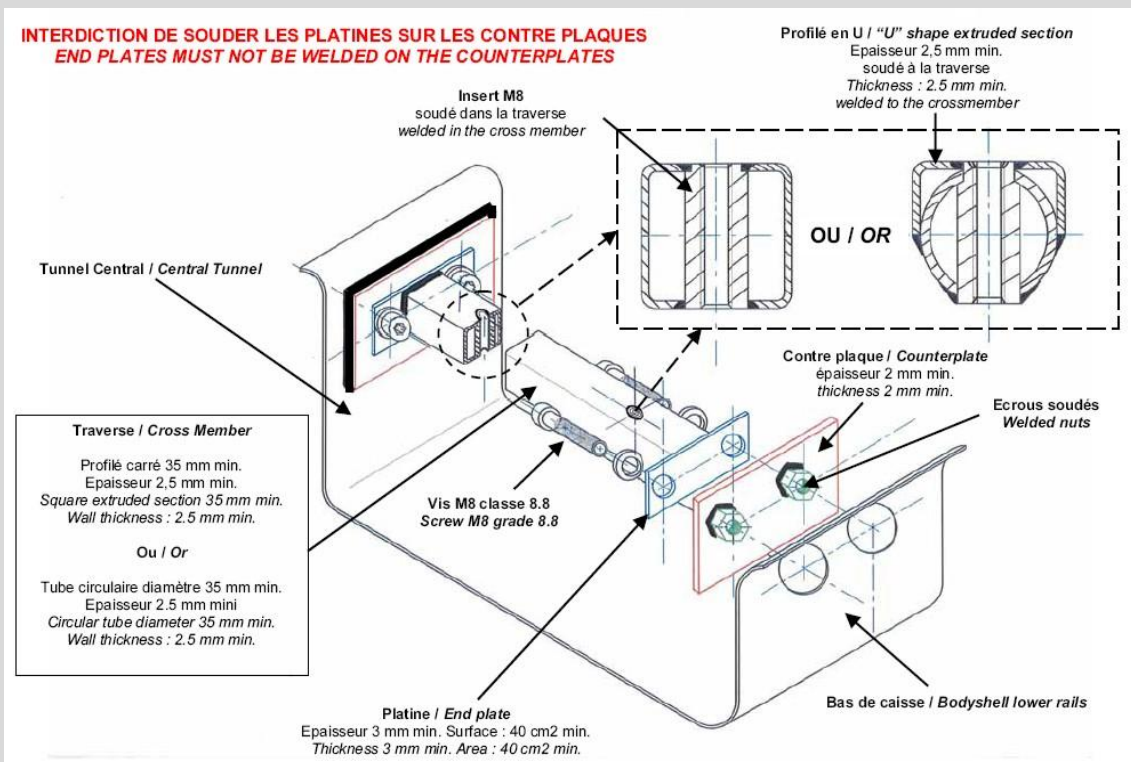
**5.22.1** Στα Αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GTS) και τα Αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού (CT) της Περιόδου F (1/1/1962) ή αργότερα, εάν τα αυθεντικά εμπρόσθια καθίσματα έχουν αλλαχθεί, πρέπει να τοποθετούνται είτε καθίσματα με προδιαγραφές της Περιόδου ή καθίσματα με αναγνώριση της FIA σε ισχύ. Για τις άλλες Περιόδους συνιστώνται τέτοια καθίσματα.

Στα αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GT) και τα αυτοκίνητα Τουρισμού (T) της Περιόδου F (1/1/1962) ή αργότερα, εάν τα αυθεντικά εμπρόσθια καθίσματα έχουν αλλαχθεί, πρέπει να τοποθετούνται είτε καθίσματα με προδιαγραφές της Περιόδου ή καθίσματα με αναγνώριση της FIA σε ισχύ. Για τις άλλες Περιόδους συνιστώνται τέτοια καθίσματα.

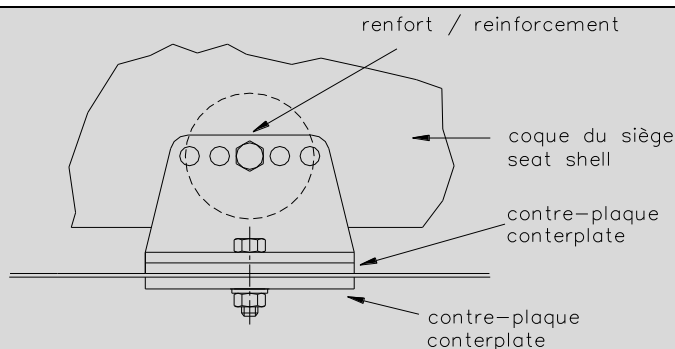
## ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

### Στήριξη καθισμάτων

Οι στηρίξεις πρέπει να στερεώνονται στο αμάξωμα/σασσί μέσω τεσσάρων τουλάχιστον σημείων για κάθε κάθισμα χρησιμοποιώντας βίδες ελάχιστης διαμέτρου 8 mm και σε συμφωνία με τα αναγραφόμενα στην αντίστοιχη τεχνική λίστα FIA (βλ. "αριθμό στηρίξεων")



Σχήμα 253-65B



Σχήμα 253-65

Οι βάσεις των καθισμάτων πρέπει να στερεώνονται:

- Είτε στα σημεία στήριξης των καθισμάτων του αρχικού αυτοκινήτου
- Είτε απευθείας πάνω στο αμάξωμα / πλαίσιο σύμφωνα με το σχήμα 253-65. Η ελάχιστη επιφάνεια επαφής πρέπει να είναι 40 cm<sup>2</sup> για κάθε σημείο στήριξης, βάση και πλάκα αντιστήριξης.
- Είτε σε σημεία στήριξης αναγνωρισμένα από τον κατασκευαστή σε προαιρετική παραλλαγή (VO), στην οποία περίπτωση τα σημεία στήριξης του αρχικού αυτοκινήτου μπορούν να αφαιρεθούν
- Είτε σε σημεία στήριξης σύμφωνα με το σχήμα 253-65B

Οδηγίες τοποθέτησης

- i. Ανοίξτε τρύπες (μεγαλύτερες από την εξωτερική διάμετρο του παξιμαδιού) στο μαρσπιέ και το κεντρικό τούνελ του σασί
- ii. Κολλήστε τα παξιμάδια στις πλάκες ενίσχυσης, στη συνέχεια κολλήστε τις πλάκες ενίσχυσης στο μαρσπιέ και το κεντρικό τούνελ του σασί
- iii. Κολλήστε τους δύο αποστάτες με σπειρώμα στην εγκάρσια ράβδο και στη συνέχεια κολλήστε τα πέδιλα στήριξης στη ράβδο
- iv. Βιδώστε το σύστημα με 4 βίδες M8 8.8 στα κολλημένα παξιμάδια

Εάν χρησιμοποιούνται συστήματα ταχείας αποσύνδεσης, αυτά πρέπει να αντέχουν οριζόντιες και κάθετες δυνάμεις 18.000 N, όχι ταυτόχρονα εφαρμοζόμενες. Εάν για τη ρύθμιση των καθισμάτων χρησιμοποιούνται ράγες, πρέπει να είναι αυτές που τοποθετεί ο κατασκευαστής στο αναγνωρισμένο αυτοκίνητο ή αυτές που συνοδεύουν τα καθίσματα.

Τα καθίσματα πρέπει να στηρίζονται στις βάσεις σε τέσσερα σημεία, δύο εμπρός και δύο πίσω, χρησιμοποιώντας βίδες με ελάχιστη διάμετρο 8 mm και ενισχύσεις ενσωματωμένες στα καθίσματα. Κάθε σημείο στήριξης πρέπει να μπορεί να αντέχει δύναμη 15.000 N εφαρμοζόμενη προς οποιαδήποτε κατεύθυνση.

Το ελάχιστο πάχος των βάσεων και των πλακών αντιστήριξης είναι 3 mm για τα χαλύβδινα υλικά και 5 mm για τα υλικά από ελαφρό κράμα. Η ελάχιστη διαμήκης διάσταση κάθε βάσης πρέπει να είναι 6 cm.

#### ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Δεν επιτρέπεται ο συνδυασμός περισσότερων των 2 ξεχωριστών τεμαχίων βάσεων καθισμάτων ανά πλευρά του καθίσματος.

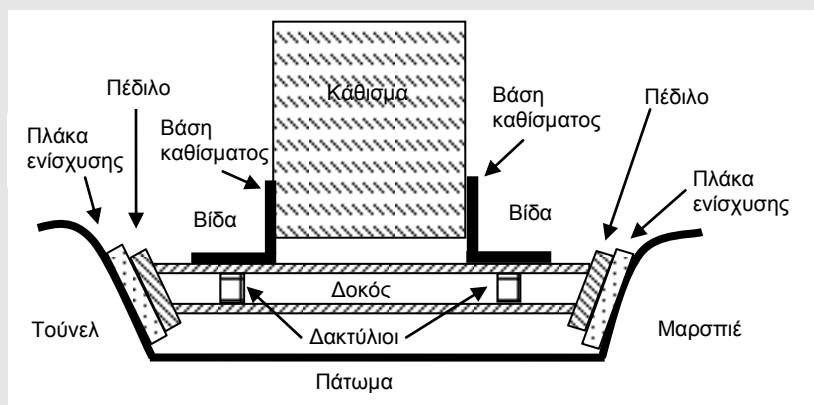
Δεν επιτρέπεται η χρήση ραγών (σιδηρόδρομων) εκτός και αν είναι του κατασκευαστή και τοποθετούνται απευθείας στις αρχικές θέσεις του κατασκευαστή στο αμάξωμα. Στην περίπτωση αυτή επιτρέπεται η τοποθέτηση βάσεων ή καθισμάτων πάνω στις ράγες αλλά όχι το αντίστροφο, δηλ. δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση ραγών πάνω στις βάσεις.

Σε ό,τι αφορά τη στήριξη των καθισμάτων, επιπλέον των οριζόμενων στο άρθρο 253.16 (τα οποία συνεχίζουν να ισχύουν και να γίνονται δεκτά), επιτρέπεται για όλα τα αυτοκίνητα όλων των κατηγοριών – ομάδων, περιλαμβανομένων των ιστορικών αυτοκινήτων ο παρακάτω τρόπος στήριξης των καθισμάτων (βλ. σχήμα 253-65GR σε εμπρόσθια ή οπίσθια τομή):

Κάθε κάθισμα μπορεί να στηρίζεται σε δύο ευθύγραμμες εγκάρσιες δοκούς από αμιγή χάλυβα με μέγιστη περιεκτικότητα σε άνθρακα 0.3% χωρίς ραφές (βλ. και άρθρο 253.8.3) με τις ακόλουθες προδιαγραφές:

- Κυκλικής διατομής με ελάχιστη διάμετρο 32 mm και πάχος σωλήνα 2.5 mm ή
- Τετραγωνικής διατομής (κοιλοδοκός) με πλευρά τουλάχιστον 30 mm και πάχος σωλήνα 2.5 mm

Κάθε άκρο κάθε δοκού καταλήγει με συγκόλληση σε ένα πέδιλο από το ίδιο υλικό επιφάνειας τουλάχιστον 40 cm<sup>2</sup> και πάχους τουλάχιστον 2.5 mm.



Σχήμα 253-65GR

Οι δοκοί τοποθετούνται μεταξύ του “μαρσπιέ” και του “τούνελ” του αυτοκινήτου. Η στήριξη των δοκών στα σημεία αυτά γίνεται με συγκόλληση. Σε περίπτωση, που είναι επιθυμητή η χρήση βιδών, τότε πρέπει να ακολουθείται το σχήμα 253-65B και η σχετική μεθοδολογία, που παρουσιάζεται εκεί.

Επίσης, πρέπει να υπάρχει είτε πάνω είτε κάτω από το αμάξωμα, συγκολλημένη μια χαλύβδινη πλάκα ενίσχυσης εμβαδού τουλάχιστον 60 cm<sup>2</sup> και πάχους τουλάχιστον 2.5 mm.

Μόνο σε περίπτωση που το ύψος του τούνελ του αυτοκινήτου δεν επιτρέπει τη στήριξη εγκάρσιων δοκών από το μαρσπιέ στο τούνελ, επιτρέπεται οι εγκάρσιες δοκοί να συνδέουν απευθείας το ένα μαρσπιέ με το άλλο. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει στη μέση κάθε δοκού, στο σημείο του τούνελ, να υπάρχει μία ή δύο βοηθητικές στηρίξεις της δοκού με το τούνελ.

Η στήριξη του καθίσματος στις εγκάρσιες δοκούς γίνεται είτε απευθείας είτε με χρήση κάποιας βάσης (βλ. σημείο 5 παραπάνω) με 4 βίδες (2 σε κάθε δοκό) με μέγεθος τουλάχιστον M8 και προδιαγραφών 8.8 κατά ISO ή αυστηρότερης. Τα παξιμάδια πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενα ή να έχουν ροδέλες ασφάλισης. Κάθε σημείο στήριξης πρέπει να μπορεί να αντέχει δύναμη 15.000 N εφαρμοζόμενη προς οποιαδήποτε κατεύθυνση. Οι βίδες πρέπει οπωσδήποτε να διαπερνούν τη δοκό. Δεν επιτρέπεται η απευθείας κόλληση παξιμαδιών πάνω στις δοκούς.

Στο εσωτερικό της δοκού, στα σημεία όπου βιδώνεται το κάθισμα, πρέπει να υπάρχει χαλύβδινος ενισχυτικός δακτύλιος, με μήκος και τοποθέτηση και στερέωση έτσι ώστε να εφαρμόζει πλήρως στο εσωτερικό της δοκού. Σκοπός του δακτυλίου είναι να λειτουργεί ως αποστάτης και να μην επιτρέπει την τοπική σύνθλιψη της δοκού από τις τάσεις που εφαρμόζονται πάνω της από το βιδωμένο κάθισμα.



Σε περίπτωση χρήσης εγκάρσιας δοκού κυκλικής διατομής, επιτρέπεται η δημιουργία ενός "πατήματος" για το κάθισμα κολλημένου στο μέγιστο σημείο της ράβδου, πλατους έως 50 mm και πάχους 2.5 mm, όπως φαίνεται στο σχήμα:

Μεταξύ του καθίσματος και της βάσης του επιτρέπεται για κάθε βίδα στήριξης η χρήση ενός συμπαγούς μεταλλικού αποστάτη δισκοειδούς μορφής, διαμέτρου τουλάχιστον 25 mm και πάχους το πολύ 10 mm.

## 6. ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΧΩΡΙΣ ΔΕΛΤΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ

### 6.1 Γενικά

- 6.1.1 Τα αυτοκίνητα χωρίς Δελτίο Αναγνώρισης (ΔΑ) πρέπει να είναι σύμφωνα με τις αυθεντικές προδιαγραφές της Περιόδου σε συνδυασμό με το Άρθρο 5 για τα θέματα Ασφάλειας.
- 6.1.2 Επιπλέον του παρόντος άρθρου, τα αυτοκίνητα Formula 1 πρέπει να είναι σύμφωνα με το Παράρτημα Χ του Παραρτήματος Κ.

### 6.2 Αυτοφερόμενο πλαίσιο ή ενιαία κατασκευή

- 6.2.1 Το πλαίσιο πρέπει να είναι σύμφωνο με το σχεδιασμό, τις διαστάσεις και την κατασκευή του αυθεντικού πλαισίου. Πρόσθετα υλικά μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την επισκευή του πλαισίου, αλλά πρέπει να εφαρμοστούν με επαγγελματική επίβλεψη και βεβαιώσεις αυτής της επίβλεψης πρέπει να αναφέρονται στο Δελτίο της FIA (HTP)
- 6.2.2 Το σύνολο των επισκευών πρέπει να είναι σύμφωνο με το Παράρτημα IV του Παραρτήματος Κ. Καμία άλλη μετατροπή πλην των προδιαγραφών της Περιόδου μπορεί να γίνει στο πλαίσιο και όλες οι προδιαγραφές ασφαλείας της Περιόδου συμμετοχής του αυτοκινήτου σε διεθνείς αγώνες πρέπει να εφαρμόζονται.

### 6.3 Εμπρός και πίσω ανάρτηση

- 6.3.1 Τα σημεία στα οποία στηρίζεται η ανάρτηση στο σασί, δεν πρέπει να διαφέρουν σε διαστάσεις και θέση από αυτά των προδιαγραφών Περιόδου.
- 6.3.2 Το σύστημα ανάρτησης (τύπος ελατηρίων, αμορτισέρ και τοποθέτηση τροχών και αξόνων) δεν πρέπει να τροποποιηθούν, ούτε πρέπει να προστεθούν σημεία στήριξης ή ελατήρια εκτός αν ήταν προδιαγραφές της Περιόδου.
- 6.3.3 Αντιστρεπτικοί δοκοί και τηλεσκοπικά αμορτισέρ επιτρέπονται μόνο εάν συμφωνούν με τις προδιαγραφές της Περιόδου. Οι αντιστρεπτικοί δοκοί πρέπει να είναι από συμπαγές υλικό για τα αυτοκίνητα των Περιόδων E και F. Αυτοκίνητα της Περιόδου G μπορούν να χρησιμοποιήσουν σωληνωτή αντιστρεπτική δοκό, εάν το επιτρέπουν οι προδιαγραφές της Περιόδου για το μοντέλο.
- 6.3.4 Αλουμινένια τηλεσκοπικά αμορτισέρ και/ή αμορτισέρ αερίου μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε αυτοκίνητα της Περιόδου G και μετέπειτα ή σε αυτοκίνητα που οι προδιαγραφές της Περιόδου το επιτρέπουν. Αμορτισέρ τριβής μπορούν να έχουν ρυθμιζόμενα τα επίπεδα τριβής.
- 6.3.5 Ρυθμιζόμενες βάσεις ελατηρίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε όλα τα αυτοκίνητα που οι προδιαγραφές Περιόδου το επιτρέπουν.
- 6.3.6 Οι σύνδεσμοι των αναρτήσεων (σινεμπλοκ) μπορεί να τροποποιούνται αρκεί να μην αλλάζουν οι διαστάσεις τους.
- 6.3.7 Σύνδεσμοι τύπου Rose (uniball) μπορεί να χρησιμοποιηθούν αν συμφωνούν με τις προδιαγραφές της Περιόδου. Μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν σε αντιστρεπτικές δοκούς σε αυτοκίνητα Περιόδου F και μετέπειτα αρκεί να μην αλλοιώνεται η γεωμετρία της ανάρτησης.
- 6.3.8 Τα ελατήρια πρέπει να είναι σταθερής σκληρότητας εκτός εάν αποδεικνύεται η χρήση μεταβλητής σκληρότητας στην συγκεκριμένη περίοδο
- 6.3.9 Αυτοκίνητα εφοδιασμένα εκ κατασκευής με ενεργή ανάρτηση μπορούν να μετατραπούν σε μη ενεργής ανάρτησης εάν χρησιμοποιήθηκαν στην Περίοδό τους.

**6.3.10** Για μερικά αυτοκίνητα, τα τμήματα της ανάρτησης πρέπει να ελέγχονται ως προς την κατάσταση τους σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ του Παραρτήματος Κ.

#### **6.4 Κινητήρας**

- 6.4.1** Τα τμήματα και εξαρτήματα του κινητήρα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου, να είναι του ίδιου κατασκευαστή, μοντέλου και τύπου και να είναι σύμφωνα με προδιαγραφή κατασκευαστή για την οποία υπάρχει τεκμηρίωση της Περιόδου
- 6.4.2** Η διάμετρος των κυλίνδρων δεν πρέπει να αυξηθεί, εκτός των περιπτώσεων των αυτοκινήτων της Περιόδου Α έως D για τα οποία η διάμετρος των κυλίνδρων μπορεί να αυξηθεί έως 5%. Αυτή η επέμβαση επιτρέπεται μόνο όταν είναι σύμφωνη με τα όρια κυβισμού που το αυτοκίνητο κατατάσσεται (Παράρτημα Ι).
- 6.4.3** Οι κινητήρες οι οποίοι ήταν μικρότεροι από το ανώτερο όριο κυβισμού της Περιόδου, δεν πρέπει να αυξάνονται πέρα από το όριο με το οποίο μετείχαν σε διεθνείς αγώνες.
- 6.4.4** Μόνο τα αυτοκίνητα που από την κατασκευή τους ήταν εφοδιασμένα με DFV κινητήρες μπορούν να χρησιμοποιούν παραλλαγές τέτοιων κινητήρων. Αυτοκίνητα εφοδιασμένα με κινητήρες Cosworth DFV μπορούν να χρησιμοποιούν οποιαδήποτε παραλλαγή ή εξάρτημα τέτοιου κινητήρα.
- 6.4.5** Αυτοκίνητα με κινητήρες Matra Sport μπορούν να χρησιμοποιήσουν οποιοδήποτε εξάρτημα κινητήρα προερχόμενο από τη Matra Sport
- 6.4.6** Η διαδρομή των κυλίνδρων δεν πρέπει να διαφοροποιείται από τις διαστάσεις που περιγράφονται στις προδιαγραφές της Περιόδου
- 6.4.7** Στρόφαλος, μπιέλες, πιστόνια, μπορεί να είναι μεγαλύτερων διαστάσεων από τις προδιαγραφές της εποχής, εντός των ορίων του αρχικού στροφαλοθάλαμου. Το υλικό πρέπει να είναι το ίδιο, η μέθοδος κατασκευής όμως είναι ελεύθερη.
- 6.4.8** Ούτε ο αριθμός, ούτε το μήκος των βαλβίδων πρέπει να διαφέρει από τις προδιαγραφές του κατασκευαστή εκτός εάν αποδεικνύεται η χρήση τους την συγκεκριμένη περίοδο. Επίσης μετατροπές κυλινδροκεφαλής επιτρέπονται εάν αποδεικνύεται η χρήση τους την συγκεκριμένη περίοδο.
- 6.4.9** Ο κυβισμός των αυτοκινήτων με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα, turbo κινητήρα, περιστροφικό κινητήρα, κινητήρα τουρμπίνας ή ατμού πρέπει να πολλαπλασιάζεται με τον συντελεστή της συγκεκριμένης Περιόδου.
- 6.4.10** Η αυθεντική σειρά ανάφλεξης πρέπει να διατηρείται.
- 6.4.11** Σε στροφαλοφόρους στους οποίους δεν έχει τοποθετηθεί από κατασκευής τσιμούχα στροφάλου στεγανοποίησης λαδιών μπορεί να τοποθετηθεί μία τσιμούχα στεγανοποίησης με μετατροπή των υπαρχόντων εξαρτημάτων και /ή την προσθήκη χωνιού τσιμούχας.

#### **6.5 Ανάφλεξη**

**6.5.1** Ηλεκτρονική ανάφλεξη μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο αν οι προδιαγραφές Περιόδου το επέτρεπαν.

Αυτοκίνητα της Περιόδου F όπου αποδεικνύεται η χρήση ηλεκτρονικής ανάφλεξης την συγκεκριμένη περίοδο μπορούν να χρησιμοποιήσουν ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία δεν έχει χρησιμοποιηθεί την συγκεκριμένη περίοδο με την προϋπόθεση ότι το σύστημα ενεργοποιείται από πλατίνες διανομέα, χρησιμοποιεί έναν πολλαπλασιαστή με ελάχιστη αντίσταση 3 ohm, ο σπινθήρας διανέμεται από ένα ράουλο και ο χρόνος της ανάφλεξης ελέγχεται εξ' ολοκλήρου μηχανικά.

Συστήματα πολλαπλού σπινθήρα και συστήματα τα οποία ελέγχονται ηλεκτρονικά δεν επιτρέπονται. Εξαιρετικά, εάν υπάρχει απόδειξη ότι χρησιμοποιήθηκαν νόμιμα την συγκεκριμένη περίοδο εναλλακτικές μέθοδοι διακοπής του ρεύματος, τότε η μέθοδος που θα χρησιμοποιηθεί πρέπει να είναι σε απόλυτη συμφωνία και σεβασμό με την μέθοδο της Περιόδου.

Μη αναγνωρισμένα αυτοκίνητα της Περιόδου GR μπορούν να χρησιμοποιήσουν μαγνητική ή οπτική διακοπή ρεύματος με την προϋπόθεση ότι αυτή χρησιμοποιήθηκε στην περίοδο. Συστήματα αποφόρτισης χωρητικότητας μπορούν να χρησιμοποιηθούν εάν υπάρχει απόδειξη ότι χρησιμοποιήθηκαν εκείνη την περίοδο.

Αυτοκίνητα της Περιόδου HR και μετά μπορούν να χρησιμοποιήσουν πολλαπλασιαστές με μικρότερη από 3 ohm αντίσταση και /ή πολλαπλού σπινθήρα συστήματα.

Ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία ελέγχει τον χρόνο του σπινθήρα μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο εάν έχει προδιαγραφές Περιόδου.

- 6.5.2** Ένας ηλεκτρονικός περιοριστής στροφών μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο σε αυτοκίνητα της Περιόδου F και μετέπειτα.
- 6.5.3** Η χρήση ηλεκτρονικών διαχειριστών κινητήρα σε DFV/DFY κινητήρες απαγορεύεται και σε άλλα αυτοκίνητα πρέπει να είναι προδιαγραφών Περιόδου.
- 6.5.4** Πηνίο ανάφλεξης, εναλλάκτης ή μανιατό πρέπει να είναι κατασκευής σύμφωνης με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του συγκεκριμένου μοντέλου.

## **6.6 Λίπανση**

- 6.6.1** Επιτρέπεται η αλλαγή του συστήματος λίπανσης του κινητήρα (π.χ. υγρό κάρτερ με ξηρό) αν ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου (δεν επιτρέπεται για την πριν από το 1961 Formula Junior).
- 6.6.2** Ο αριθμός και ο τύπος των αντλιών λαδιού και το μήκος των σωληνώσεων λαδιού πρέπει να συμφωνούν με τις προδιαγραφές της Περιόδου.
- 6.6.3** Η θέση των ψυγείων λαδιού μπορεί να αλλάξει, αλλά με τρόπο που δεν μεταβάλλει την εμφάνιση του αυτοκινήτου.

## **6.7 Σύστημα καυσίμου**

- 6.7.1** Καρμπυρατέρ από την ίδια ή παλαιότερη περίοδο μπορεί να χρησιμοποιηθούν αλλά με την προϋπόθεση ότι είναι ίδιου τύπου και αρχών λειτουργίας με τα αυθεντικά εάν έχουν χρησιμοποιηθεί στην περίοδο στην οποία βρίσκεται το αυτοκίνητο.
- 6.7.2** Αυτοκίνητα με ψεκασμό μπορεί να χρησιμοποιήσουν καρμπυρατέρ της ίδιας Περιόδου.
- 6.7.3** Σύστημα ψεκασμού ή/και υπερτροφοδότησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί όταν ανήκει στην συγκεκριμένη περίοδο και μόνο το αυθεντικό σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί.
- 6.7.4** Οι μηχανικές αντλίες καυσίμων μπορεί να αντικατασταθούν από ηλεκτρικές αντλίες και αντίστροφα.
- 6.7.5** Οποιοδήποτε δοχείο καυσίμων πρέπει να είναι συμβατό με το άρθρο 5.5, δεν πρέπει να υπερβαίνει την χωρητικότητα του πρωτοτύπου και πρέπει να βρίσκεται στην αρχική του θέση ή στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου.

Ετος	<700 cc	700-1000 cc	1000-1300 cc	1300-1600 cc	1600-2000 cc	2000-2500 cc	2500-3000 cc	3000-5000 cc	>5000 cc
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
1973	60	70	80	90	100	110	120	120	120
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

Ετος	<700 cc	700-1000 cc	1000-1300 cc	1300-1600 cc	1600-2000 cc	2000-2500 cc	2500-3000 cc	3000-5000 cc	>5000 cc
1977	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1978	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1979	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1980	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1981	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1982	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1983	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1984	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1985	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1986	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1987	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1988	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1989	60	70	80	90	100	110	120	120	120
1990	60	70	80	90	100	110	120	120	120

Πίνακας: Χωρητικότητα δεξαμενών καυσίμου στο Παράρτημα J 1961-1990

## 6.8 Όργανα ελέγχου

**6.8.1** Τα ηλεκτρονικά όργανα πρέπει να είναι προδιαγραφών Περιόδου. Εντούτοις μπορεί να χρησιμοποιηθεί σύστημα συλλογής δεδομένων με τις ακόλουθες ενδείξεις: στροφόμετρο, πίεση λαδιού, θερμοκρασία λαδιού, θερμοκρασία νερού, και πίεση καυσίμου.

## 6.9 Κιβώτιο ταχυτήτων

**6.9.1** Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν το κιβώτιο ταχυτήτων της Περιόδου. Αυτόματα κιβώτια, overdrives και πρόσθετες εμπρόσθιες σχέσεις δεν επιτρέπονται, εκτός και αν περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές της Περιόδου.

**6.9.2** Η τοποθέτηση ηλεκτρικού Cotal, επικυκλικού Wilson ή τετρατάχτου κιβωτίου σε αυτοκίνητα Περιόδου C (1/1/1919-31/12/1930) τα οποία δεν διέθεταν τέτοιο εξοπλισμό θα τα κατατάσσει στην περίοδο D (1/1/1931-31/12/1946).

**6.9.3** Κιβώτια ταχυτήτων που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου E (1/1/1947-31/12/1960) δεν πρέπει να τοποθετούνται σε αυτοκίνητα που έχουν κατασκευαστεί σε προγενέστερη περίοδο.

**6.9.4** Όταν ένα εναλλακτικό κιβώτιο ταχυτήτων τοποθετείται, επιτρέπεται μόνο ένα κιβώτιο της ίδιας ή προγενέστερης Περιόδου.

**6.9.5** Από 1/1/2016 αυτοκίνητα με τον κινητήρα στο πίσω μέρος της Περιόδου F και JR δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν κιβώτιο Hewland Mk8.

**6.9.6** Αυτοκίνητα που έχουν ημι – αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων μπορεί να μετατραπούν σε αυτοκίνητα με χειροκίνητο κιβώτιο ίδιου τύπου με αυτό που έχει χρησιμοποιηθεί σε ίδιο μοντέλο.

**6.9.7** Στους άξονες εισόδου και εξόδου του κιβωτίου ταχυτήτων στους οποίους δεν έχει τοποθετηθεί από κατασκευής τσιμούχα άξονα στεγανοποίησης λαδιών μπορεί να τοποθετηθεί μία τσιμούχα στεγανοποίησης με μετατροπή των υπαρχόντων εξαρτημάτων και /ή την προσθήκη χωνιού τσιμούχας.

## 6.10 Τελική σχέση

**6.10.1** Τα διαφορικά περιορισμένης ολίσθησης επιτρέπεται να τοποθετούνται μόνο αν αποτελούσαν εξοπλισμό της Περιόδου. Αυτοκίνητα μέχρι και την περίοδο F που έχουν τέτοια διαφορικά μπορούν να χρησιμοποιούν μόνο μηχανικού τύπου συσκευές της συγκεκριμένης Περιόδου.

**6.10.2** Περιορισμένης ολίσθησης διαφορικά δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε αυτοκίνητα Περιόδου A έως C (-31/12/1930) και επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται σε αυτοκίνητα Περιόδου D (1/1/1931-31/12/1946) αν ήταν προδιαγραφή Περιόδου για το μοντέλο αυτό.

**6.10.3** Τα διαφορικά περιορισμένης ολίσθησης δεν επιτρέπεται να τοποθετούνται σε αυτοκίνητα Formula Junior ή Formula 3 (1964-1970).

### **6.11 Φρένα**

- 6.11.1** Τα εξαρτήματα των φρένων πρέπει να είναι εξ ολοκλήρου προδιαγραφών Περιόδου εκτός από τα ακόλουθα.
- 6.11.2** Αυτοκίνητα της Περιόδου Α έως C (-31/12/1930), τα οποία είχαν αρχικά εγκατεστημένα φρένα σε δύο τροχούς, μπορεί να μετατραπεί σε φρένα τεσσάρων τροχών αν ο κατασκευαστής παρείχε τέτοια φρένα σε μεταγενέστερα μοντέλα της ίδιας Περιόδου και αυτά βεβαίως είναι προδιαγραφών Περιόδου.
- 6.11.3** Μετατροπή σε άλλο μηχανικό ή υδραυλικό σύστημα λειτουργίας επιτρέπεται αν ήταν στις προδιαγραφές Περιόδου.
- 6.11.4** Δισκόφρενα, αεριζόμενοι δίσκοι και διάφορα πολλαπλά έμβολα στις δαγκάνες επιτρέπονται μόνο αν ήταν στις προδιαγραφές του μοντέλου.
- 6.11.5** Τα υδραυλικά συστήματα μπορούν να μετατραπούν σε διπλού κυκλώματος που θα ενεργεί ταυτόχρονα σε όλους τους τροχούς μέσω δύο ξεχωριστών υδραυλικών κυκλωμάτων.
- 6.11.6** Η εγκατάσταση ενός κιβωτίου γύρω από τους δίσκους για την ψύξη τους επιτρέπεται.
- 6.11.7** Οι σωληνώσεις των υγρών μπορούν να αντικατασταθούν με άλλες αεροπορικού τύπου.
- 6.11.8** Αυτοκίνητα εφοδιασμένα με σύστημα φρένων carbon – carbon μπορεί να χρησιμοποιήσουν δίσκους χάλυβας με σύγχρονα ή συμβατικά τακάκια.

### **6.12 Τροχοί**

- 6.12.1** Όλοι οι τροχοί πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου και να έχουν την αρχική διάμετρο που χρησιμοποιούσαν σε διεθνείς αγώνες.
- 6.12.2** Τα πλάτη των ζαντών δεν πρέπει να αυξηθούν αλλά μπορούν να μειωθούν έτσι ώστε να προσαρμοστούν τα διαθέσιμα ελαστικά.
- 6.12.3** Περίοδοι Α μέχρι και D :
- (α) Τροχοί 19 ιντσών επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν με αγωνιστικά ελαστικά.
- (β) Ζάντες με σκαλοπάτι (Beaded Edge – BE) ή ευθείες (Straight Edge – SS) στην άκρη μπορεί να αντικατασταθούν με άλλες σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα

Αρχική διάσταση BE και SS	Ελάχιστη διάμετρος ζάντας	Μέγιστο πλάτος ζάντας
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

- (γ) Η ελάχιστη διάμετρος που επιτρέπεται είναι 16 ίντσες εκτός αν αποδειχθεί ότι εκείνη την περίοδο χρησιμοποιούνταν ζάντες μικρότερης διαμέτρου.
- (δ) (Καταργείται από 1/1/2020) Το μεγαλύτερο πλάτος ζάντας που επιτρέπεται δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 1 ίντσα από αυτό της Περιόδου.

### **6.12.4** Περίοδοι Ε μέχρι και F

- (α) Η ελάχιστη επιτρεπόμενη διάμετρος είναι αυτή που επιβεβαιώνεται από τις προδιαγραφές της Περιόδου.
- (β) Το μέγιστο πλάτος της ζάντας πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου και όχι μεγαλύτερο από 5.5" (6.5" για τα αυτοκίνητα της Περιόδου F) εκτός εάν τεκμηριωμένα στοιχεία της Περιόδου αποδεικνύουν ότι χρησιμοποιούνταν εκείνη την περίοδο ζάντες μεγαλύτερης διάστασης.

- (γ) Αν δεν υπάρχουν προδιαγραφές της Περιόδου, ή το πλάτος της ζάντας που προτείνεται είναι μεγαλύτερο από 5.5" (6.5") τότε η Τεχνική Επιτροπή της FIA θα ορίσει τις διαστάσεις.
- (δ) Το μέγιστο πλάτος που επιτρέπεται στην Formula Junior είναι 5" (127 mm) για αυτοκίνητα της Περιόδου E (1/1/1947-31/12/1960) και 6.5" (165 mm) για αυτοκίνητα της Περιόδου F (1/1/1961-31/12/1965).
- (ε) Διαιρούμενες ζάντες επιτρέπονται μόνο αν είναι προδιαγραφών Περιόδου.

#### **6.12.5 Περίοδοι G και έπειτα**

- (α) Τροχοί στενότεροι από τις προδιαγραφές της Περιόδου μπορούν να χρησιμοποιηθούν.
- (β) Για μερικές κατηγορίες, οι τροχοί πρέπει να συμβαδίζουν με τους κανονισμούς δοκιμής του Παραρτήματος III του Παραρτήματος Κ ακόμα και αν αυτοί είναι καινούργιοι.
- (γ) Οι αυθεντικοί τροχοί που έχουν κατασκευαστεί από διάφορα υλικά μπορεί να αντικατασταθούν από τροχούς που έχουν κατασκευαστεί από ένα από αυτά τα υλικά, με την προϋπόθεση ότι οι διαστάσεις και το σχέδιο θα παραμείνουν ως έχουν.

#### **6.12.6 Ελαστικά**

Πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 8.

#### **6.13 Αμάξωμα**

- 6.13.1** Το αυτοκίνητο πρέπει να διατηρεί την αρχική μορφή της Περιόδου που αγωνιζόταν και να μην έχει πρόσθετους αεραγωγούς, κοιλώματα ή προεξοχές. Η προσθήκη τοξυλίου ασφαλείας δεν θεωρείται ότι αλλάζει την μορφή του αυτοκινήτου.
- 6.13.2** Η αντικατάσταση τμημάτων του αμαξώματος πρέπει να τηρεί ακριβώς τον αρχικό σχεδιασμό της Περιόδου στην κατασκευή του αρχικού αμαξώματος και πρέπει να γίνεται από υλικά του αρχικού τύπου.
- 6.13.3** Για τις Περιόδους A – D η αντικατάσταση τμημάτων του αμαξώματος που έχουν κατασκευαστεί από υλικά του αρχικού τύπου και βάρους επιτρέπεται υπό τον όρο ότι προσαρμόζεται σε πιστοποιημένο μοντέλο της Περιόδου. Σε αυτή την περίπτωση ο ιδιοκτήτης πρέπει να ενημερώσει την ΕΑΑ με φωτογραφίες που να δείχνουν και τις δύο πλευρές, εμπρόσθια όψη, πίσω όψη, πλάγια όψη και εσωτερικό.
- 6.13.4** Οι κουκούλες πρέπει να είναι εύκαμπτες εκτός αν αποτελούν αυθεντικό τμήμα του αμαξώματος του αυτοκινήτου (αποδεικνύεται με φωτογραφία εποχής), σε αυτή την περίπτωση οι άκρες πρέπει να προστατεύονται. Τα καθίσματα των επιβατών μπορούν να αφαιρούνται.
- 6.13.5** Για αυτοκίνητα Formula 1, το αμάξωμα πρέπει να παρουσιάζει την εμφάνιση του μοντέλου που συμμετείχε σε διεθνείς αγώνες και να υπακούει με τους νόμους της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας.

#### **6.14 Αεροδυναμικά βοηθήματα**

- 6.14.1** Μπορούν να τοποθετούνται μόνο αν ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου.
- 6.14.2** Οι συσκευές που χρησιμοποιούνται πρέπει να είναι σύμφωνες με το σχέδιο, τον προσδιορισμό θέσης, και τις διαστάσεις που χρησιμοποιούσαν στις προδιαγραφές της Περιόδου.
- 6.14.3** Για μονοθέσια, δεν επιτρέπεται κανένα αεροδυναμικό βοήθημα το οποίο έχει τοποθετηθεί σε μη αναρτώμενα μέρη του αυτοκινήτου και/ή ρυθμίζεται από την θέση του οδηγού.
- 6.14.4** Αυτοκίνητα αρχικά εφοδιασμένα με αεροδυναμικά βοηθήματα μπορούν να αγωνιστούν και χωρίς αυτά.
- 6.14.5** Αυτοκίνητα τα οποία έτρεχαν με αεροδυναμικά βοηθήματα κατά την περίοδο (μεταξύ 1981 και 1982) μπορούν να διατηρήσουν τον αρχικό σχεδιασμό και φιλοσοφία. Εντούτοις οι φούστες (skirts) πρέπει να τροποποιηθούν για να διατηρήσουν το αρχικό 40 mm ελάχιστο στατικό ύψος από το έδαφος. Δεν επιτρέπονται λωρίδες που σκουπίζουν (rubbing strips).

#### **6.15 Ηλεκτρικό σύστημα**

- 6.15.1** Εναλλάκτες μπορεί να χρησιμοποιηθούν μόνο αν ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου.
- 6.15.2** Η ονομαστική τάση λειτουργίας της μπαταρίας και όλων των ηλεκτρικών εξαρτημάτων μπορεί να αλλάξει από 6 σε 12 Volt. Η μάρκα, ο τύπος και η χωρητικότητα της μπαταρίας (σε αμπερώρια)

είναι ελεύθερα. Αν η μπαταρία είναι στο χώρο των επιβατών πρέπει να είναι μόνιμα στερεωμένη και να έχει ένα μονωτικό και υδατοστεγές κάλυμμα.

### **6.16 Φωτισμός**

**6.16.1** Αυτοκίνητα τα οποία αρχικά είχαν σύστημα φωτισμού πρέπει αυτό να είναι σε κατάσταση λειτουργίας.

#### **ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ**

Οι πρόσθετοι προβολείς και οι λάμπες του συστήματος φωτισμού είναι ελεύθεροι ως προς τον τύπο τους.  
Εφαρμογή: σε όλες τις περιόδους

### **6.17 Μετατρόχιο, μεταξόνιο, και απόσταση από το έδαφος**

**6.17.1** Μεταξόνιο: το μεταξόνιο δεν πρέπει να διαφέρει από τις προδιαγραφές της Περιόδου.

**6.17.2** Μετατρόχιο: το μετατρόχιο δεν πρέπει να διαφέρει από τις προδιαγραφές της Περιόδου.

**6.17.3** Απόσταση από το έδαφος: για όλα τα αυτοκίνητα έως και την περίοδο D, όλα τα μέρη της αναρτώμενης μάζας του αυτοκινήτου πρέπει να έχουν ελάχιστη απόσταση από το έδαφος 100 mm έτσι ώστε ένα δοκίμιο 100 mm μπορεί να εισαχθεί κάτω από το αυτοκίνητο από οποιαδήποτε πλευρά.

Τα αυτοκίνητα της Περιόδου E και F πρέπει να έχουν μια ελάχιστη απόσταση από το έδαφος τουλάχιστον 60 mm έτσι ώστε ένα δοκίμιο 100 mm μπορεί να εισαχθεί κάτω από το αυτοκίνητο από οποιαδήποτε πλευρά.

**6.17.4** Όλα τα αυτοκίνητα της Περιόδου G και έπειτα, πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου.

**6.17.5** Η απόσταση από το έδαφος θα μετριέται χωρίς τον οδηγό, αλλά με τους τροχούς και τα ελαστικά που θα χρησιμοποιηθούν στον αγώνα, τα οποία μπορούν να αντικατασταθούν, αν ένα ελαστικό ή μια ζάντα καταστραφούν.

### **6.18 Βάρος**

**6.18.1** Το ελάχιστο βάρος του αυτοκινήτου πρέπει να είναι αυτό που ορίζεται στους αρχικούς κανονισμούς της κατηγορίας του αυτοκινήτου ή σε σχετικές δημοσιεύσεις της Περιόδου όταν αυτό δεν ορίζεται στους αρχικούς κανονισμούς.

Κατά τη διάρκεια ενός αγώνα, όταν ένα αυτοκίνητο έχει επιλεγεί για ζύγισμα, τίποτα άλλο εκτός από βενζίνη μπορεί να αφαιρεθεί από το αυτοκίνητο και κανένα υγρό, στερεό ή αέριο υλικό δεν μπορεί να προστεθεί.

**6.18.2** Το ελάχιστο βάρος για Formula 3 Περιόδου GR είναι 400 Kg.

### **6.19 Formula Junior**

Δεν έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά, παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο.

## **7. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ**

### **7.1 Γενικά**

**7.1.1** Αυτοί οι κανονισμοί αφορούν αυτοκίνητα Τουρισμού (T), αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού (CT), αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GT) και αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GTS), όπως αναφέρεται στο Άρθρο 2.

**7.1.2** Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με το Άρθρο 5 (Ασφάλεια).

**7.1.3** Οποιοδήποτε αυτοκίνητο με κινητήρα εμπρός και κίνηση πίσω, που είχε αρχικά αλουμινένια "χελώνα" συμπλέκτη, μπορεί να χρησιμοποιήσει εναλλακτική από χάλυβα ή χυτοσίδηρο διατηρώντας τον ίδιο αριθμό, θέση και μέγεθος στηρίξεων.

## **7.2 Δελτία αναγνώρισης**

- 7.2.1** Όταν η FIA καθιέρωσε το Παράρτημα J για τα αυτοκίνητα Τουρισμού και τα Μεγάλου Τουρισμού αυτοκίνητα το 1954, οι προδιαγραφές ενός αυτοκινήτου καθορίστηκαν από τα δελτία αναγνώρισης, οι οποίες εκδόθηκαν από τις Εθνικές Αθλητικές Αρχές. Από το 1958 (για τα Μεγάλου Τουρισμού αυτοκίνητα) και 1960 (για τα αυτοκίνητα Τουρισμού), οι Εθνικές Αθλητικές Αρχές υπέβαλλαν αυτά τα δελτία αναγνώρισης προς θεώρηση στην CSI της FIA. Όλα τα δελτία αναγνώρισης που εκδίδονται από την FIA θα αναφέρονται ως «Δελτία Αναγνώρισης».
- 7.2.2** Οι προδιαγραφές Περιόδου μη αναγνωρισμένων αυτοκινήτων παραγωγής Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού που δεν έχουν αγωνιστική ιστορία σε διεθνές επίπεδο αλλά έχουν εγκριθεί από την HMSC θα καταγραφούν αναλυτικά σε φόρμες αναγνώρισης ειδικά για το κάθε εγκεκριμένο μοντέλο. Οι φόρμες αναγνώρισης θα συμπληρώνονται από την ΕΑΑ που ζητά την έγκριση του μοντέλου και αφού ελέγχονται από την τεχνική ομάδα εργασίας και την VCSC της HMSC, θα εγκρίνονται από την HMSC.

## **7.3 Γενικοί Τεχνικοί Κανονισμοί για αυτοκίνητα παραγωγής δρόμου**

- 7.3.1** Αυτοκίνητα Τουρισμού, αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού, GT και GTS αυτοκίνητα της Περιόδου E, F και G1 (1/1/1947-31/12/1969) θα είναι σύμφωνα με τα Παραρτήματα VIII και IX του Παραρτήματος Κ.
- 7.3.2** Αυτοκίνητα Τουρισμού και GT, GTS της Περιόδου G2 ( 1/1/1970 – 31/12/1971 ) και έπειτα θα πρέπει να είναι σύμφωνα με το Παράρτημα J του ΔΑΚ του τελευταίου έτους της Περιόδου τους όπως ορίζεται στο Άρθρο 3. Αυτό έχει να κάνει ιδιαίτερα με τον πιθανό συντελεστή πολλαπλασιασμού για υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα των περιόδων J1 και J2 αντίστοιχα.
- (α) Ένα αυτοκίνητο Περιόδου J1 ή J2 πρέπει να προετοιμάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές Περιόδου και του δελτίου αναγνώρισης και του Παραρτήματος J ενός συγκεκριμένου έτους μέσα στην περίοδο
- (β) Ασχέτως του (α) παραπάνω, σε αγώνες Ράλλυ, ένα αυτοκίνητο Περιόδου J2 με κυλινδρισμό μεγαλύτερο από αυτόν που επιτρέπεται στο Παράρτημα J του 1990 μπορεί να γίνει αποδεκτό σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος J του 1989.

### **ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ**

Πρόκειται για τον περιορισμό για συμμετοχή σε Ράλλυ, που εισήχθη το 1990, της μέγιστης χωρητικότητας του κινητήρα σε 3000 cc για κινητήρα με 2 βαλβίδες στον κύλινδρο και 2500 cc για κινητήρα με 4 βαλβίδες στον κύλινδρο (άρθρο 5.1.8.3)

- 7.3.3** Ένα αυτοκίνητο Τουρισμού πρέπει να είναι σύμφωνο με το ΔΑ του αλλά δεν επιτρέπεται καμία επέκταση του ΔΑ με ένδειξη “Valid for Group 2 only” («Επιτρέπεται μόνο για την Ομάδα 2»)
- 7.3.4** Ένα αυτοκίνητο Μεγάλου Τουρισμού πρέπει να είναι σύμφωνο με το ΔΑ του αλλά δεν επιτρέπεται καμία επέκταση του ΔΑ με ένδειξη “Valid for Group 4 only” («Επιτρέπεται μόνο για την Ομάδα 4»)
- 7.3.5** Για αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού (CT) και αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού (GTS) της Περιόδου G2 και έπειτα, μόνο αυθεντικές ΔΑ της FIA επιτρέπονται, με επεκτάσεις και παραλλαγές που έχουν ΔΑ της Περιόδου, όπως ακριβώς αυτές οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στους κανονισμούς της Περιόδου του Παραρτήματος J.
- 7.3.6** Για αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού (CT) της Περιόδου G2 και έπειτα, που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με εθνικό τεχνικό κανονισμό μίας ΕΑΑ για κορυφαίο μη ενιαίο πρωτάθλημα τουρισμού (σύμφωνα με έγκριση της HMSC) ισχύει μόνο το Παράρτημα J της Περιόδου με προσθήκες, οι κανονισμοί πρωταθλήματος της Περιόδου και τα αρχικά ΔΑ της FIA με επεκτάσεις και παραλλαγές με έκδοση στην εν λόγω περίοδο. Μπορούν να γίνουν μόνο μετατροπές σαφώς επιτρεπτές στους κανονισμούς της Περιόδου και σύννομα χρησιμοποιούμενες στο εν λόγω μοντέλο. Θα απαιτηθεί



τεκμηρίωση για την προδιαγραφή Περιόδου για όλα τα αναγνωρισμένα και μη αναγνωρισμένα εξαρτήματα ή/και μετατροπές.

**7.3.7** Επιπλέον για τα αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού:

- Ο μηχανισμός υποβοήθησης (σερβό) μπορεί να αποσυνδεθεί ή να αφαιρεθεί.
- Από την περίοδο Ε έως και την περίοδο Ι τα πίσω παράθυρα, τα παράθυρα στις πόρτες και τα φινιστρίνια πρέπει να είναι από γυαλί ασφαλείας ή από σκληρό διαφανές υλικό πάχους τουλάχιστον 4 mm (υλικό τύπου FAA, π.χ. συνιστάται Lexan 400). Τα πλαϊνά παράθυρα που ανοίγουν κάθετα μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα συρόμενα που ανοίγουν οριζόντια. Αν τα αρχικά παράθυρα αντικατασταθούν ο μηχανισμός τους μπορεί να αφαιρεθεί.
- Επιτρέπεται να ενισχυθεί το σασί ή/και το αμάξωμα με την πρόσθεση υλικού. Το υλικό που προστίθεται πρέπει να ακολουθεί το αρχικό σχήμα και να είναι σε επαφή σε κάθε σημείο. Άλλα σχήματα, προφίλ, προστατευτικά, ενισχύσεις δεν επιτρέπονται εκτός εάν αποδειχθεί ότι χρησιμοποιήθηκαν και είχαν επιτραπεί στην περίοδο.
- Όταν οι κανονισμοί του Παραρτήματος J της Περιόδου επιτρέπουν την αντικατάσταση των δίσκων των φρένων, υπό όρους, ο τύπος των δίσκων πρέπει να παραμείνει (συμπαγής, διάτρητος, αεριζόμενος).
- Η ταπετσαρία του πατώματος και της οροφής πρέπει να αφαιρεθεί, ενώ η ταπετσαρία της πόρτας μπορεί να αντικατασταθεί.
- Οι αναδιπλούμενοι προβολείς μπορούν να γίνουν σταθεροί και ο μηχανισμός τους να αφαιρεθεί, αλλά ο φωτισμός τους πρέπει να παραμείνει λειτουργικός.
- Σε στροφαλοφόρους και σε άξονες εισόδου και εξόδου του κιβωτίου ταχυτήτων όπου δεν έχει τοποθετηθεί από κατασκευής τσιμούχα στεγανοποίησης λαδιών μπορεί να τοποθετηθεί μία τσιμούχα στεγανοποίησης με μετατροπή των υπαρχόντων εξαρτημάτων και /ή την προσθήκη χωνιού τσιμούχας.
- Για αυτοκίνητα της Περιόδου F όπου έχουν αναγνωρισθεί με ηλεκτρονική ανάφλεξη και αυτοκίνητα των περιόδων G1 και G2 μπορούν να χρησιμοποιήσουν ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία δεν έχει χρησιμοποιηθεί την συγκεκριμένη περίοδο με την προϋπόθεση ότι το σύστημα διακόπτεται από πλατίνες διανομέα, χρησιμοποιεί έναν πολλαπλασιαστή με ελάχιστη αντίσταση 3 ohm, ο σπινθήρας διανέμεται από ένα ράουλο και ο χρόνος της ανάφλεξης ελέγχεται εξ' ολοκλήρου μηχανικά. Συστήματα πολλαπλού σπινθήρα και συστήματα τα οποία ελέγχονται ηλεκτρονικά δεν επιτρέπονται.
- Αυτοκίνητα των περιόδων G1 και G2 με ηλεκτρονική ανάφλεξη μπορούν να χρησιμοποιήσουν μαγνητική ή οπτική διακοπή ρεύματος.
- Αυτοκίνητα της Περιόδου H1 και μετά μπορούν να χρησιμοποιήσουν πολλαπλασιαστές με μικρότερη από 3 ohm αντίσταση και /ή πολλαπλού σπινθήρα συστήματα.
- Ηλεκτρονική ανάφλεξη η οποία ελέγχει τον χρόνο του σπινθήρα μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο εάν έχει προδιαγραφές Περιόδου.

**7.3.8** Για όλα τα νέα ΗΤΡ από 1/1/2011 που αφορούν αυτοκίνητα Τουρισμού της Περιόδου Η δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τμήματα αμαξώματος από υαλόνημα (fiberglass) τα οποία είχαν ακυρωθεί στην ΔΑ στις 1/1/1972. Στην περίπτωση αυτοκινήτων των οποίων το ΗΤΡ εγκρίθηκε πριν την 1/1/2011, με ισχύ από την 1/1/2012, αυτή η πρόταση θα αφαιρεθεί από το Παράρτημα Κ.

**7.3.9** Παραλλαγές από το στάνταρ ή το αναγνωρισμένο αμάξωμα που επιτρέπονται από το Παράρτημα J της Περιόδου μπορεί να εφαρμοστούν. Τέτοιες αλλαγές στο πλαίσιο πρέπει να είναι σε συμφωνία με την πλήρη σύνθεση που χρησιμοποιούσε το αυτοκίνητο σε διεθνείς αγώνες της FIA της Περιόδου. Τα στοιχεία που θα το αποδεικνύουν πρέπει να είναι φωτογραφίες της Περιόδου πάνω στο ΗΤΡ του αυτοκινήτου, σφραγισμένες από την ΕΑΑ.

Συγκεκριμένα οι αλλαγές στο μετατρόχιο που επιτρέπονται μερικές φορές για αυτοκίνητα CT και GTS πρέπει να έχουν εφαρμοστεί στην περίοδο του συγκεκριμένου μοντέλου και να πιστοποιούνται. Επιπλέον το πέλμα των ελαστικών πρέπει να καλύπτεται από το αμάξωμα (βλ. Παράρτημα J της Περιόδου).

- 7.3.10** Αυθεντικοί τροχοί οι οποίοι είναι κατασκευασμένοι από διάφορα υλικά μπορούν να αντικατασταθούν από τροχούς οι οποίοι είναι κατασκευασμένοι από ένα από αυτά τα υλικά, υπό τον όρο ότι οι αρχικές διαστάσεις και το σχέδιο έχουν διατηρηθεί.
- 7.3.11** Για αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού και αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού των Περιόδων Η2 και Ι, οι μπάρες ενίσχυσης μπορούν ελεύθερα να χρησιμοποιηθούν μεταξύ των άνω σημείων στήριξης της εμπρός ανάρτησης καθώς και μεταξύ των άνω σημείων στήριξης της πίσω ανάρτησης.

**ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ**

Ο περιοριστής στροφών (κόφτης) είναι ελεύθερος

**7.4 Αυτοκίνητα ομάδας Β**

- 7.4.1** Τα αυτοκίνητα της ομάδας Β τα οποία εξαιρέθηκαν από την FIA για Ράλλυ της Περιόδου για λόγους ασφαλείας, μπορούν μόνο να χρησιμοποιηθούν για αγώνες πίστας, αναβάσεις και επιδείξεις/ παρελάσεις και γίνονται δεκτά μόνο αν έχουν HTP το οποίο έχει προηγουμένως ελεγχθεί από την HMSC. Τα αυτοκίνητα αυτά είναι τα εξής:

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

Άλλα αυτοκίνητα της ομάδας Β μπορούν να συμμετέχουν σε αγώνες χωρίς περιορισμούς.

- 7.4.2** Τεχνικά χαρακτηριστικά Περιόδου που απαγορεύτηκαν από την FIA για λόγους ασφαλείας, επιτρέπεται μόνο να χρησιμοποιούνται σε αυτοκίνητα για επιδείξεις και παρελάσεις.

**8. ΕΛΑΣΤΙΚΑ****8.1 Γενικά**

- 8.1.1** Όλα τα αυτοκίνητα που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες του Διεθνούς Ημερολογίου πρέπει να συμφωνούν με τους ακόλουθους κανονισμούς ελαστικών εκτός εάν οι κανονισμοί διαφέρουν για έναν συγκεκριμένο αγώνα ή για σειρά αγώνων. Σε περίπτωση διαφωνίας η FIA θα είναι ο τελικός διαιτητής.
- 8.1.2** Ο αγωνιζόμενος είναι υποχρεωμένος να βεβαιώνει μαζί με τον κατασκευαστή την καταλληλότητα του ενός ελαστικού για την συγκεκριμένη χρήση.
- 8.1.3** Εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά στο Παράρτημα Κ και εντός των ορίων διαθεσιμότητας και πρακτικότητας, το πλάτος, η εξωτερική διάμετρος, η γενική εμφάνιση και το σχέδιο του πέλματος των ελαστικών πρέπει να είναι συμβατό με ελαστικά τοποθετημένα σε παρόμοια αυτοκίνητα κατά τη σχετική περίοδο. Όλοι οι κανονισμοί σχετικά με το αμάξωμα και τις ζάντες πρέπει να τηρούνται και οι αγωνιζόμενοι είναι υπεύθυνοι να διαβεβαιώσουν ότι τα ελαστικά που έχουν επιλέξει είναι συμβατά με τις ζάντες που χρησιμοποιούνται.
- 8.1.4** Η χρήση θερμαντικών στοιχείων για τα ελαστικά (κουβέρτες) δεν επιτρέπεται.
- 8.1.5** Η χρήση οποιοδήποτε πρόσθετου που επηρεάζει την υστέρηση του πέλματος του ελαστικού ή τη σκληρότητά του δεν επιτρέπεται.
- 8.1.6** Η σύνθεση (γόμα) του ελαστικού πρέπει να τονίζεται με κίτρινο χρώμα στο πλαϊνό του ελαστικού. Μόνο τα ελαστικά Avon έχουν έναν κωδικό και όχι τη σύνθεση της γόμας

**ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ**

Σχετικά με τη χρήση κουβερτών και για λοιπούς κανονισμούς ελαστικών βλ. Τεχνικό Κανονισμό Αγώνων Αυτοκινήτου παρ. Α.4

**8.2 Αγώνες Ταχύτητας και Αναβάσεων (εκτός από φόρμουλες για τις οποίες βλ. παρ. 8.3)****8.2.1 Περίοδοι από Α σε Β (πριν από την 31/12/1918)**

Πρέπει να χρησιμοποιούνται ελαστικά μεγέθους που να αντιστοιχεί με την περίοδο του αυτοκινήτου.

**8.2.2 Περίοδοι από C σε E (1/1/1919 – 31/12/1961)**

Πρέπει να χρησιμοποιούνται ελαστικά από την σειρά Dunlop Vintage, με γόμα 204 μόνον και R5 ή παλαιότερο σχέδιο πέλματος. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν άλλοι τύποι ελαστικών με λόγο πλαϊνών 75% ή περισσότερο και δείκτη ταχύτητας τουλάχιστον "S" με την προϋπόθεση ότι η σειρά Dunlop δεν είναι διαθέσιμη με τις αντίστοιχες προδιαγραφές.

Τα αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP όταν συμμετέχουν σε αναβάσεις μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά με σήμανση «E» ή «DOT» με ελάχιστο λόγο πλαϊνών 70 % ή με προδιαγραφές της Περιόδου, το οποίο από τα δύο είναι μεγαλύτερο, σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας.

Τα αυτοκίνητα CT, GT και GTP μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά κατηγορίας Dunlop L με σχέδιο πέλματος CR65 ή παλαιότερο με γόμα 204 ή με γόμα 404 σε βρεγμένο αγώνα.

**8.2.3 Περίοδος F (1/1/1962 – 31/12/1965)**

Πρέπει να χρησιμοποιούνται αγωνιστικά ελαστικά Dunlop Vintage τύπου «L» ή «M» τα οποία έχουν σύνθεση (γόμα) 204 ή διαφορετικά με γόμα 404 σε βρεγμένο αγώνα.

Τα αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP όταν συμμετέχουν σε αναβάσεις μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά με σήμανση «E» ή «DOT» σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας, με ελάχιστη εξωτερική διάμετρο όπως προβλέπει το άρθρο 8.4.2.

**8.2.4 Περίοδος G1, G2 και GR (1/1/1966 – 31/12/1971)**

Μπορούν να χρησιμοποιούνται αγωνιστικά ελαστικά Dunlop Vintage τύπου «L» ή «M» τα οποία έχουν σύνθεση (γόμα) 204 ή διαφορετικά με γόμα 404 σε βρεγμένο αγώνα καθώς και σειρές μεταγενέστερες των ιστορικών σε γόμα 484, ή Goodyear «Blue Streak» αγωνιστικά ελαστικά ή σλικ Avon χαραγμένα με το χέρι στο σχέδιο πέλματος «Historic All-Weather».

Τα αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά με σήμανση «E» ή «DOT» σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας, με ελάχιστη εξωτερική διάμετρο όπως προβλέπει το άρθρο 8.4.2.

**8.2.5 Περίοδος H1 και HR και μεταγενέστερη (1/1/1972-)**

Μπορούν να χρησιμοποιούν σλικ και βρόχινα ελαστικά.

Τα αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά με σήμανση «E» ή «DOT» σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας, με ελάχιστη εξωτερική διάμετρο όπως προβλέπει το άρθρο 8.4.2.

**8.2.6** Αυτοκίνητα με ζάντες πλάτους 3.5" ή λιγότερο για τα οποία δεν υπάρχει ελαστικά της σειράς Dunlop Vintage κατάλληλης προδιαγραφής μπορούν να χρησιμοποιήσουν ελαστικά διαθέσιμα για πώληση συμβατικά (cross-ply) ή ακτινωτά (radial) με λόγο πλαϊνών 75% ή περισσότερο και δείκτη ταχύτητας «S» και σήμανση «E» ή «DOT» σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας.

**8.2.7** Αυτοκίνητα για αγώνες «Can-Am» μπορούν να χρησιμοποιούν σλικ

**8.2.8** Αυτοκίνητα τύπου Widi, Gilby και Rejo προδιαγραφών πριν την 31/12/1960 μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά Dunlop «L» με σχέδιο πέλματος CR65 σε γόμα 204 ή 404 σε βρεγμένο αγώνα.

**8.2.9 Περίοδος E και μεταγενέστερη (1/1/1947-)**

Τα αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά με σήμανση «E» ή «DOT» σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας για ασφάλτινα Ράλλυ, με ελάχιστη εξωτερική διάμετρο όπως προβλέπει το άρθρο 8.4, όταν συμμετέχουν σε αγώνες αντοχής σε πίστες με περισσότερες από 2 ώρες κανονική διάρκεια (και τα αντίστοιχα ελεύθερα δοκιμαστικά)

### **8.3 Αυτοκίνητα Formula σε αγώνες Αναβάσεων και Ταχύτητας**

**8.3.1** Η Formula Junior πρέπει να χρησιμοποιεί είτε Dunlop Vintage με σχέδιο R5 ή παλαιότερο ή «L» μόνον αυτά που έχουν σύνθεση 204 και σχέδιο πέλματος CR65 ή παλαιότερο.

**8.3.2** Ιστορικά αυτοκίνητα Formula 1 πρέπει να είναι σύμφωνα με το **άρθρο 14** του Παραρτήματος Χ.

#### **8.3.3 Αυτοκίνητα Formula 3 1 λίτρου Περιόδου GR**

Αυτοκίνητα πριν την 31/12/1965 με κινητήρες με οριζόντια εισαγωγή (side draft) και ζάντες διαμέτρου 13" και μέγιστου πλάτους 6.5" μπορούν να χρησιμοποιούν Avon ACB9 από καλούπι με σχέδιο πέλματος A37 και γόμες 7660 (εμπρός) και 7661 (πίσω) ή Dunlop «L» με σχέδιο CR65 και γόμα 204 ή 404 για βρεγμένους αγώνες.

Αυτοκίνητα μετά την 31/12/1965 ή/και αυτοκίνητα με κατακόρυφη εισαγωγή (downdraft) ή/και αυτοκίνητα με ζάντες φαρδύτερες από 6.5" μπορούν να χρησιμοποιήσουν Avon ή Dunlop ελαστικά σύμφωνα με τις ακόλουθες προδιαγραφές:

Στο στεγνό Avon A37 σλικ χαραγμένα στο σχέδιο «Historic All-Weather» με γόμες 7342 (εμπρός) και 7343 (πίσω) ή στο βρεγμένο Avon A37 χαραγμένα στο σχέδιο «Classic Formula Wet» με γόμες 7714 (εμπρός) και 7715 (πίσω). Εναλλακτικά Dunlop «L» ή «M» σχέδιο CR65 ή μεταγενέστερο των ιστορικών σε γόμα 204 ή 404 για βρεγμένο αγώνα

#### **8.3.4 Αυτοκίνητα Formula 3 1.6 και 2 λίτρων (1972-1984)**

Πρέπει να χρησιμοποιήσουν αγωνιστικά ελαστικά Avon με τις ακόλουθες προδιαγραφές: Εμπρός 7.5/21.0 x 13" πίσω 9.2/22.0 x 13" σλικ στο στεγνό με γόμα A37 κωδικούς 7342 (εμπρός) και 7343 (πίσω) ή στο βρεγμένο χαραγμένο στο σχέδιο «Classic Formula Wet» με γόμα A27 κωδικούς 7277 (εμπρός) και 7278 (πίσω).

#### **8.3.5 Αυτοκίνητα Formula 2 1.6 και 2 λίτρων**

Πρέπει να χρησιμοποιήσουν είτε τα ελαστικά που αναφέρονται στο 8.2.4 είτε τα αγωνιστικά ελαστικά Avon **όπως το άρθρο 8.3.4.**

**8.3.6** Μονοθέσια Αγωνιστικά αυτοκίνητα τύπου εθνικής Formula, που τρέχουν σε ιστορικούς αγώνες της FIA εκτός των αναφερόμενων στο 8.3 παραπάνω, πρέπει να χρησιμοποιούν ελαστικά προδιαγραφών της Περιόδου τους όπως αναφέρονται στο 8.2.

### **8.4 Ελαστικά για Ράλλυ**

**8.4.1** Τα ελαστικά που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για διαδρομές Ράλλυ σε ασφάλτο (και για διαδρομές Ράλλυ σε αγώνες ταχύτητας και αναβάσεις και σε μικτούς αγώνες) περιορίζονται σε ελαστικά που έχουν τη σήμανση «E» ή «DOT» σύμφωνα με τα πρότυπα της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας, με ελάχιστη εξωτερική διάμετρο αντίστοιχα με την περίοδό τους όπως προβλέπει το άρθρο 8.4.2. Δεν πρέπει να έχουν σήμανση «Not for highway use» ή «For racing only» ή να μην υπονοούν ή να μην συνιστούν κάποια χρήση μόνο σε αγώνες. Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση ή μετατροπή ή προσαρμογή (για αποφυγή οποιασδήποτε αμφιβολίας αυτό περιλαμβάνει επιπλέον χάραγμα) πέραν της φυσιολογικής φθοράς. Σε χωμάτινες ειδικές διαδρομές, που δηλώνονται έτσι από τον Αλυτάρχη, δεν είναι απαραίτητη η σήμανση «E» ή «DOT» για αυτά τα ελαστικά.

**8.4.2** Πρέπει να τηρείται ο ακόλουθος πίνακας που δίνει τις διαμέτρους του πλήρους τροχού και τις διαμέτρους των ζαντών ανάλογα με την περίοδο.

Διάμετρος Ζάντας	Περίοδος	Ελάχιστη διάμετρος πλήρους τροχού
10"	F	490 mm

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

- 8.4.3** Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με κάποιο ελαστικό που χρησιμοποιεί ένας αγωνιζόμενος, οι μετρήσεις πρέπει να γίνουν σε ένα καινούργιο ελαστικό που θα προμηθεύσει ο αγωνιζόμενος, το οποίο θα είναι κρύο και φουσκωμένο με την πίεση που συνιστά ο κατασκευαστής.
- 8.4.4** Εάν μπορεί να αποδειχθεί ότι ελαστικά με μικρότερη λόγο πλαϊνών (προφίλ) χρησιμοποιούνταν κατά την περίοδο, τότε η HSMC μπορεί να επιτρέψει τη χρήση τους.
- 8.4.5** Εάν πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα ακτινωτό (radial) ελαστικό με κατηγορία ταχύτητας λιγότερη από "S" (μέγιστης ταχύτητας 180 km/h) τότε θα πρέπει να ερωτηθεί ο κατασκευαστής για την καταλληλότητά του. Αυτό ισχύει ειδικά σε μερικές περιπτώσεις (απλής) διαδρομής μεταξύ μη ασφάλτινων ειδικών διαδρομών με ελαστικά «Mud & Snow» τα οποία σπάνια έχουν κατηγορία ταχύτητας περισσότερη από Q (μέγιστη ταχύτητα 160 km/h).
- 8.4.6** Αυτοκίνητα της Περιόδου E και προγενέστερα που έχουν τροχούς με διάμετρο 17" ή μεγαλύτερους ή έχουν πλάτος ζάντας 3.5" ή μικρότερο, μπορούν να χρησιμοποιούν ελαστικά συμβατικά (cross-ply) ή ακτινωτά (radial) με λόγο πλαϊνών 75 % ή περισσότερο. Για την καταλληλότητα του ελαστικού πρέπει να ερωτάται ο κατασκευαστής.
- 8.4.7** Πρέπει να σημειωθεί ότι η κατηγορία ταχύτητας στα συμβατικά (cross-ply) ελαστικά ποικίλει ανάλογα με την διάμετρο του τροχού. Υπάρχουν τρεις κατηγορίες ταχύτητας για τα συμβατικά ελαστικά. Υπάρχουν επίσης ελαστικά τα οποία δεν είναι σημασμένα και επομένως έχουν τη χαμηλότερη κατηγορία ταχύτητας. Οι ταχύτητες φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα:

Διάμετρος τροχού (inch)	10	12	13 ή μεγαλύτερη
Κατηγορία ταχύτητας			
-	120 Km/h	135 Km/h	150 Km/h
S	150 Km/h	160 Km/h	175 Km/h
H	175 Km/h	185 Km/h	200 Km/h
V	Δεν υπάρχουν	Δεν υπάρχουν	210+ Km/h

- 8.4.8** Χειμερινά ελαστικά συμβατικά (cross-ply) της κατηγορίας «Mud & Snow» έχουν την χαμηλότερη κατηγορία ταχύτητας του παραπάνω πίνακα. Ελαστικά με καρφιά υπόκεινται στη νομοθεσία της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας.

**ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ**

Για αγώνες Ράλλυ και Ράλλυ σπριντ για τα ιστορικά αυτοκίνητα επιτρέπονται μόνο ελαστικά αναγνωρισμένα για χρήση δρόμου ("DOT" ή/και "E"), περιλαμβανομένων των ημισλικ, σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο 8.4 του Παραρτήματος Κ. Για περισσότερες πληροφορίες βλ. «Τεχνικό κανονισμό αγώνων αυτοκινήτου» παρ. Α.4

**ΟΜΑΕ**  
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ  
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΦΟΡΜΟΥΛΕΣ ΔΕΚΤΕΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ**

Δεν έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά, παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΥΛΙΚΑ ΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ**

Δεν έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά, παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΔΟΚΙΜΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

Δεν έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά, παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV: ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΣΥΝΘΕΤΩΝ ΥΛΙΚΩΝ**

Δεν έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά, παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VΙΙ: ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ**

Έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά μερικώς μόνο για αυτοκίνητα με εθνικό αγωνιστικό ενδιαφέρον, για τα υπόλοιπα παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο.

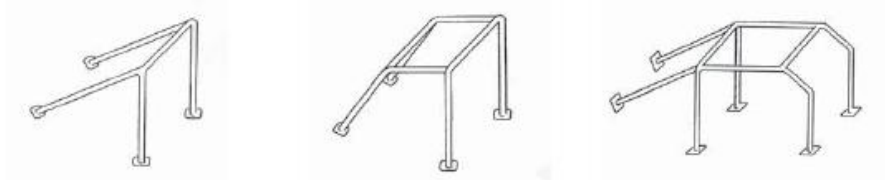
**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ: ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ FORMULA 1 ΑΠΟ ΤΟ 1966 ΚΑΙ ΕΞΗΣ**

Δεν έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά, παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο.



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V: ΣΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 5.13 ΤΟΞΥΛΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ VI**

Οι αριθμοί αναφέρονται στο σχήμα που βρίσκεται από πάνω



K-1

K-2

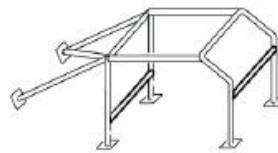
K-3



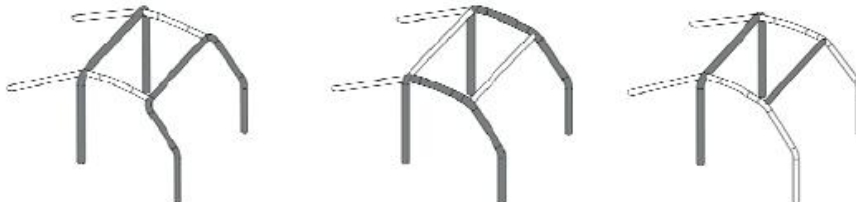
K-4

K-5

K-6



K-7



K-8

K-9

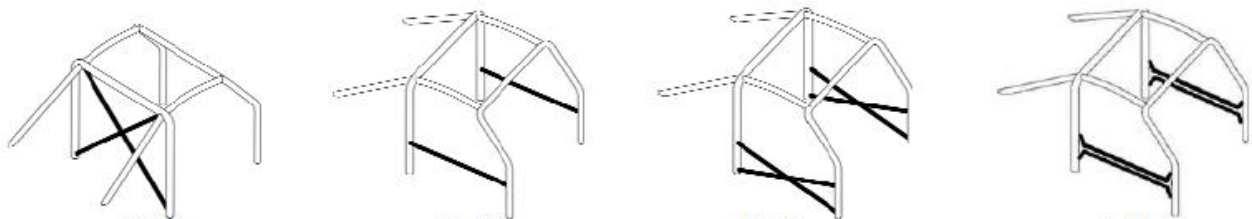
K-10



K-11

K-12

K-13



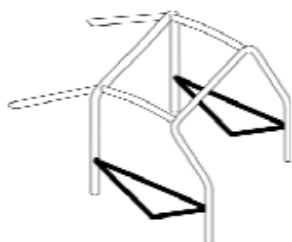
K-14

K-15

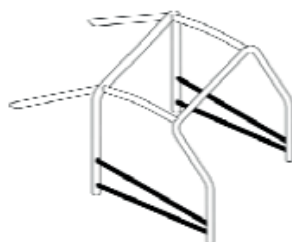
K-16

K-15 A

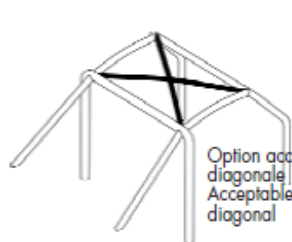




K-17

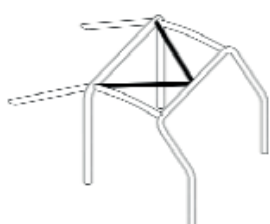


K-18

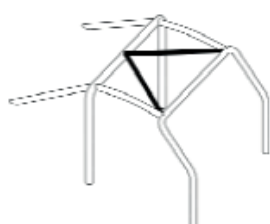


Option acceptable: 1 seule diagonale  
 Acceptable option: just 1 diagonal

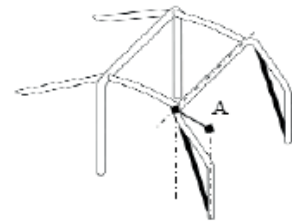
K-19



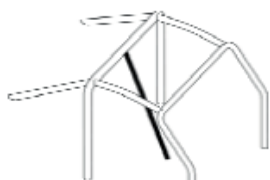
K-20



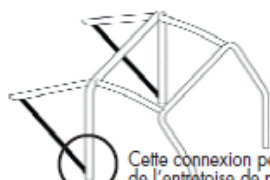
K-21



K-22



K-23



Cette connexion peut être au niveau de l'entretoise de portière  
 This connection may be at the level of the doorbar

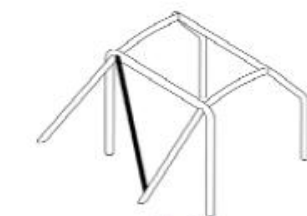
K-24



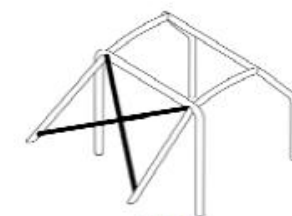
K-25



K-26



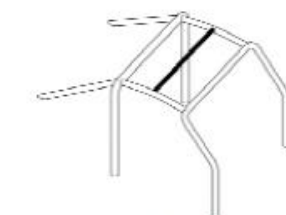
K-27



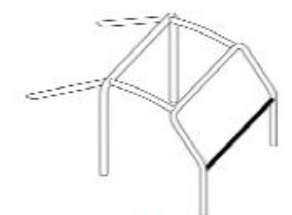
K-28



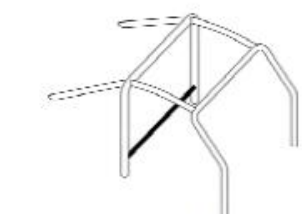
K-29



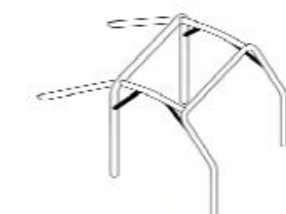
K-30



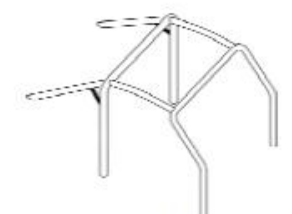
K-31



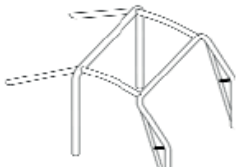
K-32



K-33



K-34



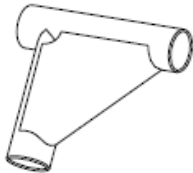
K-35



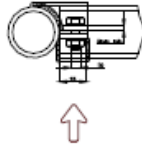
K-36



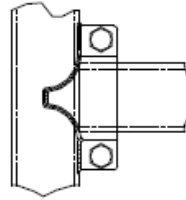
K-37



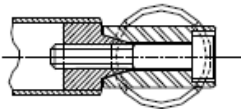
K-38



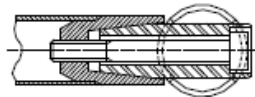
Direction d'application de la charge  
 Direction of applied load



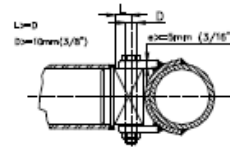
K-39



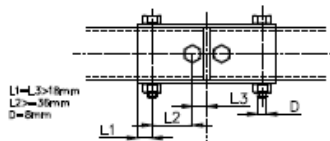
K-40



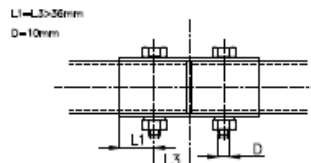
K-41



K-42



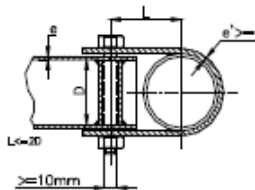
K-43



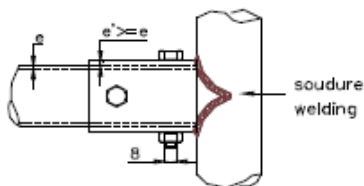
K-44

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

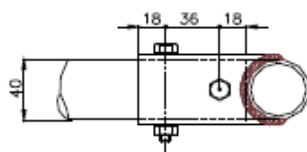
L must be minimum  
 The clamp width must  
 be at least 25mm



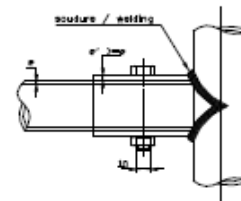
K-45



soudure  
 welding

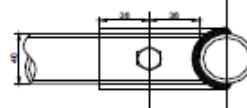


K-46



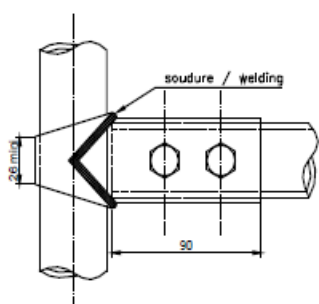
soudure / welding

Dessin / Drawing N° 253-35

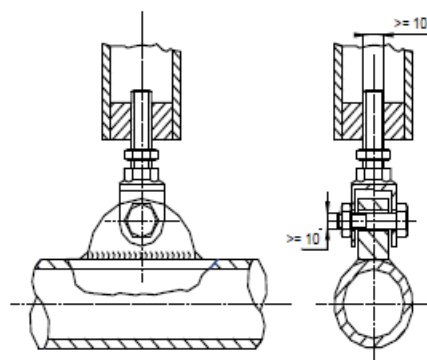
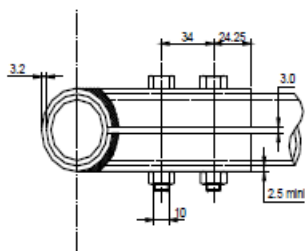


K-47

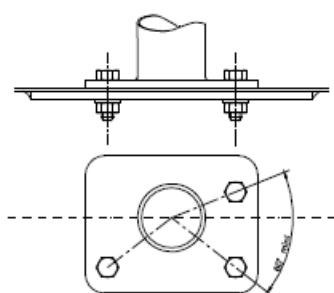




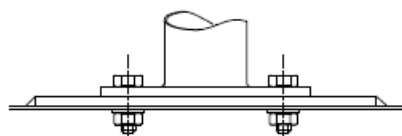
K-48



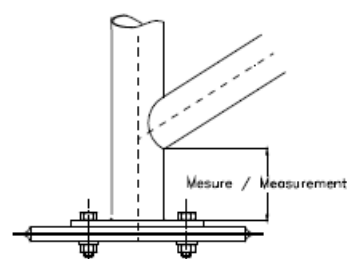
K-49



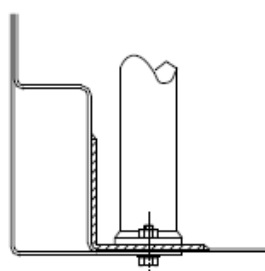
K-52



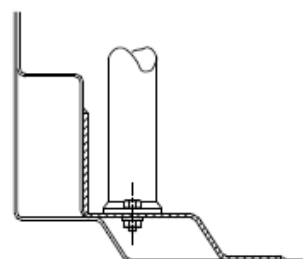
K-53



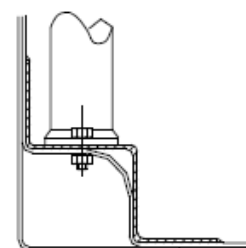
K-54



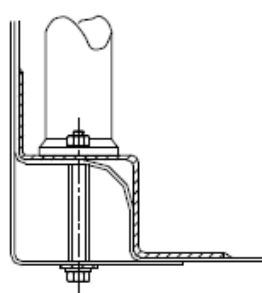
K-55



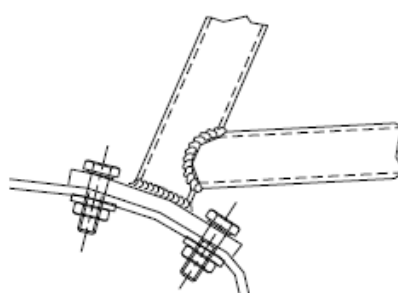
K-56



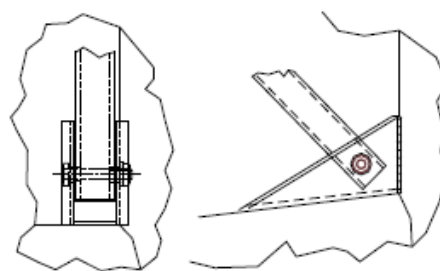
K-57



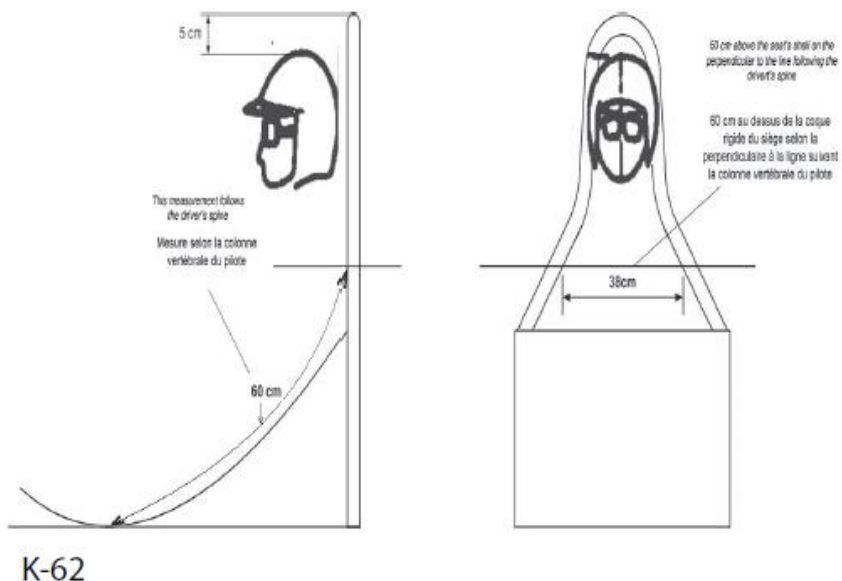
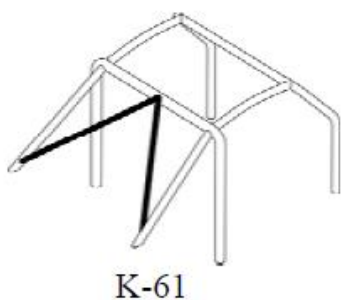
K-58



K-59

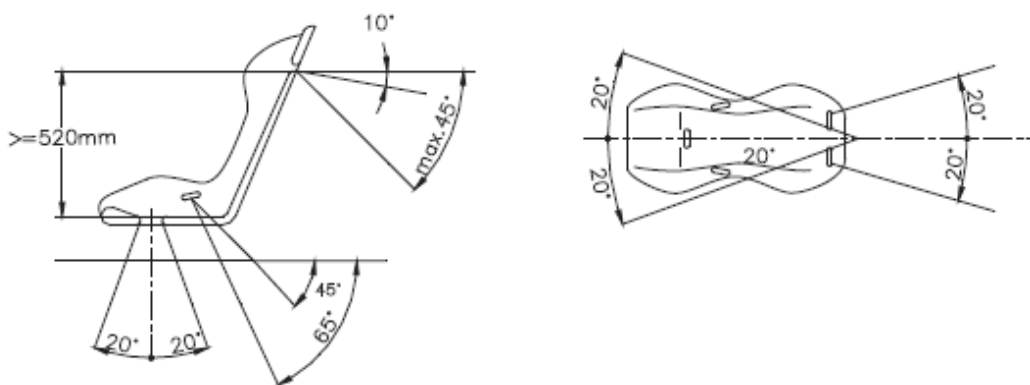


K-60

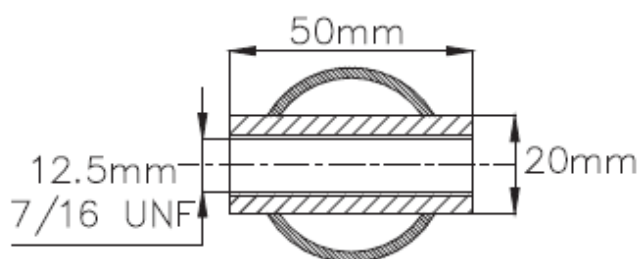


**ΟΜΑΕ**

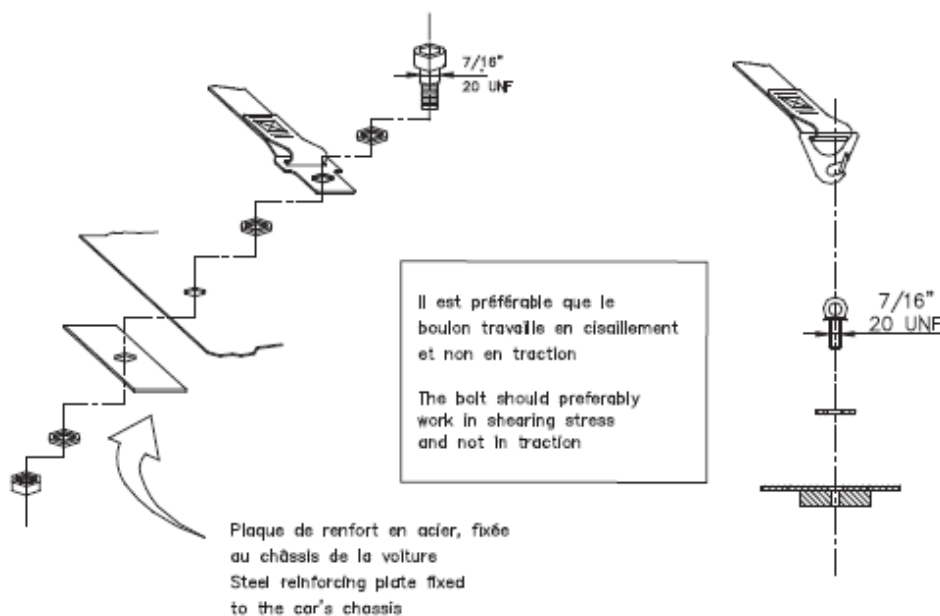
**ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ  
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ**



K-63



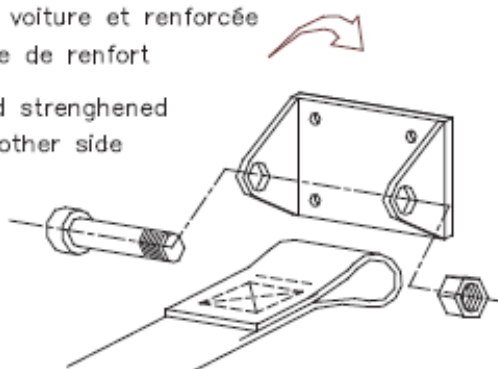
K-64



K-65

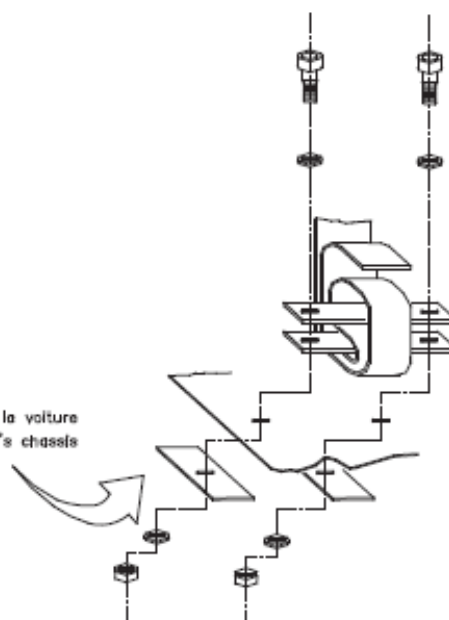
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée  
 de l'autre côté par une plaque de renfort

plate fixed to the chassis and strengthened  
 by a reinforced plate on the other side

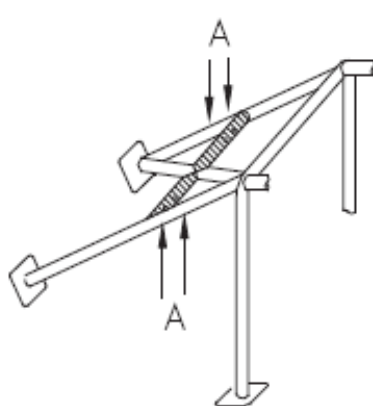


K-66

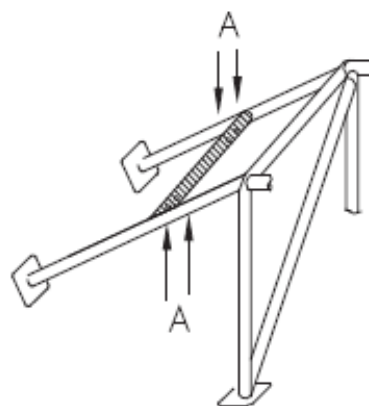
plaque de renfort fixée au châssis de la voiture  
 reinforcing plate fixed to the car's chassis



K-67



K-5



K-6

A = trous de montage pour harnais / A = mounting holes for harness

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI: ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΑΝΑΤΡΟΠΗ (ROLL-OVER PROTECTION STRUCTURES – ROPS)**

Τα σχέδια περιλαμβάνονται στο Παράρτημα V

**1.1 Κλωβός ασφαλείας (roll cage)**

**1.1.1** Ακόμα και αν οι παρόντες κανονισμοί δεν την επιβάλλουν, η κατάλληλη προστασία από ανατροπή συνιστάται θερμά για όλα τα ιστορικά αυτοκίνητα

Η διάταξη προστασίας από ανατροπή (Roll-Over Protection Structure – ROPS) είναι μια είναι κατασκευή από πολλαπλές σωλήνες, με συνδέσεις και κατάλληλα σημεία στήριξης και τοποθετημένες κοντά στο αμάξωμα με σκοπό την επαρκή προστασία του πληρώματος σε περίπτωση σύγκρουσης ή ανατροπής.

Η ROPS της Περιόδου ορίζεται ως εκείνη που χρησιμοποιούταν σε αγώνες της Περιόδου του κατασκευαστή και μοντέλου του αυτοκινήτου. Ο αγωνιζόμενος πρέπει να παρέχει στοιχεία της Περιόδου όταν του ζητηθεί.

**1.1.2 Απαιτήσεις**

(α) Για αυτοκίνητα των περιόδων Α έως Ε: Συνιστώνται ROPS όπως περιγράφονται παρακάτω εκτός αν τα αυτοκίνητα διέθεταν αρχικά ROPS, οπότε πρέπει να έχουν ως ελάχιστη απαίτηση για ROPS εκείνη που είχαν όταν το αυτοκίνητο χρησιμοποιούνταν για αγώνες στην Περίοδο.

Συνιστάται θερμά ότι η διάταξη (ROPS) στα ανοικτά αυτοκίνητα βρίσκεται το ελάχιστο 5 cm πάνω από τα κράνη του οδηγού και του συνοδηγού ανά πάσα στιγμή.

(β) Για αυτοκίνητα όλων των άλλων Περιόδων: Είναι υποχρεωτική μια ROPS που προσφέρει επαρκή προστασία. Αυτές οι διατάξεις πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτού του άρθρου.

Η διάταξη (ROPS) στα ανοικτά αυτοκίνητα πρέπει να βρίσκεται το ελάχιστο 5 cm πάνω από τα κράνη του οδηγού και του συνοδηγού ανά πάσα στιγμή. Τα σωληνωτά υποπλαίσια του πλαισίου δεν θεωρούνται ως τοξύλια.

**1.1.3** Όταν έχει τοποθετηθεί μια ROPS το πίσω κάθισμα μπορεί να μετατραπεί ή αφαιρεθεί από το αυτοκίνητο (με την εξαίρεση της Ομάδας N)

Οι σωλήνες δεν επιτρέπεται να μεταφέρουν υγρά ή στιδήποτε άλλο.

Η ROPS δεν πρέπει να εμποδίζει υπερβολικά την είσοδο-έξοδο του οδηγού και του συνοδηγού.

Στοιχεία της ROPS μπορούν να περνάνε μέσα από το χώρο των επιβατών μέσα από το ταμπλό και την ταπετσαρία όπως και μέσα από τα πίσω καθίσματα.

**1.1.4** ROPS από τιτάνιο δεν επιτρέπονται εκτός και αν αποδειχθεί ότι χρησιμοποιούνταν στο συγκεκριμένο σασί κατά την Περίοδο.

ROPS από κράμα αλουμινίου δεν επιτρέπονται για καμία Περίοδο εκτός αν είναι συστατικό στοιχείο της δομής του αυτοκινήτου (πχ. Porsche 908, 917)

Όπου επιτρέπεται, η διατήρηση ROPS από αλουμίνιο ή τιτάνιο πρέπει να αναφέρεται στο HTP.

Ωστόσο, όπου είναι δυνατό και χωρίς αυτό να θέτει σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα του αυτοκινήτου, μια διάταξη προστασίας από αλουμίνιο πρέπει να αντικαθίσταται από μία χάλυβαση δομή ίδια σε σχέδιο και κατασκευή χρησιμοποιώντας το υλικό που αναφέρεται στο 1.2.4.

Όταν μία ROPS κατασκευασμένη από ελαφρύ κράμα περιγράφεται σε μία επέκταση του ΔΑ για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο ή ήταν μέρος της αρχικής προδιαγραφής του, η αρχική διάταξη μπορεί να αντιγραφεί, αρκεί το υλικό να είναι χάλυβας σύμφωνα με το 1.2.4 ή μία νέα ROPS μπορεί να τοποθετηθεί αν είναι σύμφωνη με τους κανονισμούς αυτούς.

**1.1.5 Προδιαγραφές**

Η προδιαγραφή της εγκατεστημένης ROPS πρέπει να περιγράφεται με λεπτομέρεια στη φόρμα «Roll-Over Protection Structure Document» που πρέπει να περιλαμβάνεται ως παράρτημα σε όλα τα HTP εκδοθέντα μετά την 1/1/2014.

**(α) Για αυτοκίνητα Formula 1 (1/1/1961-31/12/1965)** αν η ROPS είναι συστατικό στοιχείο της δομής του αυτοκινήτου, μπορεί να χρησιμοποιηθεί στη θέση αυτής που περιγράφεται αλλού σε αυτό το άρθρο.

**(β) Στα μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα από την Περίοδο F και μετά** πρέπει να τοποθετηθεί ROPS σύμφωνα με προδιαγραφή της Περιόδου (αν οι κανονισμοί απαιτούσαν ROPS) ή με το άρθρο 1.2.5.2 αυτού του Παραρτήματος.

Σε οποιαδήποτε περίπτωση από τις δύο, εκτός από ROPS ελεύθερου δομικού σχεδιασμού και πιστοποιημένων να αντέχουν τα ελάχιστα φορτία βλ. 1.2.5.2, οι σωλήνες του κύριου τοξυλίου και οι ενισχύσεις πρέπει να έχουν διαστάσεις όχι μικρότερες από τις αναφερόμενες στο παραπάνω άρθρο και η διάταξη πρέπει να βρίσκεται τουλάχιστον 5 cm πάνω από τα κράνη του οδηγού και του συνοδηγού ανά πάσα στιγμή.

Δεν επιτρέπονται επεκτάσεις που προστίθενται πάνω από την κυρίως κατασκευή για να αυξήσουν το ύψος εκτός και αν προβλέπονται από δελτίο αναγνώρισης κλωβού ασφαλείας της FIA ή μίας ΕΑΑ.

Τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι σύμφωνα με την προδιαγραφή μετά το 1968: το πλάτος μετρημένο στο εσωτερικό του τοξυλίου μεταξύ των πλαϊνών κατακόρυφων κολωνών πρέπει να είναι τουλάχιστον 38 cm. Πρέπει να μετριέται οριζόντια και παράλληλα με τους ώμους του οδηγού σε μια απόσταση 60 cm (στη συνέχεια της σπονδυλικής στήλης του οδηγού) από τη βάση του άκαμπτου σκελετού του καθίσματος. Αυτή η προδιαγραφή συνιστάται για όλα τα αυτοκίνητα που είναι σύμφωνα με προδιαγραφή προ του 1969. Το έτος που αναφέρεται στο ΗΤΡ θα χρησιμοποιείται για να διαπιστωθεί ποιά προδιαγραφή ROPS απαιτείται (βλ. σχέδιο K-62 στο Παράρτημα V).

Τα αυτοκίνητα ομάδας C (group C) πρέπει να είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου τους.

Αν στην Περίοδο χρησιμοποιούνταν εμπρόσθιο τοξύλιο ασφαλείας, τότε πρέπει να τοποθετηθεί ένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου.

Ενισχύσεις πρέπει να εγκατασταθούν μεταξύ του κύριου τοξυλίου σε απόσταση από την κορυφή του όχι μικρότερη από 1/3 της απόστασης μεταξύ της κορυφής και του κατώτατου σημείου στήριξης και ενός σταθερού σημείου του πλαισίου. Αυτές οι ενισχύσεις δεν πρέπει να εμποδίζουν την έξοδο των επιβατών από το αυτοκίνητο.

**(γ) Για αυτοκίνητα T, CT, GT, GTS και GTP της Περιόδου F (1/1/1962-31/12/1965) και μετά**

Η ελάχιστη προδιαγραφή μίας ROPS είναι σύμφωνα με το σχέδιο K-3 και τις λεπτομέρειές του K-8, K-9 και K-10 με μια υποχρεωτική διαγώνιο (ελεύθερη η κατεύθυνσή της) καθώς και στοιχεία θυρών σύμφωνα με το Παράρτημα V.

Ωστόσο στα αυτοκίνητα GT, GTS και GTP της Περιόδου F που συμμετέχουν σε αγώνες ταχύτητας και αναβάσεις (δηλ. εκτός των Ράλλυ) μπορεί να τοποθετηθεί κατ'ελάχιστο μία ROPS προδιαγραφών της Περιόδου ή, όπου είναι εφικτό, μία ROPS σύμφωνα με τα σχέδια K-1 ή K-2.

Αυτοκίνητα IMSA, Trans-Am και NASCAR πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς τους της Περιόδου.

Οι σωληνώσεις διαμέσου του εμπρός χωρίσματος ή αυτές που στηρίζονται στο σασί / αμάξωμα εντός 10 cm από τα σημεία στήριξης της εμπρός ανάρτησης δεν επιτρέπονται εκτός και αν είναι σύμφωνες με προδιαγραφές ή κανονισμούς της Περιόδου.

**(δ) Τα αυτοκίνητα ομάδας B πάνω από 1600 cc ή/και με υπερτροφοδότηση** πρέπει να διαθέτουν ROPS η οποία να περιλαμβάνει τα ακόλουθα 6 στοιχεία κατ'ελάχιστο:

1. Διαγώνιο στοιχείο, μία από τις εναλλακτικές των σχεδίων K-11, K-12, K-13, K-14, K-27 ή K-28 ή εναλλακτικά K-61 μαζί με K-21. Η K-11 μπορεί να χρησιμοποιείται μόνο αν καμία άλλη εναλλακτική δεν είναι εφικτή



2. Στοιχεία θυρών, μία από τις εναλλακτικές των σχεδίων K-15, K-16, K-17 ή K-18
3. Ενισχύσεις οροφής, μία από τις εναλλακτικές των σχεδίων K-19, K-20 ή K-21
4. Ενίσχυση κολώνας παρ-μπριζ K-22
5. Εγκάρσιο στοιχείο K-31
6. Εγκάρσιο στοιχείο K-32

Τα ακόλουθα αυτοκίνητα πρέπει να χρησιμοποιούν ROPS εγκεκριμένο από την HMSC:

- Lancia 037 ομάδας B (ΔΑ B-210)
- Renault R5 Turbo ομάδας B (ΔΑ B-205, B-234, B-267)

Επιπλέον στοιχεία, που δεν αναφέρονται εδώ αλλά είχαν αναγνωρισθεί στην Περίοδο για το συγκεκριμένο μοντέλο μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν.

**(ε) Όλα τα άλλα αυτοκίνητα** πρέπει να διαθέτουν ROPS σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Περιόδου, το ΔΑ ή το Παράρτημα VI

**(στ) Σε αυτοκίνητα που δεν μπορούν να είναι σύμφωνα με τις παραπάνω προδιαγραφές** κατ'εξαίρεση μπορεί να δοθεί ειδική άδεια κατόπιν έγκρισης της HMSC η οποία πρέπει να περιλαμβάνεται στο HTP του αυτοκινήτου.

Το ακόλουθο αυτοκίνητο μπορεί να χρησιμοποιήσει συγκεκριμένη ROPS που έχει εγκριθεί από τη FIA:

- Citroen Visa 1000 Pistes ομάδας B (ΔΑ B-258)

## **1.2 Κατασκευή της ROPS (εκτός μονοθέσιων και διθέσιων αγωνιστικών αυτοκινήτων)**

### **1.2.1 Γενικές προδιαγραφές κατασκευής της ROPS**

- (α) Μία ROPS μπορεί να είναι σε επαφή με το αμάξωμα και αυτό δεν θεωρείται σημείο στήριξης αρκεί να μην υπάρχει στήριξη μεταξύ της ROPS και του αμαξώματος
- (β) Κανένα στοιχείο δεν μπορεί να υπάρχει εγκάρσια εκτός του ύψους της οροφής ή μεταξύ κατακόρυφων στοιχείων στις δύο πλευρές των ανοιγμάτων των εμπρόσθιων θυρών. Τα στοιχεία στα ανοίγματα των θυρών δεν πρέπει να εμποδίζουν την είσοδο / έξοδο. Η στήριξή τους δεν πρέπει να προεντείνει τη ROPS (ένα «στοιχείο» είναι ένα κομμάτι σωλήνας της ROPS μεταξύ συνδέσεων με άλλες σωλήνες ή μεταξύ μίας σύνδεσης και ενός σημείου στήριξης). Ρυθμιζόμενοι σύνδεσμοι (πχ. σχέδιο K-49) πρέπει να απενεργοποιούνται μέσω κόλλησης.
- (γ) Καμία σύνδεση ή στήριξη δεν επιτρέπεται να περιλαμβάνει ρυθμιζόμενο στοιχείο που να επιτρέπει την προένταση της ROPS
- (δ) ROPS με ξεχωριστό σασί, σασί από αλουμιένιες σωλήνες ή ενιαία κατασκευή από υαλόνημα (fiber glass) πρέπει να υποβάλλονται για έγκριση στη FIA ή μία EAA

### **1.2.2 Διατάξεις προστασίας από ανατροπή (ROPS)**

Μία ROPS μπορεί να είναι:

- (α) **Ιδιοκατασκευή** σύμφωνα με τις προδιαγραφές των ακόλουθων άρθρων. Μπορούν επίσης να ενσωματωθούν στοιχεία της Περιόδου για τον κατασκευαστή και το μοντέλο
- (β) **Αναγνωρισμένη ή πιστοποιημένη από μία EAA** σύμφωνα με τους κανονισμούς αναγνώρισης για κλωβούς ασφαλείας. Μόνο στοιχεία που αναφέρονται στο Παράρτημα V μπορούν να χρησιμοποιηθούν όπως επίσης και αναγνωρισμένα από τη FIA αφαιρούμενοι σύνδεσμοι ή στοιχεία. Ενα επικυρωμένο αντίγραφο του έγγραφου αναγνώρισης ή του πιστοποιητικού, θεωρημένο από την EAA και υπογεγραμμένο από κατάλληλους τεχνικούς, εκπροσώπους του κατασκευαστή, πρέπει να παρουσιάζεται στους τεχνικούς εφόρους του αγώνα  
Κάθε νέα ROPS, αναγνωρισμένη από κάποια EAA και πωλούμενη μετά την 1/1/2003, πρέπει να φέρει ως στοιχείο ταυτοποίησης μια αναγνωριστική πλάκα κολλημένη από τον κατασκευαστή της, η οποία δεν μπορεί ούτε να αντιγραφεί ούτε να μετακινηθεί (να είναι ενσωματωμένο ή χαραγμένο ή αυτοκαταστρεφόμενο αυτοκόλλητο). Η αναγνωριστική πλάκα πρέπει να φέρει το όνομα του κατασκευαστή, τον αριθμό του δελτίου αναγνώρισης ή του πιστοποιητικού της EAA και

το μοναδικό αριθμό σειράς του κατασκευαστή. Ενα πιστοποιητικό, το οποίο φέρει τους ίδιους αριθμούς, πρέπει να βρίσκεται στο αυτοκίνητο και να παρουσιάζεται στους τεχνικούς εφόρους του αγώνα.

- (γ) **Αναγνωρισμένη για την Περίοδο από τη FIA** σύμφωνα με τους κανονισμούς αναγνώρισης για κλωβούς ασφαλείας. Πρέπει να περιλαμβάνεται σε μία επέκταση (VO) του ΔΑ του αυτοκινήτου από τη FIA. Η ταυτότητα του κατασκευαστή και ο αριθμός σειράς πρέπει να είναι εμφανή σε όλες τις ROPS, που αναγνωρίστηκαν και πωλήθηκαν μετά την 1/1/1997. Το ΔΑ πρέπει να περιγράφει πως και που βρίσκεται αυτή η πληροφορία και οι αγοραστές πρέπει να λάβουν ένα αντίστοιχο αριθμημένο πιστοποιητικό.

Εκτός από την προσθήκη ενός οριζόντιου στοιχείου για στηρίξη των ζωνών ασφαλείας, για προσθήκη ενός διαγώνιου στοιχείου ή για την προσθήκη αναγνωρισμένων από τη FIA αφαιρούμενων συνδέσμων στα στοιχεία θυρών, οποιαδήποτε τροποποίηση σε αναγνωρισμένη ή πιστοποιημένη ROPS απαγορεύεται.

Ως “τροποποίηση” εννοείται οποιαδήποτε επέμβαση στον κλωβό, με μηχανική κατεργασία ή κόλληση, η οποία επιφέρει μόνιμη αλλαγή του υλικού του κλωβού.

### 1.2.3 Προδιαγραφές

#### 1.2.3.1 Κλωβοί ασφαλείας

Οι κλωβοί ασφαλείας πρέπει να σχεδιάζονται και να κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε αφού έχουν τοποθετηθεί σωστά, να διασφαλίζουν την μείωση της παραμόρφωσης του αμαξώματος κι έτσι να μειώνουν τον κίνδυνο τραυματισμού του πληρώματος.

Τα ασφαλή χαρακτηριστικά του κλωβού ασφαλείας εξαρτώνται από τη λεπτομερή κατασκευή, την σωστή προσαρμογή και τοποθέτηση στο αυτοκίνητο και την σωστή εφαρμογή στο αμάξωμα. Οι σωληνώσεις δεν πρέπει να περιέχουν υγρά.

Ο κλωβός δεν πρέπει να εμποδίζει υπερβολικά την πρόσβαση στα εμπρόσθια καθίσματα και δεν περιορίζει το χώρο του οδηγού και του συνοδηγού. Ωστόσο, μέρη του κλωβού μπορούν να εισέρχονται στο θάλαμο των επιβατών περνώντας μέσα από το ταμπλό ή την εγκάρσια ταπετσαρία ή μέσα από την πίσω ταπετσαρία ή τα πίσω καθίσματα. Τα πίσω καθίσματα μπορούν να διπλωθούν.

#### 1.2.3.2 Σχεδιασμός

Από τη στιγμή που οριστεί ο βασικός σχεδιασμός (K-4, K-8, K-9 ή K-10), πρέπει να συμπληρωθεί με υποχρεωτικά στοιχεία και ενισχύσεις σύμφωνα με το 1.1.5, στα οποία μπορούν να προστεθούν προαιρετικά στοιχεία και ενισχύσεις.

#### 1.2.3.3 Τεχνικές προδιαγραφές

Όλα τα υποχρεωτικά στοιχεία, που αναφέρονται στο 1.1.5 όπως και όλα τα προαιρετικά στοιχεία και ενισχύσεις που περιλαμβάνονται πρέπει να είναι σύμφωνα με τις παρακάτω προδιαγραφές

##### 1.2.3.3.1 Στήριξη στο αμάξωμα Η ελάχιστη στήριξη του κλωβού ασφαλείας:

- Μία για κάθε κολώνα του κύριου ή εγκάρσιου τοξυλίου
- Μία για κάθε κολώνα του εμπρόσθιου τοξυλίου
- Μία για κάθε κολώνα της πίσω διαμήκουσ αντιστήριξης

Για αυτοκίνητα έως την Περίοδο G1 η ROPS δεν μπορεί να έχει πάνω από 6 σημεία στήριξης, εκτός και αν υπάρχει προδιαγραφή Περιόδου. Συμπληρωματικά σημεία στήριξης επιτρέπονται, αν καταστούν αναγκαία λόγω της χρήσης ενισχύσεων σύμφωνα με τα σχέδια K-13 (6+2 σημεία στήριξης), K-17 (6+2 σημεία στήριξης) ή K-23 (6+1 σημεία στήριξης)

Από την Περίοδο G2 και μετά η ROPS μπορεί να έχει παραπάνω από 6 σημεία στήριξης.

Η στήριξη των κολωνών για τα εμπρός, κυρίως και διαμήκη τοξύλια πρέπει να γίνεται με τουλάχιστον 3 μπουλόνια. Η στήριξη των αντιστηρίξεων πρέπει να γίνεται με τουλάχιστον 2 μπουλόνια. Τα σημεία στήριξης στο αμάξωμα του εμπρός και του κυρίου τοξυλίου πρέπει να ενισχύονται με μία πλάκα ενίσχυσης

πάχους τουλάχιστον 3 mm και επιφάνειας τουλάχιστον 120 cm<sup>2</sup> κολλημένης στο αμάξωμα και τα σημεία στήριξης των αντιστηρίξεων πρέπει να ενισχύονται με μία πλάκα ενίσχυσης πάχους τουλάχιστον 3 mm και επιφάνειας τουλάχιστον 60 cm<sup>2</sup> κολλημένης στο αμάξωμα. Οι διαφορετικές δυνατότητες φαίνονται στα σχέδια K-52 έως K-60.

Εξαγωνικά μπουλόνια ή παρόμοια, με ελάχιστη διάμετρο 8 mm (ελάχιστη ποιότητα ISO 8-8) πρέπει να χρησιμοποιούνται. Τα παξιμάδια πρέπει να είναι αυτασφαλιζόμενα ή με γκρόβερ ασφάλισης.

Ως εναλλακτική στο βίδωμα με τα μπουλόνια, τα τοξύλια και οι αντιστηρίξεις μπορούν να κολληθούν στην πλάκα ενίσχυσης.

Αυτές οι στηρίξεις είναι κατ'ελάχιστο. Επιτρέπεται η αύξηση του αριθμού των μπουλονιών ή να κολληθεί στις πλάκες ενίσχυσης ως εναλλακτική στο βίδωμα.

**1.2.3.3.2 Ενίσχυση της ROPS** Η διάμετρος, το πάχος και το υλικό των ενισχύσεων πρέπει να αντιστοιχούν στις προδιαγραφές των κλωβών ασφαλείας. Πρέπει είτε να κολλούνται στη θέση τους είτε να συνδέονται μέσω ενός αφαιρούμενου συνδέσμου

**1.2.3.3.2.1 Ενίσχυση γωνιών** Η ενίσχυση των πάνω γωνιών του κύριου τοξυλίου και των διαμήκων συνδέσεων με το εμπρόσθιο τοξύλιο επιτρέπεται, όπως και η ενίσχυση των πάνω πίσω γωνιών του διαμήκου τοξυλίου όπως φαίνεται στα σχέδια K-33 και K-34.

**1.2.3.3.2.2 Προαιρετικά στοιχεία και ενισχύσεις** Εκτός και αν αναφέρεται διαφορετικά στο άρθρο 1.1.5 στοιχεία και ενισχύσεις που φαίνονται στα σχέδια K-19 έως K-28 και K-29 ως K-35 και K-61 είναι προαιρετικά και μπορούν να εγκατασταθούν κατά την κρίση του κατασκευαστή.

Πρέπει είτε να κολλούνται στη θέση τους είτε να συνδέονται μέσω ενός αφαιρούμενου συνδέσμου.

Όλα τα στοιχεία και οι ενισχύσεις που αναφέρονται παραπάνω μπορούν να χρησιμοποιηθούν είτε ξεχωριστά είτε σε συνδυασμό μεταξύ τους.

#### **1.2.3.3.3 Προστατευτική επικάλυψη**

Στα σημεία, στα οποία τα σώματα των επιβατών έρχονται σε επαφή με τη ROPS, πρέπει να υπάρχει προστατευτική επικάλυψη με υλικό ανθεκτικό στη φωτιά.

Στα σημεία, στα οποία τα κράνη των επιβατών έρχονται σε επαφή με τον κλωβό ασφαλείας, η προστατευτική επικάλυψη πρέπει να είναι σύμφωνη με το πρότυπο 8857-2001 Τύπου A της FIA (βλ. τεχνική λίστα FIA 23).

Εφαρμογή: για όλες τις κατηγορίες

**1.2.3.3.4 Αφαιρούμενοι σύνδεσμοι** Αν χρησιμοποιούνται αφαιρούμενοι σύνδεσμοι για την κατασκευή της ROPS πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους εγκεκριμένους από τη FIA τύπους (βλ. σχέδια K-39 ως K-49). Οι βίδες και τα μπουλόνια πρέπει να είναι επαρκούς ελάχιστης διαμέτρου και της καλύτερης δυνατής ποιότητας (8-8 κατ'ελάχιστο)

**1.2.3.3.5 Οδηγίες συγκολλήσεων** Οι συγκολλήσεις πρέπει να γίνονται σε όλη την περίμετρο της σωλήνας. Όλες οι συγκολλήσεις πρέπει να είναι της υψηλότερης δυνατής ποιότητας, σε όλο το βάθος και κατά προτίμηση χρησιμοποιώντας προστασία με ατμόσφαιρα αερίου («αργκόν») για το βολταϊκό τόξο. Παρότι η καλή εξωτερική όψη μιας συγκόλλησης δεν εγγυάται αναγκαστικά την ποιότητά της, μια κακή όψη δε είναι ποτέ σημάδι καλής εργασίας.

Σε περίπτωση χρήσης χάλυβα, που έχει υποστεί πρότερη θερμική επεξεργασία, πρέπει να ακολουθούνται οι οδηγίες του κατασκευαστή (ειδικά ηλεκτρόδια, προστασία με ατμόσφαιρα αερίου)

Πρέπει να σημειωθεί ότι πάνω από όλα, ότι η χρήση χάλυβα που έχει υποστεί πρότερη θερμική επεξεργασία και ασταλιού με υψηλή περιεκτικότητα σε άνθρακα μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα και να έχει ως αποτέλεσμα κακή κατασκευή με μείωση της αντοχής (ρηγμάτωση) και απουσία ευκαμψίας.

### **1.2.3 Προδιαγραφές υλικών**

Μόνο σωλήνες με κυκλική διατομή επιτρέπονται. Οι προδιαγραφές των σωλήνων είναι:

Υλικό	Ελάχιστη αντοχή σε εφελκυσμό	Ελάχιστες διαστάσεις (mm)		Χρήση
		Περίοδοι F-G2	Από Περίοδο Η1 και μετά	
Ανθρακούχος αμιγής (όχι σε κράμα) χάλυβας χωρίς ραφή (βλ. παρακάτω), καμπυλωμένος εν ψυχρώ, μέγιστης περιεκτικότητας σε άνθρακα 0.3%	350 N/mm <sup>2</sup>	38 x 2.5 ή 40 x 2.0	45 x 2.5 ή 50 x 2.0	Κύριο τοξύλιο ή πλευρικά τοξύλια Ανάλογα με την κατασκευή
			38 x 2.5 ή 40 x 2.0	Πλευρικό ημιτοξύλιο και άλλα τμήματα του κλωβού ασφάλειας (εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά στα ανωτέρω άρθρα)

Αυτές είναι οι ελάχιστες επιτρεπτές διαστάσεις. Μόνο χάλυβας επιτρέπεται. Κατά την επιλογή της ποιότητας του χάλυβα πρέπει να δοθεί προσοχή στις ιδιότητες επιμήκυνσης και στην ευκολία συγκόλλησης.

Σημείωση: Για αμιγή χάλυβα το μέγιστο περιεχόμενο σε πρόσθετα είναι 1.7% για μαγγάνιο και 0.6% για άλλα στοιχεία.

Οι σωλήνες πρέπει να καμπυλώνονται εν ψυχρώ και η ακτίνα καμπυλότητας πρέπει να είναι τουλάχιστον 3 φορές η διάμετρος του σωλήνα. Αν ο σωλήνας πάρει οβάλ σχήμα κατά την καμπύλωση, ο λόγος της μικρής προς τη μεγάλη διάμετρο πρέπει να είναι 0.9 ή μεγαλύτερος.

Η επιφάνεια στο επίπεδο των καμπυλώσεων πρέπει να είναι ομαλή και επίπεδο χωρίς ρωγμές ή κυματώσεις.

### 1.2.5 Κανονισμοί για αυτοκίνητα

#### 1.2.5.1 Αυτοκίνητα παραγωγής T, GT

Όπου χρειάζεται για την τοποθέτηση ROPS, επιτρέπεται η μετακίνηση της ασφαλειοθήκης.

#### 1.2.5.2 Μονοθέσια και διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα - Αντοχή

Με σκοπό να επιτευχθεί η επαρκής αντοχή του τοξυλίου ασφαλείας, οι κατασκευαστές έχουν δύο δυνατότητες:

(α) Η ROPS έχει εντελώς ελεύθερη δομικό σχεδιασμό και πρέπει να είναι εφικτό να αντέξει τα ακόλουθα φορτία:

- 1.5W εγκάρσια
- 5.5W εμπρός και πίσω
- 7.5W κατακόρυφα

$$W = 740 \text{ Kg}$$

(β) Οι σωλήνες και οι στηρίξεις πρέπει να έχουν διάμετρο τουλάχιστον 1 3/8 ίντσες (3.5 cm) και πάχος τοιχώματος τουλάχιστον 0.090 ίντσες (2 mm).

Αν χρησιμοποιηθεί η δυνατότητα (α), ένα πιστοποιητικό που να επιβεβαιώνει την αντοχή της ROPS πρέπει να παρουσιαστεί. Το υλικό πρέπει να είναι χρωμιομολυβδένιο SAE 4130 ή SAE 4125 (ή το ισοδύναμο σε DIN, NF κτλ.) ή καμπυλωμένος εν ψυχρώ αμιγής χάλυβας χωρίς ραφή.

Πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μία ενίσχυση από την κορυφή του τοξυλίου προς τα πίσω σε γωνία που δεν υπερβαίνει τις 60° με την οριζόντιο και στερεωμένη στο πλαίσιο του αυτοκινήτου.

Η διάμετρος και το υλικό της ενίσχυσης πρέπει να είναι ίδιο με του υπόλοιπου τοξυλίου.

Σε περίπτωση δύο ενισχύσεων, η διάμετρος κάθε μίας μπορεί να μειωθεί στα 26 / 20 mm κατ' ελάχιστο (αυτό σημαίνει διάμετρο τουλάχιστον 26 mm και πάχος τοιχώματος τουλάχιστον 3 mm). Αυτές οι διαστάσεις σε mm μπορούν να αντικατασταθούν από τις αντίστοιχες διαστάσεις σε ίντσες (δηλ. διάμετρο τουλάχιστον 1 ίντσα και πάχος τοιχώματος τουλάχιστον 1/8 ίντσα)

Αφαιρούμενες ενισχύσεις μεταξύ του κυρίου τοξυλίου και της ενίσχυσης πρέπει να είναι σύμφωνες με τα σχέδια K-39 ως K-49.

Ενισχύσεις προς τα εμπρός επιτρέπονται μόνο αν χρησιμοποιούνταν στην Περίοδο ή αν η ενίσχυση προς τα πίσω δεν είναι εφικτή.

**ΟΜΑΕ**  
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟΥ  
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII: ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ**
**ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΗ**

Το παρόν Παράρτημα έχει μεταφραστεί στα Ελληνικά μερικώς μόνο για αυτοκίνητα με εθνικό αγωνιστικό ενδιαφέρον, για τα υπόλοιπα παραπομπή αν χρειάζεται στο Αγγλικό κείμενο. Επίσης έχει αλλάξει η μορφή από απλή μορφή κειμένου σε μορφή πίνακα για ευκολότερη ανάγνωση

Κατασκευαστής	Μοντέλο	Περιγραφή
Abarth		Ο κορμός (μπλοκ) του κινητήρα και η κυλινδροκεφαλή της πρώτης σειράς Autobianchi A-112 Abarth A1 (ΔΑ 5518) είναι αποδεκτά ως ανταλλακτικά για όλα τα αυτοκίνητα Abarth που χρησιμοποιούν τον κινητήρα Fiat Abarth 982.2 cc Ο κορμός της σειράς Autobianchi A-112 Abarth A2 (ΔΑ 1486) είναι αποδεκτός ως ανταλλακτικό αρκεί να γίνει ρεκτιφιέ ώστε η διάμετρος να γίνει 65 mm για κυλινδρισμό 982.2 cc Οι στηρίξεις της πολλαπλής εισαγωγής μπορούν να τροποποιηθούν μόνο στο επίπεδο της κυλινδροκεφαλής, η πολλαπλή εξαγωγής παραμένει η αρχική
Alfa Romeo	GTA	Απαγορεύεται η μετατροπή με προσθήκη μετάλλου των θυρίδων εισαγωγής των δίμπουζων κυλινδροκεφαλών της GTAm ώστε να αποκτήσουν τις διαστάσεις της GTA
Alfa Romeo	1750 GTAm Περίοδος G2 και μετά (ΔΑ 1576)	Επιτρέπεται η χρήση ως ανταλλακτικού του κινητήρα της 2000 GT Veloce (ΔΑ 1623) είτε με την αρχική του κυλινδροκεφαλή είτε με τη στενή κυλινδροκεφαλή του δίμπουζου κινητήρα
Alfa Romeo	1900 SS	Αν χρησιμοποιηθούν οι επιτρεπόμενες ζάντες 15" αντί για τις αρχικές 400 mm επιτρέπεται και μια ανοχή 3" στο μετατρόχιο αρκεί οι τροχοί να καλύπτονται από το μη τροποποιημένο αμάξωμα
BMW	2002 Περίοδος H	Επιτρέπονται ζάντες διαμέτρου 14" και 15"
Ford & Lotus	Κινητήρες Ford / Lotus Twin Cam	Για αυτοκίνητα της Περιόδου F επιτρέπονται μόνο τα ημικυκλικά κουζινέτα στροφάλου σύμφωνα με την αρχική προδιαγραφή της Περιόδου. Τα κουζινέτα από χυτοσίδηρο για τον κινητήρα των 1598 cc που κατασκευάζονται από την Classic Motorsports είναι αποδεκτά ως ανταλλακτικό. Όλα τα ανταλλακτικά έχουν κωδικό 95.1
Ford	Escort RS1600 / RS1600 (ΔΑ 1605) & RS2000 (ΔΑ 5566) Περίοδος H	Οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις ζαντών είναι 13" (για το RS2000) και 15" (για το RS1600 και το RS1800) Επιτρέπεται η χρήση αλουμινένιου ψυγείου για τα RS1600 και RS1800 της περιόδου H1
Ford	Escort 1000, Escort Twin Cam και Escort 1300 GT	Επιτρέπεται η χρήση των δαγκανών φρένων από Alfa Romeo Alfetta (κωδικοί ανταλλακτικών: ATE 132384 0003.2 Li [0004.2 Re]) σε αντικατάσταση των ακόλουθων: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Επέκταση 29/28V στο ΔΑ 1524</li> <li>• Επέκταση 32/31V στο ΔΑ 5211</li> <li>• Επέκταση 23/22V στο ΔΑ 5256</li> </ul>
Ford	Escort	Οι αρχικές διαστάσεις του αμαξώματος είναι: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Escort Mk1: εμπρός 1550 mm, πίσω 1572 mm</li> <li>• Escort Mk2 εκτός από το ΔΑ 650: εμπρός 1565 mm, πίσω 1600</li> </ul>

Κατασκευαστής	Μοντέλο	Περιγραφή
		mm <ul style="list-style-type: none"> <li>Escort Mk2 ΔΑ 650: εμπρός 1664 mm, πίσω 1700 mm</li> </ul>
Ford	Lotus Cortina	Επιτρέπεται κάθε τακάκι συμβατό με την αρχική δαγκάνα σε αγώνες Τουρισμού Παραγωγής αν η επιφάνεια τριβής παραμένει η αναγνωρισμένη
Ford	Sierra Cosworth 4x4 (ΔΑ 5414)	Λόγω της μη διαθεσιμότητας των δαγκανών φρένων AP Racing CP3720 και CP3326 που φαίνονται στην επέκταση 01/01 VO, επιτρέπονται οι ακόλουθες εναλλακτικές δαγκάνες: <ul style="list-style-type: none"> <li>Εμπρός: CP5040-30S4 και CP5040-31S4</li> <li>Πίσω: CP5040-2 &amp; CP5040-3 ή/και CP6720-6S4 &amp; CP6720-7S4</li> </ul>
Lancia	Fulvia (ΔΑ 3020 ομάδας 3)	Επιτρέπεται ο κορμός (μπλοκ) κινητήρα 302 ως ανταλλακτικό του κορμού 303
Lancia	Stratos	Ο ελάχιστος λόγος πλαϊνών για όλες τις περιόδους είναι 40% Η ROPS που έχει εγκριθεί από τη FIA και έχει δημοσιευτεί στο <a href="http://www.fia.com">www.fia.com</a> συνιστάται. Επιτρέπεται κάθε άλλη ιδιοκατασκευή ROPS σύμφωνη με τα σχέδια και τις προδιαγραφές των Παραρτημάτων V και VI του Παραρτήματος Κ. Η αναγνωρισμένη στο ΔΑ 640 ROPS μπορεί να διατηρηθεί αν προστεθούν στοιχεία θυρών εγκεκριμένα από τη FIA
Mitsubishi	Galant VR-4 (E39A) (ΔΑ 5364)	Λόγω της μη διαθεσιμότητας των δαγκανών φρένων AP Racing CP3440 που φαίνονται στην επέκταση 06/06 VO, επιτρέπονται οι ακόλουθες εναλλακτικές δαγκάνες: <ul style="list-style-type: none"> <li>Εμπρός: CP5040-2/3/4/5</li> <li>Πίσω: CP5040-10/11/12/13</li> </ul>
Opel	Ascona A 1900 Περίοδος H1 (ΔΑ 5398)	Μπορούν να χρησιμοποιήσουν ζάντες 15"
Opel	Ascona B 1900 (ΔΑ 5612)	Λόγω της μη διαθεσιμότητας των δαγκανών φρένων που φαίνονται στην επέκταση 21/18V και 23/20V, επιτρέπονται οι ακόλουθες εναλλακτικές δαγκάνες: <ul style="list-style-type: none"> <li>Πίσω: AP Racing CP2577</li> </ul>
Opel	Kadett B Coupe F (ΔΑ 5209)	Επιτρέπεται η χρήση δαγκανών φρένων από Opel Commodore / Omega ως ανταλλακτικών για αυτές που φαίνονται στην επέκταση 12/9V (κωδικός ανταλλακτικού 93 173 152 και 92 173 150 διάμετρος εμβόλου 35 mm) και στην επέκταση 5/4V του ΔΑ 5362
Opel	Kadett C GT/E	Επιτρέπεται η χρήση αλουμινένιου ψυγείου για την Περίοδο H1 (ΔΑ 644) Οι εμπρός δαγκάνες φρένων που φαίνονται στο ΔΑ 5624 στην επέκταση 10/10V είναι διπίστονες και ισχύουν μόνο για την ομάδα 2 Οι πίσω δαγκάνες φρένων που φαίνονται στο ΔΑ 5624 στην επέκταση 10/10V είναι μονοπίστονες και ισχύουν μόνο για την ομάδα 2
Peugeot	309 GTI (ΔΑ 5332)	Λόγω της μη διαθεσιμότητας των δαγκανών φρένων AP Racing CP3345-88/89S4 που φαίνονται στην επέκταση 01/01VO, επιτρέπονται οι ακόλουθες εναλλακτικές δαγκάνες: <ul style="list-style-type: none"> <li>Εμπρός: CP6628 και CP5040</li> </ul>
Porsche	901/911	Το μοντέλο με κοντό μεταξόνιο που παρουσιάστηκε το 1963 είναι

Κατασκευαστής	Μοντέλο	Περιγραφή
		<p>αποδεκτό ως GTS για την Περίοδο F μόνο σύμφωνα με το ΔΑ 183 του 1965 (δηλ. χωρίς μεταγενέστερες επεκτάσεις). Το ΔΑ 503 (καρμπυρατέρ Weber) ισχύει μόνο για την Περίοδο G</p> <p>Τα αυτοκίνητα της Περιόδου F μπορούν να χρησιμοποιήσουν τη δυνατότητα ρύθμισης του κάμπερ που υπάρχει στα μπροστινά tor-mounts και εισήχθη στο σασί No. 302695</p> <p>Η χρήση των παρακάτω εξαρτημάτων επιτρέπεται (GTS Περίοδος F ΔΑ 183):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ζάντες ελαφρού κράματος Fuchs 5.5"</li> <li>• Ημιαξόνια Lobro</li> </ul> <p>Ο κινητήρας 901/20 με τα αντίστοιχα ωστήρια μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο στις 911R μετά το 1966</p> <p>Οι 911 Carrera μοντέλο G του 1974 και εξής μπορούν να χρησιμοποιήσουν εμπρός τροχούς 7" και πίσω 8" στην ομάδα 3 όπως παρέχονται από τον προμηθευτή του κατασκευαστή</p> <p>Τα κιβώτια 915 δεν επιτρέπονται σε αυτοκίνητα 911 πριν το 1972</p> <p>Οι 911 2.7 / 3.0 RS ή RSR από το 1974 και μετά: οι στροφαλοθάλαμοι μπορούν να αντικατασταθούν από αυτούς της 930 Turbo (κωδικοί ανταλλακτικού: 930 101 101 4R &amp; 930 101 102 4R ή 930 101 103 4R &amp; 930 101 104 4R) με την προϋπόθεση ότι ο κυλινδρισμός παραμένει αμετάβλητος</p>
Porsche	911 Carrera 3.0 RS / RSR (ΔΑ 3053)	<p>Η ανάρτηση με ελικοειδή ελατήρια και διάμετρο θόλων 100 mm δεν είναι αποδεκτή πριν την εξέλιξη 3053-15/4E για το μοντέλο G</p> <p>Οι δαγκάνες φρένων που χρησιμοποιούνται στην 911 Turbo 3.3 (ΔΑ 3076 επέκταση 6/3E) είναι αποδεκτές ως ανταλλακτικά</p>
Porsche	RSR 1975/76 και 934	Επιτρέπονται ζάντες 16" διαμέτρου
Subaru	Legacy Sedan 4WD Turbo (ΔΑ A-5399)	<p>Λόγω της μη διαθεσιμότητας των δαγκανών φρένων AP Racing CP3720-12 και CP3720-13 που φαίνονται στην επέκταση 07/07VO, επιτρέπονται οι ακόλουθες εναλλακτικές δαγκάνες:</p> <p>Εμπρός ή/και πίσω: CP5040.30 – CP5040.31 – CP5040-2/3S4</p>
Toyota	Celical 1900 RA20L-KA (ΔΑ 5437)	Οι δαγκάνες φρένων μπορούν να αντικατασταθούν από αυτές του Ford Escort RS1600 (ΔΑ 1605)



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII: ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ Ε, F ΚΑΙ G1 (έως 31/12/1969) ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (Τ) ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (GT)****ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ**

Γενικά και εκτός από τα σημεία που σαφώς επιτρέπονται, κάθε εξάρτημα φθαρμένο από χρήση ή ατύχημα μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο με τις ίδιες ακριβώς προδιαγραφές (ακριβώς όμοιο) με αυτό που αντικαθιστά.

**1 ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ****1.1 Φωτισμός (για αγώνες σε ανοικτό δρόμο)**

Όλες οι συσκευές φωτισμού και σηματοδότησης πρέπει να συμφωνούν με τον ΚΟΚ της χώρας που διεξάγεται ο αγώνας ή με τον Διεθνή Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

**1.2** Η τοποθέτηση πρόσθετων προβολέων επιτρέπεται αλλά συνολικά δεν πρέπει να ξεπερνούν τους 6, μη συμπεριλαμβανομένων των φώτων στάθμευσης.

**1.3** Οι επιπλέον προβολείς μπορεί, αν είναι αναγκαίο, να τοποθετηθούν στο εμπρός μέρος του αμαξώματος ή στις γρίλιες του ψυγείου, αλλά τα ανοίγματα αυτά πρέπει να καλύπτονται τελείως από τους προβολείς.

**1.4** Το κρύσταλλο των προβολέων, ο καθρέπτης τους και η λάμπα είναι ελεύθερα.

**1.5** Η τοποθέτηση φώτων όπισθεν επιτρέπεται, με ενσωμάτωσή τους στο αμάξωμα, και αυτά θα πρέπει να λειτουργούν μόνο με την επιλογή της όπισθεν. Πρέπει επίσης να συμφωνούν με τις απαιτήσεις του ΚΟΚ της χώρας που παρέχει την άδεια Κυκλοφορίας του αυτοκινήτου.

**1.6** Μπορεί να τοποθετηθεί ένας κινητός προβολέας αλλά θα πρέπει να συμφωνεί με τις απαιτήσεις του ΚΟΚ όλων των χωρών από τις οποίες θα διέρχεται το αυτοκίνητο.

**1.7** Μπουζί, πολλαπλασιαστές και διανομέας: η μάρκα είναι ελεύθερη εφόσον ο αριθμός των μπουζί ανά κύλινδρο, οι πολλαπλασιαστές, οι διανομείς και ο τύπος των μπουζί συμφωνούν με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή για το συγκεκριμένο μοντέλο.

**1.8** Η προσθήκη ενός ηλεκτρονικού συστήματος ανάφλεξης απαγορεύεται, όπως επίσης και οι ηλεκτρονικοί περιοριστές στροφών.

**1.9** Μπαταρία και γεννήτρια: Η μάρκα και ο τύπος είναι ελεύθερα, αλλά το δυναμό δεν μπορεί να αντικατασταθεί με εναλλάκτη. Το δυναμό πρέπει να παράγει τάση και να είναι υπό φορτίο, όταν η μηχανή λειτουργεί.

**1.10** Η τάση λειτουργίας της μπαταρίας και όλων των ηλεκτρικών εξαρτημάτων μπορεί να αλλάξει από 6 σε 12 volt. Η χωρητικότητα της μπαταρίας σε αμπερώρια, είναι ελεύθερη.

**1.11** Απαγορεύεται η αλλαγή της αρχικής θέσης της μπαταρίας εκτός από την μεταφορά της από τον θάλαμο των επιβατών, για λόγους ασφαλείας, σε άλλο χώρο.

**1.12** Αν η μπαταρία παραμείνει στο χώρο των επιβατών πρέπει να είναι ξηρού τύπου σταθερά στερεωμένη και να έχει μονωτικό και υδατοστεγές κάλυμμα.

**2 ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ****2.1 Αμορτισέρ**

**2.1.1** Είναι ελεύθερος ο κατασκευαστής των αμορτισέρ, αλλά ο αριθμός και η αρχή λειτουργίας τους δεν πρέπει να τροποποιηθούν από τις προδιαγραφές της Περιόδου εκείνης (υδραυλικό ή τριβής, τηλεσκοπικού τύπου ή με βραχίονα) και το σύστημα λειτουργίας πρέπει να χρησιμοποιείται σε αυτοκίνητα την περίοδο εκείνη.

**2.1.2** Μοντέλα εφοδιασμένα με πρόσθετο θάλαμο αερίου μέσα ή έξω από τα αμορτισέρ δεν γίνονται δεκτά.

**2.1.3** Οι αρχικές στηρίξεις της ανάρτησης δεν μπορεί κατά κανένα τρόπο να τροποποιηθούν.

- 2.1.4** Ελατήρια ανάρτησης: οι διαστάσεις των ελατηρίων ανάρτησης δύναται να μεταβληθούν. Τα ελατήρια ανάρτησης μπορεί να αντικατασταθούν με άλλα χωρίς να τροποποιηθεί ο αριθμός που προέβλεπε ο κατασκευαστής και με τον όρο ότι είναι όμοια σε προδιαγραφές διαστάσεις, υλικό και σχέσεις με αυτά που αντικαθιστούν. Ο αριθμός των φύλλων / σπειρών είναι ελεύθερος.

### 3 ΤΡΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ

#### 3.1 Τροχοί

- 3.1.1** Οι τροχοί πρέπει να συμφωνούν με τις προδιαγραφές που έδινε ο κατασκευαστής για το συγκεκριμένο μοντέλο.
- 3.1.2** Προσδιορίζονται από την διάμετρό τους, το πλάτος της ζάντας και το offset. Ειδικότερα σε αγώνες όπου απαιτούνται ελαστικά Dunlop Racing, μόνο οι τροχοί διαμέτρου 400 mm μπορούν να αντικατασταθούν από άλλους 15 ιντσών, και οι ζάντες που είναι στενότερες από 4 ίντσες με άλλες πλάτους μέχρι 4 ίντσες.
- 3.1.3** Η θέση του εφεδρικού τροχού δεν μπορεί να αλλάξει αλλά η μέθοδος στήριξης είναι ελεύθερη.

#### 3.2 Ελαστικά

Πρέπει να συμφωνούν με το Άρθρο 8.

### 4 ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ

Οι βάσεις στα καθίσματα μπορούν να τροποποιηθούν. Για αυτοκίνητα που έχουν κλωβούς ασφαλείας (roll-cage), τα πίσω καθίσματα μπορούν να αφαιρεθούν.

### 5 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

#### 5.1 Ρεκτιφιέ

- 5.1.1** Επιτρέπεται το ρεκτιφιέ κυλίνδρων εφόσον η μέγιστη αύξηση της διαμέτρου του κυλίνδρου δεν ξεπερνάει τα 0.6 mm. Η αύξηση του κυλινδρισμού δεν θα πρέπει να επιβάλλει τη μετάταξη του αυτοκινήτου σε άλλη κλάση.

- 5.2** Πιστόνια: Στα πιστόνια δεν επιτρέπονται τροποποιήσεις, μόνο μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα του κατασκευαστή ή από άλλη πηγή με τον όρο ότι συμφωνούν με τις προδιαγραφές της Περιόδου (σχήμα, βάρος).

- 5.3** Εκκεντροφόροι: Δεν μπορούν να τροποποιηθούν.

- 5.4** Βαλβίδες: Το μήκος τους δεν πρέπει να τροποποιηθεί.

- 5.5** Ζύνισμα: Επιτρέπεται, αλλά το ελάφρωμα κάθε τμήματος πρέπει να είναι λιγότερο από 5%.

- 5.6** Φίλτρο αέρα: Μπορεί να αλλάξει ή να αφαιρεθεί.

- 5.7** Καρμπυρατέρ: Μόνο τα μπέκ και τα τσοκ μπορούν να αλλάξουν. Ο τύπος και η μάρκα που έχει αναγνωριστεί καθώς και οι προδιαγραφές του κατασκευαστή πρέπει να παραμείνουν.

- 5.8** Στρόφαλος: Μπορεί να αντικατασταθεί από ένα εξάρτημα κατασκευασμένο από εναλλακτικό σιδηρούν υλικό, με την προϋπόθεση ότι είναι όμοιο σε σχήμα και σε όλες του τις διαστάσεις με τα αρχικά. Τα αρχικά μέταλλα των εδράνων ή τα αναπαραχθέντα με την ίδια μέθοδο και το ίδιο υλικό, πρέπει να παραμείνουν.

### 6 ΣΥΣΤΗΜΑ ΨΥΞΗΣ

**6.1 Ψυγείο:**

- 6.1.1 Κάθε ψυγείο που τοποθετούσε ο κατασκευαστής στο συγκεκριμένο μοντέλο επιτρέπεται, αλλά το σύστημα στερέωσής του και η θέση του δεν μπορεί να αλλάξουν.
- 6.1.2 Ανεξάρτητα από τον τρόπο λειτουργίας, επιτρέπεται η τοποθέτηση κινητής ή μόνιμης κουρτίνας στο ψυγείο.
- 6.1.3 Οι θερμοαντικές μονάδες για τους υδρόψυκτους κινητήρες και οι εναλλάκτες θερμότητας μπορούν να αφαιρεθούν αλλά η θέση τους δεν πρέπει να αλλάξει.
- 6.1.4 Η τοποθέτηση των σωληνώσεων νερού είναι ελεύθερη.

**6.2 Ανεμιστήρας**

- 6.2.1 Πλήρης ελευθερία σχετικά με τον αριθμό και τις διαστάσεις των πτερύγων (ή την πλήρη αφαίρεση).
- 6.2.2 Δυνατότητα μηχανισμού συμπλέκτη για προσωρινή διακοπή.
- 6.2.3 Επιτρέπεται η αντικατάσταση του αρχικού με ένα άλλο ηλεκτρικό.

**6.3 Θερμοστάτης:** Η μάρκα και ο τύπος είναι ελεύθερα.**7 ΕΛΑΤΗΡΙΑ**

Εκτός των ελατηρίων ανάρτησης, ελατήρια άλλα δύναται να αντικατασταθούν χωρίς να τροποποιηθεί ο αριθμός που προέβλεπε ο κατασκευαστής και με τον όρο ότι είναι όμοια σε προδιαγραφές (διαστάσεις, υλικό και σχέσεις) με αυτά που αντικαθιστούν.

**8 ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ / ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΗ ΣΧΕΣΗ**

- 8.1 Μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο το πολύ σετ εναλλακτικών σχέσεων κιβωτίου και τελικών σχέσεων από αυτές που υπάρχουν στις προδιαγραφές του κατασκευαστή για την ομάδα 1 των αυτοκινήτων Παραγωγής και την ομάδα 3 των Αυτοκινήτων Μεγάλου Τουρισμού.
- 8.2 Κιβώτια ταχυτήτων όπου η επιλογή της σχέσης γίνεται με dog clutches δεν επιτρέπονται.
- 8.3 Η τοποθέτηση συστήματος overdrive στο υπάρχον κιβώτιο επιτρέπεται εφόσον συμφωνεί με τις προδιαγραφές της Περιόδου.
- 8.4 Το πρωτότυπο σύστημα του συμπλέκτη δεν πρέπει να τροποποιηθεί.

**9 ΦΡΕΝΑ**

- 9.1 Επιτρέπεται η τοποθέτηση μηχανισμού περιορισμού της πίεσης μεταξύ εμπρός και πίσω τροχών μόνο εάν αυτό συμπεριλαμβάνεται στις προδιαγραφές της Περιόδου.
- 9.2 Οι σωληνώσεις των φρένων μπορούν να προστατεύονται με εύκαμπτο ενισχυμένο υλικό.
- 9.3 Αντικατάσταση των θερμουίτ επιτρέπεται και το υλικό τους είναι ελεύθερο, αλλά μόνο απλή κατεργασία για συντήρηση επιτρέπεται.
- 9.4 Αν υπήρχε τοποθετημένος μηχανισμός υποβοήθησης (servo) δεν επιτρέπεται να αποσυνδεθεί.

**10 ΜΕΤΑΤΡΟΧΙΟ, ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ, ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΕΔΑΦΟΣ****10.1 Μετατρόχιο και μεταξόνιο**

- 10.1.1 Πρέπει να είναι ακριβώς ίδιο με τις διαστάσεις που αναφέρεται στην ΔΑ ή αν το μοντέλο δεν ήταν αναγνωρισμένο με τις αρχικές προδιαγραφές του κατασκευαστή.
- 10.1.2 Οι ανοχές στο μετατρόχιο που επιτρέπονται είναι :  $\pm 1\%$

- 10.2 Απόσταση από το έδαφος:** Όλα τα μέρη του αμαξώματος θα απέχουν από το έδαφος τουλάχιστον 100 mm ούτως ώστε μια μάζα πλάτους 800 mm, μήκους 800 mm και ύψους 100 mm να περνά κάτω από όλο το όχημα από οποιαδήποτε πλευρά καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα.  
Η απόσταση από το έδαφος μπορεί να μετρηθεί σε οποιαδήποτε στιγμή κατά την διάρκεια του αγώνα, σε μια επιφάνεια που ορίζεται από τον αρμόδιο Τεχνικό Εφορο και σε συμφωνία με το εγχειρίδιο ΔΑ της FIA του 1993.

## 11 ΒΑΡΟΣ

Καθ' όλη την διάρκεια του αγώνα το βάρος του οχήματος δεν πρέπει να είναι λιγότερο από το ελάχιστο αναγνωρισμένο από την FIA, ή με τις αρχικές προδιαγραφές της Περιόδου αν το μοντέλο δεν ήταν αναγνωρισμένο.

## 12 ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΗΡΕΣ

- 12.1** Εκτός αν αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του αμαξώματος και εκτός από τα Ράλλυ, οι προφυλακτήρες μαζί με τις βάσεις τους υποχρεωτικά πρέπει να αφαιρούνται.
- 12.2** Στα ακόλουθα αυτοκίνητα οι προφυλακτήρες αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του αμαξώματος:
- Jaguar Mark 1 και 2
  - Austin και Morris Mini, και όλες οι παραλλαγές τους
  - Ford Falcon
  - Ford Mustang
  - Όλα τα Volvo τύπου 120
  - VEB Wartburg, όλοι οι τύποι
  - Abarth 850 TC και 1000
  - Porsche 911 όλοι οι τύποι
  - Lotus Elan
- 12.3** Τα αυτοκίνητα που μετέχουν σε διεθνείς αγώνες Ράλλυ πρέπει να έχουν προφυλακτήρες της Περιόδου του μοντέλου εκτός αν :
- 12.3.1** Το μοντέλο ήταν αναγνωρισμένο την περίοδο εκείνη χωρίς προφυλακτήρες ή
- 12.3.2** Το συγκεκριμένο αμάξωμα συμμετείχε σε αγώνες της Περιόδου εκείνης που γίνονταν με κανονισμούς FIA χωρίς προφυλακτήρες.

## 13 ΡΕΖΕΡΒΑ

Η ρεζέρβα μπορεί να αφαιρεθεί με τον όρο ότι :

- 13.1** Το αυτοκίνητο θα τηρεί το ελάχιστο αναγνωρισμένο βάρος του, οποιαδήποτε στιγμή.
- 13.2** Στα Ράλλυ θα είναι σύμφωνο με τον Κ.Ο.Κ.

## 14 ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

- 14.1** Βοηθητικά εξαρτήματα που δεν αναφέρονται στο ΔΑ ή στις τεχνικές προδιαγραφές της Περιόδου, επιτρέπονται χωρίς περιορισμό με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζουν τη συμπεριφορά του αυτοκινήτου, ακόμα και έμμεσα, την μηχανική απόδοση, το σύστημα διεύθυνσης και μετάδοσης κίνησης, το κράτημα και το φρενάρισμα.
- 14.1.1** Τέτοια είναι όλα όσα αφορούν την αισθητική, την άνεση (φωτισμός, καλοριφέρ, ραδιόφωνο, κ.λ.π) καθώς και αυτά που συντελούν στην πιο άνετη και ασφαλή οδήγηση (ταχύμετρο, εκτοξευτήρας νερού καθαρισμού τζαμιών, κ.λ.π)
- 14.2** Η εμφάνιση του αυτοκινήτου όπως ορίζεται στο άρθρο 3.4.1, δεν μπορεί να τροποποιηθεί.
- 14.3** Η θέση του συστήματος διεύθυνσης (δεξιά ή αριστερά) είναι προαιρετική εφόσον το μοντέλο προσφέρεται από τον κατασκευαστή έτσι.
- 14.4** Επιτρέπονται τα ακόλουθα:

- 14.4.1** Η κόρνα μπορεί να αντικατασταθεί ή να προστεθεί και άλλη και να τροποποιηθεί το σύστημα ώστε να το χειρίζεται ο συνοδηγός.
- 14.4.2** Το παρμπρίζ μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο ίδιου υλικού που να είναι εφοδιασμένο με σύστημα ξεθαμπώματος.
- 14.4.3** Το καλοριφέρ μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο που να περιλαμβάνεται στον κατάλογο του κατασκευαστή.
- 14.4.4** Τα εξωτερικά διακοσμητικά του αμαξώματος μπορούν να αφαιρεθούν (με εξαίρεση τις γρίλιες του ψυγείου και τα στεφάνια των προβολέων) εφόσον δεν δημιουργούν αιχμηρές προεξοχές.
- 14.4.5** Το αρχικό ταχύμετρο μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο εφόσον το νέο τοποθετηθεί ακριβώς στην αρχική θέση και είναι αναλογικού τύπου. Συμπληρωματικά όργανα επιτρέπονται.
- 14.4.6** Ένα ηλεκτρικό θερμόμετρο νερού μπορεί να αντικατασταθεί από ένα τριχοειδές και ένα τυπικό πιεσόμετρο από άλλο μεγαλύτερης ακρίβειας.
- 14.4.7** Τα σημεία στερέωσης του γρύλου μπορούν να ενισχυθούν, να αλλάξουν θέση ή να προστεθούν νέα
- 14.4.8** Τα πούλια των προφυλακτήρων μπορεί να αφαιρεθούν αλλά οι προφυλακτήρες πρέπει να παραμείνουν στη θέση τους (εκτός της περίπτωσης του άρθρου 12 αυτού του Παραρτήματος).
- 14.4.9** Οι θήκες στις πόρτες και το ντουλαπάκι μπορούν να τροποποιηθούν ώστε να μεγαλώσουν.
- 14.4.10** Όταν ο ειδικός κανονισμός ενός αγώνα επιτρέπει την τοποθέτηση ποδιάς οι σωληνώσεις φρένων και καυσίμων πρέπει να προστατεύονται.
- 14.4.11** Η θέση και η εμφάνιση των πινακίδων Κυκλοφορίας είναι ελεύθερα εφόσον είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της χώρας από την οποία προέρχεται το αυτοκίνητο.
- 14.4.12** Το τιμόνι μπορεί να αντικατασταθεί αλλά η αρχική μέθοδος στήριξης της κολώνας του τιμονιού πρέπει να παραμείνει.
- 14.4.13** Πρόσθετοι ηλεκτρονόμοι (ρελέ) και διακόπτες μπορούν να τοποθετηθούν και τα καλώδια να επιμηκυνθούν.
- 14.4.14** Όλοι οι ηλεκτρικοί διακόπτες μπορεί να αλλαχθούν ελεύθερα όσον αφορά τη λειτουργία, τη θέση, και σε περίπτωση πρόσθετων εξαρτημάτων τον αριθμό τους.
- 14.4.15** Τα διακοσμητικά των τροχών μπορούν να αφαιρεθούν και οι τροχοί να ζυγοσταθμιστούν.
- 14.4.16** Μπουλόνια και παξιμάδια μπορεί να αντικατασταθούν και / ή να ασφαρίζονται με ασφάλειες ή σύρμα.
- 14.4.17** Μπορούν να τοποθετηθούν καλύμματα στους προβολείς εφόσον δεν επηρεάζουν την αεροδυναμική του αυτοκινήτου.
- 14.4.18** Το χειρόφρενο μπορεί να τροποποιηθεί ώστε να επιτυγχάνεται άμεση απελευθέρωσή του ("fly-off").
- 14.4.19** Οποιοδήποτε αποσπώμενο hardtop της Περιόδου εκείνης όπως το προμήθευε ο κατασκευαστής ή κάποιος άλλος.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ: ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ Ε, F ΚΑΙ G1 (έως 31/12/1969) ΓΙΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (CT) ΚΑΙ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (GTS)**

Επιπλέον των τροποποιήσεων ή/και απαιτήσεων του Παραρτήματος VIII, οι ακόλουθες πρόσθετες τροποποιήσεις επιτρέπονται για αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού (CT) και αγωνιστικά αυτοκίνητα μεγάλου Τουρισμού (GTS)

**ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ****1 ΑΜΑΞΩΜΑ**

Πρέπει να είναι σύμφωνο με το άρθρο 7.3.6 του Παραρτήματος Κ.

**2 ΑΝΑΡΤΗΣΗ****2.1 Αντιστρεπτικοί ράβδοι:**

**2.1.1** Επιτρέπεται η τοποθέτησή τους εφόσον δεν περιλαμβάνουν πρόσθετο εξάρτημα τοποθετημένο επί των τροχών.

**2.1.2** Η ράβδος πρέπει να είναι κατασκευασμένη από μονοκόμματη στερεά μπάρα και δεν πρέπει να είναι ρυθμιζόμενη.

**2.1.3** Μπορούν να χρησιμοποιηθούν σύνδεσμοι τύπου Rose (Uniball), εφόσον αυτοί δεν επηρεάζουν την γεωμετρία της ανάρτησης.

**2.2 Αμορτισέρ:** Επιτρέπονται ρυθμιζόμενα αμορτισέρ του ίδιου τύπου με τις προδιαγραφές της Περιόδου.

**2.3 Βάσεις ελατηρίων:**

**2.3.1** Ρυθμιζόμενες βάσεις ελατηρίων και ύψους απαγορεύονται εκτός και αν ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου για το συγκεκριμένο μοντέλο και πρέπει να είναι του ίδιου τύπου με τις αρχικές.

**2.3.2** Οι αρχικές βάσεις δεν πρέπει να τροποποιηθούν.

**2.4 Ελατήρια ανάρτησης:**

**2.4.1** Μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα υπό τον όρο ότι ο τύπος και ο αριθμός τους είναι σύμφωνος με τις προδιαγραφές της Περιόδου αυτών που αντικαθιστούν.

**2.4.2** Ο αριθμός των φύλλων / σπειρών είναι ελεύθερος.

**2.4.3** Ρυθμιζόμενα ελατήρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο εφόσον ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου.

**2.5 Βραχίονες ανάρτησης / ενισχυτικές ράβδοι ή γόνατα και ράβδοι εξισορρόπησης:** Απαγορεύονται εκτός και αν ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου.

**3 ΕΛΑΤΗΡΙΑ**

Εκτός των ελατηρίων ανάρτησης, ελατήρια άλλα δύναται να αντικατασταθούν χωρίς να τροποποιηθεί ο αριθμός τους της Περιόδου.

**4 ΓΕΝΝΗΤΡΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΦΛΕΞΗ**

Η αντικατάσταση του δυναμό με εναλλάκτη με προδιαγραφές διαθέσιμες την περίοδο εκείνη, ίσης ή μεγαλύτερης ισχύος εξόδου επιτρέπεται, με τον όρο ότι το σύστημα και η μέθοδος ενεργοποίησης της γεννήτριας παραμένει αμετάβλητη. Δεν επιτρέπονται οδοντωτές τροχαλίες. Μπουζί μικρότερης διαμέτρου από την αρχική μπορούν να χρησιμοποιηθούν με τις κατάλληλες προσαρμογές, εφόσον υπάρχουν αποδείξεις για την χρήση τους την περίοδο εκείνη.

## 5 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

### 5.1 Ρεκτιφιέ

Επιτρέπεται το ρεκτιφιέ με μέγιστη ανοχή που δεν ξεπερνάει τα 1.2 mm του αρχικού, υπό τον όρο ότι η αύξηση του κυλινδρισμού δεν θα επιβάλλει τη μετάταξη του αυτοκινήτου σε άλλη κλάση βάσει κυβισμού της Περιόδου.

### 5.2 Κυλινδροκεφαλή και μπλοκ

Η συμπίεση μπορεί να τροποποιηθεί με κατεργασία του μπλοκ ή της κεφαλής ή / και με την αφαίρεση της φλάντζας ή την αντικατάστασή της με άλλη.

Μόνο διατάξεις ωστηρίων σύμφωνες με την ΔΑ του αυτοκινήτου μπορούν να χρησιμοποιηθούν.

### 5.3 Πιστόνια, εκκεντροφόροι και ελατήρια βαλβίδων

Επιτρέπονται τροποποιήσεις, και μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα διαφορετικού κατασκευαστή ή προδιαγραφών με τον όρο ότι συμφωνούν σε αριθμό με τις προδιαγραφές του ΔΑ.

### 5.4 Επεξεργασία:

Ο καθαρισμός της μηχανής, το γυάλισμα και το ζύγισμα των μηχανικών μερών επιτρέπεται, υπό τους εξής όρους :

5.4.1 Αυτές οι εργασίες πρέπει να γίνονται χωρίς προσθήκη υλικού.

5.4.2 Είναι δυνατό να αναγνωριστεί αδιαφιλονίκητα η προέλευση αυτών των μερών εφόσον είναι προϊόντα σειράς, έχουν εξουσιοδότηση από τον κανονισμό, ή / και αναγνωρισμένα.

5.4.3 Οι διαστάσεις και το βάρος που δίνονται στην ΔΑ του αυτοκινήτου γίνονται σεβαστές, λαμβάνοντας υπόψη τις ανοχές που διευκρινίζονται. ή το J της Περιόδου. Εάν δεν διευκρινίζονται, οι ανοχές μπορεί να κυμαίνονται στο  $\pm 5\%$  μόνο για βάρη. Για διαστάσεις βλ. άρθρο 3.8 του Παραρτήματος Κ.

## 6 ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΠΑΝΣΗΣ

6.1 Μπορεί να προστεθεί ένα φίλτρο λαδιού και / ή ψυγείο λαδιού μόνο για τον κινητήρα.

6.2 Τα ψυγεία λαδιού πρέπει να τοποθετούνται μέσα στο περίγραμμα του αυτοκινήτου όπως αυτό φαίνεται από πάνω.

6.3 Μόνιμα ή κινητά διαφράγματα και χωρίσματα επιτρέπονται.

## 7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΚΑΥΣΑΕΡΙΩΝ

7.1 Η πολλαπλή εξαγωγής πρέπει να παραμένει ίδια με την αρχική αλλά ο σιγαστήρας (σιλανσιέ) και σωλήνας εξαγωγής είναι ελεύθερα.

7.2 Η τελική στάθμη θορύβου πρέπει να παραμένει μέσα στα νόμιμα όρια της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας.

7.3 Η οπή εξαγωγής πρέπει να είναι μεταξύ 45 cm και 10 cm από το έδαφος. Η εξαγωγή πρέπει να μην εξέρχεται από το περίγραμμα του αυτοκινήτου και να μην είναι περισσότερο από 10 cm μέσα από το περίγραμμα και να βρίσκεται πίσω από το κατακόρυφο επίπεδο που περνάει από το μέσο του μεταξονίου. Η έξοδος μπορεί να είναι έξω από το περίγραμμα μόνο αν ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου για το μοντέλο.

Επίσης πρέπει να υπάρχει ικανοποιητική προστασία στους σωλήνες για το φόβο εγκαυμάτων.

7.4 Το σύστημα εξαγωγής δεν πρέπει να είναι προσωρινό. Τα καυσαέρια πρέπει να βγαίνουν από την άκρη των σωληνώσεων. Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται μέρη του αμαξώματος για την δίοδο των καυσαερίων.

## 8 ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

- 8.1** Μια ηλεκτρική αντλία μπορεί να αντικαταστήσει μια μηχανική και αντίστροφα. Ο αριθμός και η θέση τους μπορεί να αλλάξει.
- 8.2** Οποιοδήποτε ρεζερβουάρ μπορεί να χρησιμοποιηθεί εφόσον συμφωνεί με το άρθρο 5.5, δεν ξεπερνά σε χωρητικότητα την αναγνωρισμένη ή προσδιοριζόμενη χωρητικότητα και είναι τοποθετημένο στην αρχική του θέση ή στο χώρο αποσκευών.
- 8.3** Η διαδρομή των σωληνώσεων καυσίμου είναι ελεύθερη.

## 9 ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ ΚΑΙ ΦΙΛΤΡΑ ΑΕΡΟΣ

- 9.1** Το/α καρμπυρατέρ μπορεί να αντικατασταθεί/ούν με άλλο/α διαφορετικού μεγέθους από αυτό του ΔΑ για το μοντέλο, εφόσον :
- 9.1.1** Ο τύπος και όλες οι σχεδιαστικές λεπτομέρειες και αρχές λειτουργίας παραμένουν ίδιες με αυτές των προδιαγραφών των καρμπυρατέρ της Περιόδου του μοντέλου που αφορούν (αριθμός τσόκ, ζιγκλέρ, πεταλούδες, αντλίες, κ.λ.π.) και
- 9.1.2** Τα καρμπυρατέρ μπορούν να τοποθετηθούν κατευθείαν στην εισαγωγή με χρήση των αρχικών τους στηριγμάτων.
- 9.1.3** **Μόνο για την Περίοδο G1:** Σε σχέση με τα παραπάνω και επειδή στην Περίοδο G1 ο κατασκευαστής του καρμπυρατέρ ήταν ελεύθερος, οποιοσδήποτε κατασκευαστής καρμπυρατέρ μπορεί να χρησιμοποιηθεί, αν χρησιμοποιούνταν στην Περίοδο για το εν λόγω μοντέλο αυτοκινήτου.
- 9.2** Τα φίλτρα αέρα και τα προστατευτικά τους καλύμματα μπορούν να αντικατασταθούν με εισαγωγές τύπου «χωνιού» που θα συμφωνεί με τις προδιαγραφές της Περιόδου.

## 10 ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΚΙΝΗΣΗΣ

- 10.1** **Κιβώτιο ταχυτήτων**  
Μόνο κιβώτια (αυτόματα ή μη) και σχέσεις που ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου επιτρέπονται. Ελικοειδή γρανάζια μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα με ίσια δόντια.
- 10.2** **Τελική σχέση**  
Μόνο σχέσεις που ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου επιτρέπονται.
- 10.3** **Διαφορικό**  
Διαφορικά περιορισμένης ολίσθησης ενός τύπου που ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου για το συγκεκριμένο μοντέλο επιτρέπονται.

## 11 ΤΡΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ

- 11.1** **Τροχοί:** Πρέπει να είναι αναγνωρισμένου τύπου ή προδιαγραφών Περιόδου.
- 11.1.1** Οι τροχοί μπορούν να ενισχυθούν, που μπορεί να σημαίνει τροποποίηση στο σύστημα στερέωσης, με τον όρο ότι το σύστημα αυτό χρησιμοποιείτο την περίοδο εκείνη από το μοντέλο αυτό.
- 11.1.2** Τα αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού και Μεγάλου Τουρισμού των Περιόδων F και G1 μπορούν να χρησιμοποιήσουν αλουμινένιους τροχούς τύπου "Minilite" των αυθεντικών διαστάσεων, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχουν άλλοι τροχοί χαμηλού βάρους με προδιαγραφές Περιόδου. Το μέγιστο πλάτος τροχού δεν πρέπει να υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο.
- 11.2** **Ελαστικά:** Πρέπει να συμφωνούν με το Άρθρο 8.



**12 ΦΡΕΝΑ**

Το σύστημα πέδησης πρέπει να είναι εξ ολοκλήρου προδιαγραφών της Περιόδου με εξαίρεση τα παρακάτω :

- 12.1 Το σύστημα μπορεί να μετατραπεί σε διπλού κυκλώματος που θα ενεργεί ταυτόχρονα σε όλους τους τροχούς μέσω δύο ξεχωριστών υδραυλικών κυκλωμάτων, με την προϋπόθεση ότι δεν επηρεάζει τη θέση και τη στήριξη των πεταλιών ούτε την κατασκευή του αμαξώματος. Μπορεί να προστεθεί μηχανισμός υποβοήθησης (servo) ή να αποσυνδεθεί.
- 12.2 Συσκευές περιορισμού της πίεσης δεν πρέπει να τοποθετούνται στο υδραυλικό κύκλωμα εκτός και αν ήταν στις προδιαγραφές της Περιόδου. Κάθε σύστημα κατανομής της πίεσης μεταξύ εμπρός και πίσω τροχών δεν πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιείται από τον οδηγό όταν αυτός κάθεται στη θέση του.
- 12.3 Οι δίσκοι δεν επιτρέπεται να τροποποιηθούν.
- 12.4 Το υλικό τριβής και η μέθοδος στερέωσής του είναι ελεύθερα αλλά οι διαστάσεις των επιφανειών τριβής πρέπει να παραμένουν όπως στο ΔΑ.

**13 ΘΑΛΑΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ****13.1 Παρμπρίζ:**

- 13.1.1 Το παρμπρίζ πρέπει να είναι απο γυαλί σε φύλλα (laminated) εκτός αν για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο έχει δοθεί ελευθερία για την χρήση εναλλακτικού υλικού.
- 13.1.2 Για ανοικτά αυτοκίνητα κατασκευής πριν το 1955 το παρμπρίζ είναι ελεύθερο, με τον όρο ότι εξέρχει τουλάχιστον 20 cm κάθετα πάνω από την επιφάνεια του καπό.
- 13.1.3 Για αυτοκίνητα μεταξύ 1955 και 1961 συμπεριλαμβανομένου, τα παρμπρίζ πρέπει να έχουν τις πιο κάτω ελάχιστες διαστάσεις :
  - 13.1.3.1 Κάθετο ύψος πάνω από το καπό 20 cm
  - 13.1.3.2 Πλάτος : 90 cm για μέχρι 1000 cc, 100 cm για πάνω από 1000 cc.
- 13.1.4 Τροποποιήσεις σε τμήματα του παρμπρίζ (πλαίσιο, στηρίγματα, σφραγίσματα, κλπ) δεν επιτρέπονται.
- 13.2 Τα πίσω παρμπρίζ και τα παράθυρα από τις πόρτες και τα φινιστρίνια πρέπει να είναι από γυαλί ασφαλείας ή από σκληρό διαφανές υλικό πάχους τουλάχιστον 4 mm (τύπος υλικού FAA π.χ. συνιστάται Lexan 400).
- 13.3 Πλευρικά παράθυρα που ανοίγουν κατακόρυφα μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα συρόμενα που ανοίγουν οριζόντια. Κάθε άλλος τύπος ανοίγματος ή/και αερισμού απαγορεύεται εκτός αν είναι στο ΔΑ ή αποδεικνύεται ότι έχει χρησιμοποιηθεί στην Περίοδο.
- 13.4 Εκτός εάν επιτρέπονται με το άρθρο 13.3, τροποποιήσεις σε τμήματα των παραθύρων (πλαίσιο, στηρίγματα, σφραγίσματα, κλπ), δεν επιτρέπονται.
- 13.5 Τα εμπρός καθίσματα μπορούν να αντικατασταθούν ενώ τα πίσω και τα μαξιλαράκια μπορούν να αφαιρεθούν.
- 13.6 Η ταπετσαρία του πατώματος και της οροφής μπορεί να αφαιρεθεί, ενώ η ταπετσαρία της πόρτας μπορεί να αντικατασταθεί.
- 13.7 Τα χειριστήρια και οι διακόπτες ελέγχου και η λειτουργία τους πρέπει να παραμένουν αυτά των προδιαγραφών του κατασκευαστή αλλά επιτρέπεται η τροποποίησή τους ώστε να γίνουν ευκολότερα στη χρήση, όπως το χαμήλωμα της κολώνας του τιμονιού ή επιμήκυνση του χειρόφρενου ή η επανατοποθέτησή του για να επιτρέπει κίνηση "fly off".

**14 ΠΟΔΙΑ**

Η τοποθέτηση μιας προστατευτικής ποδιάς κάτω από το αυτοκίνητο επιτρέπεται αν αυτή υπήρχε στην αρχική ΔΑ, ή επιτρέπεται από τον ειδικό κανονισμό του αγώνα.

**15 ΑΕΡΟΔΥΝΑΜΙΚΑ ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ**

Δεν επιτρέπονται.

**16 ΕΡΜΑ**

Το βάρος του αυτοκινήτου μπορεί να συμπληρωθεί με έρμα, με την προϋπόθεση ότι αποτελείται από ενιαίο στερεό τεμάχιο, στερεωμένο στο πάτωμα με χρήση εργαλείων και ότι είναι ορατό και μπορεί να σφραγιστεί από τους τεχνικούς εφόρους. Ο εφεδρικός τροχός μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν έρμα.

**17 ΑΜΑΞΩΜΑ**

- 17.1** Για αγωνιστικά αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού μόνο, επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν μόνο για το αμάξωμα, τροποποιήσεις που ίσχυαν εκείνη την περίοδο μέσα στα όρια των διεθνών κανονισμών για τα αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού όπως περιγράφονται στο άρθρο 2.3.7. Το αμάξωμα πρέπει να είναι σε συμφωνία με την πλήρη παρουσία του αυτοκινήτου σε διεθνείς αγώνες της FIA της Περιόδου.
- 17.2** Αν έχουν γίνει τροποποιήσεις στο αναγνωρισμένο αμάξωμα πρέπει να δηλώνονται στο ιστορικό του αυτοκινήτου στο HTP με την ημερομηνία την περιγραφή και τη δικαιολόγηση της μετατροπής.
- 17.3** Οι αναδιπλούμενοι προβολείς πρέπει να είναι όπως οι αρχικοί με ολόκληρο τον μηχανισμό στην θέση του.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΔΩΝ J1 ΚΑΙ J2 (έως 31/12/1990) ΓΙΑ ΡΑΛΛΥ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΣΕΙΣ****1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ**

- 1.1** Μόνο αυτοκίνητα της Περιόδου J1 (1/1/1982-31/12/1985) και J2 (1/1/1986-31/12/1990) γίνονται δεκτά όπως κάτωθι:
- Ομάδα Β αυτοκίνητα πάνω από 1600 cc ή/και υπερτροφοδότηση
  - Ομάδα Β αυτοκίνητα μέχρι και 1600 cc
  - Ομάδα Α αυτοκίνητα
  - Ομάδα Ν αυτοκίνητα
- 1.2** Η HSMC της FIA διατηρεί το δικαίωμα να αλλάξει και ή να διορθώσει την λίστα των αυτοκινήτων που επιτρέπεται να συμμετέχουν.
- 1.3** Επισημαίνεται ότι κάποια αυτοκίνητα ομάδας Β απαγορεύθηκαν στην περίοδο στα Ράλλυ για λόγους ασφαλείας. Για τους ίδιους λόγους συνεχίζουν να μην επιτρέπεται η συμμετοχή τους (άρθρο 7.4.1 παραρτήματος Κ )

**2 ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ**

- 2.1** Τα αυτοκίνητα που αναφέρονται στο άρθρο 1.1. πρέπει να συμφωνούν με το άρθρο 7 του παραρτήματος Κ και με τα παρακάτω άρθρα:

**2.1.1 Βάρος**

Το ελάχιστο βάρος ορίζεται σαν αυτό που αναφέρεται στο Παράρτημα J της εποχής συν 25 κιλά λόγω του πρόσθετου εξοπλισμού ασφαλείας που είναι πλέον υποχρεωτικός.

**2.1.2 Ηλεκτρονικά**

Αυτοκίνητα που έχουν αρχικά αναγνωρισθεί με ή τους έχει επιτραπεί να χρησιμοποιούν ηλεκτρονικές μονάδες ελέγχου (Electronic Control Units – ECU), συστήματα διαχείρισης του κινητήρα και /η οι αισθητήρες πρέπει να χρησιμοποιούν το ίδιο σύστημα, συνδεδεμένο και σε πλήρη λειτουργία σε συμφωνία με την περίοδο ή από τις απαιτήσεις του παραρτήματος J της Περιόδου.

**2.1.3 Περιοριστές**

Υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα της Περιόδου J2 πρέπει να διαθέτουν περιοριστή εισαγωγής στερεωμένο στο κέλυφος του συμπιεστή, εκτός και αν τα αυτοκίνητα είχαν αρχικά διάμετρο εισαγωγής στον συμπιεστή μικρότερη από 36 mm για ομάδα Ν (αυτοκίνητα Τουρισμού σειράς παραγωγής) και 38 mm για ομάδα Α (αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού)

Ο περιοριστής είναι υποχρεωτικός στα Ράλλυ και δεν απαγορεύεται σε άλλους αγώνες, αν ο αγωνιζόμενος θέλει να τον χρησιμοποιήσει.

Ολος ο αέρας που χρειάζεται για την τροφοδοσία του κινητήρα πρέπει να περνάει μέσα από τον περιοριστή αυτό, ο οποίος πρέπει να έχει τις ακόλουθες διαστάσεις:

Η μέγιστη εσωτερική διάμετρος του περιοριστή είναι 36 mm για ομάδα Ν (αυτοκίνητα Τουρισμού σειράς παραγωγής) και 38 mm για ομάδα Α (αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού) διατηρούμενη για απόσταση τουλάχιστον 3 mm μετρημένη μετά από ένα επίπεδο κάθετο στον άξονα περιστροφής σε απόσταση 50 mm το πολύ πριν από ένα επίπεδο που περνάει από τα πρώτα άκρα των πτερυγίων του συμπιεστή, η οποία απόσταση μετράται κατά μήκος του άξονα του αγωγού εισόδου (βλ. σχήμα παρακάτω).

Αυτή η διάμετρος πρέπει να διατηρείται ασχέτως των συνθηκών θερμοκρασίας.

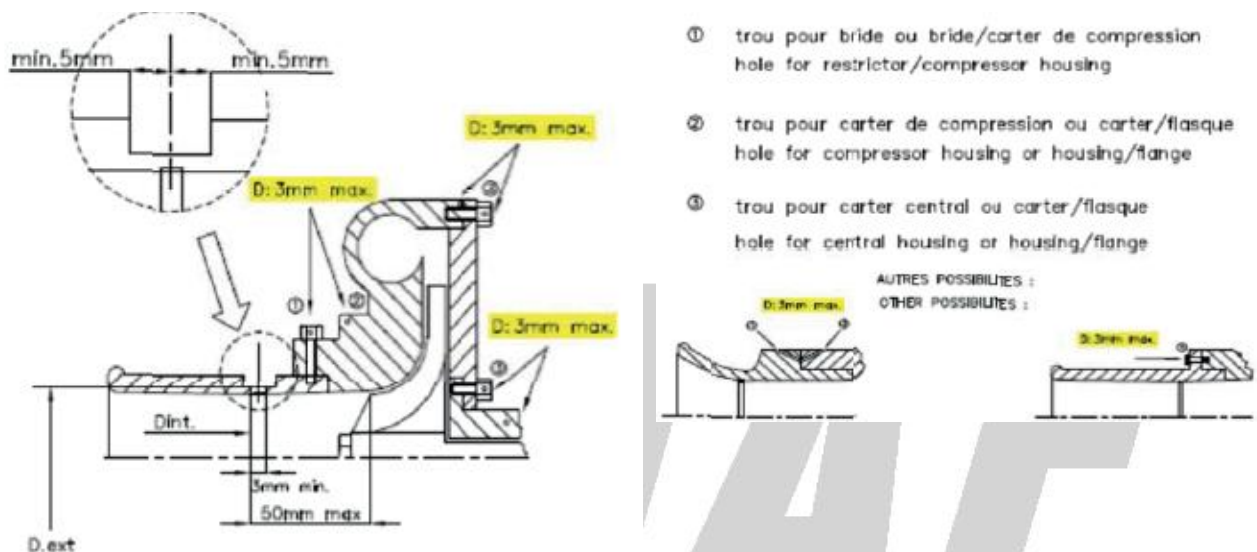
Η εξωτερική διάμετρος του περιοριστή στο στενότερο σημείο του πρέπει να είναι μικρότερη από 42 mm (ομάδα Ν) και 44 mm (ομάδα Α) και πρέπει να διατηρείται για απόσταση 5 mm προς κάθε πλευρά.

Η στήριξη του περιοριστή στον υπερτροφοδοτή πρέπει να γίνεται με τρόπο ώστε για να αφαιρεθεί ο περιοριστής να πρέπει να αφαιρεθούν τελείως δύο βίδες από το σώμα του συμπιεστή ή από τον περιοριστή.

Η στήριξη μέσω βίδας χωρίς σπείρωμα στη άκρη (needle screw) δεν επιτρέπεται.

Για την εγκατάσταση του περιοριστή επιτρέπεται η αφαίρεση υλικού από το κέλυφος του συμπιεστή ή η προσθήκη υλικού με μοναδικό σκοπό τη στήριξη του περιοριστή.

Ο περιοριστής πρέπει να είναι κατασκευασμένος από ένα μόνο υλικό και μπορεί να είναι τρυπημένος μόνο με σκοπό τη στήριξη και τη σφράγιση, η οποία πρέπει να γίνεται μεταξύ των βιδών στήριξης, του περιοριστή (ή της στήριξης κέλυφους συμπιεστή / περιοριστή), του κέλυφους του συμπιεστή (ή της φλάντζας στήριξης) και του κέλυφους της τουρμπίνας (ή της φλάντζας στήριξης) (βλ. σχέδιο παρακάτω).



**Σημείωση:** Ο ονομαστικός κυλινδρισμός για υπερτροφοδοτούμενα αυτοκίνητα είναι ο πραγματικός κυλινδρισμός επί ένα συντελεστή 1.4 για την Περίοδο J1 και επί ένα συντελεστή 1.7 για την Περίοδο J2

### 3 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

**3.1** Τα αυτοκίνητα που αναφέρονται στο άρθρο 1.1 πρέπει να συμφωνούν με το άρθρο 5 (ασφάλεια) του παραρτήματος Κ σε συνδυασμό με τα παρακάτω άρθρα.

**3.2** Τα αυτοκίνητα που αναφέρονται στο άρθρο 1.1. πρέπει να συμφωνούν με :

#### 3.2.1 Μεμβράνη ασφαλείας στα πλαϊνά παράθυρα

Τα αυτοκίνητα της Περιόδου J1 και J2 που διατηρούν γυάλινα πλαϊνά παράθυρα πρέπει να τοποθετήσουν εσωτερικά αυτών των παραθύρων μία διάφανη μεμβράνη ασφαλείας. Συνιστάται να αφήνεται μία οπή για να ελέγχεται η μεμβράνη στην διάρκεια του τεχνικού ελέγχου.

#### 3.2.2 Μεμβράνη ασφαλείας στο εμπρόσθιο παρ-μπρίζ

Όλα τα αυτοκίνητα με παρ-μπρίζ από γυαλί σε φύλλα (laminated) μπορούν να χρησιμοποιήσουν διαφανές πλαστικό κάλυμμα για την προστασία του. Αυτό το κάλυμμα πρέπει να είναι του ίδιου σχήματος με του παρ-μπρίζ και πρέπει να είναι σε πλήρη επαφή με αυτό.

#### 3.2.3 Κλωβός ασφαλείας

βλ. Παράρτημα V για σχέδια και Παράρτημα VI για κανονισμούς

#### 3.2.4 Καθίσματα

Για αυτοκίνητα της Περιόδου J1 και της Περιόδου J2 τα καθίσματα πρέπει να συμφωνούν με την προδιαγραφή FIA 8855/1999 ή 8862/2009 εκτός από την Lancia 037 για την οποία μόνο τα

8862/2009 είναι αποδεκτά. Οι στηρίξεις τους πρέπει να είναι σύμφωνα με τους ισχύοντες τεχνικούς κανονισμούς.

### 3.2.5 Αποσπώμενο τιμόνι

Το αποσπώμενο τιμόνι είναι υποχρεωτικό για τις Περιόδους J1 και J2 κατόπιν έγκρισης των **τοπικών αρχών**.

#### ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Το αποσπώμενο τιμόνι είναι προαιρετικό αλλά συνιστάται για αυτοκίνητα των ομάδων Α και Ν. Είναι υποχρεωτικό για αυτοκίνητα της ομάδας Β.

### 3.2.6 Σωληνώσεις καυσίμου και λαδιού – Δειγματοληψία καυσίμου

Τα αυτοκίνητα των Περιόδων J1 και J2 πρέπει να αντικαταστήσουν τις γραμμές καυσίμου και λαδιού του κατασκευαστή με άλλες μεταλλικές (αεροπορικού τύπου ή παρόμοιου) γραμμές σε συμφωνία με το τρέχον Παράρτημα J άρθρο 253.3.2. Στο κύκλωμα καυσίμου πρέπει να τοποθετηθεί στεγανός ταχυσύνδεσμος για δειγματοληψία καυσίμου σύμφωνα με την τεχνική λίστα 5 της FIA.

#### ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Σε περίπτωση διατήρησης της αρχικής δεξαμενής καυσίμου, η αντικατάσταση των σωληνώσεων του κατασκευαστή με άλλες μεταλλικές συνιστάται αλλά είναι προαιρετική αλλά πρέπει οι σωληνώσεις του κατασκευαστή να είναι σε άριστη κατάσταση.

Η εγκατάσταση **ταχυσυνδέσμου για δειγματοληψία καυσίμου συνιστάται αλλά είναι προαιρετική**.

### 3.2.7 Πυρόσβεση

Τα αυτοκίνητα των Περιόδων J1 και J2 πρέπει να έχουν αναγνωρισμένο εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης σύμφωνα με το τρέχον παράρτημα J άρθρο 253.7.2. και φορητό πυροσβεστήρα σύμφωνα με το τρέχον παράρτημα J άρθρο 253.7.3.

### 3.3 Σύστημα Frontal Head Restraint (FHR) και ζώνες ασφαλείας

Το πλήρωμα πρέπει να φοράει αναγνωρισμένο σύστημα Frontal Head Restraint (FHR) σύμφωνα με το τρέχον Παράρτημα L κεφάλαιο 3 παράγραφος 3 και αναγνωρισμένες ζώνες 6 σημείων συμβατές με FHR σύμφωνα με το τρέχον παράρτημα J άρθρο 253.6 της FIA.

#### ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ

Για το σύστημα FHR βλ. Τεχνικό Κανονισμό Αγώνων Αυτοκινήτου παρ. Α.9

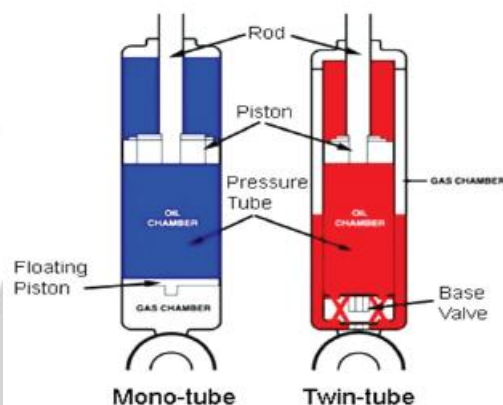
**ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑ: ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ**

Το Παράρτημα Κ περιορίζει τα ανταλλακτικά εξαρτήματα σε μια αποδεδειγμένη προδιαγραφή Περιόδου και δίνει οδηγίες για αυτά (άρθρο 3.3). Η τεχνολογία των αμορτισέρ έχει αλλάξει σημαντικά από το 1946 και αυτό το κείμενο προσφέρει οδηγίες σχετικά με το τι ήταν διαθέσιμο στην Περίοδο και πως να διαπιστωθεί τι μπορεί να χρησιμοποιηθεί.

Στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη προσεκτικά πριν την αγορά αμορτισέρ είναι:

- Κατασκευή μονού ή διπλού σωλήνα (mono-tube / twin tube)
- Ατμοσφαιρικά, αερίου χαμηλής πίεσης, αερίου υψηλής πίεσης
- Υλικό κατασκευής κορμού
- Σταθερή απόσβεση, μονά ρυθμιζόμενη απόσβεση, διπλά ρυθμιζόμενη απόσβεση
- Εξωτερικές δεξαμενές
- Τρόπος στήριξης

Τα τηλεσκοπικά αμορτισέρ διπλού σωλήνα έχουν ένα κεντρικό θάλαμο γεμάτο με λάδι με ένα πιστόνι που κινείται πάνω-κάτω και άρα μετακινεί το λάδι διαμέσου βαλβίδων και δημιουργεί μια αντίσταση απόσβεσης. Με την αύξηση του όγκου του λαδιού και του μετάλλου μέσα στον κορμό του αμορτισέρ όπως αυτό συμπιέζεται, μία δεξαμενή, που περιέχει λάδι και αέριο (παραδοσιακά σε ατμοσφαιρική πίεση αλλά πιο πρόσφατα συμπιεσμένο σε χαμηλή πίεση) περιβάλλει τον κεντρικό κύλινδρο και προσφέρει ένα χώρο μέσα στον οποίο μπορεί να επεκταθεί το λάδι.



Ένα αμορτισέρ μονού σωλήνα είναι αυτό που δεν υπάρχει διεπαφή λαδιού-αερίου και συνήθως μία σωλήνα. Το λάδι κρατιέται υπό πίεση από ένα επιπλέον πιστόνι πίσω από το οποίο βρίσκεται ένας θάλαμος γεμάτος με αέριο υψηλής πίεσης. Η διατήρηση υψηλής πίεσης στο θάλαμο λαδιού μειώνει ή εξαφανίζει τη δημιουργία αφρού ή φυσαλλίδων στο λάδι. Πιο πρόσφατες σχεδιάσεις περιλαμβάνουν αέριο υψηλής πίεσης σε ένα διπλό σωλήνα. Αυτή η τεχνολογία είναι πιο πρόσφατη από οποιαδήποτε κατηγορία αγωνιστικού ιστορικού αυτοκινήτου.

Η διαπίστωση ποιού τύπου αμορτισέρ έχει τοποθετηθεί σε ένα αυτοκίνητο είναι δύσκολη αλλά, ως κανόνας, ένα αμορτισέρ μονού σωλήνα, αν συμπιεσθεί πλήρως και μετά απελευθερωθεί, τουλάχιστον θα ανοίξει μερικώς όταν απελευθερωθεί. Αν τοποθετηθεί πάνω-κάτω ή οριζόντια ένα αμορτισέρ θα είναι μονού σωλήνα (ή δεν θα δουλεύει καν!) Γόνατα McPherson με κάτι που φαίνεται σαν μεγάλης διαμέτρου ράβδος πιστονιού είναι στην πραγματικότητα αμορτισέρ μονού σωλήνα τοποθετημένα πάνω-κάτω και η ορατή κινούμενη σωλήνα είναι το εξωτερικό του στοιχείου απόσβεσης. Αυτό προσφέρει πλεονέκτημα ακαμψίας επειδή η σωλήνα μεγαλύτερης διαμέτρου έχει μεγαλύτερη αντοχή σε κάμψη (σε φρενάρισμα ή στρίψιμο) από την πολύ μικρότερης διαμέτρου ράβδο πιστονιού ενός διπλού σωλήνα.

Ένα αμορτισέρ που περιλαμβάνει δύο ρυθμιστικά σε ένα σημείο στήριξης (βλ. δίπλα αλλά υπάρχουν πολλές παραλλαγές) θα είναι μονού σωλήνα. Για να δοθεί μια εικόνα της κλίμακας, οι οπές στους ρυθμιστικούς τροχίσκους σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση είναι λίγο πάνω από 1 mm σε διάμετρο.

Αμορτισέρ μονού σωλήνα κατασκευάζονται τώρα με τα ρυθμιστικά κρυμμένα κάτω από το πάνω παξιμάδι ή στη βάση ή ενσωματωμένα. Αυτό δεν θα ήταν αποδεκτό για μία Περίοδο όπου τα ρυθμιστικά δεν θα ήταν αποδεκτά ως προδιαγραφές Περιόδου.

Τα αμορτισέρ διπλού σωλήνα μπορούν να περιλαμβάνουν βαλβίδες στη βάση, στο πάνω μέρος του θαλάμου ή στο πιστόνι. Είναι σχετικά απλή η κατασκευή ενός αμορτισέρ με ρυθμιζόμενη από το χρήστη βαλβίδα συμπίεσης (bump) και αυτή η τεχνολογία ήταν ήδη διαθέσιμη στα μέσα της δεκαετίας του 1950.

Η Armstrong είχε ήδη από το 1957 και ίσως παλιότερα ένα πιο προχωρημένο σύστημα το οποίο ρύθμιζε τη συμπίεση και τη επαναφορά (rebound) μαζί μέσω ενός ρυθμιστικού διακόπτη στη βάση του αμορτισέρ (βλ. δίπλα). Υπήρχε επίσης και ένα σχεδόν επίπεδο ρυθμιστικό. Η σχέση συμπίεσης-επαναφοράς ήταν σταθερή από την κατασκευή και το ρυθμιστικό τις άλλαζε ταυτόχρονα.

Το να ρυθμίζονται από το χρήστη συμπίεση και επαναφορά ανεξάρτητα ήταν πιο δύσκολο και η Κονι ήταν η πρώτη που το κατάφερε με το μοντέλο 8211. Τα αμορτισέρ μονού σωλήνα, που έχουν και τις δύο βαλβίδες ενσωματωμένες στο πιστόνι, δημιουργούσαν μια πρόκληση για τους κατασκευαστές. Δεν υπήρχαν ρυθμιζόμενα από το χρήστη αμορτισέρ μονού σωλήνα έως τη δεκαετία του 1980 και τα διπλά ρυθμιζόμενα αμορτισέρ μονού σωλήνα έγιναν διαθέσιμα το 1983. Οι εξωτερικές δεξαμενές για αμορτισέρ μονού σωλήνα ακολούθησαν σύντομα και τώρα έχουμε αμορτισέρ διπλού σωλήνα αερίου υπό πίεση με ρύθμιση 4 δρόμων, προφανώς ακατάλληλα για κάθε τύπου αγώνες ιστορικών.

Τα γόνατα McPherson έρχονται σε δύο μορφές: παλαιότερα και τώρα πια σπάνια γόνατα ήταν αυτά που το ορατό εξωτερικό κέλυφος ήταν ο εξωτερικός σωλήνας του αμορτισέρ. Τα εξαρτήματα συναρμολογούνται μέσα στο κέλυφος και υπάρχει πάντα μια οπή γεμίματος ορατή στο σώμα του γόνατου (βλ. αριστερά στη διπλανή φωτογραφία). Πιο συνηθισμένα είναι αυτά με ένα πλήρες αυτόνομο αμορτισέρ τοποθετημένο μέσα στο κέλυφος του γόνατου και στηριζόμενο με ένα παξιμάδι (βλ. δεξιά στη διπλανή φωτογραφία). Και οι δύο περιπτώσεις είναι διπλού σωλήνα μη ρυθμιζόμενα.

Στις περιπτώσεις που χρησιμοποιούνται αυτόνομα αμορτισέρ μονού σωλήνα μέσα σε γόνατα (τοποθέτηση πάνω-κάτω) η διάμετρος του ορατού μέρους του σωλήνα (όχι του γόνατου) πρέπει να είναι σύμφωνη με προδιαγραφή Περιόδου. Τα Escort (και Mk1 και Mk2 συνήθως χρησιμοποιούσαν αμορτισέρ Bilstein εκείνη την Περίοδο, μονού σωλήνα, μη ρυθμιζόμενα, με διάμετρο σωλήνα 41 mm. Αμορτισέρ με σωλήνα διαμέτρου 50 mm χρησιμοποιούνταν από Fiat 131 και Lancia Stratos. Ένα ρυθμιστικό στο πάνω μέρος του γόνατου δείχνει ένα ρυθμιζόμενο αμορτισέρ μονού σωλήνα. Εξωτερικές δεξαμενές είναι μεταγενέστερες.

Οι βάσεις των ελατηρίων πρέπει να είναι προδιαγραφών Περιόδου. Οι κανονισμοί δεν κάνουν διάκριση μεταξύ βάσεων ενσωματωμένων με το αμορτισέρ και άλλων τύπων βάσεων ελατηρίων στο πλαίσιο. Για αναγνωρισμένα αυτοκίνητα, σε πολλές Περιόδους, το Παράρτημα J αναφέρει, ότι οι αρχικές βάσεις πρέπει να διατηρηθούν, οπότε, εκτός και αν ο κατασκευαστής τις έχει αναγνωρίσει, δεν μπορούν να



Διπλά ρυθμιζόμενο μονού σωλήνα



Μονά ρυθμιζόμενο Armstrong



Γόνατα McPherson

χρησιμοποιηθούν ρυθμιζόμενες βάσεις. Το άρθρο 2.3.1 του Παραρτήματος XI καλύπτει αυτό το σημείο για αγωνιστικά αυτοκίνητα Τουρισμού (CT) και GTS των Περιόδων E, F και G1. Τα αγωνιστικά αυτοκίνητα από την Περίοδο F και μετά, πολύ συχνά είχαν ρυθμιζόμενες βάσεις ελατηρίων σε αμορτισέρ με ελικοειδή ελατήρια. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει κάποια απόδειξη ότι είχαν αναγνωρισθεί ρυθμιζόμενες βάσεις ελατηρίων στην Περίοδο F.

Χαρακτηριστικό	Περίοδος					
	E	F	G	H	I	J
Στηρίξεις με μεταελαστικό σύνδεσμο, όλες οι κατηγορίες	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Μεταλλικές στηρίξεις (uniball) αναγνωρισμένα αυτοκίνητα	Όχι	Όχι	Κανονισμοί	Κανονισμοί	Κανονισμοί	Κανονισμοί
Στρογγυλές μεταλλικές στηρίξεις (uniball) μονοθέσια & διθέσια αγωνιστικά	Όχι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Αμορτισέρ διπλού σωλήνα, ατσάλινα, μη ρυθμιζόμενα	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Αμορτισέρ διπλού σωλήνα, ατσάλινα, μονά ρυθμιζόμενα	≥ 1957	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Αμορτισέρ διπλού σωλήνα, ατσάλινα, διπλά ρυθμιζόμενα	Όχι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Αμορτισέρ διπλού σωλήνα, αλουμινένια, διπλά ρυθμιζόμενα	Όχι	Όχι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Αμορτισέρ μονού σωλήνα, ατσάλινα, μη ρυθμιζόμενα	Όχι	(1)	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Αμορτισέρ μονού σωλήνα, αλουμινένια, μη ρυθμιζόμενα	Όχι	Όχι	Ναι	Ναι	Ναι	Ναι
Αμορτισέρ μονού σωλήνα, ατσάλινα, ρυθμιζόμενα	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι	Ναι
Αμορτισέρ μονού σωλήνα, αλουμινένια, ρυθμιζόμενα	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι	Ναι
Αμορτισέρ μονού σωλήνα, με εξωτερικές δεξαμενές	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι	Όχι	Ναι

(1): Παρότι υπήρχαν διαθέσιμα αμορτισέρ μονού σωλήνα, ήταν πολύ βασικών προδιαγραφών και η χρήση τους σε αγώνες την Περίοδο F ήταν πολύ περιορισμένη.

Εκεί που φαίνεται «Κανονισμοί» μπορεί να είναι «Ναι» ή «Όχι». Οι στηρίξεις Uniball χρησιμοποιούνταν σε αγωνιστικά αυτοκίνητα από την Περίοδο F αλλά η χρήση τους σε παραγωγή (συνήθως αναγνωρισμένων) αυτοκινήτων εξαρτάται από την Περίοδο και την Κατηγορία του αυτοκινήτου, επειδή οι εφαρμοζόμενοι κανονισμοί δεν έδιναν πάντοτε ελευθερία στις στηρίξεις των αναρτήσεων. Το εφαρμοζόμενο Παράρτημα J και οι προδιαγραφές της Περιόδου πρέπει να ελεγχθούν πριν χρησιμοποιηθούν στηρίξεις Uniball.

Η πρόθεση του συγγραφέα ήταν να παραθέσει τους διάφορους κατασκευαστές με ένδειξη του τύπου και της καταλληλότητας για κάθε Περίοδο αλλά έγινε σαφές ότι υπάρχουν πάρα πολλοί κατασκευαστές για να μπορούν να παρατεθούν. Κάποιοι κατασκευαστές κατασκευάζουν αμορτισέρ διπλού ή μονού σωλήνα με ή χωρίς ρυθμιστικά και κάποιοι κατασκευαστές κατασκευάζουν αμορτισέρ με κρυμμένα ή παραλλαγμένα ρυθμιστικά. Πολλοί κατασκευαστές δεν έχουν μακρά ιστορία και δεν κατασκευάζουν διπλού σωλήνα αμορτισέρ. Ο αγωνιζόμενος πρέπει πάντα να ζητά την προδιαγραφή πριν διαλέξει και αν υπάρχει αμφιβολία να ζητά συμβουλές.