

REGOLAMENTO NAZIONALE AUTO STORICHE

Premessa

La specialità "Auto Storiche" è un settore dello Sport automobilistico e come tale è disciplinato dalla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana. Chiunque, persona, Ente o Associazione che direttamente o indirettamente partecipi a questa attività sportiva è tenuto quindi a conoscere ed a osservare il Codice Sportivo Internazionale (Codice) ed i suoi Allegati, il Regolamento Nazionale Sportivo (R.N.S.) e le sue Norme Supplementari, nonché il Regolamento Auto Storiche Sportivo e Tecnico contenuti nella presente N.S. 14.

L'attività sportiva del settore Auto Storiche comprende le manifestazioni agonistiche (ovvero le gare di velocità in circuito, in salita e i rallies, così come definiti nell'art. 16 del R.N.S.) in seguito più semplicemente definite, in questo Regolamento Nazionale, competizioni. Per ciascuna di esse, la CSAI, su conforme proposta della S/Commissione Auto Storiche, emana le regole contenute nella presente Norma Supplementare. Per tanto le regole previste per le corrispondenti specialità moderne non sono applicabili a questo settore, se non espressamente richiamato.

Per quanto non espressamente previsto nella presente N.S. si intende applicabile ogni altra norma del R.N.S. In particolare:

- A)** Le competizioni di Auto Storiche si devono svolgere su percorsi regolarmente approvati dalla C.S.A.I.; tali competizioni possono essere organizzate:
- dagli Automobile Club titolari di licenza di organizzatore che abbiano ottenuto dalla C.S.A.I. il permesso di organizzazione, oppure
 - dagli Enti o Associazioni (titolari di licenza di organizzatore che abbiano ottenuto dalla C.S.A.I. il permesso di organizzazione.
- B)** Gli Organizzatori che intendono iscriverne a Calendario competizioni di Auto Storiche devono inoltrare la loro richiesta alla C.S.A.I. - Sottocommissione Auto Storiche - Via Solferino, 32 - 00185 Roma, nei termini stabiliti di anno in anno dalla C.S.A.I. a mezzo di apposita circolare.
- C)** Per ogni competizione, anche se concomitante con un'altra di diversa tipologia, deve essere compilato, a cura dell'Organizzatore, un Regolamento Particolare (RPG) sui moduli predisposti dalla C.S.A.I. da inviare in triplice copia alla C.S.A.I. - Sottocommissione Auto Storiche - Via Solferino, 32 - 00185 Roma - per l'approvazione almeno entro i seguenti termini rispetto alla data di svolgimento della competizione:
- 70 giorni per le competizioni titolate FIA;
 - 60 giorni per le competizioni titolate C.S.A.I.;
 - 30 giorni per tutte le altre competizioni.
- Il RPG delle competizioni titolate FIA deve essere inviato alla C.S.A.I. in italiano e in francese e/o inglese con traduzione italiana, deve essere conforme alla normativa delle gare titolate FIA e deve precisare che saranno compilate anche le classifiche previste nel successivo art. 9.
- Il RPG deve portare la firma del legale rappresentante dell'Organizzatore, deve essere vistato dal Delegato Regionale della C.S.A.I. e deve comprendere tutte le indicazioni di cui all'art. 65 del R.N.S.. Nel caso di competizione concomitante con altra di diversa tipologia, l'Organizzatore deve mandare unitamente all'R.P.G., anche il programma completo della/e altra/e competizione/e/i.
- Il permesso di organizzazione non sarà rilasciato alle competizioni che non risulteranno iscritte regolarmente, anche con il versamento delle tasse d'iscrizione, nel calendario sportivo della C.S.A.I. e della FIA (in caso di competizione a carattere internazionale)
- D)** In ogni competizione nazionale l'organizzatore deve designare il Direttore di Gara. La C.S.A.I. designerà il Collegio dei Commissari Sportivi, il Commissario Tecnico Nazionale e l'eventuale Osservatore.
- In ogni competizione internazionale valida per un titolo FIA l'organizzatore deve designare il Direttore di Gara mentre la FIA designerà il Presidente e un componente del Collegio dei Commissari Sportivi, il Commissario Tecnico e l'Osservatore FIA e la C.S.A.I. il terzo Commissario Sportivo, un Tecnico e l'Osservatore C.S.A.I.
- Le gare che si disputano in concomitanza di altre specialità devono prevedere o due collegi separati (con sedi ed orari di riunione diversi da quelli previsti per le altre specialità) oppure un solo Collegio

presieduto da due differenti Presidenti. I Commissari Sportivi componenti il Collegio (compresi i loro Presidenti) saranno sempre designati dalla C.S.A.I.. La presente disposizione non si applica ai Rallies Sprint.

L'Organizzatore deve pure designare Commissari di Percorso in numero sufficiente a coprire le esigenze del percorso di gara.

La CSAI si riserva di inviare osservatori in tutte le competizioni (titolate o meno). Il relativo costo sarà a carico dell'organizzatore secondo quanto previsto alla voce "Norme e Regolamenti Diversi": art. 2 - Rimborsi Spese (Articoli da A1 ad A5).

- E)** Al termine di ogni competizione gli Organizzatori devono inviare alla C.S.A.I. - Sottocommissione Auto Storiche - Via Solferino, 32 - 00185 Roma - il carteggio di chiusura redatto conformemente alle Disposizioni dell'Art. 67 ter del R.N.S.

La C.S.A.I. - Sottocommissione Auto Storiche, esaminati tali documenti ed accertata la regolarità di svolgimento della competizione, provvederà all'omologazione dei risultati.

In caso di irregolarità la S/Commissione non omologherà la competizione, riservandosi di proporre alla C.S.A.I. di non concedere il nulla-osta per l'anno successivo.

Tutti gli Organizzatori al termine di ogni competizione, devono inviare alla C.S.A.I., tramite fax al N° 06 49982875, le classifiche ufficiali (con l'indicazione dei ritirati e degli esclusi). Gli Organizzatori che non ottempereranno a tale obbligo saranno segnalati alla C.S.A.I. per gli opportuni provvedimenti. In particolare, se la gara è titolata, la S/C si riserva di proporre che all'organizzatore non sia confermata la titolazione per l'anno successivo.

- F)** Devono, inoltre, essere rispettate tutte le disposizioni relative alle iscrizioni, alle assicurazioni, alle verifiche, al controllo del percorso, al controllo medico, ai reclami, agli appelli.

Per la trattazione di tutte le questioni concernenti il settore in esame è competente la C.S.A.I. - Sottocommissione Auto Storiche - Via Solferino, 32 - 00185 Roma.

Tutte le vetture incluse nei Periodi di classificazione di cui al successivo Cap. II - Art. 3 che prendano parte a qualsiasi tipo di competizione prevista e/o regolamentata dalla C.S.A.I. dovranno essere sottoposte alla regolamentazione indicata dalla presente N.S. 14, ivi comprese le vetture di F1 non più ammesse agli attuali Gran Premi.

- G)** Tutte le competizioni per auto storiche, non titolate, quando si svolgono in concomitanza di manifestazioni per vetture moderne devono prevedere un Commissario Tecnico specifico per le auto storiche.

CAP. I REGOLAMENTO SPORTIVO

Art. 1 - PREMESSA

La CSAI ha elaborato il presente NS14 (che, tra l'altro, recepisce integralmente l'Allegato K al Codice Sportivo della FIA), affinché le Auto storiche possano essere utilizzate in competizione sottoposte a regole che ne preservino le specifiche del Periodo e ne impediscano modifiche delle prestazioni e dei comportamenti conseguenti all'applicazione di tecnologie moderne.

La competizione storica non è solo un'ulteriore formula nella quale è possibile acquisire trofei; si tratta, invece, di una disciplina a parte, in cui uno dei principali ingredienti è il profondo attaccamento alle vetture e alla loro storia. Lo sport automobilistico è, insomma, un tributo attivo alla storia dell'automobile.

Così come l'Allegato K FIA deve essere rispettato in tutte le gare internazionali per Autostoriche, anche la N.S. 14 dev'essere rispettata in tutte le gare per vetture storiche iscritte al Calendario della CSAI.

La NS 14 e l'Appendix K si applicano sia a vetture originali con passato sportivo sia a vetture costruite con specifiche identiche a quelle di modelli che hanno gareggiato all'epoca in competizioni internazionali e conformi alle norme internazionali del Periodo.

Se un modello non ha preso parte all'epoca in gare internazionali, gli H T P relativi alle corrispondenti vetture devono essere sottoposti all'esame della HMSC (Commissione Autostoriche) FIA.

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

Per quanto riguarda le norme dei Campionati Italiani, Trofei, e Coppe per Auto Storiche, si rimanda alla N.S. 1 - Cap. IX.

ABBREVIAZIONI GENERALI

N.B.: al fine di facilitare l'utilizzo sia della NS14 che dell'Allegato K FIA, nel presente regolamento vengono mantenute le sigle di abbreviazione usate dal testo inglese dell'Allegato K, anche se non

rispecchiano con esattezza le sigle di abbreviazioni di corrispondenti termini italiani.

Abbreviazione Titolo completo (con traduzione italiana):

HTP FIA FIA Historic Technical Passport (Passaporto Tecnico Sportivo FIA)

HMSC FIA Historic Motor Sport Commission (Commissione Autostoriche FIA)

HCD FIA Historic Cars Database
(Archivio Dati Autostoriche FIA)

HC FIA Heritage Certificate
(Certificato di Autenticità FIA)

HTP CSAI Documento d'identità valido solo per gare nazionali.

NEAFP Gare nazionali a partecipazione straniera.

N.B.: Le fiches d'identità FIA sono definitivamente scadute il 31.12.2006; pertanto nessuna vettura munita di tale documento potrà essere ammessa alle manifestazioni per auto storiche.

Art. 2 - CONCORRENTI E CONDUTTORI

2.1 Possono partecipare alle competizioni di Auto Storiche i titolari di licenza C.S.A.I. secondo lo schema sotto riportato e i titolari di licenza di un paese della UE, se la competizione è stata iscritta a calendario FIA.

Vetture -Periodi	PISTA	SALITA	RALLY	RALLY SPRINT
T e GT di tutti i Raggruppamenti	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz
TC, GTS, GTP Fino a 2000cc di tutti i Raggruppamenti	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz
TC, GTS, GTP oltre 2000 cc. di tutti i Raggruppamenti	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione
BC fino a 1600 c.c Periodi D,E,F	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz		
BC oltre 1600 c.c. Periodi D,E,F	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione		
BC-Tutte le classi Periodi GR, HR, IR, JR	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione		
GR 5 fino a 1600 Periodi H2-I	A,B,C/R, H1 inter, C naz	A,B,C/R, H1 inter, C naz		
Gr 5 Oltre 1600 c.c Periodi H2, I	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione		
Monoposto fino al 1945	A,B,C/R, H1 inter, C naz			
Monoposto successive al 1945 Fino a1600 c.c.	A,B,C/R, H1 inter, C naz			
Monoposto successive al 1945 Oltre 1600 c.c.	A,B,C/R, H1 inter, C naz con abilitazione			

Note:

- Per "abilitazione" si intende quella rilasciata dalla Scuola Federale di Pilotaggio C.S.A.I.
- Per la partecipazione a parate e dimostrazioni di F.1 è richiesto il superamento, con la propria vettura, di un test organizzato dalla Scuola Federale di Pilotaggio C.S.A.I..

2.2 Su ogni vettura dovrà prendere posto, durante le gare di velocità (Pista e salita) un solo conduttore e nei rallies un equipaggio formato da due conduttori (salvo nelle prove speciali che svolgono in circuito, se le vetture non partono singolarmente).

2.2.1 Nelle gare in pista di mini endurance l'equipaggio può essere formato da uno o due conduttori, mentre nelle gare di Endurance l'equipaggio può essere formato da due conduttori o più conduttori.

Art. 3 - ABBIGLIAMENTO DI GARA

Valgono le norme C.S.A.I. di cui alla N.S. 8 - Art. 6 - paragrafo 6.2 e successivo Art. 8 (abbigliamento protettivo) e Art.9 (caschi).L'abbigliamento ignifugo omologato secondo le norme FIA 1986 non è più valido.

Dal 1° Gennaio 2007 è ammesso solo abbigliamento omologato a norma FIA 8856-2000.

Potranno essere effettuati controlli durante tutto l'arco della competizione.

Art. 4 - VETTURE AMMESSE

4.1 Alle competizioni iscritte a Calendario sono ammesse tutte le vetture storiche previste dalla regolamentazione tecnica del settore purché in possesso di HTP FIA (vedere Cap. II - Art. 4 e paragrafi seguenti), di HTP CSAI (solo gare nazionali) e di Passaporto Tecnico (solo per i concorrenti italiani, vedere N.S. 25 - Norme e Regolamenti Diversi).

Le vetture prive di HTP FIA o CSAI non possono in alcun modo essere ammesse nelle competizioni, neppure se inserite in un gruppo "fuori classifica" e/o in coda alle vetture munite di fiche.

Nelle gare titolate (Campionato, Trofeo e Coppa) devono essere ammesse le vetture previste dalla relativa titolazione così come descritte nella NS1 cap.IX paragrafi 1.2.-2.2-3.2

Nelle gare non titolate possono essere ammesse, su richiesta, le vetture previste dal successivo art. 4.3. La S/Commissione valuterà ogni singola richiesta e l'eventuale autorizzazione non costituisce diritto acquisito.

La CSAI si riserva di autorizzare la partecipazione di particolari categorie di vetture del Periodo Z.

4.2 A tutti gli effetti le vetture dotate di sistemi di sovralimentazione verranno considerate come aventi una cilindrata moltiplicata per il coefficiente 1.4.

4.3 Vetture ammesse nelle Competizioni. I RPG devono indicare le vetture ammesse:

D	1/1/1931 – 31/12/1946				BC/MP
E	1/1/1947 – 31/12/1961 (al 31/12/1960 per BC e MP)	T (T+TC)	GT(GT+GTS)	GTP	BC/MP
F	1/1/1962 – 31/12/1965 (da 1/1/1961 per BC e MP)	T (T+TC)	GT(GT+GTS)	GTP	BC/MP
G1	1/1/1966 – 31/12/1969	T (T+TC)	GT(GT+GTS)	GTP	
GR	1/1/1966 – 31/12/1971				BC/MP
G2 +H1	1/1/1970 – 31/12/1971 1/1/1972 – 31/12/1975	T TC	GT GTS	GTP	
HR	1/1/1972 – 31/12/1976				BC/MP
H2 + I	1/1/1976 – 31/12/1976 1/1/1977 – 31/12/1981	T TC	GT GTS	Sil	
IR	1/1/1977 – 31/12/1981				BC/MP
JR	1/1/1982 – 31/12/1990				BC

Le vetture ammesse saranno così raggruppate:

1° Raggruppamento: Vetture dei Periodi D, E, F, G1, GR.

2° Raggruppamento: Vetture dei Periodi G2 e H1 (riunite in classi di cilindrata per ogni categoria) e HR

3° Raggruppamento: Vetture dei Periodi H2 ed I (riunite in classi di cilindrata per ogni categoria) IR e JR
Le classi sono quelle previste dal successivo Art. 9.

Le vetture Monoposto di tutti i periodi possono gareggiare solo in circuito.

Le vetture Sil. (Gr. 5) possono partecipare solo a competizioni in salita e circuito.

Le vetture tipo Can Am, Gruppo C e IMSA GTP di ogni periodo possono partecipare solo a gare in circuito.

Le vetture che partecipano alle gare che si svolgono su percorsi aperti alla libera circolazione stradale, devono essere regolarmente immatricolate e targate.

Art. 5 - CALENDARIO

Tutte le domande di iscrizione a calendario debbono essere inviate alla C.S.A.I. – Sottocommissione Auto Storiche - Via Solferino, 32 - 00185 Roma con le modalità e nei termini previsti nella N.S. 7.

La S/C darà priorità, nell'inserimento calendario, alle competizioni titolate ed a quelle riservate alle sole Auto Storiche. Le richieste di inserimento a calendario, oltre i termini previsti dalla CSAI, saranno valutati dalla S/C e la stessa si riserva di autorizzare eventuali concomitanze tra competizioni riservate e miste.

Non sarà assegnata alcuna titolazione a gare per auto storiche abbinate a gare per auto moderne.

Le competizioni per Auto Storiche, titolate e non, devono distanziarsi tra loro di almeno 14 giorni. La S/C si riserva di concedere deroghe solo se le competizioni si svolgono in diverse zone e a condizione

che le regioni non siano confinanti.

Ai fini dell'applicazione di quest'ultima disposizione, l'Italia viene divisa in tre Zone: Zona SUD (Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Abruzzo Molise, Campania), Zona CENTRO (Lazio, Marche, Umbria, Toscana, Sardegna) e Zona NORD (tutte le altre regioni).

Art. 6 - PERMESSO DI ORGANIZZAZIONE

Il permesso di organizzazione di una competizione deve essere richiesto dall'organizzatore nei modi e nei termini previsti dalla N.S. 7.

Art. 7 - TASSE DI ISCRIZIONE E PREMI

Per le tasse di iscrizione alle competizioni si rimanda alla N.S. 2.

Non sono obbligatori premi in denaro, ma in ogni competizione gli Organizzatori dovranno prevedere premi d'onore per ogni Raggruppamento e classi ammessi, così come previsti dalla N.S. 1 - Cap. IX - art. 4.

Art. 8 - VERIFICHE SPORTIVE E TECNICHE

8.1 In tutte le competizioni devono essere previste verifiche sportive e tecniche ante e post-gara secondo le prescrizioni della N.S. 9. Il concorrente dovrà in ogni momento della competizione provvedere, a propria cura, a fornire la documentazione necessaria agli Ufficiali di Gara per l'accertamento della conformità della vettura ai regolamenti tecnici.

In ogni competizione, gli Organizzatori dovranno evidenziare, negli elenchi degli iscritti e dei verificati il N° di HTP FIA o CSAI, il periodo di appartenenza, il raggruppamento, la categoria e la cilindrata; nelle classifiche il periodo di appartenenza, il raggruppamento, la categoria e la cilindrata. Del mancato rispetto di tale obbligo la S/C terrà conto in sede di valutazione della gara.

8.2 Le vetture debbono essere presentate in perfette condizioni di esercizio, sicurezza ed aspetto estetico, pena la non ammissione alla gara.

8.3 In tutte le gare CSAI in salita e circuito, il sedile a fianco del pilota può essere smontato con tutti i supporti, per motivi di sicurezza, ferma restando la conformità del peso della vettura a quanto indicato sull'HTP (FIA o C.S.A.I.). Fiche d'omologazione dell'epoca e/o Allegato J dell'epoca.

8.4 In tutte le competizioni Nazionali i concorrenti devono presentarsi alle verifiche tecniche ante gara con i seguenti documenti:

- HTP FIA o CSAI
- passaporto Tecnico CSAI
- fiche d'omologazione dell'epoca cui fa riferimento la vettura.

Tali documenti potranno essere trattenuti dal Commissario Tecnico Nazionale delegato dalla C.S.A.I. fino al termine della competizione.

8.4.1 In tutte le competizioni CSAI, i concorrenti dovranno presentarsi alle verifiche tecniche ante gara con il loro abbigliamento e casco di gara. I concorrenti che durante la manifestazione dovessero essere trovati con casco o abbigliamento non omologato, saranno esclusi dalla manifestazione e deferiti al giudice sportivo per le opportune sanzioni.

Art. 9 - SVOLGIMENTO DELLE COMPETIZIONI

Ogni competizione può essere articolata in partenza isolata (salita e rallies), in batterie con semi-finali e finali (nelle gare in circuito), precedute da prove ufficiali con rilevazione dei tempi (nelle gare in circuito).

Il concorrente per essere ammesso alla partenza di una competizione in salita o circuito, deve aver partecipato ad almeno una sessione di prove ufficiali.

Nel caso in cui un concorrente non dovesse portare a termine almeno una delle sessioni di prove previste dal Regolamento Particolare di Gara, può presentare al Direttore di Gara una richiesta, che sarà trasmessa al Collegio dei Commissari, unici ed inappellabili giudici della competizione, nella quale dichiara di conoscere il percorso di gara e chiede di essere ammesso alla partenza.

Il Direttore di Gara, sentito il parere del Collegio dei Commissari Sportivi, provvederà ad inserirlo nell'elenco dei partenti, nel Raggruppamento, categoria e classe dove era iscritto, ed in caso di competizione in pista gli sarà assegnata l'ultima posizione dello schieramento di partenza della corsa cui è iscritto.

Nel caso vi fossero più concorrenti da inserire in fondo allo schieramento si procederà inserendo prima la vettura di maggiore cilindrata per terminare con la vettura di minore cilindrata. E' lasciata comunque facoltà al Direttore di Gara di inserire i concorrenti in fondo allo schieramento di partenza.

Un concorrente per essere classificato deve:

- nelle competizioni in salita portare a termine, tutte le manche previste entro i termini previsti dall'art. 10 dell'RPG;
- nei rallies deve superare l'ultimo Controllo Orario (quello del traguardo o del parco chiuso);
- in circuito deve avere percorso il 70% arrotondato per difetto del numero dei giri percorsi dal 1° classificato della classe di appartenenza.

L'ordine di partenza, nelle gare di velocità in circuito, è determinato dai tempi ottenuti nelle prove ufficiali di qualificazione.

L'ordine di partenza nei rallies, nell'ambito delle vetture storiche, anche nelle tappe successive alla prima, è a discrezione del Direttore di gara il quale per motivi di sicurezza potrà effettuare le variazioni che riterrà opportune.

In ogni tipologia (circuito, salita, rallies) il tempo massimo per essere inclusi nella classifica ufficiale è quello indicato nel RPG.

Nelle gare in salita valide per un titolo nazionale, il programma di una manifestazione titolata, che si svolge in due manche di gara, deve prevedere le prove ufficiali al sabato e le due manche di gara alla domenica. Solo le manifestazioni che si svolgono in una sola manche di gara possono prevedere prove e gara nella stessa giornata.

Nelle competizioni in salita dove sono previste le vetture storiche e moderne, le vetture storiche devono essere ammesse allo stesso numero di sessioni di prove ufficiali previste per le vetture moderne.

Nelle stesse manifestazioni, l'organizzatore deve predisporre un programma strutturato in modo da non penalizzare i concorrenti delle auto storiche.

L'organizzatore deve inviare alla S/Commissione, unitamente al RPG anche il programma dell'intera Manifestazione.

Nelle gare in salita il rilevamento dei tempi deve essere effettuato al 1/1000 di secondo.

Nei rally, il rilevamento dei tempi sarà effettuato al 1/10 di secondo

Classifiche - In ogni competizione, gli organizzatori devono prevedere le seguenti classifiche:

- Classifica ASSOLUTA del 1° Raggruppamento
- Classifica ASSOLUTA del 2° Raggruppamento
- Classifica ASSOLUTA del 3° Raggruppamento
- Classifiche di classe del 1° Raggruppamento

Raggr.	Periodo	Categoria	C l a s s i							
1°	D	BC				1150	1300	1600	2000	2000>
1°	E	T (T + TC)	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	GT (GT + GTS)	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	GTP			1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	E	BC			1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	T (T + TC)	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	GT (GT + GTS)	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	GTP			1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	F	BC			1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	G 1	T (T + TC)	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	G 1	GT (GT + GTS)	850	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	G 1	GTP			1150	1300	1600	2000	2000>	
1°	GR	BC			1150	1300	1600	2000	2000>	

- Classifica di classe del 2° Raggruppamento

Raggr.	Periodo	Categoria	C l a s s i								
2°	(G2 + H1)	T	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	TC	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	GT	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	(G2 + H1)	GTS	700	850	1000	1150	1300	1600	2000	2500	2500>
2°	G2	GTP			1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
2°	HR	BC			1000	1150	1300	1600	2000	2000>	

- Classifica di classe del 3° Raggruppamento

Raggr.	Periodo	Categoria	C l a s s i							
			700	1000	1150	1300	1600	2000	2000>	
3°	(H2 + I)	T	700		1000	1150	1300	1600	2000	2000>
3°	(H2 + I)	TC	700		1000	1150	1300	1600	2000	2000>
3°	(H2 + I)	GT	700		1000	1150	1300	1600	2000	2000>
3°	(H2 + I)	GTS	700		1000	1150	1300	1600	2000	2000>
3°	(H2 + I)	Sil	700		1000	1150	1300	1600	2000	2000>
3°	IR	BC			1000	1150	1300	1600	2000	2000>
	JR	BC			1000	1150	1300	1600	2000	2000>
	JR	BC Sport Naz.								2500

All'organizzatore è lasciata facoltà se inserito nell'RPG di istituire, ai soli fini della premiazione sotto classi per particolari tipi di vettura o per marca o per cilindrata.

Per le vetture T, TC, GT, GTS e Sil. del 2° e 3° Raggruppamento non deve essere riportato il periodo, ma solo la categoria e la classe di cilindrata.

Non devono essere né previste né divulgate classifiche generali assolute senza distinzioni di raggruppamento e classi.

Gli Organizzatori di competizioni FIA, titolate e non, che hanno anche una titolazione nazionale devono compilare le classifiche previste dalla presente normativa che dovranno essere spedite alla C.S.A.I. unitamente a quelle FIA entro i termini previsti dal punto "E" della Premessa.

Nel caso di interruzione anticipata della gara, ai fini delle classifiche, valgono le norme previste nella NS 1, Cap. IX, art. 1.6, 2.6 e 3.6, ove applicabili.

Art. 10 - PARCO CHIUSO

Al termine di ogni competizione le vetture devono essere fatte entrare in parco chiuso, ove resteranno nei modi e nei termini previsti dall'R.P.G.. La sorveglianza dovrà essere espletata da un Commissario a ciò designato dall'Organizzatore eventualmente coadiuvato da altro personale. Il Commissario al parco chiuso è responsabile del suo funzionamento dall'entrata all'uscita delle vetture ed ha l'incarico di impartire ai concorrenti ogni necessaria istruzione al riguardo.

All'interno del Parco Chiuso valgono le disposizioni previste dall'Art. 42, lettera B) del R.S.N.

Nelle gare in salita che si svolgono in due manches il Parco Chiuso è obbligatorio tra le due manches solo se le stesse sono effettuate in giorni consecutivi.

Il Parco Chiuso sarà aperto solo su disposizione del Direttore di Gara, sentito il parere del collegio dei Commissari sportivi. Le vetture soggette a verifiche tecniche post-gara non potranno lasciare il Parco Chiuso. I contravventori saranno sanzionati con l'esclusione dalla classifica e deferiti alla giustizia sportiva.

Art. 11 - RECLAMI

I reclami sono regolati dagli art. 171 e seguenti del R.N.S..

In caso di reclamo tecnico, il reclamante è tenuto a fornire tutta la documentazione riguardante il reclamo stesso.

Art. 12 - REQUISITI PER OTTENERE UNA TITOLAZIONE C.S.A.I. E/O FIA – PROCEDURE PER L'ISCRIZIONE NEL CALENDARIO INTERNAZIONALE**12.1 Requisiti per ottenere una titolazione C.S.A.I.**

Una competizione, per candidarsi a un titolo C.S.A.I., deve avere i seguenti requisiti:

- essere almeno alla seconda edizione;
- avere avuto l'ispezione da parte dell'osservatore inviato dalla S/Commissione;
- non avere titolazioni per altre specialità;
- per le gare in salita, impegnarsi a fare una manifestazione riservata alle sole auto storiche.

12.2 Procedura per l'iscrizione di una competizione nel calendario internazionale e requisiti per ottenere una titolazione FIA

12.2.1 L'Organizzatore che desidera iscrivere la propria competizione al Calendario internazionale della FIA deve inoltrare la relativa richiesta alla C.S.A.I. con le procedure previste nella N.S. 7 e con il parere positivo della S/Commissione Auto Storiche.

12.2.2 L'Organizzatore che oltre all'iscrizione di una competizione nel Calendario internazionale desiderasse candidare la stessa competizione per un titolo FIA deve farne espressa richiesta e richiedere anche l'invio di un Osservatore FIA. In ogni caso, una competizione può essere candidata per un

titolo FIA solo se è già titolata Titolo Nazionale e se ha il parere favorevole della S/Commissione Auto Storiche. In caso contrario, la richiesta verrà considerata nulla.

12.2.3 Le disposizioni di cui sopra non sono applicabili alle gare del Campionato FIA "CEZ" (Central Europe Zone).

Art. 13 – DEFINIZIONI DELLE COMPETIZIONI

13.1 Competizione Storica

Una competizione storica può essere una dimostrazione, una parata, una gara storica su strada, un rally storico, un percorso di regolarità storica o un raduno storico turistico organizzato sotto il controllo della FIA e/o della FIVA. Tutte le competizioni che si svolgono sul territorio nazionale devono rispettare il presente regolamento e, ad eccezione dei rallies e delle gare di velocità in salita devono svolgersi su circuiti omologati dalla CSAI e/o della FIA.

13.2 Dimostrazione, Parata

Le dimostrazioni e le parate devono svolgersi conformemente a quanto previsto dall'art. 22 del RNS.

13.2 bis Raduni

Per i Raduni si rinvia al Cap. 5° della N.S. 23.

13.3 Rally Storico

Il Rally Storico è una gara su strada a carattere sportivo, in cui la maggior parte della distanza è percorsa su strade aperte alla circolazione ordinaria. L'itinerario può includere uno o più "prove speciali", organizzate su strade chiuse alla circolazione ordinaria, o su circuiti permanenti o semi-permanenti.

La classifica generale del rally è ottenuta sommando i tempi impiegati nelle prove speciali alle penalità per i controlli orari non che alle eventuali altre penalità espresse in tempo.

13.3.1 Ogni Rally Storico deve essere iscritto al Calendario CSAI. Il RPG deve essere conforme a quello "Tipo" stabilito dalla C.S.A.I. e pubblicato sul suo sito Internet ufficiale. Non saranno accettati altri tipi di regolamento.

13.3.2 Il percorso di un rally comprende tappe, sezioni, settori, prove speciali, riordini, parchi assistenza.

Definizioni:

- Tappa: ogni parte del rally separata da un tempo minimo prefissato di sosta;
- Sezione: ogni parte del rally compresa tra la partenza e il primo riordino, tra due riordini successivi, tra l'ultimo riordino e l'arrivo di tappa;
- Settore: tratto di percorso compreso tra due controlli orari;
- Prova Speciale: tratto di percorso obbligatoriamente chiuso al traffico da percorrersi a velocità cronometrata e compreso tra due controlli orari;
- Riordino: tratto di percorso in regime di parco chiuso, con un controllo orario all'entrata e all'uscita, con obbligo di sosta per permettere sia un ritorno all'orario teorico, sia il raggruppamento degli equipaggi.
- Parco Assistenza (se previsto): tratto di percorso con un controllo orario all'entrata e all'uscita, dove i concorrenti hanno a disposizione un tempo prefissato per controllare e ripristinare la vettura.
- La velocità media di percorrenza non deve superare 50 km/h. mentre la velocità media nelle Prove Speciali non deve superare 100 km/h nei rally nazionali e 120 Km/h in quelli internazionali.

13.3.3 L'equipaggio di una vettura deve essere formato da due conduttori ambedue in possesso della licenza richiesta per condurre la vettura iscritta (ved. precedente art. 2.1)

13.3.4 Nelle prove speciali in circuito dove è stata autorizzata una partenza simultanea di più vetture, a bordo di ogni vettura deve esserci un solo conduttore tra i due che formano l'equipaggio

13.3.5 Per essere ammesse, le vetture devono essere regolarmente targate ed immatricolate ed in regola con i vigenti Regolamenti tecnici della CSAI.

13.3.6 Quando un rally si svolge in concomitanza di un rally moderno, per le auto storiche non sono applicabili le regole previste per le vetture moderne, fatta eccezione per le ricognizioni.

13.3.7 Per tutti i Rally non riservati alle sole auto storiche, si applica quanto previsto dalla NS1 Cap IX art. 1.4.2 lettera g.

13.3.8 In tutti i rally, titolati e non, per ogni giorno di gara devono essere previsti minimo 30 Km e massimo 150 Km di prove speciali. Il totale dei Km delle prove speciali, in ogni singola tappa, non può essere superiore al 50% del totale dei Km dell'intero percorso della tappa.

La durata, in termine di tempo, per i rally in un giorno, deve essere di 36 ore. Tale tempo va calcolato dall'inizio delle verifiche ante gara fino all'arrivo della prima vettura.

La durata massima di guida, per ogni giorno di gara, non può essere superiore alle 12 ore cui si può sommare massimo tre ore per eventuali riordini.

La durata di un riordino deve essere compresa tra un minimo di 20' ed un massimo di 180'. Nel riordino vige il regime di parco chiuso.

La durata di un parco assistenza, se previsto, non può essere superiore a 20'.

All'interno del parco assistenza è vietato fare rifornimento di carburante.

All'interno del parco chiuso e del riordino, i concorrenti, dietro autorizzazione e sotto la sorveglianza dei commissari, possono sostituire soltanto un pneumatico forato, una batteria, il parabrezza rotto.

Una sosta superiore alle tre ore non può essere considerata riordino ma intervallo tra due tappe ed in tal caso, tale intervallo non può essere inferiore alle 10 ore. In questo lasso di tempo le vetture dovranno sostare al parco chiuso.

13.3.9 In tutte le tipologie di manifestazioni tipo Rally si applica quanto previsto dalla NS1 art 1.4.2 lettera e).

13.3.10 Dal 1 gennaio 2010 non è più consentita l'organizzazione di Rallies Sprint storici. Nei Rallies Sprint storici si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del presente articolo. La durata massima della gara e la lunghezza delle Prove Speciali devono essere, in ogni caso, quelle previste per i Rallies Sprint auto moderne (NS 11 – articoli 2.2.6.2 e 2.2.11).

13.3.11 Nei Rallies è vietata l'organizzazione di una Superprova Speciale (art. 2.2.13 NS 11). In ogni caso, le Superprove Speciali che si svolgono su circuiti sono da considerarsi come normali Prove Speciali e sono, pertanto, soggette alla stessa regolamentazione di quest'ultime.

13.4 Gara storica in Circuito

13.4.1 Gara che si svolge su circuito chiuso con due o più veicoli che corrono contemporaneamente su un unico percorso, in cui il fattore determinante è costituito dalla velocità o dalla distanza percorsa ad un dato momento.

13.4.1.1 Una competizione in circuito può essere:

- sprint, se la durata della competizione non supera 30' (trenta minuti);
- mini endurance, se la durata è di 60' (sessanta minuti);
- endurance, se la durata è pari o superiore a 120' (due ore).

Nell'ambito di una competizione l'Organizzatore può prevedere più gare sprint riservate ad uno stesso Gruppo, ma dovrà specificare nel RPG se sarà redatta una classifica per ogni gara (e relativa premiazione) o una classifica unica per somma di tempi

13.4.1.2 Ogni competizione in circuito deve prevedere una sessione di prove ufficiali per le gare sprint e due sessioni per le gare di mini endurance e di endurance.

Nel caso di più gare sprint, per un Gruppo, nell'ambito di una stessa manifestazione, L'Organizzatore dovrà prevedere tante sessioni di prove ufficiali, quante sono le gare previste.

13.4.2 Ogni competizione di velocità in circuito deve essere iscritta nel Calendario CSAI. Il RPG deve essere conforme a quello "Tipo" stabilito dalla C.S.A.I. e pubblicato sul suo sito Internet ufficiale. Non saranno accettati altri tipi di regolamento.

13.4.3 I conduttori devono essere titolari della licenza richiesta per condurre la vettura iscritta (ved. Precedente art. 2.1

13.4.4 Per motivi di sicurezza, è vietato fare gareggiare le vetture Biposto Corsa e Monoposto insieme alle TC e GTS, T e GT e Sil.

13.5 Gara storica di Velocità in Salita

13.5.1 E' di velocità in salita una gara dove le vetture partono singolarmente per effettuare uno stesso percorso fino alla linea di arrivo situata ad un'altitudine superiore a quella della linea di partenza. Il tempo impiegato fra le linee di partenza e di arrivo costituisce il fattore determinante ai fini della classifica.

In tutte le gare di velocità in salita, titolate e non, il numero massimo di vetture ammesse alla partenza è di 250 vetture. L'Organizzatore dovrà accettare solo iscrizioni complete e conformi alle prescrizioni del R.N.S. e tenere un protocollo delle iscrizioni pervenute.

13.5.2 Ogni competizione di velocità in salita deve essere iscritta nel Calendario CSAI. Il RPG deve essere conforme a quello "Tipo" stabilito dalla C.S.A.I. e pubblicato sul suo sito Internet ufficiale. Non saranno accettati altri tipi di regolamento.

13.5.3 I conduttori devono essere titolari della licenza richiesta per condurre la vettura iscritta (ved. precedente art. 2.1).

13.5.4 Ogni competizione in salita deve avere un percorso complessivo minimo di km. 7 e massimo di 20 km. Tale distanza può essere raggiunta con una o più manches. Nel caso di più manches, la classifica sarà fatta per somma dei tempi delle singole manches.

Ogni competizione in salita deve prevedere almeno una sessione di prove ufficiali finalizzata alla conoscenza del percorso da parte dei conduttori.

Tra le manches di gara vige il regime di parco chiuso, solo se le stesse si effettuano in giorni consecutivi.

Eventuali interventi saranno effettuati, se autorizzati dal Collegio dei Commissari Sportivi, sentito il parere del Commissario Tecnico Delegato, alla presenza dello stesso o suo incaricato.

13.5.5 Nelle gare nazionali e in quelle internazionali non titolate è lasciata facoltà al concorrente di smontare i paraurti.

13.5.6 Per tutta la durata della manifestazione, è vietato l'utilizzo di vetture apripista di qualsiasi genere.

13.6 Grande Evento

13.6.1 Si intende per Grande Evento una manifestazione che non sia riconducibile, in tutto o in parte, ad una delle tipologie definite negli artt. 2.3, 2.4 e 2.5 e che rivesta carattere di eccezionalità sotto il profilo rievocativo, e/o la qualità e l'importanza storica delle vetture ammesse e/o le modalità organizzative.

13.6.2 Un Grande Evento non può essere organizzato se non è sottoposto al parere preventivo della S/C Autostoriche, la quale si riserva la facoltà insindacabile di autorizzarlo o meno, ricorrendone i presupposti e a condizione che tutte le vetture partecipanti, che rientrino in uno dei Periodi definiti all'art. 6.7, siano in possesso di HTP FIA o CSAI e totalmente conformi all'Allegato K FIA e/o alla NS 14.

13.6.3 I Grandi Eventi devono essere iscritti al Calendario della CSAI. Nel caso in cui il Grande Evento sia qualificabile come gara internazionale, esso deve essere iscritto al Calendario della FIA e le vetture partecipanti devono essere in possesso di HTP FIA.

13.6.4 È obbligo dell'Organizzatore sottoporre alla CSAI il RPG con anticipo inderogabilmente non inferiore a 70 giorni dalla data di svolgimento. La S/C Auto Storiche ha la facoltà di imporre all'Organizzatore di apportarvi modifiche ovvero di proporre la non approvazione nel caso in cui ritenesse insoddisfacenti gli standard qualitativi dell'ultima edizione dell'Evento.

13.6.5 Eventuali precedenti deroghe concesse agli Organizzatori non costituiscono diritti acquisiti e, in ogni caso, restano abrogate dal presente articolo.

13.6.6 Ai Grandi Eventi che si dovessero svolgere totalmente o parzialmente su strade aperte al traffico è ammessa la partecipazione soltanto delle vetture abilitate alla circolazione su strade pubbliche: T, GT, TC, GTS, GTP1, GTP2, GTP3, e Biposto Corsa (BC con numeri di omologazione da 220 a 255) omologate come Gruppo 4 dall'1/1/1966 all'1/1/1969 e come Gruppo 5 nel 1970.

Al Grande Evento che si svolge interamente su percorsi chiusi al normale traffico, sono ammesse le vetture di cui all'Art. 4.3 della NS 14.

13.7 Revival

13.7.1 Si intende per Revival una manifestazione che non sia riconducibile, in tutto o in parte, ad una delle tipologie definite negli artt. 2.3, 2.4 e 2.5 e che rivesta carattere di eccezionalità sotto il profilo rievocativo, e/o la qualità e l'importanza storica delle vetture ammesse.

13.7.2 Il Revival può svolgersi su strada (chiusa al traffico) o in circuito e il fattore determinante, ai fini della classifica, non è la velocità ma il rispetto del tempo imposto.

13.7.3 Dette manifestazioni possono essere effettuate in concomitanza con manifestazioni riservate alle sole auto storiche o autonomamente; in ogni caso, non possono effettuarsi in concomitanza con altre tipologie di gare, nemmeno se gli stessi percorsi vengono utilizzati in senso ed orari diversi.

13.7.4 In tutte le manifestazioni, che si svolgono su strada, il tempo imposto non deve superare la velocità media di:

- 60 km/h per le vetture del 1° Raggruppamento;
- 65 Km/h per le vetture del 2° Raggruppamento;
- 70 Km/h per le vetture del 3° Raggruppamento.

Nelle manifestazioni che si svolgono in circuito, le medie possono essere aumentate di un massimo di 10Km/h per ogni singolo raggruppamento.

13.7.5 Per gli altri aspetti regolamentari si applica la regolamentazione del Grande Evento, di cui agli artt. 13.6.2, 13.6.4, 13.6.5 che precedono, oltre che, in generale, le norme della NS14.

CAP. II REGOLAMENTO TECNICO

INDICE

ARTICOLI

- 1 - Premessa
- 2 - Disposizioni generali e definizioni delle vetture
- 3 - Classificazione delle vetture per Periodi e definizioni
- 4 - Documenti di identità delle vetture
- 5 - Prescrizioni di sicurezza
- 6 - Regolamento tecnico per vetture non omologate
- 7 - Regolamento tecnico per vetture stradali di produzione
- 8 - Pneumatici

ALLEGATI

- I Elenco delle categorie e delle formule ammesse alle gare internazionali di velocità
- II Materiali raccomandati da usarsi per sostituzioni o ricostruzioni
- III Test di condizioni strutturali delle vetture Biposto Corsa e Monoposto, oltre 2 litri dal Periodo GR in avanti.
- IV Verifiche e riparazioni di strutture composite
- V Pubblicità e numeri di gara
- VI Disegni di roll-bars (rif. art. 5.13)
- VII Regolamenti 1993 roll-bar/roll-bar a gabbia
- VIII Specifiche di particolari modelli
- IX Modifiche autorizzate per le vetture Turismo di serie (T) e Gran Turismo di serie (GT) dei periodi "E", "F" e "G1"
- X Modifiche autorizzate per le vetture Turismo Competizione (TC) e Gran Turismo Competizione (GTS), dei periodi "E", "F" e "G1", in aggiunta a quelle autorizzate dall'allegato IX
- XI Definizione di carburante
- XII Procedura di rilascio di HTP FIA - Sticker FIA
- XIII Regolamento tecnico per le vetture Thoroughbred Grand Prix (TGP)
- XIV Autocertificazione – Verifica tecnica unica annuale 2009

ART. 1 – PREMESSA

1.1 Il presente regolamento recepisce integralmente le disposizioni dell'Allegato K (FIA), alle quali, tuttavia sono state aggiunte alcune disposizioni particolari, necessarie per regolamentare compiutamente taluni aspetti peculiari delle competizioni nazionali, non coperti dalla regolamentazione internazionale.

1.2 Il presente regolamento, composto da 8 articoli e da 14 allegati deve essere integralmente rispettato nello svolgimento di qualsiasi competizione internazionale, nazionale e nazionale con partecipazione straniera autorizzata (NEAFP).

1.3 Al contrario, le disposizioni particolari riportate in carattere *CORSIVO* in calce agli articoli cui sono collegate, sono applicabili solo alle competizioni nazionali.

ART. 2 – DISPOSIZIONI GENERALI E DEFINIZIONI DELLE VETTURE

2.1 Disposizioni generali

2.1.1 Dal 1906, le gare automobilistiche internazionali sono state regolamentate dalla FIA (già AIACR fino al 1947). L'Allegato C per vetture Biposto corsa è stato introdotto nel 1950, prima di essere integrato nell'Allegato J nel 1966.. L'Allegato J, destinato a vetture GT e Turismo, fu introdotto nel 1954 e dal 1966 è stato incorporato nell'Allegato, introdotto sin dal 1954 per le vetture Turismo e GT. Lo scopo della presente NS14 (che ha integralmente recepito l'All. K della FIA) è quello di preservare le specifiche originali di tutte le Autostoriche da competizione, tranne nei casi in cui si rendano necessarie modifiche per ragioni di sicurezza.

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

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

2.1.4 Se una vettura particolare è basata su di un modello omologato, la sua classificazione per Periodo deve essere compatibile con le date di validità della parte della Scheda di omologazione applicabile a quella particolare esemplare (fiche di base ed estensioni).

In particolare, il Periodo di classificazione deve tenere in considerazione se ad una certa data lo stesso modello sia stato trasferito da un Gruppo di omologazione ad un altro.

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

2.1.6 Nessuna vettura, con specifiche di un Periodo diverso dal Periodo in cui è stata classificata, può partecipare ad una competizione CSAI o FIA regolamentata, rispettivamente, dalla presente NS14 o dall'Allegato K.

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

2.1.8 È consigliato richiedere il rilascio dell'HTP anche per le vetture del Periodo Z.

2.1.9 Pubblicità sulle vetture / Livree del Periodo / Numeri di gara
Vedere Allegato V.

2.2 Vetture da competizione

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

2.2.2 Vettura Monoposto

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

2.2.2.2 Le vetture Monoposto sono suddivise in: a) monoposto con spazio per un solo sedile; b) monoposto con spazio anche per un secondo sedile ma che hanno gareggiato all'epoca insieme a vere monoposto.

2.2.3 Vetture Biposto corsa aperte

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

- a) Vetture costruite con specifiche del Periodo precedente il 1947.
- b) Modelli dei Periodi E e F specificamente costruiti con specifiche del Periodo conformi all'Allegato C della FIA.
- c) Modelli dei Periodi G e successivi, costruiti in conformità delle specifiche previste per uno qualsiasi dei Gruppi previsti dall'Allegato J per tali vetture, compresi i Gruppi 4, 5, 6 e 7 nelle rispettive epoche.
- d) Le vetture che rientrano nel Gruppo 4 tra il 1/1/1966 e il 31/12/1969 classificate come biposto corsa dalla Commissione FIA.

2.2.4 Vetture Biposto corsa chiuse:

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

- a) Vettura Biposto corsa con specifiche del Periodo ante 1947.
- b) Modelli dei Periodi E e F (1/1/47-31/12/65) costruiti con specifiche del Periodo conformi all'Allegato C della FIA.
- c) Modelli dei Periodi G e successivi costruiti con Specifiche del Periodo conformi ad uno dei Gruppi previsti dagli Allegati J della FIA del Periodo inclusi i Gruppi 4, 5 e 6, nei rispettivi anni.
- d) Vetture con carrozzeria chiusa omologate in Gruppo 4 tra il 1/1/1966 e il 31/12/1969 classificate come Biposto Corsa dalla Commissione FIA.
- e) Vetture Gruppo C e IMSA GTP.

2.2.5 Vetture Gran Turismo Prototipo FIA (FIA GTP1)

2.2.5.1 Prototipi costruiti con l'intento di trarne futuri modelli di vetture GT, appartenenti ai Periodi E, F e G, e che all'epoca hanno partecipato a competizioni internazionali, secondo i regolamenti FIA.

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

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

2.2.5.4 L'HTP deve essere verificato dalla Commissione Autostoriche FIA prima del suo rilascio.

2.2.6 Vetture Gran Turismo Prototipo NON-FIA (NON-FIA GTP2)

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

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

2.2.6.3 L'HTP deve essere verificato dalla Commissione Autostoriche FIA prima del suo rilascio.

2.2.7 Vetture sperimentali

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

2.2.7.2 È obbligatorio fornire la prova della loro storia continua.

2.2.7.3 Spetta unicamente alla Commissione Autostoriche della FIA decidere se ammettere o meno una vettura di questo tipo.

2.2.7.4 L'HTP deve essere verificato dalla Commissione Autostoriche FIA prima del suo rilascio.

2.2.8 Historic Special

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

2.2.8.2 Le vetture devono rispettare l'art. 5 (Sicurezza) e non possono essere che Monoposto o Biposto corsa dei Periodi da A a E.

2.2.8.3 L'HTP dev'essere verificato dalla Commissione Autostoriche FIA prima d'essere rilasciato dalla CSAI.

2.3 Vetture stradali di produzione in serie

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

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

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

2.3.4 Vetture Turismo di Serie post. 1946 (T)

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

a) Modelli non omologati dalla FIA ma che hanno partecipato a rallies internazionali o a importanti gare internazionali in circuito prima del 31 dicembre 1960; quanto sopra dovrà essere certificato dalla ASN del paese di appartenenza del costruttore e approvato dalla FIA.

b) Modelli omologati dalla FIA in Gruppo 1 o in Gruppo N dell'Allegato J dopo il 1° gennaio 1954;

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

2.3.5 Vetture Turismo da Competizione post. 1946 (CT)

2.3.5.1 Esistono due categorie di Vetture Turismo da Competizione:

a) modelli di serie limitata dei Periodi da E a J (1/1/1947–31/12/1990) derivati da un modello di vettura Turismo di Serie, modificati entro i limiti imposti dagli Allegati J dell'epoca, ivi comprese le vetture omologate dalla FIA in Gruppo 2 prima del 1966;

b) modelli dal 1/1/1966 in poi, omologati in Gruppo 2 o in Gruppo A e conformi alle relative disposizioni dell'Allegato J.

2.3.5.2 Le Turismo da Competizione dei Periodi E, F e G1 devono conformarsi alle disposizioni dell'Allegato X, che segue.

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

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

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

2.3.6.3 Tutti gli altri modelli devono essere stati omologati in Gruppo 3 (1966-1981) e conformi all'Allegato J applicabile a questo Gruppo nel suo Periodo.

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

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

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

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

2.3.7.2 Alle vetture derivate da un modello non omologato possono essere apportate solo modifiche effettuate nel Periodo, nei limiti dei regolamenti internazionali per vetture Gran Turismo in vigore all'epoca.

La concezione fondamentale e il disegno generale del telaio e della carrozzeria e del motore devono rimanere uguali a quelle del modello di serie corrispondente.

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

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

2.3.7.5 A partire dal Periodo G, sono GTS solo i modelli omologati nei Gruppi 3, 4 (1970-75) o in Gruppo B e che rispettano gli Allegati J dei rispettivi Periodi, per vetture dei Gruppi 3,4 o B.

2.3.7.6 In aggiunta:

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

2.3.7.7 Le vetture Gran Turismo da Competizione dei Periodi E, F e G1 dovranno rispettare la normativa contenuta nell'Allegato X che segue.

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

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

2.3.8.2 Per il rilascio dell'HTP. Le specifiche tecniche di ogni modello devono essere documentate dal proprietario e approvate dalla Commissione Autostoriche FIA.

2.3.9 Vetture Turismo Speciale post. 1946

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

2.3.9.2 Le vetture Turismo Speciale comprendono:

- a) Gruppo 3 (1957-59): Vetture Turismo con carrozzeria speciale o standard ma che hanno subito modifiche alla meccanica oltre i limiti imposti per il Gruppo 2, come definiti dall'Art. 264 dell'Allegato J del 1959.
- b) Gruppo 3 (1960-65): ricompreso nel Gruppo 3 per vetture GT. Sono vetture da Turismo con carrozzeria speciale o standard ma che hanno subito modifiche alla meccanica oltre i limiti imposti per il Gruppo 2 come definiti all'Art. 274 dell'Allegato J del 1965.
- c) Gruppo 5 (1966-69). Le modifiche autorizzate per le vetture che vanno dal 1966 al 1969 sono elencate nell'Art. 267 dell'Allegato J; l'edizione del 1969 è considerata quella di riferimento. Le modifiche autorizzate su questo tipo di vettura sono grosso modo simili a quelle consentite per le vetture Turismo Speciali (Gruppo 2 1970-1975), quando queste ultime vengono equipaggiate di opzioni con omologazione "100 esemplari".
- d) Gruppo 5 (1976-81): Le modifiche autorizzate sono indicate nell'Allegato J del Periodo; la versione del 1981 (Art. 251) sarà considerata come quella di riferimento.

2.3.9.3 L'HTP deve essere verificato dalla Commissione Autostoriche FIA prima del suo rilascio.

3 - CLASSIFICAZIONE DELLE VETTURE PER PERIODI E DEFINIZIONI

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

3.2 Periodi di classificazione:

- A Prima del 1/1/1905.
- B Dal 1/1/1905 al 31/12/1918.
- C Dal 1/1/1919 al 31/12/1930.
- D Dal 1/1/1931 al 31/12/1946.
- E Dal 1/1/1947 al 31/12/1961 (al 31/12/1960 per Monoposto e Biposto corsa).
- F Dal 1/1/1962 al 31/12/1965 (dal 1/1/1961 per Monoposto e Biposto corsa e fino al 31/12/1966 per Formula 2), escluse Formula 3 e le Formule monomarca.
- GR Dal 1/1/1966 (1/1/1964 per Formula 3) al 31/12/1971 per Monoposto e Biposto corsa.
- G1 Dal 1/1/1966 al 31/12/1969.
- G2 Dal 1/1/1970 al 31/12/1971.
- HR Dal 1/1/1972 al 31/12/1976 per Monoposto e Biposto corsa.
- H1 Dal 1/1/1972 al 31/12/1975.
- H2 Dal 1/1/1976 al 31/12/1976.
- IR Dal 1/1/1977 al 31/12/1982 per Monoposto e Biposto corsa escluse le Gruppo C e dal 1/1/1977 al 31/12/1985 per le F1 di 3 litri.
- I Dal 1/1/1977 al 31/12/1981 per Turismo e Gran Turismo omologate.
- JR Dal 1/1/1983 al 31/12/1990 per Monoposto e Biposto corsa del periodo (escluse le F1 di 3 litri dal 1/1/1983 al 31/12/1985).
- J Dal 1/1/1982 al 31/12/1990 per Turismo e Gran Turismo.
- KC Dal 1/1/1991 al 31/12/1993 per tutti i Gruppi C e le IMSA.
- Z Dal 1/1/1991 e due anni prima del 1° gennaio dell'anno in corso.

Nota: per le vetture dei periodi J, JR e Z vedere anche il precedente Cap. I, art. 4.

3.3 Specifiche del Periodo

3.3.1 Viene definita come "Specifiche del Periodo" la configurazione comprovata del modello così come è esistito nel suo Periodo di classificazione, comprovata in maniera ritenuta soddisfacente dalla FIA o dai Commissari Sportivi.

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

3.3.3 Componenti alternativi a quelli d'origine possono essere utilizzati solo se erano stati utilizzati all'epoca sullo stesso modello di vettura in una competizione iscritta a Calendario Internazionale.

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

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

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

3.3.7 Ai fini della determinazione delle specifiche del Periodo delle vetture omologate fanno fede solo i documenti di omologazione FIA originali, incluse le estensioni e le varianti, ma solo a condizione che siano state omologate durante il Periodo in questione. In aggiunta, l'utilizzo di specifiche autorizzate dall'All. J del periodo è ammesso alle stesse condizioni previste dall'art. 3.3.8.

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

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

3.4 Definizioni generali.

3.4.1 La silhouette è la sagoma della vettura vista da qualsiasi prospettiva con tutti i pannelli della carrozzeria montati.

3.4.2 Il telaio è la struttura basilare della vettura intorno alla quale sono assemblate le componenti meccaniche di carrozzeria, ivi comprese le parti strutturali della medesima.

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

3.4.4 Così, "l'alluminio" è alluminio dal punto di vista del metallo, ma può essere di qualità diversa e contenere elementi assenti nell'alluminio usato in origine con l'esclusione dell'alluminio al berillio. Il magnesio può essere sostituito con l'alluminio.

3.5 Tolleranze

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

3.5.2 qualsiasi rettifica, tranne alesaggio e corsa: +/-0,2%;

3.5.3 fusioni grezze: +/- 0,5%;

3.5.4 larghezza della vettura all'altezza degli assali anteriori e posteriori: + 1%, -0,3%;

3.5.5 interasse: + 1,1%;

3.5.6 carreggiata: +/- 1%.

3.6 Carburante

3.6.1 Per tutte le vetture di produzione, il carburante dev'essere benzina, così com'è definita all'Art. 252.9.1, 9.2 e 9.3 dell'Allegato J in vigore.

3.6.2 Per le vetture non omologate, il carburante deve essere conforme all'art. 275,16 dell'Allegato J corrente.

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

- Tutte le vetture da corsa di Periodi C e D;
- Formula 1 1946-57;
- Formula 2 1947-53;

- Formula 3 1946-60;
- Indianapolis 1940-60.

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

3.6.5 È consentito aggiungere alle benzine additivi lubrificanti in percentuale massima del 2% (in volume).

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

3.6.7 È consentita l'aggiunta di additivi lubrificanti alla benzina per i motori a due tempi.

4 – DOCUMENTI D'IDENTITÀ DELLE VETTURE

4.1 Certificazione

4.1.1 Ogni veicolo che partecipi ad una gara CSAI o internazionale FIA dev'essere in possesso di un HPT FIA o CSAI.

Questi documenti sono di natura puramente tecnica e non offrono alcuna garanzia o valutazione, da parte dell'Autorità che li ha emessi, circa l'autenticità della vettura.

4.1.2 Tuttavia, il proprietario di una vettura che desideri ottenere dalla FIA un certificato di autenticità della medesima può richiedere alla FIA un "Heritage Certificate"(Certificato di Autenticità), con le modalità pubblicate sul sito Internet della FIA.

4.1.3 Gli HPT FIA sono di proprietà della ASN che li ha rilasciati e possono essere ritirati in qualsiasi momento su ordine della Commissione Autostoriche della FIA o della S/C Autostoriche.

Il rilascio di HTP FIA può essere richiesto alla CSAI - S/C Autostoriche, solo da titolari di licenza C.S.A.I. in corso di validità.

È onere del richiedente compilare l'HTP prima di sottoporlo alla CSAI per il rilascio. Per la procedura di rilascio degli HTP FIA o CSAI vedi l'Allegato XII.

Sono valide solo le copie di HTP perforate dalla C.S.A.I..

Inoltre, al fine di avere un collegamento tra l'HTP FIA e la vettura in esso descritta, la FIA ha adottato uno sticker, diviso in due parti, di cui la prima parte rimane sull'HTP mentre la seconda parte viene apposta sulla vettura. Tutti gli H T P che vengono rilasciati attualmente hanno già lo sticker. Gli HTP rilasciati dal 2004 a febbraio 2006, o comunque quelli privi di sticker, devono essere aggiornati secondo la procedura riportata nell'Allegato XII bis alla presente N.S. 14.

4.1.4 Esistono due tipi di H T P

4.1.4.1 l'HTP FIA (11 pagine) compilato dalla CSAI sulla base dei dati forniti dal richiedente.

4.1.4.2 L'HTP CSAI. (Vedi art. 4.1.9).

4.1.5 Per le vetture omologate, all'HTP deve essere sempre allegata una copia autenticata dalla FIA della scheda di omologazione o della omologazione retrospettiva FIA.

4.1.6 Ogni vettura potrà avere un solo HTP valido.

4.1.7 Gli HTP FIA sono documenti internazionali e devono essere accettate da tutte le ASN. Quando la proprietà della vettura è trasferita ad un Concorrente di nazionalità diversa da quella dell'ASN che l'ha rilasciata, l'HTP FIA dev'essere presentato all'ASN del nuovo Concorrente che deve riconoscerne la validità. La nuova ASN deve informare l'ASN di origine del cambio di proprietario e chiedere il trasferimento dell'originale della Fiche l'HTP FIA accompagnato dalla relativa documentazione. La nuova ASN può apporre il proprio numero nazionale sulla Fiche di origine.

4.1.8 Smarrimento dell'HTP: se un HTP FIA viene smarrito, è possibile richiederne alla CSAI una copia autentica a colori, previa consegna della relativa denuncia di smarrimento. La CSAI annoterà sulla pag.1 che è stata rilasciata un'altra copia dell' H T P FIA, come pure la data del rilascio a pag. 10.

4.1.9 HTP CSAI

4.1.9.1 *L'HTP CSAI è valido unicamente per la partecipazione a competizioni nazionali (anche se valide per un titolo internazionale).*

4.1.9.2 *Può essere rilasciato solo alle vetture Monoposto e Biposto Corsa e Turismo Speciale (Gr.5), che non rientrano tra quelle ammesse a partecipare a competizioni internazionali, elencate nell'Allegato I oppure alle vetture GTP1 (art.2.2.5 NS14), GTP2 (art. 2.2.6 NS14), Vetture Sperimentali (art. 2.2.7 NS14), Historic special (art. 2.2.8 NS14) che rientrano nelle condizioni previste dall'Allegato XII.*

4.1.9.3 Il rilascio dell'HTP CSAI può essere richiesto alla CSAI - S/C Autostoriche solo da titolari di licenza CSAI in corso di validità. È onere del concorrente fornire dati, foto, e fiche di omologazione. L'HTP CSAI viene rilasciato nel termine di 60 giorni decorrenti dalla consegna alla S/C Autostoriche, da parte del concorrente, di tutti i dati e gli elementi necessari.

4.1.9.4 L'HTP CSAI è di proprietà della CSAI e può essere ritirato e/o annullato in qualsiasi momento in base a decisioni della S/C Autostoriche.

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

4.2 Uso degli HTP

4.2.1 Gli HTP sono concepiti solo per due scopi: per l'uso da parte degli Ufficiali di Gara durante le gare, e per aiutare gli Organizzatori a predisporre la gara e le classifiche.

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

4.2.3 L'HTP va presentata al controllo tecnico della gara insieme alla vettura, e dev'essere a disposizione degli Ufficiali di gara per la durata della stessa. Solo uno dei Delegati Tecnici della FIA (o un Ufficiale nominato dalla FIA, in loro assenza) può annotare sull'HTP FIA commenti in inglese o in francese. (Nelle gare nazionali le eventuali annotazioni da parte degli Ufficiali di gara CSAI possono essere apposte solo sul Passaporto Tecnico CSAI).

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

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

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

4.3 Procedura in caso di non-conformità

4.3.1 Se una vettura, in sede di verifica, risulta non conforme al proprio HTP o alla scheda di omologazione e se l'irregolarità va al di là di quanto previsto dalla procedura del "bollino rosso"(Art. 4.4), è onere del Concorrente apportare alla vettura le necessarie modifiche per renderla conforme all'HTP.

4.3.2 Se non è possibile correggere l'irregolarità al momento della gara, i Commissari Sportivi possono escludere la vettura ed inviare l'HTP all'esame della FIA con copia per la CSAI (o della CSAI, se trattasi di HTP CSAI) con copia alla C.S.A.I..

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

4.3.4 Gli HTP FIA possono essere annullate nei seguenti casi:

- a) Su richiesta alla FIA inoltrata dalla CSAI, accompagnata obbligatoriamente dai motivi che ne giustificano l'annullamento.
- b) Su richiesta alla FIA da parte degli Ufficiali FIA di una gara alla quale sia stata iscritta la vettura e giudicata non in regola con le disposizioni dell'Allegato K; essi devono annotare le loro ragioni sull'HTP, inviarla alla FIA con copia alla CSAI e sospendere la classifica della gara.
- c) Dalla FIA, che può invalidare qualsiasi HTP FIA, informando della decisione l'ASN che ha rilasciato HTP e pubblicandola nel Bollettino della FIA.

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

4.3.6 Se la FIA decide che l'HTP non è valido, lo stesso viene ritirato e l'eventuale rilascio di un nuovo HTP è soggetto a preliminare approvazione della FIA.

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

4.3.8 Solo per le gare nazionali:

Se nel corso delle verifiche prima, durante e dopo una gara:

- a)** viene rilevato che una vettura presenta delle irregolarità formali, comunque tali da non influire sulle prestazioni, il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dalla C.S.A.I. deve trascriverle nel passaporto tecnico, ma la vettura può essere ammessa o non esclusa dalla competizione; la vettura dovrà essere regolarizzata per la gara successiva;
- b)** viene rilevato che una vettura non corrisponde ai dettami del Regolamento Tecnico della N.S. 14 in generale o della sua categoria in particolare, il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dalla C.S.A.I. deve riportare le ragioni dei concorrenti nel passaporto tecnico della vettura e i Commissari Sportivi devono escludere dalla competizione sia il concorrente che il conduttore; per la gara successiva dovranno essere regolarizzate la vettura e il suo HTP, se in questa intervengano modifiche, con le vidimazioni della Sottocommissione Auto Storiche;
- c)** viene rilevato che una vettura non è stata regolarizzata come richiesto alle lettere a) e b), il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dalla C.S.A.I. deve ritirare l'HTP e consegnarlo ai Commissari Sportivi che provvederanno a trasmetterlo alla Sottocommissione Auto Storiche, motivandone le ragioni. La S/Commissione provvederà alla sua revoca, a dichiararlo decaduto e ad annullarlo se trattasi di HTP CSAI; ovvero avvierà la procedura di revoca, se trattasi di HTP FIA;
- d)** sorgono dei dubbi sulla originalità di una vettura o sulla sua conformità alla N.S. 14, il Commissario Tecnico Nazionale Delegato dalla C.S.A.I. annotare le sue riserve nel passaporto tecnico e consegnare l'HTP ai Commissari Sportivi che decideranno sul suo ritiro provvisorio; il Commissario Sportivo Nazionale Delegato dalla C.S.A.I. provvederà a trasmettere l'HTP alla Sottocommissione Auto Storiche, motivandone le ragioni, per la valutazione dal caso; al concorrente deve essere rilasciata una fotocopia dell'intero HTP che gli consentirà l'iscrizione alle gare nei 30 giorni successivi, con questa annotazione sulla prima pagina a fianco del lato destro della foto: "Originale inviato alla C.S.A.I. per accertamenti. Copia valida per 30 giorni a partire dal (data). Il Commissario Sportivo Nazionale Delegato C.S.A.I. (titolo della gara e firma leggibile)". Entro i 30 giorni la Sottocommissione Auto Storiche esprimerà il suo giudizio in base al quale verrà deciso se l'HTP dovrà essere restituito oppure dichiarato decaduto ed annullato; in quest'ultimo caso i risultati ottenuti dal conduttore nella gara in cui è avvenuto il ritiro oppure i risultati ottenuti in gare successive dallo stesso conduttore o da altri conduttori che avessero utilizzato la fotocopia dell'HTP saranno annullati.

4.4 Procedura dei "bollini rossi"

4.4.1 Se una vettura si presenta alle verifiche tecniche con una irregolarità marginale, in rapporto al Regolamento Tecnico, e tale da non alterarne le prestazioni, il Delegato FIA (se presente, altrimenti uno degli Ufficiali della FIA) può apporre un "bollino rosso" sulla pag.1 dell'HTP FIA ed indicare per iscritto le ragioni dell'irregolarità sulla pagina apposita. Il Concorrente deve eliminare dalla vettura l'irregolarità prima della gara successiva.

La stessa procedura si applica nel caso che l'HTP FIA venga presentato durante le verifiche senza lo sticker FIA.

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

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

4.5 Procedura d'Appello

4.5.1 Se la CSAI rifiuta di rilasciare un HTP FIA, l'interessato ha il diritto di chiedere alla FIA di aprire una Procedura d'Appello.

4.5.2 Il candidato deve comunicare per iscritto alla Segreteria della CSAI (Via Solferino n. 32, 00184 Roma), entro 30 giorni dalla notifica del rifiuto, di voler proporre appello, chiedendo nel contempo alla CSAI di inviare alla FIA tutta la documentazione riguardante l'HTP.

4.5.3 La CSAI deve soddisfare tale richiesta entro 14 giorni dalla notifica di appello.

4.5.4 La FIA informerà il candidato e la CSAI della propria decisione.

4.5.5 All'atto dell'introduzione dell'appello sono dovute alla FIA dall'appellante (che depositerà il relativo importo presso la CSAI) le tasse di tale procedura. Se l'appello è accolto, le tasse saranno rimborsate.

4.6 Banche dati

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

5 - PRESCRIZIONI DI SICUREZZA

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

5.2 La presentazione di una vettura alle verifiche tecniche equivale ad una dichiarazione da parte del Concorrente che la sua vettura può partecipare alla gara in tutta sicurezza. Le vetture vanno presentate alle verifiche pulite.

5.3 Batteria e staccabatteria

5.3.1 È obbligatoria una protezione dei morsetti delle batterie contro i rischi di corto-circuito.

5.3.2 È obbligatorio un dispositivo di staccabatteria generale che isoli TOTALMENTE dalla batteria tutti i circuiti elettrici (eccetto quelli che alimentano l'estintore). Si raccomanda d'installare il comando esterno dello staccabatteria alla base del parabrezza, dal lato del pilota, o a meno di 50 cm di distanza da questo punto. Sulle vetture con carrozzeria chiusa, l'interruttore può essere montato su di un finestrino laterale posteriore in Plexiglas, a condizione che venga a trovarsi dietro il sedile del pilota. L'interruttore dev'essere segnalato da una saetta rossa al centro di un triangolo blu con bordo bianco con base di almeno 120 mm.

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

5.4 Cavi, condutture e dispositivi elettrici

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

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

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

5.5 Sistema di alimentazione

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

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

5.5.3 Tutti i serbatoi di sicurezza devono essere conformi ai requisiti dell'Art. 253.14 dell'Allegato J (Serbatoi di Carburante di Sicurezza Approvati dalla FIA).

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

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

5.5.6 Nessun sistema di prelievo rapido di carburante è obbligatorio per le vetture storiche.

5.5.7 Tappi bocchettoni carburante I tappi a sganciamento rapido (tipo Monza o Aston) che fuoriescono dalla carrozzeria devono essere fissati con un secondo sistema per prevenire aperture accidentali a meno che sia montata una valvola di sicurezza tra il bocchettone ed il serbatoio carburante.

5.6 Paratie ignifughe

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

5.7 Estintori

5.7.1 Tutte le vetture che partecipano a gare in circuito, gare di velocità in salita e rallies sportivi che

includono prove speciali, devono essere equipaggiate quantomeno di un estintore manuale conforme all'art. 253.7.3 dell'Allegato J vigente.

5.7.2 È comunque vivamente raccomandato un sistema di estinzione omologato dalla FIA, conforme all'Art.253.7.2 dell'Allegato J (v. Allegato J, lista tecnica 16). Per le Monoposto e le Sport Prototipo, il dispositivo di azionamento esterno richiesto all'Art. 253.7. non è obbligatorio.

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

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

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

5.9 Carburatore

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

5.10 Retrovisori

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

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

5.11 Dispositivi d'illuminazione

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

5.12 Parabrezza

5.12.1 Il parabrezza di tutte le vetture Turismo, GT, TC e GTS deve essere in vetro stratificato. In casi eccezionali, in cui un vetro stratificato non è disponibile per il modello in questione, può essere concessa una deroga per l'utilizzo di policarbonato trasparente (di spessore minimo di 5 mm) per la stagione in corso: dalla S/Commissione auto storica per le gare nazionali, dell'Eligibility delegate FIA per quelle internazionali.

Tutte le altre vetture possono usare plastica rigida trasparente.

5.13 Rollbars/Rollcages

5.13.1 Anche se non prescritto dal presente Articolo, i rollbars/rollcages sono vivamente raccomandati per tutte le vetture storiche.

5.13.2 Requisiti:

a) Vetture dei Periodi da A a E: si raccomanda il montaggio di rollbars/rollcages previsti dagli articoli che seguono; le vetture dotate di rollbar/rollcages all'origine devono conservarlo quantomeno con le stesse specifiche, meglio se superiori, di quelli che venivano usati in gara nel loro Periodo.

b) Vetture dei Periodi F e successivi: è obbligatorio l'uso di un rollbar/rollcages che garantisca un adeguato livello di protezione, anche per le Turismo di serie e le Gran Turismo di serie. Le specifiche del rollbar/rollcage devono essere quelle del Periodo (tranne per quanto riguarda le realizzazioni in lega leggera – v. più avanti) oppure quelle prescritte in questo Articolo.

5.13.3 Quando è montato un roll-bar / roll-cage, è autorizzata la rimozione dalla vettura del sedile posteriore.

5.13.4 Sono vietati i roll-bar / roll-cage in alluminio, a meno che non siano una parte della struttura della vettura originale, integrante e insostituibile (ad es. Porsche Carrera 6, 908, 917).

5.13.5 Specifiche:

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

b) Per le altre Monoposto e Biposto corsa e per le GT, GTS e GTP scoperte del Periodo F e successivi: il roll-bar / roll-cage dev'essere conforme all'Art. 277 dell'Allegato J del 1993 (v. Allegato) a questo regolamento). Per le gare in cui si trova a bordo anche un navigatore, il disegno del roll-bar / roll-cage dev'essere conforme quantomeno al disegno n° 253-3 (v. Allegato VII a questo regolamento) e coprire tutta la larghezza dell'apertura dell'abitacolo.

c) Le traverse posteriori possono essere sostituite (o integrate) da traverse che si estendono in avanti, fissate all'arco centrale ad un'altezza compresa nel terzo superiore dell'altezza totale dell'arco misurata dall'apice alla base di fissaggio; in ogni caso, le traverse non devono impedire o intralciare l'uscita degli occupanti dalla vettura.

- d) Per le GT e Turismo, sia di Serie che da Competizione, con carrozzeria chiusa, e per le GTP chiuse è obbligatorio un roll-bar/roll-cage conforme all'Art.253.8 dell'Allegato J del 1993 (v. Allegato VII a questo regolamento) cui si può aggiungere una sola traversa in diagonale fra un'intersezione ed un punto di ancoraggio, sull'arco principale o fra le traverse posteriori, e/o un massimo di due barre di protezione laterali su ciascun lato, come specificato all'art.5.13.6 che segue. Sono ammesse anche le traverse realizzate secondo i disegni da 253-6 a 253-14 e da 253-16 a 253-21 da 253.23 a 253.24 da 253.29 a 253.33, 253.35b, 253.36b dell'Allegato J corrente.
- e) Il disegno dev'essere conforme ad uno dei disegni da 253-4 a 253-6 che si trovano in calce al presente regolamento, cui si può aggiungere una sola traversa in diagonale fra un'intersezione ed un punto di ancoraggio, sull'arco principale o fra le traverse posteriori, e/o un massimo di due barre di protezione laterali su ciascun lato, come specificato all'art.5.13.6 che segue.
- f) Sono ammesse anche le traverse realizzate secondo i disegni da 253-7 a 253-9 (all.VI).
- g) Protezione del roll-bar / roll-cage: nei punti in cui il corpo o il casco del conduttore/conduttori possono venire a contatto con il roll-bar / roll-cage, deve essere utilizzato un rivestimento protettivo omologato dalla FIA, così come prescritto dall'Allegato J.

5.13.6 Requisiti generali per la costruzione di rollbar/rollcages:

- a) I roll-bars / roll-cages per le vetture dei Periodi E e F non possono avere più di OTTO punti di ancoraggio, (vedere art. 8.2.2.2 dell'all.VII) dove per "punto di ancoraggio" si intende il punto di collegamento fra la gabbia e il telaio o la scocca, mediante saldatura, bulloni o rivetti. Il roll-bar / roll-cage può essere a contatto con la scocca senza che ciò sia considerato un punto di attacco, a condizione che non vi sia un'unione permanente fra il roll-bar/roll-cage e la scocca.
- b) Le barre laterali possono essere posizionate solo a livello del tetto, oppure fra gli elementi verticali che corrono ai lati delle aperture degli sportelli anteriori (lato guida e lato passeggero). Gli elementi che attraversano le aperture degli sportelli non possono essere più di due per lato, non devono intralciare l'entrata o l'uscita, e non devono avere sistemi di montaggio tali da porre in pre-tensionamento il roll-bar/roll-cage (una "barra" è un pezzo di tubo che forma il roll-bar/roll-cage fra le giunture con altri tubi o fra una giuntura ed un punto di attacco).
- c) È vietato l'inserimento nei punti di attacco o nelle giunture di meccanismi di regolazione che consentano il pre-tensionamento del roll-bar / roll-cage.
- d) I roll-bars / roll-cages delle vetture con telaio a traliccio centrale o realizzato interamente in fibra di vetro o in tubi di alluminio devono essere conformi alle specifiche o ai disegni approvati dalla FIA (esistono già disegni specifici per le vetture Lotus Elan, Lotus Elite e Alpine Renault A110). I disegni dei roll-bars/rollcages per queste vetture devono essere sottoposti alla preventiva approvazione della FIA, per il tramite della CSAI, a mezzo di un apposito modulo di omologazione fornito dalla FIA.
- e) È obbligatorio rispettare le prescrizioni dell'Art. 253.8.5 dell'Allegato J del 1993 (v. Allegato VII al presente regolamento).
- f) Se si utilizzano bulloni e dadi, i bulloni devono avere un diametro minimo sufficiente in funzione del numero utilizzato, e devono essere della migliore qualità possibile (preferibilmente del tipo aeronautico). Si sconsiglia l'uso di bulloni o dadi a testa quadrata.
- g) Per la struttura principale è obbligatorio l'uso di un tubo in un pezzo unico, senza giunture, che abbia curve regolari e che sia privo di grinze e incrinature.
- h) Tutte le saldature devono essere della migliore qualità e a penetrazione profonda (preferibilmente saldature ad arco e, in particolare, ad elioarco).
- i) Per le vetture del Periodo G e successivi, è obbligatorio osservare le prescrizioni di sicurezza dell'Allegato J del Periodo di riferimento.

5.14 Luci rosse posteriori

5.14.1 Tutte le vetture che erano equipaggiate all'origine di fari rossi posteriori "stop" azionati dall'impianto frenante, devono avere detti fari funzionanti alla partenza della gara.

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

5.15 Cinture di sicurezza

5.15.1 Per tutte le vetture dal 1962 in poi dotate rollbar/roll cage, sono obbligatorie cinture di sicurezza conformi all'Art. 253.6 dell'Allegato J vigente.

5.15.2 Nella configurazione con 2 bretelle per le spalle e 2 addominali, devono esserci due punti di attacco alla scocca per le bretelle addominali, e due, o meglio un solo punto di attacco, in posizione simmetrica rispetto al sedile, per le bretelle sulle spalle.

Le cinture di sicurezza non possono essere modificate in alcun modo.

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

5.16 Appoggiatesta

5.16.1 È vivamente consigliato per tutte le vetture (Art. 259.14.4, Allegato J vigente).

5.17 Cofano (solo per Turismo e Gran Turismo)

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

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

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

5.18 Anelli di traino

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

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

5.19 Sterzo, volante amovibile.

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

5.19.2 È consentito installare volanti amovibili al posto di quelli originali.

5.20 Tests di verifica dello stato della vettura.

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

5.21 Riparazioni

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

5.22 Sedili

I sedili anteriori originali delle vetture GTS e Turismo da Competizione dei Periodi F e successivi possono essere sostituiti solo con sedili conformi alle specifiche del Periodo o con sedili moderni provvisti di valida omologazione FIA. Per gli altri Periodi tali ultimi sedili sono vivamente raccomandati.

5.23 Volanti

5.23.1 È autorizzata la sostituzione del volante originale con altro di diametro e stile diversi, eventualmente anche smontabile.

6 – REGOLAMENTO TECNICO PER TUTTE LE VETTURE NON OMOLOGATE

6.1 Prescrizioni generali

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

6.1.1 In aggiunta a questo Art. 6, le vetture F 1 TGP devono essere conformi a quanto previsto dall'Art. XIII della NS 14.

6.2 Telai monoscocca o di costruzione unitaria.

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

6.2.2 Qualsiasi riparazione deve rispettare le prescrizioni dell'Allegato IV che segue. È vietata qualsiasi modifica del telaio, se non è conforme alle specifiche del Periodo, e devono essere mantenuti

tutti i dispositivi di sicurezza prescritti dai regolamenti vigenti all'epoca in cui la vettura ha partecipato a competizioni.

6.3 Sospensioni anteriori e posteriori

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Motore

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

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

6.4.3 È vietato il riallesaggio, oltre la cilindrata effettivamente usata durante la vita agonistica della vettura, dei motori di capacità inferiore al limite della classe in cui la stessa vettura ha partecipato a competizioni internazionali nel Periodo di classificazione.

6.4.4 I motori di derivazione DFY possono essere utilizzati solo su vetture equipaggiate all'origine con motori Cosworth DFY. Le vetture equipaggiate all'origine con motori Cosworth DFV possono usare componenti di motori derivati DFV.

6.4.5 La corsa deve essere conforme ad una Specifica di Periodo.

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

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

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

6.4.9 Deve essere rispettato l'ordine di accensione originale.

6.5 Accensione

6.5.1 L'accensione elettronica può essere montata solo se corrisponde ad una specifica di Periodo, e solo su vetture dei Periodi F e successivi.

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

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

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

6.6 Lubrificazione

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

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

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

6.7 Sistema di alimentazione

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

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

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

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

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

6.8 Strumentazione

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

6.9 Cambio di velocità

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

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

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

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

6.9.5 Le vetture del Periodo F con motore posteriore possono usare il cambio Hewland Mk8, a condizione che abbia lo stesso numero di marce in avanti di quello originale.

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

6.10 Differenziale

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

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

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

6.11 Freni

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

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

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

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

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

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

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

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

6.12 Cerchi

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

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

6.12.3 Periodi da A a D

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

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

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

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

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

6.12.4 Periodi E e F

a) Il diametro minimo ammesso è quello conforme a Specifiche del Periodo.

b) La larghezza massima dei cerchi deve rispettare le Specifiche del Periodo e non deve eccedere la misura di 51/2 (61/2 per le vetture di Periodo F), a meno che non venga fornita la prova della conformità alle Specifiche del Periodo di una dimensione maggiore.

c) Nel caso non esistano Specifiche di Periodo o venga richiesta una larghezza del cerchio superiore a 51/2 per il Periodo E e 61/2 per il Periodo F, la Commissione Autostoriche della FIA indicherà le dimensioni consentite.

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

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

6.12.5 Periodo G e successivi

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

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

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

6.12.6 Pneumatici

Devono rispettare l'art. 8 che segue.

6.13 Carrozzeria

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

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

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

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

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

6.14 Appendici Aerodinamiche

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

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

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

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

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

6.15 Impianto elettrico

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

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

6.16 Luci.

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

6.17 Passo, carreggiata, distanza del suolo

6.17.1 Passo.

Il passo deve rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.2 Carreggiata.

Le carreggiate devono rispettare le Specifiche del Periodo.

6.17.3 Distanza dal suolo: Per tutte le vetture fino al Periodo D incluso, tutte le parti sospese devono trovarsi ad una distanza dal suolo minima di 100 mm. Per le vetture dei Periodi E ed F la distanza dal suolo minima è 60 mm, in modo tale che un blocco 100x60 mm. possa essere inserito sotto la vettura da ogni lato.

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

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

6.18 Peso

6.18.1 Il peso minimo di una vettura dev'essere quello previsto per la sua categoria dal regolamento originario o, se il peso non è specificato nel regolamento di origine, il peso pubblicato ufficialmente nel Periodo.

ART. 7 - REGOLAMENTO TECNICO PER LE VETTURE DI PRODUZIONE

7.1 Disposizioni generali

7.1.1 Gli articoli che seguono sono applicabili alle vetture Turismo di Serie, Turismo Competizione, GT e GTS, come definite all'art. 2.

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

7.2 Schede di Omologazione e di Ricognizione

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

7.2.2 È noto che certe vetture da Turismo e Gran Turismo del Periodo E non erano omologate nel Periodo, o che le relative Schede di omologazione potevano non includere tutte le opzioni del Periodo.

7.2.3 Per le vetture non omologate all'epoca, la Commissione Autostoriche FIA ha facoltà di compilare "Schede di Omologazione Retrospective", sulla base dei dati forniti dall'ASN del Costruttore della vettura.

7.2.4 Le Schede di Omologazione Retrospective dovranno essere approvate dalla Commissione Autostoriche FIA prima di essere aggiunte all'elenco delle Schede di Omologazione della FIA.

7.2.5 Per le vetture dei Periodi E, F e G1 (1-1-47/31-12-1969), gli HTP FIA o CSAI saranno rilasciati in base alla normativa, pubblicata negli Allegati IX e X.

7.3 Regolamento tecnico per le vetture di produzione

7.3.1 Le vetture T,TC,GT e GTS dei periodi E F e G1 (1/1/1947-31/12/1969) devono rispettare gli allegati IX e X della presente NS 14.

7.3.2 Le vetture T, GT, TC e GTS dal Periodo G2 in avanti devono rispettare l'ultimo Allegato J pubblicato nel Periodo in cui esse sono classificate, come previsto dall'art. 3.

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

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

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

7.3.6 In aggiunta, per le sole TC, GTS e Turismo Speciale (Gr.5):

- Il servofreno può essere scollegato o rimosso.
- Il lunotto e i vetri laterali devono essere in vetro temperato o in materiale rigido trasparente (LEXAN 400) di spessore minimo di 5 mm. I sistemi di apertura verticale dei vetri laterali può essere sostituito

con uno ad apertura scorrevole orizzontale.

- Il telaio deve rispettare il disegno e le dimensioni originali, ma sono ammessi rinforzi localizzati.
- Se l'Allegato J del corrispondente Periodo autorizza la sostituzione dei dischi freno, deve essere mantenuto il tipo di disco originale (pieno, scolpito, ventilato).
- È autorizzata la rimozione dei rivestimenti del pavimento e del tetto; i pannelli delle porte possono essere sostituiti.
- I fari retrattili possono essere resi fissi ed il loro meccanismo rimosso, ma il funzionamento dei fari deve essere garantito

7.3.7 Le vetture TC del 1972 possono utilizzare le parti di carrozzeria in fibra di vetro cancellate dalla loro Scheda d'omologazione a decorrere dal 1/1/1973.

7.3.8 Per Tutti i Periodi: Sono permesse le modifiche della carrozzeria standard autorizzate dall'Allegato J del corrispondente Periodo, a condizione che la nuova configurazione di carrozzeria rispetti interamente una configurazione utilizzata nello stesso Periodo sullo stesso modello di vettura in competizioni internazionali svoltesi secondo i regolamenti della FIA. La dimostrazione di quanto sopra deve essere fornita dal concorrente mediante una foto d'epoca, allegata all'HTP e timbrata dalla CSAI.

Nei casi in cui i regolamenti dell'epoca consentono la modifica delle carreggiate per vetture TC e GTS, la dimensione della carreggiata modificata deve corrispondere ad una dimensione effettivamente utilizzata in gara dal modello di vettura e nello stesso Periodo di classificazione dell'esemplare attuale. È onere del concorrente fornire la prova documentale di quanto sopra. In ogni caso, il battistrada dei pneumatici deve essere coperto dalla carrozzeria.

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

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

7.4 Vetture di Gruppo B

7.4.1 Le vetture di Gruppo B, che la FIA ha all'epoca bandito dai rallies per motivi di sicurezza, possono essere utilizzate solo per gare in circuito, gare in salita, per dimostrazioni o parate, ed il loro H T P deve essere verificato dalla commissione FIA prima del rilascio.

Queste vetture sono le seguenti:

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

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

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

ART. 8 - PNEUMATICI

8.1 Disposizioni generali

8.1.1 Tutte le vetture che partecipano a competizioni internazionali o nazionali devono rispettare gli articoli che seguono, a meno che i regolamenti di particolari gare o serie approvati dalla FIA/CSAI non dispongano diversamente.

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

8.1.3 La misura dei pneumatici è libera, a condizione che siano rispettate le altre norme collegate (larghezza cerchi, dimensioni parafranghi). È onere del concorrente accettarsi che i pneumatici scelti siano compatibili con la larghezza dei cechi utilizzati.

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

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

8.1.6 La miscela delle gomme dev'essere evidenziata in giallo sul FIANco dei pneumatici.

8.1.7 È vietato l'utilizzo di pneumatici concepiti per uso motociclistico.

8.2 Pneumatici per tutte le vetture (escluse le Formule Storiche FIA) per gare in circuito e in salita.

8.2.1 Le vetture dei Periodi A e B (entro il 31/12/1918) devono usare pneumatici di misura appropriata all'epoca della vettura.

8.2.2 Le vetture dei Periodi da C a E (1/1/1919-31/12/1960) devono usare pneumatici della gamma Dunlop Vintage esclusivamente con mescola 204 e con disegni del tipo R5 o di tipo precedente. Le vetture aperte a quattro posti o a due posti e le berline ante 1947, nonché le vetture da competizione monoposto o biposto che hanno cerchi di diametro di 17" o maggiore ovvero hanno cechi di larghezza di 3,5" o inferiore, possono utilizzare pneumatici stradali con profilo non inferiore a 75%, con codice di velocità "S" o superiore e con marchio "E" o "DOT".

Si raccomanda di consultare il costruttore per quanto riguarda l'idoneità del pneumatico all'uso in competizione.

Le vetture T, GT, TC, GTS e GTP possono utilizzare pneumatici con marchio "E" o "DOT" con profilo non inferiore a 70%, o comunque conforme alle Specifiche del Periodo, qualora esse prescrivono un profilo maggiore.

Le vetture TC, GTS e GTP possono usare pneumatici Dunlop di sezione L.

8.2.3 Le vetture del Periodo F (1/1/1961 - 31/12/1965) devono usare pneumatici da corsa Dunlop Vintage, sezioni "L" o "M" esclusivamente con mescola 204 e con disegni del tipo CR65 o di tipo precedente. Le T e GT possono usare pneumatici conformi all'art. 8.4.

Solo nelle gare CSAI nazionali, le vetture Biposto Corsa possono utilizzare pneumatici AVON FF delle misure 5,0/22x13 e 6,5/23x13. Le vetture TC e GTS possono utilizzare pneumatici conformi all'art. 8.4.

8.2.4 Le vetture dei Periodi G1 e G2 (1/1/1966 - 31/12/1971) possono usare pneumatici da corsa Dunlop Vintage, sezione "L" o "M", o Post Historic oppure pneumatici da corsa Goodyear "Blue Streak", o Avon Slicks scolpiti a mano con disegno Dunlop CR65. Le vetture T, TC, GT, GTS e GTP possono usare anche pneumatici conformi all'art. 8.4.

Solo nelle gare CSAI nazionali le vetture TC e GTS del Periodo G2 possono utilizzare pneumatici consentiti per il Periodo H1 nel qual caso anche per loro vige la norma delle altezze da terra previste per il periodo H1.

8.2.5 Le vetture del Periodo H (ad eccezione delle vetture T e GT) e dei Periodi successivi (I e J) possono usare slicks e pneumatici da pioggia. Le vetture T, TC, GT, GTS e GTP possono usare anche pneumatici conformi all'art. 8.4.

8.3 Vetture monoposto e casi particolari

8.3.1 Le vetture di Formula Junior possono usare pneumatici della gamma Dunlop Vintage con disegno R5 o precedente, o con Sezione "L" a mescola 204 e con disegni del tipo CR65 o di tipo precedente.

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

8.3.3 Le vetture Thoroughbred Grand Prix (tranne le vetture costruite prima del 31.12.1971) devono usare pneumatici Avon Slicks A11 o A26 a carcassa diagonale. Le vetture costruite prima del 31.12.1971 possono usare pneumatici Dunlop Post Historic. I pneumatici da pioggia ammessi sono solo gli Avon a carcassa tessile.

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

8.3.5 La FIA si riserva la facoltà di autorizzare l'uso di altri tipi di pneumatici per particolari categorie o serie.

8.3.6 Le vetture Widi, Gilby e Rejo con specifiche tecniche ante 31/12/1960 possono usare pneumatici Dunlop Racing di sezione "L", con mescola 204 e disegno CR65.

8.3.7 Le Monoposto di formule nazionali che partecipano a competizioni FIA devono usare pneumatici conformi alle Specifiche del Periodo.

8.3.8 Tutte le vetture T, TC, GT e GTS dei Periodi da G in poi possono usare pneumatici conformi all' Art. 8.4 nelle gare in circuito di durata non inferiore a 2 ore e nelle relative prove ufficiali.

8.4 Pneumatici per i rallies

8.4.1 I pneumatici che possono essere usati nei rallies (ed anche nelle prove speciali di rallies su circuito o su percorsi in salita ed in gare miste) sono limitati ai pneumatici stradali, con marchio "E" o "DOT" (esclusi quelli marchiati "Non per uso autostradale" o "Solo per competizioni") con profilo

conforme alle Specifiche del Periodo. Per i rally su terra, così dichiarati dal Direttore di Gara, non è necessaria nessuna marchiatura per i pneumatici.

È vietata qualsiasi alterazione, modifica o adattamento (ivi inclusi anche tagli aggiuntivi) dei pneumatici oltre quelli previsti dal fabbricante.

8.4.2 La tabella che segue riporta le misure minime del diametro della ruota completa, fissate in funzione dei diversi Periodi e della misura del cerchio, ammesse sulle vetture storiche:

Diametro del cerchio	Periodo	Diametro della ruota col pneumatico
10"	F	490 mm
11" e 12"	F	530 mm
da 10" a 12"	G	490 mm
da 10" a 12"	H + I	480 mm
13"	F	545 mm
13"	G	530 mm
13"	H	490 mm
13"	I	480 mm
14"	F	580 mm
14"	G	560 mm
14"	H + I	530 mm
15"	F	630 mm
15"	G	590 mm
15"	H	570 mm
15"	I	550 mm
16"	H	580 mm
16"	I	570 mm
17"	H	600 mm
17"	I	580 mm
18"	H + I	625 mm
19"	I	630 mm

Le vetture dei periodi D ed E devono usare pneumatici stradali con profilo non inferiore a 70%, con codice di velocità "S" o superiore e con marchio "E" o "DOT".

8.4.3 Se sorgono dubbi o contestazioni in ordine alla misura di un pneumatico utilizzato dal concorrente, le misurazioni vanno eseguite su di un pneumatico identico a quello utilizzato sulla vettura in verifica montato su di un cerchio identico a quelli utilizzati su detta vettura - a freddo e gonfiato alla pressione prescritta dal fabbricante.

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

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

8.4.6 Le vetture equipaggiate con cerchi di larghezza di 3,5" o inferiore, e/o diametro da 17" o più, possono utilizzare pneumatici stradali a carcassa tessile o radiale con profilo non inferiore a 75%. Su questi pneumatici può figurare il marchio di approvazione "E" o "DOT". Si raccomanda di consultare il fabbricante per quanto riguarda l'idoneità del pneumatico all'uso in gara.

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

Misura della ruota (pollici)	10	12	13 e più
Indice di velocità (km/h / mph)			
---	120 / 75	135 / 85	150 / 95
S	150 / 95	160 / 100	175 / 110
H	175 / 110	185 / 115	200 / 125
V	Non prodotto	Non prodotto	210+/130+

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

8.4.9 Si raccomanda di consultare il fabbricante per quanto riguarda l'idoneità del pneumatico all'uso di gara.

Schema dei pneumatici autorizzati

(Questo schema riassuntivo ha solo valore consultivo: per qualunque controversia fanno fede solo gli articoli dall'8.1 all'8.4.9)

	T e GT			TC, GTS e GTP			BC e SIL	
	Rally	Salita	Pista	Rally	Salita	Pista	Salita	Pista
Periodo D	Stradali	S/R	S/R	Stradali	S/R	S/R	S/R	S/R
Periodo E	Stradali	S/R	S/R	Stradali	S/R	S/R	S/R	S/R
Periodo F	Stradali	S/R	S/R	Stradali	S/R	S/R	Avon	Avon
Periodo G1	Stradali	S/R	S/R	Stradali	S/R	S/R		
Periodo G2	Stradali	S/R	S/R	Stradali	Slick	Slick		
Periodo H1	Stradali	S/R	S/R	Stradali	Slick	Slick		
Periodo H2	Stradali	S/R	S/R	Stradali	Slick	Slick	Slick	Slick
Periodo I	Stradali	Slick	Slick	Stradali	Slick	Slick	Slick	Slick
Vett. GR							Slick	Slick
Vett. HR							Slick	Slick
Vett. IR							Slick	Slick
Vett. JR							Slick	Slick

S= pneumatici stradali omologati R= Pneumatici racing omologati

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

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

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

ALLEGATO II: MATERIALI RACCOMANDATI DA USARSI PER SOSTITUZIONI O RICOSTRUZIONI

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

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

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

ALLEGATO IV: VERIFICHE E RIPARAZIONI DI STRUTTURE COMPOSITE

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

ALLEGATO V: PUBBLICITÀ E NUMERI DI GARA

PUBBLICITÀ E NUMERI DI GARA

1 - Livrea del Periodo (per tutte le vetture)

Per ogni modello di vettura di cui è possibile documentare, che ha gareggiato all'epoca con una livrea particolare (p.es.: Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus), sarà autorizzata a mantenere tale livrea, a condizione che i relativi colori e le dimensioni degli stemmi siano identici a quelli della livrea originale.

2 - Pubblicità

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

2.1 Pubblicità sulle vetture

2.1.1 La pubblicità è limitata ad un massimo di due spazi di 50 x 14 cm, situati, rispettivamente, sopra e sotto i numeri di gara; i numeri di gara possono essere al massimo quattro. Se non ci fosse spazio sufficiente, sopra e sotto ciascun numero di gara, per inserire la pubblicità autorizzata, questa può essere posizionata a fianco del numero di gara, senza tuttavia sovrapporsi alla tabella porta numero. Uno dei due spazi contigui a ciascun numero di gara può essere riservato alla pubblicità dell'Organizzatore, senza che il Concorrente vi si possa opporre.

2.1.2. I nomi dei piloti e la relativa bandiera nazionale possono figurare solo una volta su ciascuna fiancata della vettura, su di uno spazio non superiore a 10 x 40 cm. Uno solo stemma di club può essere posizionato su ciascun lato della vettura con dimensioni non superiori a 10 x 10 cm.

2.1.3. Le targhe del Rally sono riservate alla pubblicità dell'Organizzatore.

2.1.4 Nel rally, quando si usano solo due numeri di gara, sono autorizzati a scopi pubblicitari due spazi supplementari da 50 x 14 cm.

2.1.5 Ogni altra forma di pubblicità, ad eccezione della livrea pubblicitaria originale della vettura, deve essere rimossa.

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

2.2 Pubblicità sulle vetture da corsa biposto e vetture da corsa monoposto dei periodi G e successivi

2.2.1 Il concorrente non può rifiutarsi di riservare all'Organizzatore l'uso di spazi pubblicitari ciascuno di 700 cm² al massimo, uno sul frontale della vettura e uno su ogni fiancata.

2.2.2 È previsto, inoltre, un totale di altri 2.100 cm² di pubblicità supplementare (con un limite di 700 cm² sulla parte anteriore e su ogni fiancata) ripartita su diversi adesivi, la cui superficie totale è calcolata in funzione del rettangolo più piccolo che possa contenerlo completamente.

2.2.3 Adesivi possono essere posizionati a fianco dei numeri di gara per identificare la classe del veicolo, se richiesto dal regolamento di gara.

2.3 Sanzioni: ai concorrenti non conformi all'art. 2 che precede saranno inflitte le seguenti sanzioni:

- a) 1° infrazione multa di 150,00 con trascrizione sul passa porto tecnico,
- b) 2° infrazione multa di 300,00 con trascrizione sul passa porto tecnico,
- c) 3° infrazione multa di 500,00 esclusione dalla manifestazione e segnalazione alla Procura Federale.

3 - Numeri di gara (Riferimento ISC FIA Artt. da 205 a 207)

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

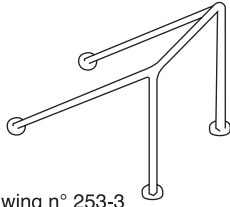
3.2. Nonostante quanto stabilito sopra, tutte le vetture storiche possono usare il tipo e la misura del numero di gara originale dell'epoca.

3.3. I numeri di gara devono essere apposti come segue:

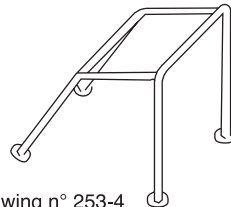
3.3.1 sugli sportelli anteriori o lungo l'abitacolo, su ciascuna fiancata.

3.3.1 Sul cofano motore, leggibili dal davanti.

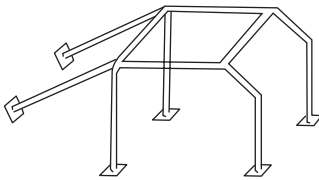
3.4. Le vetture che non sono in regola con queste disposizioni possono essere escluse dalla gara.

ALLEGATO VI: DISEGNI DI ROLL-BARS (RIF. ART. 5.13, CAP. 2°)

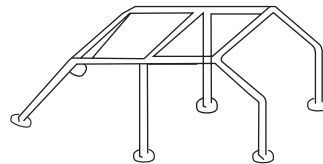
Dessin / Drawing n° 253-3



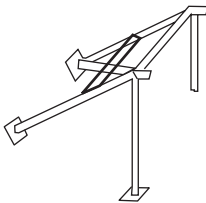
Dessin / Drawing n° 253-4



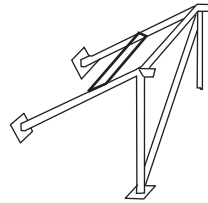
Dessin / Drawing n° 253-5



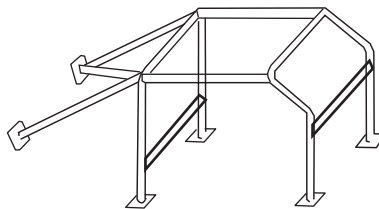
Dessin / Drawing n° 253-6



Dessin / Drawing n° 253-7



Dessin / Drawing n° 253-8

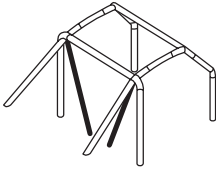


Dessin / Drawing n° 253-9

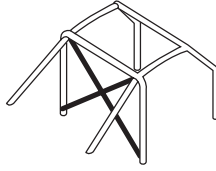
**DISEGNI DI TRAVERSE CHE POSSONO ESSERE USATE OLTRE A QUELLE PREVISTE
NELL'ALLEGATO VI (Art. 5.13.5d) (da Allegato J vigente)**

N.B. Nel caso di utilizzo del disegno 253-16, i punti di ancoraggio diventano 7.

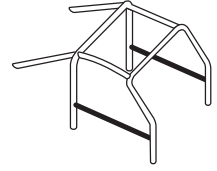
Nel caso di utilizzo dei disegni 253-6 e 253-10, i punti di ancoraggio diventano 8



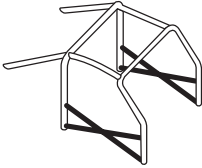
Dessin / Drawing 253/6



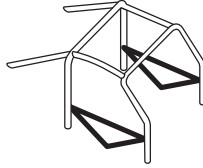
Dessin / Drawing 253/7



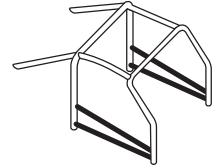
Dessin / Drawing 253/8



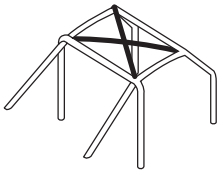
Dessin / Drawing 253/9



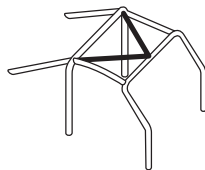
Dessin / Drawing 253/10



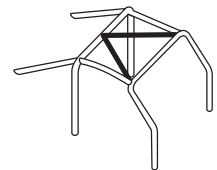
Dessin / Drawing 253/11



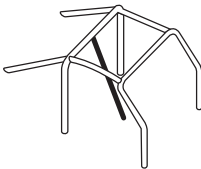
Dessin / Drawing 253/12



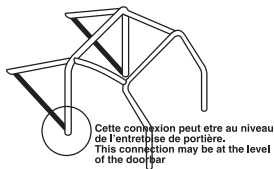
Dessin / Drawing 253/13



Dessin / Drawing 253/14

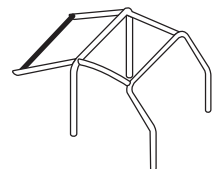


Dessin / Drawing 253/16

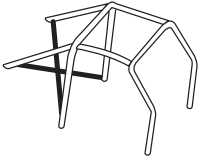


Dessin / Drawing 253/17

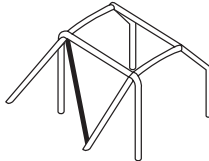
Cette connexion peut être au niveau
de l'entretoise de portière.
This connection may be at the level
of the doorbar



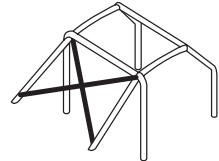
Dessin / Drawing 253/18



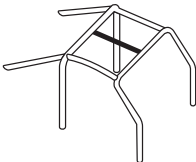
Dessin / Drawing 253/19



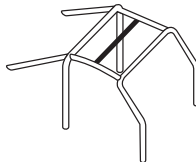
Dessin / Drawing 253/20



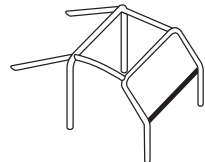
Dessin / Drawing 253/21



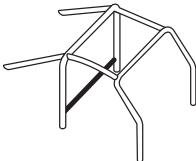
Dessin / Drawing 253/23



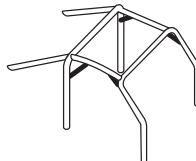
Dessin / Drawing 253/24



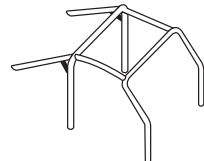
Dessin / Drawing 253/29



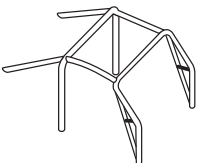
Dessin / Drawing 253/30



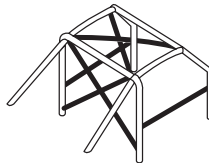
Dessin / Drawing 253/31



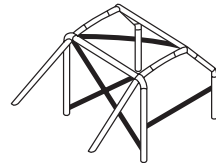
Dessin / Drawing 253/32



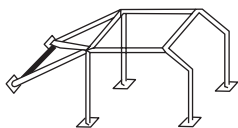
Dessin / Drawing 253/33



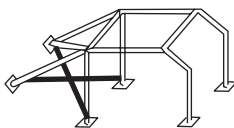
Dessin / Drawing 253/35B



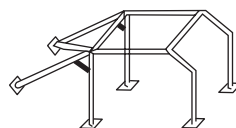
Dessin / Drawing 253/36B



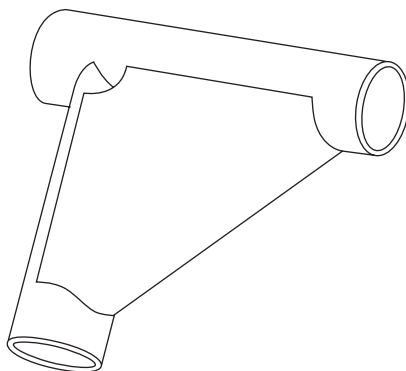
Dessin / Drawing n° 253-14



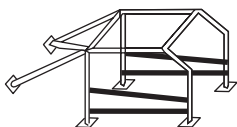
Dessin / Drawing n° 253-15



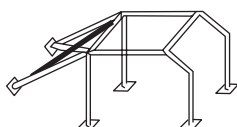
Dessin / Drawing n° 253-16



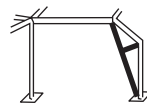
Dessin / Drawing n° 253-16A



Dessin / Drawing n° 253-17



Dessin / Drawing n° 253-17A



Dessin / Drawing n° 253-17B

ALLEGATO VII: REGOLAMENTI 1993 ROLL-BAR / ROLL-BAR A GABBIA

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

ALLEGATO VIII: SPECIFICHE DI PARTICOLARI MODELLI

ABARTH mod.li 1000:

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

AC mod. COBRA:

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

ACE BRISTOL e ACE 2.6

ACE Bristol	Periodo E
ACE 2.6	Periodo F

ALFA ROMEO mod. GIULIA SPRINT GTA:

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

ALFA ROMEO mod.li 1900 SPRINT e SUPER SPRINT:

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

ALFA ROMEO Giulietta ti (fiche di omologazione 1138:

Possono essere usati i seguenti cerchi:

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

ALPINE mod. A 110 1300 (1296cm³):

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

Carreggiate e larghezza cerchi così omologati sono:

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

ASTON MARTIN mod.li DB4:

possono essere equipaggiati con i motori della GT.

ASTON MARTIN mod. DB4 GT ZAGATO:

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

AUSTIN HEALEY mod. SPRITE:

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

AUSTIN HEALEY mod. SPRITE MK2 e TURNER CLIMAX:

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

AUSTIN HEALEY mod.li 100 e 3000:

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

AUSTIN HEALEY mod. 3000 MARK II e III:

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

AUSTIN HEALEY mod. 3000 MK II e III:

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

BMC AUSTIN/MORRIS mod.li MINI:

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

Il blocco motore originale della BMC Mini Cooper S può essere sostituito con il blocco (numero di fusione 12G1279) usato sulle Austin 1300 cc. (omologazione nr. 5335).

BMC AUSTIN/MORRIS mod.li MINI COOPER:

il montaggio dei codolini sui parafranghi è consentito soltanto per le vetture del Periodo G.

BMW mod.li 328:

non possono essere equipaggiati con i cambi di velocità della Volvo M40, poiché costruiti dopo la 2^a Guerra Mondiale, ma soltanto con quelli di origine.

BMW 2002:

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

CHEVROLET Monza:

nei Periodi H e successivi possono essere montati cerchi da 15".

CHEVRON

B19 - Il motore Ford BDG può sostituire il motore BDC, ma solo nel Periodo H

B23 - Per questa vettura può essere usato il motore Ford BDG.

DIVA mod. 1650 cc:

questa auto non è accettata con GTS.

DKW mod. F12:

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

ERA GRAND PRIX (E-TYPE):

Un compressore ROOTS può essere usato in sostituzione del compressore originale Zoller.

FERRARI mod. 250 GT:

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

FERRARI 275 LM - 330 P2 - 330 P4 Spyder:

queste vetture nel periodo F possono conservare i rollbar d'origine anziché le strutture richieste dall'Art. 5.13 della NS 14.

FIAT 500 (e derivate):

Solo per vetture FIAT 500 (e derivate) della Classe 700 di Gruppo 5 in possesso di HTP CSAI, è autorizzato l'utilizzo di cambi di velocità con più di 4 marce (oltre la RM) e di testate multivalvole con assi a cammes in testa. Non è consentito il raffreddamento ad acqua. E' vietato qualsiasi elemento elettronico tipo: alimentazione, sonde lambda, accensioni.

FIAT 1100:

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

FORD

- **Motori Ford Lotus Twin Cam:** i soli supporti di banco autorizzati nei motori delle vetture del Periodo F sono quelli semi-circolari conformi alle specifiche originali del Periodo stesso; i supporti di banco semicircolari in ghisa riprodotti in Inghilterra dalla Classic Motorsport Ltd. sono ammessi come pezzi di ricambio per i motori di 1558 cc. in questione. Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.1.

- **Blocco Motore Ford BDG:** sulle vetture del Periodo H il blocco motore originale in ghisa può essere sostituito, a motivo della sua irrimediabilità, con un blocco in alluminio corrispondente alle specifiche del Periodo.

- **Motori Ford Cosworth FVA-FVC:** il blocco motore costruito in Inghilterra dalla Geoff Richardson Ltd. è accettato come pezzo di ricambio per i motori delle vetture Sport e di Formula 2 del Periodo G.

Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.3

- **Motori Ford BDA:** L'utilizzo del motore Ford BDA è autorizzato sulle vetture Formula 2 del Periodo G.

- **In Formula Junior Categoria FJ/2** le testate costruite in Inghilterra dalla Geoff Richardson Ltd. con specifiche identiche alle testate Cosworth Ford 105E/109E sono consentite per sostituire le testate originali sulle Monoposto di Formula Junior.

Motori Ford 289 8V: su tale motore, nei Periodi F e G, sono permessi solo i bilancieri originali prodotti per i motori FoMoCo, in ghisa e ruotanti su una semi-sfera. La regolazione della distribuzione deve essere attuata tramite catena, senza nessun dispositivo di regolazione.

L'ordine di accensione deve rimanere quello d'origine: 1 – 5 – 4 – 2 – 6 – 3 – 7 – 8 (il cilindro nr. 1 è sulla destra, vicino al radiatore).

Falcon

- I cerchi tipo "Cragar" con cinque razze sono permessi nel Periodo F.

- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford. Borg-Warner come specificato sulla fiche di omologazione nr. 1250.

Mustang:

- I cerchi tipo "Cragar" con cinque razze sono permessi nel Periodo F.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford T&C.

Mustang Fastback:

- Non essendovi alcuna prova che all'epoca sia stato omologato, questo modello non può essere accettato nel Periodo F come Turismo, Turismo Competizione, GT e GTS.

Mustang 289:

- Nel Periodo F può essere utilizzato solo l'albero motore che produce una corsa di 72,8 mm.
- L'unico cambio permesso su tali vetture del Periodo F è Ford T&C.

Lotus Cortina:

Ogni tipo di pastiglia freni compatibile con la pinza originale è permessa sulle vetture Turismo di serie se la superficie di attrito rimane quella omologata.

Cortina GT:

I freni posteriori conformi a quelli descritti nella Fiche di Omologazione nr. 5024 (Ford Cortina GT) possono essere usati in Periodo F in sostituzione di quelli descritti sulla Fiche di Omologazione nr. 1225 per la Ford Cortina GT.

Ford mod. GT 40:

Per questo periodo F le dimensioni massime delle ruote sono le seguenti: ant. 6,5", x 15" post. 8" x 15". Questa vettura è classificata nella categoria GTP se appartiene al Periodo F e nella categoria GTS se appartiene al Periodo G.

Shelby mod. GT 350:

- Per questa vettura sono riconosciute valide due fiches di omologazione FIA: la n° 191 "Mustang Shelby GT 350", con carreggiata anteriore e posteriore di mm. 1448 e la n° 504 "Ford Shelby GT 350", con carreggiata anteriore di mm. 1488 e posteriore di mm. 1473 (la pagina n° 11 di quest'ultima fiche non è riconosciuta come valida poiché non è stata timbrata né datata dalla FIA).

ESCORT RS 1600 / 1800 / 2000:

I diametri massimi dei cerchi accettati nel Periodo H, per le vetture TC, sono i seguenti:

- RS 2000 (omologazione nr. 5566): 13"
- RS 1600/1800 (omologazione nr. 1605): 15"

GODFREY mod. Era Grand Prix (E-Type):

Un compressore Roots può essere utilizzato in sostituzione dell'originale Zoller.

ISO mod. GRIFO A3C / BIZZARRINI:

per queste vetture, i roll-bars originari possono essere usati in sostituzione delle strutture di sicurezza previste nell'art. 5.13 della NS 14.

JAGUAR mod. D TYPE

Una vettura del Periodo E può essere considerata appartenente tanto al Periodo E, se monta un motore di 3,4 litri, quanto al Periodo F, se monta un motore di 3.8 litri.

JAGUAR mod. E TYPE 3.8:

- L'utilizzo della scatola del cambio in lega leggera non è permesso.
- L'impiego dei cambi E Type è ammesso sulle vetture equipaggiate in origine con i cambi D Type.
- Le vetture del Periodo E devono conformarsi alla fiche di omologazione FIA n° 34 (6A) del 1961 e quelle del Periodo F alle fiche n° 100 (6B) del 1963 oppure alla fiche n° 184 del 1964;
- Valvole: ciascuna delle misure delle valvole indicate sulla fiche di omologazione può essere utilizzata per l'una o l'altra delle testate omologate;
- In mancanza di una prova certa che una diversa configurazione diversa era corrente nei Periodi stessi, i tubi dei collettori di scarico devono passare tra il motore e il telaietto anteriore;
- Il montaggio del telaio ausiliario posteriore deve corrispondere a quello di origine e può essere effettuato su articolazioni in nylon, con esclusione di giunti Unibal.
- La fiche di omologazione n° 100 (6B) stabilisce che la larghezza massima del canale delle ruote è di mm. 203,2 mentre per quanto riguarda le carreggiate quella anteriore è di mm. 1350 e quella posteriore di mm. 1410;
- Vetture GTS del Periodo F: è autorizzato l'impiego, quale pezzo di ricambio, del blocco motore in alluminio fabbricato in Francia dalla Société ATS di Arcueil, che deve portare il numero di serie del tipo ATS 95/02/****
- Vetture GTS del Periodo F: Il solo cambio di velocità a 5 rapporti autorizzato è il cambio ZF con scatola in ghisa corrispondente alle specifiche del Periodo.
- È consentito l'utilizzo di una testata a grand'angolo (GTS, fiche di omologazione n° 100)

- Se si utilizza un sistema con una pompa di iniezione, deve essere del sistema a farfalla Lucas dell'epoca (GTS - fiche n° 100);
- Sono accettate quattro configurazioni di carrozzeria "Lightweight", ma al momento in cui una di queste viene scelta deve essere pienamente rispettata (GTS - fiche n° 100).
- Lo smontaggio dei paraurti non è obbligatorio nelle gare in circuito o in salita (Allegato IX Art. 12).

JAGUAR mod. E TYPE 4.2:

è autorizzata a concorrere nel Periodo F soltanto in versione standard (fiche di omologazione FIA n° 506), senza le opzioni del modello 3.8 litri.

LANCIA mod. AURELIA B 20:

quando monta cerchi da 15" questa vettura è autorizzata all'aumento della carreggiata originale di 1".

LANCIA mod. STRATOS:

il profilo minimo dei pneumatici è 40% per tutti i Periodi.

LANCIA mod.li FULVIA 2C e COUPÈ:

si precisa che nel Periodo F questi modelli possono essere dotati esclusivamente del collettore di scarico in ghisa, in quanto il collettore in lamiera è stato omologato soltanto nel 1966.

LANCIA mod. FULVIA COUPÈ:

in analogia a quelle della Fulvia 2C, che utilizza gli stessi componenti quando corre in categoria TC secondo le specifiche della fiche di omologazione FIA n° 1373 (ruote con canale da 5,5"), le carreggiate della Fulvia Coupé della categoria equivalente possono essere portate a queste misure: anteriormente mm. 1350 e posteriormente mm. 1300.

LOLA mod. MKI:

- È consentito l'utilizzo unicamente dei motori Coventry Climax FWA (1100 cm³) o FWE (1220 cm³).
- Questa vettura è considerata del Periodo E se monta freni a tamburo e ruote da 15".
- È considerata del Periodo F se monta ruote da 13" o freni a disco o entrambi.

LOLA mod.T 70 MK II:

questa vettura è ammessa alle competizioni nel Periodo F.

LOTUS

Motori Ford Lotus Twin Cam: i soli supporti di banco autorizzati nei motori delle vetture del Periodo F sono quelli semi-circolari conformi alle specifiche originali del Periodo stesso; i supporti di banco semicircolari in ghisa riprodotti in Inghilterra dalla Classic Motorsport Ltd. sono ammessi come pezzi di ricambio per i motori di 1558 cc. in questione. Tutti i pezzi di ricambio portano il nr. 95.1.

Lotus Elan mod.li 26 e 26R:

- Su queste vetture, quando partecipano alle competizioni nelle categorie GT e GTS del Periodo F, non possono essere presenti Unibal sulle sospensioni;
- Si precisa che sulle vetture della categoria GTS del Periodo F le uniche ruote ammesse sono: le ruote d'origine in acciaio che figurano sulla fiche di omologazione FIA n° 127, le ruote in lega Minilite o di tipo Minilite con canale da 4,5" oppure 5,5" e le ruote in lega con canale da 6" che figurano sull'estensione B/V della fiche di omologazione FIA n° 127.

I fari devono rimanere in funzione; essi possono essere resi fissi e coperti con uno schermo di materiale acrilico trasparente.

Lotus Elan 26R:

nella categoria GTS del Periodo F non può essere equipaggiata con un carter secco e sono ammesse solo le estensioni di omologa fino al 31/12/1964.

Elite S1 e S2:

- Per motivi di sicurezza è autorizzata la sostituzione dell'elemento in gomma di raccordo tra la sospensione posteriore e la carrozzeria per mezzo di altri sistemi, compresi l'utilizzo di un Unibal;
- Il diametro minimo permesso per i cerchi delle ruote è di 15".
- Le finiture esterne (p.e. bordi dei vetri e del parabrezza) possono non essere rimossi.

Corcina Lotus:

- Il posizionamento dell'assale posteriore deve essere conforme esclusivamente alle specifiche standard (non sono ammessi tubi di rinforzo).
- Ogni tipo di pastiglia freni compatibile con la pinza originale è permessa sulle vetture Turismo di serie se la superficie di attrito rimane quella omologata.

LOTUS mod. 7:

- Questa vettura non è accettata né come GT né come GTS.

- Può essere accettata soltanto come Sport Prototipo, ma senza essere ammessa alle prove di Campionato, Trofeo e Coppa FIA.

LOTUS mod. 11:

- La prima serie può essere equipaggiata con il motore Coventry Climax FWA di 1098 cc.; FWE di 1216 cc.; FWB di 1460 cc..
- La seconda serie può essere equipaggiata con i motori Coventry Climax FWA di 1098 cc.; FWE di 1216 cc.; FWB di 1460 cc.; FPF di 1475 cc..

LOTUS mod. 23:

la cilindrata massima dei motori Ford Twin Cam che equipaggiano questa biposto corsa non deve superare i 1600 cc..

LOTUS 23B

I giunti Hardy Spider e Juboflex possono essere accettati in alternativa agli originali sull'albero di trasmissione.

MC LAREN mod.li M1:

- Nel Periodo F sono ammessi i modelli:
 - M1 A con motore Oldsmobile di 4500 cc.,
 - M1 A con motore Ford di 4700 cc.,
 - M1 A con motore Chevrolet di 5500 cc. ed
 - M1 B con motore Oldsmobile di 4500 cc.
- Nel Periodo F non sono ammessi i modelli M1 A equipaggiati con freni a disco ventilanti ed M1 B con i motori Ford e Chevrolet.

MARCOS mod. GT (Volvo):

questa vettura, con motore Volvo, è ammessa nel Periodo F come GTS nelle specifiche approvate dalla Commissione Auto Storiche della FIA.

MERCEDES BENZ mod. 300 SL M 198 I ROADSTER:

il peso omologato è quello riportato sulla fiche n. 86, anche per le vetture con carrozzeria non in lamiera d'acciaio.

MORGAN mod. PLUS FOUR SUPER SPORTS:

è il solo modello, che deve conformarsi alla fiche di omologazione FIA n° 64 del 1962, ammesso nel Periodo F per l'impiego con il motore da 2.2 litri.

NISSAN mod. DATSUN SPORT 240Z – H(L)S 30 – Omologazione nr. 3023.

Le vetture conformi all'omologazione nr. 3023 (Gr. 3 e B) possono usare cerchi da 15".

NORTON:

i motori prodotti in Inghilterra da Utley e Banyard Smith, con specifiche identiche ai motori Norton di 500 cc. a corsa lunga (mm. 79,6 x mm. 100), sono ammessi per sostituire i motori originali corrispondenti sulle Monoposto di Formula 3 del Periodo E.

NSU mod. 1000 TYP 67:

per le vetture della categoria TC del Periodo F, quando utilizzano le ruote in lega da 4.5" x 12" menzionate sulla fiche di omologazione F.I.A. n. 1313, sono autorizzate le seguenti misure della carreggiata: anteriore mm 1.259; posteriore mm 1.248.

OPEL mod. ASCONA A 1900:

Le vetture TC del Periodo H1 e conformi alla fiche di omologazione nr. 5398 possono usare cerchi da 15" di diametro

OPEL mod. Kadett B Coupè F:

E' permesso usare le pinze freno della Opel Commodore/Omega come sostituzione di quelli indicati nella estensione nr. 12/9V dell'omologazione nr. 5209 (numero del ricambio 93173152 e 93173150, diametro del pistone 35 mm).

OSCA:

Nelle gare di Formula Junior queste vetture possono usare cerchi anteriori e posteriori con le seguenti dimensioni massime: 4,5" x 15".

OSELLA B.C. (fino a PA 9):

Le vetture sulle quali gli attacchi delle sospensioni anteriori risultino esterni al telaio saranno inserite d'ufficio nel Periodo JR (1/1/83 – 31/12/1990).

PORSCHE mod. 356:

- Le carreggiate stabilite dalla FIA per tutti i modelli sono le seguenti: anteriore mm. 1306, posteriore mm. 1315.

- Per le vetture con tamburi da mm. 60 omologati in opzione, mm. 1346 avanti e mm. 1315 dietro;
- Per le vetture di cui non esiste una fiche di omologazione FIA dell'epoca sono stati definitivamente confermati questi pesi minimi:

Nella categoria GTS:

Coupè, cabriolet, hardtop	
1100, 1300, 1300S, 1500, 1500S Super	750 Kg
A/ 1300, 1300 A	805 Kg
A/ 1500 GS Carrera / Carrera GT	780 Kg
A/ 1600 S, 1600 GS, Carrera GT / de Luxe	780 Kg
A/ 1600 810 Kg	
B(T5)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90	830 Kg
B(T5) modelli GT/ 1600, 1600 S, 1600 S 90	750 Kg
B(T5) cabriolet / 1600, 1600 S, 1600 S 90	780 Kg
B(T6)/ 1600, 1600 S, 1600 S 90	750 Kg
B(T6)/ 1600 GS / GT / GT Abarth	780 Kg
B(T6)/ 2000 GS / GT / GT Carrera 2	770 Kg
B(T6)/ 2000 GS Abarth Carrera	770 Kg
C/ 1600 C, 1600 SC (fiche omologazione 139 e 501)	900 Kg

Speedster, roadster

1500 S 700 Kg	
A/ 1600 GS	700 Kg
B(T5)/ 1600 S	800 Kg
B(T6)/ 1600 S, 1600 S 90	740 Kg

Nella categoria GTP:

356 B (T5) 1600S 90, coupè, cabriolet, hardtop	788 Kg
356 B (T6) 1600 S 90, coupè, cabriolet, hardtop	712 Kg
356 B (T6) 1699 S 90, speedster, roadster	703 Kg

PORSCHE mod. 901/911:

- Il modello a passo corto introdotto nel 1963 è accettato nel Periodo F come GTS, soltanto secondo le specifiche della fiche di omologazione FIA n° 183 del 1965;
- La fiche di omologazione FIA n° 503, sulla quale sono indicati i carburatori Weber, è valida soltanto per il Periodo G.
- Le vetture del Periodo F possono utilizzare il dispositivo di regolazione del camber che, a partire dal n° di telaio 302.695, si trova sugli attacchi superiori della sospensione anteriore.
- Sulle vetture GTS del Periodo F (fische n° 183) è autorizzato l'impiego delle ruote in lega Fuchs con canale da 5,5" e dei semiassi Lobro.
- Il motore 901/20 e i corrispondenti bilancieri possono essere usati solo sulle 911 R post 1966.
- Le vetture 911 Carrera Modello G del 1974 e seguenti possono usare cerchi di larghezza 7" sull'anteriore e 8" sul posteriore, forniti all'epoca come opzioni dai concessionari.
- Il cambio 915 non è accettato sulle Porche 911 prima del 1972.

PORSCHE mod. Ili 911 2.7 / 3.0 RS o RSR:

per le vetture dal 1974 in poi è autorizzato il montaggio, in alternativa al blocco motore originale, del blocco motore della Porsche 911 Turbo 3.0 (numero di fusione 930 101 101 4R & 930 101 102 4R, oppure 930 101 103 4R & 930 101 104 4R), con la cilindrata conforme all'originale.

PORSCHE mod. RSR 1975/76 e 934:

per le vetture GTS è permesso l'uso di cerchi con diametro da 16".

Porche 911 Carrera 3.0 RS/RSR (om. 3053):

per queste vetture sono ammesse come ricambi le pinze freni usate sulla Porche 911 Turbo 3.3 (Om. 3076 - estensione 6/3e)

SKODA:

nei rispettivi Periodi di classificazione sono ammessi come GT i seguenti modelli:

- Skoda Felicia tipo 994 di 1150 cc. (anni 1959-1961),
- Skoda Felicia Super tipo 996 di 1150 e 1300 cc. (anni 1961 e 1964),
- Skoda 450 di 1150 cc. (anni 1958-1959).

SPORT NAZIONALE (Biposto Corsa)

SPORT NAZIONALE (Biposto Corsa)

equipaggiate con motore Alfa Romeo 6 cilindri, 2500 cc., 12 valvole. Sono inserite nel Periodo JR (1/1/1983 – 31/12/1990) e solo con H T P CSAI. Devono essere conformi alla regolamentazione tecnica prevista nel Periodo di riferimento (NS 10 Annuario CSAI 1990). La fiche di omologazione di riferimento del motore è la nr. 5135 Gr. A/N oppure la nr. 02-S CSAI del 1° Giugno 1987.

STANGUellini mod. 1100 Corsa:

In Formula Junior, al fine di poter utilizzare cerchi di 1" più larghi, la carreggiata anteriore può essere aumentata da 1220 mm a 1240 mm.

TOYOTA Celica 1900 RA20L-KA

Le pinze freni di questa Toyota Celica (omologazione nr. 5437) possono essere sostituite con quelle della Ford Escort RS 1600 (omologazione nr. 1605)

TVR

Grantura e Griffith: a causa di un errore sulle fiche di omologazione FIA originali, si precisa che i passi stabiliti per i modelli che seguono sono questi:

- TVR Grantura MK 1, MK 2 e MK 2°: mm. 213, 36.
- TVR Grantura MK3 e Griffith: mm. 217,17.

Grantura: nel periodo E è consentita solamente la scatola guida a vite senza fine. In Periodo E sono autorizzati solo cerchi da 15".

VOLVO

PV 544 SPORT: i freni a disco omologati nell'estensione C della fiche di omologazione FIA n° 1086 sono ammessi soltanto sulle vetture del Periodo F.

122: Se si usano cerchi da 5,5", omologati come opzione sulla fiche nr. 1408, la carreggiata può essere aumentata fino ad un massimo di 1345 mm.

L'evoluzione 01/01 ET della fiche di omologazione non può essere presa in considerazione per vetture prima del Periodo G.

544, 122, P100, 123GT, 1800: per le vetture con fiche di omologazione 39, 544, 1086, 1089, 1092, 1129, 1408, 5012, 5152, 5313, si raccomanda di utilizzare i semi-assi costruiti da "NorDrive" (NL), in sostituzione di quelli originali.

VOLKSWAGEN mod. VW KAFER:

Questa vettura può essere considerata come GT quando modificata da Oettinger secondo la fiche di omologazione nr. 138.

ALLEGATO IX: MODIFICHE AUTORIZZATE, PER LE VETTURE TURISMO DI SERIE (T) E GRAN TURISMO DI SERIE (GT) DEI PERIODI "E", "F" E "G1"

NON SONO AMMESSE ALTRE MODIFICHE

In generale, ad eccezione di ciò che al contrario è espressamente autorizzato, qualsiasi parte danneggiata per usura o incidente deve essere sostituita con un'altra identica nelle specifiche (cioè esattamente uguale) a quella sostituita e le carrozzerie, gli interni degli abitacoli e gli impianti di scarico devono conformarsi a quanto previsto dal costruttore per il normale uso stradale.

Oltre a quelle indicate nel presente allegato, non sono ammesse altre modifiche.

1. Dispositivi elettrici

1.1 - Dispositivi di illuminazione (solo in gare su strade aperte): devono essere conformi alla legislazione in vigore;

1.2 - È consentito il montaggio di fari supplementari, ma il loro numero totale non deve essere comunque superiore a sei, escluse le luci di posizione;

1.3 - I fari supplementari possono essere incassati, se necessario, nella parte frontale della carrozzeria o nella griglia del radiatore, ma le aperture create a tale scopo devono essere totalmente occupate dai fari aggiuntivi e non avere altre funzioni;

1.4 - È lasciata piena libertà nella scelta dei vetri, delle parabole (a condizione che siano rispettate le dimensioni originali) e delle lampade dei fari;

1.5 - È consentito il montaggio di luci di retromarcia anche incassate, se necessario, nella carrozzeria, a condizione che si accendano solo con l'inserimento della retromarcia e che rispettino la legislazione in vigore nel paese in cui la vettura è immatricolata;

1.6 - È consentito il montaggio di un proiettore orientabile, subordinatamente alla legislazione in vigore e alle norme vigenti nei Paesi che la vettura potrebbe attraversare nel corso di una competizione;

1.7 - Candele, bobina d'accensione, condensatore e distributore: la marca è libera, a condizione che il numero delle candele per ogni cilindro, il tipo della bobina, del condensatore, del distributore e delle candele siano conformi alle specifiche del costruttore con riferimento al modello preso in considerazione;

1.8 - È vietata l'aggiunta di un sistema di accensione elettronico, né di un limitatore di giri elettronico;

1.9 - Batteria e generatore:

- il tipo, la marca e la capacità (amperaggio) della batteria e del generatore di corrente sono liberi, ma una dinamo non può essere sostituita con un alternatore; - Il generatore deve produrre corrente ed essere sotto tensione solo a motore acceso.

1.10 - È consentito modificare la tensione (voltaggio) della batteria e di tutti gli apparecchi elettrici da 6 a 12 volts; La capacità (Ah) della batteria è libera.

1.11 - La posizione originale della batteria non può essere cambiata all'infuori dello spostamento, per motivi di sicurezza, dall'abitacolo ad un altro punto della vettura;

1.12 - Se la batteria viene mantenuta nell'abitacolo deve essere fissata saldamente e ricoperta da un contenitore isolato e a tenuta stagna;

2 - Sospensioni

2.1 - Ammortizzatori:

2.1.1 - la marca e il tipo degli ammortizzatori sono liberi, ma il loro numero e il sistema di funzionamento (telescopici o a leva, idraulici, idraulici a gas o a frizione) non possono essere variati rispetto all'equipaggiamento originario della vettura;

2.1.2 - non sono ammessi gli ammortizzatori idraulici a gas equipaggiati con una riserva supplementare di gas esterna o interna in aggiunta a quella di origine.

2.1.3 - Supporti: i supporti originali delle molle e i punti di ancoraggio delle sospensioni non possono essere cambiati in alcun caso.

2.1.4 - Molle: le dimensioni delle molle delle sospensioni possono essere modificate, possono essere sostituite con altre a condizione che il loro tipo, numero, materiale, e taratura siano identici a quelli della specifica di periodo che vanno a sostituire. Il numero delle spire o delle lame è libero.

3 - Ruote e pneumatici

3.1 - Ruote:

3.1.1 - devono avere specifiche uguali, a quelle fornite all'origine dal costruttore per il modello di vettura considerato.

3.1.2 - esse sono definite dal diametro, dalla larghezza del canale del cerchio e dalla loro campanatura. Comunque, le ruote di 400 mm. di diametro possono essere sostituite con ruote da 15" e canale inferiore a 4", solo nelle gare dove sono previsti i pneumatici Dunlop Racing.

3.1.3 - La posizione della ruota di scorta non può essere cambiata, ma il sistema di bloccaggio è libero.

3.2 - Pneumatici: devono essere conformi all'Art. 8 della NS 14.

4 - Sedili

I supporti dei sedili possono essere modificati.

È consentita anche la rimozione del sedile e/o dello schienale posteriori, ma non dei rivestimenti delle lamiere sottostanti, soltanto quando sulla vettura viene montato un roll-bar a gabbia.

5 - Motore e suoi accessori

5.1 - Rialesaggio: autorizzato fino ad un aumento di 0.6 mm dell'alesaggio d'origine, a condizione che questa operazione non cambi la classe di cilindrata del periodo.

5.2 - Pistoni: non sono permesse modifiche dei pistoni ma i pistoni originali possono essere sostituiti con altri, anche se non provenienti dallo stesso fabbricante, a condizione che corrispondano alle specifiche del Periodo (forma, peso);

5.3 - Gli alberi a cammes non possono essere modificati né sostituiti con altri di diverso disegno.

5.4 - Valvole: la lunghezza non può essere modificata.

5.5 - Equilibratura: l'equilibratura è consentita, ma l'alleggerimento di qualsiasi parte non può eccedere il 5% del suo peso originario.

5.6 - Filtro dell'aria: può essere cambiato o tolto, ma non può essere eliminato il suo cassonetto di contenimento originale.

5.7 - Carburatori: possono essere cambiati solo i getti e i diffusori, ma devono essere mantenute la marca, il tipo omologato o le specifiche del costruttore.

5.8 - Albero motore: è consentita la sostituzione dell'albero motore originale con un altro fabbricato in materiale ferroso alternativo, a condizione che sia identico, nella forma ed in tutte le dimensioni, a quello originale; comunque, debbono essere utilizzati i supporti di banco di origine o, quantomeno, ricostruiti con forma e materiali identici agli originali.

6 - Impianto di raffreddamento

6.1 - Radiatore

6.1 - È autorizzato il montaggio di qualsiasi radiatore previsto dal costruttore per lo specifico modello di vettura preso in considerazione, ma il sistema di attacco e la sua posizione non possono essere modificati in alcun caso;

6.1.2 - È autorizzata l'aggiunta di una persiana sul radiatore, fissa o azionabile con qualsiasi tipo di dispositivo;

6.1.3 - I radiatori del riscaldamento dei motori raffreddati ad acqua e gli scambiatori di calore dei motori raffreddati ad aria possono essere rimossi ma non cambiati di posizione;

6.1.4 - La posizione dei tubi dell'acqua è libera.

6.2 Ventole:

6.2.1 - È concessa piena libertà sul numero e le dimensioni delle pale (ovvero sulla completa eliminazione delle ventole),

6.2.2 - L'azione della ventola può essere temporaneamente bloccata mediante frizioni;

6.2.3 - È permesso il montaggio di una ventola elettrica in sostituzione di quella originale.

6.3 - Termostato: la marca e il tipo sono liberi.

7 - Molle

Le molle diverse da quelle di sospensione possono essere sostituite con altre a condizione che il loro numero, materiale e taratura siano identici a quelli della specifica di periodo che sostituiscono.

8 - Trasmissione, cambio, differenziale e frizione.

8.1 - È consentito l'uso di un massimo di due serie di rapporti del cambio e di due serie di rapporti finali fra quelli omologati in Gruppo 1 per le Turismo di Serie e in Gruppo 3 per le Gran Turismo di Serie;

8.2 - È vietato il montaggio di cambi a innesti frontali

8.3 - È autorizzata l'aggiunta al cambio originale di un overdrive, a condizione che sia conforme alle specifiche del Periodo;

8.4 - Il sistema originale di controllo della frizione non può essere modificato.

9 - Freni

9.1 - È consentito il montaggio di un ripartitore di frenata tra le ruote anteriori e quelle posteriori solo se incluso tra le specifiche del Periodo;

9.2 - Le tubazioni dei freni possono essere protette da una guaina rinforzata di tipo flessibile (di tipo Aeroquip);

9.3 - Il materiale delle guarnizioni d'attrito è libero; è consentita la sola normale fresatura di manutenzione delle guarnizioni d'attrito;

9.4 - Il servofreno montato all'origine non può essere disinserito.

10 - Passo, carreggiate, distanza dal suolo

10.1 Passo e carreggiate:

10.1.1 - Le misure del passo e delle carreggiate devono conformarsi alle dimensioni omologate o, se la vettura non è stata omologata, alle specifiche originali del costruttore.

10.1.2 - La tolleranza sulle carreggiate è +/- 1%.

10.2 - Distanza dal suolo: tutte le parti sospese (compresi i tubi di scarico e i silenziatori) della vettura devono trovarsi, in qualsiasi momento di una competizione, ad una distanza minima dal suolo di 10 cm. in modo che un blocco di 80x80x10 cm. possa essere passata sotto la vettura da ogni lato, in qualunque momento della gara.

10.2.1 - La distanza dal suolo può essere misurata in qualunque momento durante la gara, su un piano scelto dal Commissario Tecnico Delegato, ed in conformità con il Manuale di Omologazione pubblicato dalla FIA nel 1993.

11- Peso

Il peso della vettura non deve essere inferiore, in qualsiasi momento di una competizione, al peso minimo omologato o, se la vettura non è stata omologata, a quello delle specifiche del Periodo.

12 - Paraurti

12.1 - Ameno che non facciano parte integrante della carrozzeria e salvo nei rallye, i paraurti delle vetture omologate ed i loro supporti devono essere smontati.

12.2 - I paraurti delle seguenti vetture vengono considerati come parti integranti della carrozzeria:

12.2.1 - Jaguar Mark 1 e 2

12.2.2 - Austin e Morris Mini, e tutti i modelli derivati

12.2.3 - Ford Falcon

12.2.4 - Ford Mustang

12.2.5 - Volvo 120 (tutti i modelli)

12.2.6 - VEB Wartburg, (tutti i modelli)

12.2.7 - Abarth 850 TC e 1000

12.2.8 - Porsche 911 (tutti i modelli)

12.2.9 - Lotus Elan.

12.3 - Le vetture partecipanti ai rallye devono essere equipaggiate di paraurti conformi alle specifiche dell'epoca del modello considerato salvo se:

12.3.1 - Il modello è stato omologato all'epoca senza paraurti o

12.3.2 - Il telaio interessato ha partecipato all'epoca, senza paraurti a prove organizzate secondo il regolamento F.I.A.;

13 - Ruota di scorta

La ruota di scorta può essere rimossa dalla vettura a condizione che:

13.1 - Il peso minimo omologato della vettura sia rispettato in ogni momento.

13.2 - Nei rally, il Codice della Strada deve essere rispettato.

14 - Accessori supplementari non omologati

14.1 - Accessori supplementari non compresi tra le specifiche del Periodo o nelle fiche di omologazione sono autorizzati senza restrizioni, a condizione che non abbiano conseguenze sul comportamento della vettura e non influenzino, nemmeno indirettamente, le prestazioni del motore, dello sterzo, della trasmissione, né la tenuta di strada o la frenata.

14.1.1 - Tali accessori sono quelli che riguardano l'estetica, il comfort (illuminazione, riscaldamento, radio ecc.) e quelli che consentono una guida più facile e sicura della vettura (speed-pilot, lavavetro, ecc.).

14.2 - La silhouette della vettura, come definita dall'Art. 3.4.1, non deve essere modificata;

14.3 - La posizione del volante (guida destra o guida sinistra) è irrilevante, a condizione che il modello sia stato offerto dal costruttore in quelle configurazioni.

14.4 - È autorizzato quanto segue:

14.4.1 - Il dispositivo di segnalazione acustica può essere cambiato, può esserne aggiunto un altro, può essere modificato per consentirne l'azionamento da parte del passeggero;

14.4.2 - Il parabrezza può essere sostituito con un altro dello stesso materiale provvisto di sbrinatori;

14.4.3 - Il dispositivo del riscaldamento può essere sostituito con altro previsto nel catalogo del fabbricante della vettura.

14.4.4 - abbellimenti estetici esterni possono essere rimossi (ad eccezione della griglia del radiatore e delle cornici dei fari), a condizione che non si vengano a creare bordi taglienti.

14.4.5 - Il contachilometri originale può essere sostituito con un altro, a condizione che lo strumento sostitutivo sia di tipo analogico ed entri nello stesso alloggiamento; è ammesso il montaggio di strumenti supplementari, purché siano di tipo analogico;

14.4.6 - È ammessa la sostituzione del termometro dell'acqua elettrico con uno di tipo capillare e un manometro standard con uno di maggiore precisione.

14.4.7 - I punti d'attacco del crick di sollevamento possono essere rinforzati, può esserne spostata la posizione e possono esserne aggiunti degli altri;

14.4.8 - I rostri dei paraurti possono essere rimossi, ma i paraurti devono restare nella loro collocazione originale, salvo quanto previsto al precedente Art. 12 di questo Allegato;

14.4.9 - I cassettini portaoggetti e le tasche negli sportelli possono essere modificati soltanto per un loro miglior utilizzo;

14.4.10 - Quando il regolamento di una gara consente il montaggio di una protezione del sottoscocca, le tubazioni dei freni e del carburante possono essere protette.

14.4.11 - La posizione e l'estetica dei numeri di targa sono liberi, entro i limiti delle norme in vigore nel Paese del proprietario della vettura;

14.4.12 - Può essere montato un volante alternativo, ma deve essere mantenuto il sistema di attacco originale alla colonna dello sterzo;

14.4.13 - Possono essere aggiunti all'impianto elettrico ulteriori relè, interruttori e possono essere allungati i cavi della batteria;

14.4.14 - Tutti gli interruttori elettrici possono essere liberamente cambiati con riferimento alla loro funzione, posizione e, nel caso di accessori aggiuntivi, al loro numero;

14.4.15 - Le coppe delle ruote possono essere rimosse e le ruote bilanciate;

14.4.16 - La bulloneria può essere cambiata e/o bloccata con coppiglie o filo di ferro;

14.4.17 - Possono essere montate coperture dei fari, a condizione che non influenzino l'aerodinamica della vettura;

14.4.18 - Il freno a mano può essere modificato per consentire il suo sgancio rapido (sistema "fly off");

14.4.19 - Sulle vetture aperte, il montaggio di un hard top corrispondente alle specifiche del Periodo venduto dal fabbricante della vettura o da un fornitore esterno.

ALLEGATO X: MODIFICHE AUTORIZZATE PER LE VETTURE TURISMO COMPETIZIONE (TC) E GRAN TURISMO COMPETIZIONE (GTS), DEI PERIODI "E", "F" E "G1", IN AGGIUNTA A QUELLE AUTORIZZATE DALL'ALLEGATO IX

Oltre a quelle indicate nel presente allegato, non sono ammesse altre modifiche.

1 - Telaio

Il telaio deve seguire il disegno e le dimensioni originali, ma può essere dotato di rinforzi localizzati.

2 - Sospensioni

2.1- Barre antirollio:

2.1.1 - È autorizzato il montaggio di una barra antirollio a condizione che non costituisca un mezzo aggiuntivo di posizionamento delle ruote.

2.1.2 - La barra antirollio non deve essere regolabile e deve essere costruita come elemento unico a partire da un pezzo pieno;

2.1.3 - È consentito l'uso di giunti unibal sulle barre antirollio, a condizione che non modifichino la geometria delle sospensioni;

2.2 - Ammortizzatori: sono ammessi gli ammortizzatori regolabili dello stesso tipo di quelli corrispondenti alle specifiche del Periodo;

2.3 - Supporti molle:

2.3.1 - I piattelli delle molle regolabili e la regolazione dell'altezza da terra sono vietati salvo se si tratta di una specifica dell'epoca per il modello considerato e che sia utilizzato solo il sistema di regolazione d'origine di tale specifica.

2.3.2 - I supporti originali non devono essere modificati.

2.4 - Molle delle sospensioni:

2.4.1 - Queste possono essere sostituite con altre a condizione che il loro tipo ed il loro numero siano identici a quelli della specifica che vanno a sostituire.

2.4.2 - Il numero di spire/lame è libero.

2.4.3 - Molle a flessibilità variabile non possono essere utilizzate se non si tratta di una specifica dell'epoca.

2.5 - Barre anti-spostamento o anti-avvicinamento sui punti di attacco delle sospensioni alla scocca o al telaio e barre di rinforzo delle sospensioni o puntoni: sono proibite, se non corrispondono ad una specifica di Periodo per un dato modello;

3 - Molle di qualsiasi genere

Le molle diverse da quelle di sospensione possono essere sostituite da altre a condizione che il loro numero sia identico a quello della specifica del periodo interessato.

4 - Generatore e candele

È consentita la sostituzione della dinamo con un alternatore di tipo e specifiche disponibili nel Periodo di capacità pari o superiore, ma il sistema ed il metodo di trascinamento del generatore devono restare immutati. È vietato l'impiego di pulegge dentate.

Candele di un diametro inferiore a quello delle specifiche del Periodo possono essere montate con appositi adattatori, se esistono le prove di un loro utilizzo nel Periodo stesso.

Limitatori elettronici di giri non sono permessi.

5 - Motore

5.1 - Rialesaggio: autorizzato fino ad un massimo di 1.2 mm dell'alesaggio d'origine a condizione che questa operazione non cambi la classe di cilindrata del periodo della vettura.

5.2 - Il rialesaggio oltre 1,2 mm ma fino al limite della classe di cilindrata del periodo è consentito solo per specifici esemplari di vettura dei quali si provi documentalmente che abbiano gareggiato nel periodo di classificazione con una cilindrata risultante da tale incremento di rialesaggio.

5.3 - Blocco motore e testata: è consentito variare il rapporto di compressione mediante la lavorazione del piano del blocco motore o della testata e/o rimuovendo la guarnizione della testata oppure utilizzando una di diverso spessore.

Possono essere utilizzati solo i bilancieri omologati.

5.4 - Pistoni, alberi a cammes e molle valvole: è consentita la modifica degli alberi a cammes e delle molle delle valvole nonché l'uso di pistoni, alberi a cammes e molle valvole alternative con specifiche o metodi di fabbricazione diversi dall'originale, a patto che venga rispettato il numero dei componenti utilizzato nel motore omologato o corrispondente alle specifiche del costruttore;

5.5 - Lavorazione, lucidatura, equilibratura: la lavorazione, la lucidatura e l'equilibratura delle parti del motore sono autorizzate a condizione:

5.5.1 - Queste operazioni vengano eseguite senza aggiunta di materiale,

5.5.2 - Che sia sempre possibile stabilire indiscutibilmente che tali parti provengano dalla serie, siano autorizzati dal presente regolamento e/o siano omologati.

5.5.3 - Che le dimensioni ed i pesi indicati sulla fiche di omologazione della vettura siano rispettati con le tolleranze indicate nella fiche di omologazione. Se queste tolleranze non sono specificate nella fiche, si applica una tolleranza del 5%.

6 - Filtro e radiatore dell'olio

6.1 - È consentita l'aggiunta di un filtro dell'olio e/o di un radiatore dell'olio del motore se il modello ne era sprovvisto all'origine.

6.2 - Il radiatore dell'olio, visto dall'alto, non deve sporgere dal perimetro della vettura;

6.3 - È consentito il montaggio di paratie mobili o fisse nella coppa dell'olio.

7 - Impianto di scarico

7.1 - Il collettore di scarico e le luci di scarico devono rimanere identiche all'originale ma sono liberi i tubi di scarico e i silenziatori, il cui livello massimo di rumorosità non deve superare i 103 decibel.

7.2 - Il livello massimo di rumorosità deve restare entro i limiti legali del Paese della gara (in Italia la rumorosità non deve superare i 103 decibel).

7.3 - L'uscita dei tubi di scarico deve essere posizionata entro un massimo di 45 cm. e un minimo di 10 cm. dal suolo, entro il perimetro della vettura o a non meno di 10 cm. da questo perimetro e dietro il piano verticale che attraversa il centro del suo passo; il tubo di scarico può sporgere dal perimetro della vettura soltanto se è provato che era una specifica di Periodo per quel modello; comunque i tubi di scarico devono essere adeguatamente schermati per impedire che provochino bruciature.

7.4 - Il sistema di scarico deve essere montato in modo saldo e permanente. I gas di scarico devono uscire solo dall'orifizio terminale dell'impianto ed è vietato utilizzare parti del telaio per la loro fuoriuscita.

8 - Sistema di alimentazione del carburante

8.1 - È consentita la sostituzione delle pompe meccaniche con pompe elettriche e viceversa anche in numero e posizione diverse dall'originale;

8.2 - È consentito l'uso di qualsiasi serbatoio del carburante conforme all'art. 5.5, a condizione che non sia di capacità superiore a quella delle specifiche del Periodo o omologata e che sia montato nello stesso vano in cui era alloggiato quello originale o nel portabagagli.

8.3 - La posizione delle condutture del carburante è libera.

9 - Carburatori e filtri aria

9.1 - I carburatori possono essere sostituiti con altri differenti da quelli specificati sulla fiche di omologazione a condizione che:

9.1.1 - La marca, tutti i dettagli tecnici e i metodi di funzionamento rimangano identici a quelli dei carburatori conformi alle specifiche del Periodo del modello di vettura considerato (numero dei corpi, dei getti, dei diffusori, delle pompe, ecc.);

9.1.2 - I carburatori possano essere montati direttamente sul collettore d'aspirazione utilizzandone i bulloni o i dadi o i fori di attacco originali e senza necessità di interporre alcun raccordo o flangia;

9.2 - Il filtro dell'aria e il suo cassonetto di contenimento possono essere eliminati e sostituiti con tromboncini di aspirazione conformi alle specifiche del periodo.

10 - Trasmissione

10.1 - Cambio di velocità: è consentito esclusivamente l'uso di un cambio di velocità (manuale o automatico) e dei relativi rapporti interni conformi alle specifiche del Periodo della vettura;

- è consentito sostituire i pignoni a dentatura elicoidale con pignoni a dentatura diritta;

- è proibito l'utilizzo di cambi a innesti frontali.

10.2 - Rapporto finale: è consentito esclusivamente l'uso di rapporti finali conformi alle specifiche del Periodo della vettura.

10.3 - Differenziale: è consentito l'uso di un differenziale ad azione limitata conforme alle specifiche del Periodo soltanto se equipaggiava quel determinato modello di vettura.

11 - Ruote e pneumatici

11.1 - Ruote: devono essere di un tipo omologato o in difetto di un tipo in uso corrente nel Periodo, in ogni caso corrispondente come dimensioni alle ruote di origine e ferme restando le carreggiate massime omologate;

11.1.1 - Le ruote possono essere rinforzate, anche se ciò comporta una modifica del loro sistema di fissaggio, a condizione che il sistema così modificato fosse utilizzato all'epoca per quel particolare modello di vettura;

11.1.2 - Le vetture Turismo Competizione e Gran Turismo Competizione del Periodo F possono montare cerchi in lega di tipo MINILITE delle stesse dimensioni di quelli di origine, a condizione che non siano disponibili sul mercato cerchi in lega conformi alle specifiche del Periodo di quel dato modello di vettura.

Le carreggiate massime devono essere rispettate.

11.2 - Pneumatici: devono essere conformi all'Art. 8.

12 - Freni

Il sistema frenante deve essere perfettamente conforme alle specifiche del Periodo, con le seguenti eccezioni:

12.1 - È consentito il montaggio di un sistema frenante a doppio circuito che provochi la frenatura simultanea delle quattro ruote per mezzo di due distinti circuiti idraulici purché non siano modificate la posizione del punto di attacco del pedale e la struttura della vettura ;

- È consentito il montaggio di un servofreno oppure disinsierirlo se esistente;

12.2 - È consentito il montaggio di un sistema di limitazione della pressione solo se conforme alle specifiche del Periodo;

- È consentito il montaggio di un sistema di bilanciamento della frenata tra le ruote anteriori e posteriori soltanto se conforme alle specifiche del Periodo, a condizione che non sia comandabile in alcun modo dal pilota mentre è seduto al posto di guida;

12.3 - È proibito modificare i dischi dei freni;

12.4 - Sono liberi il tipo e il metodo di fissaggio dei materiali d'attrito ai pattini e/o alle ganasce dei freni, ma le dimensioni delle superfici d'attrito devono essere conformi all'omologazione o alle specifiche costruttive della vettura.

13 - Abitacolo

13.1 - Parabrezza

13.1.1 - Il parabrezza deve essere di vetro stratificato a meno che sia stata autorizzato l'uso di materiale alternativo per la specifica vettura (raccomandato, ad esempio, il Lexan 400) di almeno 5 mm. di spessore)

13.1.2 - Sulle vetture aperte costruite prima del 1955, i parabrezza sono liberi, a patto che l'altezza minima sia di 20 cm. a partire dal bordo superiore del cruscotto;

13.1.3 - Per le vetture costruite dal 1955 al 1961, i parabrezza devono avere le seguenti dimensioni minime:

13.1.3.1 - Altezza minima a partire dal bordo superiore del cruscotto: 20 cm

13.1.3.2 - La larghezza dovrà essere di 90 cm. per le vetture fino a 1000 cc. e di 100 cm. per tutte le altre;

13.1.4 - È vietata qualsiasi modifica a parti accessorie del parabrezza (cornici, guarnizioni, etc).

13.2 - Per i finestrini degli sportelli, i deflettori e il lunotto possono essere usati vetri di sicurezza o altro materiale rigido trasparente (raccomandato, ad esempio, il Lexan 400) di almeno 5 mm. di spessore;

13.3 - È consentita la sostituzione dei finestrini laterali ad apertura verticale con altri scorrevoli ad apertura orizzontale (è permessa la rimozione degli impianti alzavetro originali, ma debbono essere conservati, ove esistano, i compassi dei finestrini posteriori);

13.4 - Eccetto quanto previsto al punto 13.3, è vietata qualsiasi modifica a parti accessorie del parabrezza (cornici, guarnizioni, etc).

13.5 - È consentita la sostituzione del o dei sedili anteriori e la rimozione di tutti i sedili dei passeggeri e delle imbottiture posteriori;

13.6 - Possono essere eliminati i rivestimenti del pavimento e del tetto; ma quelli delle portiere possono essere solamente sostituiti con altri di tipo semplificato;

13.7 - I dispositivi di guida e le loro funzioni devono rimanere quelli originali; tuttavia, al fine di renderne più facile l'uso, è consentito l'abbassamento del piantone dello sterzo, l'allungamento della leva del freno a mano o cambiarne la posizione, all'interno dell'abitacolo, o modificarlo a sgancio rapido (fly-off)

14 - Sistemi di protezione

È consentito il montaggio di una protezione del sottoscocca, a condizione che sia conforme all'omologazione della vettura o sia autorizzata dal regolamento particolare di una gara.

15 - Appendici aerodinamiche

Le appendici aerodinamiche di qualsiasi tipo sono proibite.

16 - Zavorra

Il peso minimo della vettura può essere raggiunto con l'impiego di una zavorra, a condizione che sia costituita da blocchi rigidi fissati saldamente al pavimento dell'abitacolo in maniera ben visibile e sigillabile da parte dei verificatori.

- La ruota di scorta fissata saldamente può essere usata come zavorra.

17 - Carrozzeria

17.1 - Solo per le vetture Gran Turismo da Competizione, sono consentite le modifiche di carrozzeria che venivano eseguite nel Periodo entro i limiti dei regolamenti internazionali vigenti all'epoca per le vetture Gran Turismo.

La carrozzeria deve essere comunque INTERAMENTE IDENTICA a quella utilizzata nel Periodo da quel modello di vettura, in una gara dell'epoca regolamentata dalla FIA.

17.2 - Se la vettura ha subito le modifiche di carrozzeria di cui sopra, esse devono essere specificatamente indicate sulla H T P FIA, con l'indicazione anche della data di esecuzione, della descrizione e della giustificazione storica delle modifiche stesse e con una foto d'epoca timbrata CSAI da allegare all'HTP.

17.3 - I fari retraibili devono essere conformi agli originali anche per quel che riguarda il meccanismo di azionamento e di funzionamento

ALLEGATO XI: DEFINIZIONE DI CARBURANTE (VED. ART. 3.6 DELL'APPENDIX K/ NS14)

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

ALLEGATO XII PROCEDURA DI RILASCIO DI HTP FIA O CSAI (AGGIORNAMENTO AL 1° GENNAIO 2008)

N.B. Definizioni:

- HTP (Historic Technical Passport) è il documento di 11 pagine, rilasciato secondo le modalità indicate nel presente allegato, di cui deve essere dotata ogni vettura che voglia partecipare alle gare di autostoriche internazionali, nazionali e nazionali aperte alla partecipazione straniera.

Contiene la descrizione delle specifiche tecniche della vettura (rifer. NS 14 - art. 4 Regolamento Tecnico).

- Passaporto Tecnico CSAI è un documento di identificazione della vettura, dove vengono riportate le gare effettuate dalla vettura e i rilievi in caso di non conformità rilevati in sede di verifica (rifer. NS 25 punto D).

ATTENZIONE: I piloti Italiani, nelle gare italiane, durante le verifiche devono presentare sia l'HTP FIA o CSAI sia il Passaporto Tecnico CSAI.

1) HISTORIC TECHNICAL PASSPORT FIA (HTP FIA) E CSAI (HTP CSAI) NS14, ART. 4**PREMESSA**

Estratto da NS 14 -

Art. 4.1.4: Esistono due tipi di Fiches:

4.1.4.1 L'HTP FIA (11 pagine) compilato dalla CSAI sulla base dei dati forniti dal richiedente.

4.1.4.2 L'HTP CSAI (vedi art. 4.1.9).

Art. 4.1.5 Per le vetture omologate, l'HTP deve essere sempre corredato di una copia autenticata dalla FIA della scheda di omologazione o della omologazione retrospettiva FIA.

Art. 4.1.6 Ogni vettura potrà avere una sola fiche valida.

Art. 7.2.5 Per le vetture dei Periodi E, F e G1, gli HTP FIA o CSAI saranno rilasciati in base alla normativa vigente nel 2003, pubblicata negli Allegati IX e X.

Art. 7.3.2 Le vetture T e GT dei Periodi G2 e successivi devono rispettare l'ultimo Allegato J pubblicato nel Periodo in cui esse sono classificate, come previsto dall'art. 3.

Per opportuna informazione si riportano gli Allegati J di riferimento:

G2 dal 1.1.1970 al 31.12.1971 con Allegato J 1971

H1 dal 1.1.1972 al 31.12.1975 con Allegato J 1975

H2 dal 1.1.1976 al 31.12.1976 con Allegato J 1976

I dal 1.1.1977 al 31.12.1981 con Allegato J 1981

2) MODALITA' DI RILASCIO DELL'HTP FIA

Il richiedente, munito di licenza CSAI in corso di validità:

- a) scarica dal sito www.csaai.aci.it il Modulo di richiesta H T P. Tale Modulo può essere richiesto anche tramite gli Uffici Sportivi degli AC Provinciali;
- b) effettua il versamento di euro 165 tramite c/c postale N° 12036000 intestato ACI – Commissione Sportiva – Via Marsala, 8 00185 Roma;
- c) Spedisce tutta la documentazione alla Segreteria della Sottocommissione Auto Storiche CSAI: i seguenti documenti:
 - Modulo di richiesta HTP compilato in tutte le sue voci,
 - Ricevuta, in originale del versamento di euro 165,00
 - Foto richieste dall' 'H T P (2 serie identiche) anteriore vettura, posteriore vettura, sospensioni anteriori e posteriori, vano motore, e foto del N° del telaio, preferibilmente in formato digitale JPG su supporto magnetico.
 - Fotocopia della licenza CSAI in corso di validità
 - Fotocopia del libretto di circolazione della vettura riportante il numero di telaio o dichiarazione del richiedente riportante il numero di telaio.
 - Eventuale documentazione comprovante le specifiche del Periodo
 - Fiche FIA di omologazione della vettura (se omologata)
- d) Il rilascio al richiedente della copia autentica dell' 'H T P FIA o CSAI, da parte della Segreteria Sottocommissione Auto Storiche CSAI, avrà luogo entro 90 gg decorrenti dalla ricezione, da parte della CSAI, della documentazione prevista, sempre che non sorgano problematiche concernenti le Specifiche del Periodo. In tal caso, il termine di 90 gg. decorrerà dal ricevimento, da parte della CSAI e/o degli incaricati dalla Sottocommissione, di dati e/o di documenti idonei a risolvere le problematiche insorte

3) AVVERTENZE PER LA COMPILAZIONE DEL MODULO H T P (LEGGERE ATTENTAMENTE)**3.1 Dati da riportare sul modulo HTP**

I dati riportati dal richiedente sul modulo HTP devono essere precisi e corretti in quanto non è possibile apportare correzioni, in un secondo tempo, sull'HTP consegnato al concorrente.

In caso di modifiche alla vettura che comportino variazioni di quanto riportato sull'HTP già rilasciato (dati o fotografie), in base alla normativa vigente, deve essere rilasciato un nuovo HTP con la procedura sopra riportata.

Nel caso di vetture che presentano modifiche effettuate secondo le indicazioni degli Allegati J dell'epoca, occorre fare attenzione che siano utilizzate soluzioni tecniche del periodo di riferimento, con tecnologie e materiali reperibili nell'epoca di riferimento. In ogni caso vanno rispettati gli articoli 3.3.7 e 3.3.8 del Cap. II N.S. 14.

In ogni caso è utile che il richiedente fornisca tutte le informazioni e/o documenti che ritiene necessari per risolvere eventuali problematiche ostative al rilascio dell'HTP.

Nel caso che una vettura sia dotata di sovralimentazione, la cilindrata finale sarà quella risultante dalla moltiplicazione della cilindrata geometrica per il coefficiente 1,4 oppure 1,7 (quest'ultimo solo per il Periodo J).

3.2 Foto

- d.1** - Le foto devono essere a colori preferibilmente digitali su supporto informatico, della massima nitidezza, dimostrando la presentabilità estetica della vettura e di quelle sue parti per le quali è richiesta la foto; in alternativa sono ammesse foto su carta chimica che non devono essere fissate sul modulo HTP.
- d.2** - Le foto dell'auto devono essere con i paraurti montati (a meno che un dato modello sia stato omologato senza questi particolari), devono rappresentare il colore e la configurazione definitiva della vettura, così come sarà presentata sui campi di gara; la vettura deve essere fotografata priva di pubblicità.
- d.3** - foto del motore: la foto deve riprendere il motore nel suo alloggiamento definitivo con i condotti di aspirazione in evidenza (deve essere visibile tutto il vano motore),
- d.4** - foto delle sospensioni (con le ruote smontate): devono comprendere i bracci delle sospensioni, le molle, gli ammortizzatori, il sistema frenante completo.

3.3 Ispezioni

L'ispezione fisica della vettura, come prevista dalla normativa FIA, dovrà essere effettuata prima del rilascio dell'HTP da parte di un Commissario Tecnico incaricato dalla Sottocommissione.

La presentazione della vettura all'ispezione è a cura e spese del concorrente.

3.4 Casi particolari

Per il rilascio degli HTP delle vetture GTP1 (art. 2.2.5 NS 14), GTP2 (art. 2.2.6 NS 14), Vetture Sperimentali (art. 2.2.7 NS 14), Historic special (art. 2.2.8 NS 14) e Turismo Speciale post 1946 (Gr. 5) (art. 2.3.9 NS 14) devono essere approvati dalla Commissione Auto Storiche della FIA, è necessario allegare:

b) documenti che dimostrino che modelli corrispondenti abbiano gareggiato in tale configurazione nel Periodo di riferimento.

Senza tali documenti la richiesta dell'approvazione dell'HTP non potrà essere presentata in FIA.

4) HTP CSAI (NS14, ART. 4.1.7)

I proprietari delle vetture GTP1 (art. 2.2.5 NS 14), GTP2 (art. 2.2.6 NS 14), Vetture Sperimentali (art. 2.2.7 NS 14), Historic special (art. 2.2.8 NS 14) e Turismo Speciale post 1946 (Gr. 5) (art. 2.3.9 NS 14) che non siano interessati a gareggiare nelle gare FIA, potranno optare per il rilascio di un HTP CSAI, che permette di gareggiare solo ed esclusivamente nelle gare CSAI.

La procedura di rilascio dell'HTP CSAI - previsto per le vetture Monoposto e Biposto Corsa non rientranti nelle categorie internazionali (NS14, All. I) (cfr. art. 4.1.4.2 della NS14) e per le vetture GTP1 (art. 2.2.5 NS 14), GTP2 (art. 2.2.6 NS 14), Vetture Sperimentali (art. 2.2.7 NS 14), Historic special (art. 2.2.8 NS 14) e Turismo Speciale post 1946 (Gr. 5) (art. 2.3.9 NS 14) di cui al punto b) precedente, ultimo capoverbo - è analoga a quella fissata per il rilascio dell'HTP FIA.

N.B. Per le vetture omologate, l'HTP deve essere sempre accompagnato da una copia autentica della fiche d'omologazione dell'epoca completa di eventuali varianti e/o estensioni, e da una copia dell'Allegato J del Periodo di riferimento.

Tali documenti possono essere richiesti a:

- Fiche di omologazione dell'epoca: CSAI di Milano o FIA (vedere Annuario CSAI – NS 10);
- Copia dell'allegato J dell'epoca: Segreteria S/Commissione Autostoriche al costo di Euro 15,00 (quindici);

ALLEGATO XII BIS PROCEDURA PER LA RICHIESTA DI STICKER FIA

Premessa:

Lo sticker FIA è un talloncino, fatto di due parti riportanti una numerazione progressiva ed il logo FIA.

Queste due parti, una applicata sull'HTP e la seconda parte sulla vettura, servono a collegare il documento H T P alla vettura descritta nell' HTP stessa.

L'HTP SENZA STICKER FIA NON HA ALCUN VALORE.

Rilascio dello Sticker

- 1) Vetture per le quali viene richiesto un nuovo HTP: la procedura di rilascio dell'H T P include già il rilascio dello sticker.
- 2) Vetture per le quali è stato già rilasciato un HTP tra il 1° Gennaio 2004 ed il 1° Febbraio 2006. Il concorrente deve:
 - Fare un versamento di 15 euro tramite bollettino postale (versamento c/c postale N° 12036000 intestato ACI – Commissione Sportiva – Via Marsala,8 00185 Roma.
 - Fare fotocopia 1° pagina dell'HTP i suo possesso.
 - Fare 2 foto: anteriore della vettura.
 - Fare fotocopia del libretto di circolazione riportante il numero di telaio oppure dichiarazione riportante lo stesso dato.
 - Spedire alla Segreteria della CSAI:
 - ricevuta di versamento,
 - fotocopia 1° pagina H T P,
 - 2 foto anteriore (identiche)
 - fotocopia libretto circolazione o dichiarazione.

ALLEGATO XIII: REGOLAMENTO TECNICO PER VETTURE TGP

Il regolamento è riportato sul sito internet www.FIA.com

ALLEGATO XIV: AUTOCERTIFICAZIONE VERIFICA TECNICA UNICA ANNUALE 2009

1 - VERIFICHE TECNICHE ANTE-GARA

A parziale deroga di quanto indicato all'Art. 8 del Cap. I della N.S. 14 e limitatamente alla specialità Velocità in Salita e Circuito è autorizzata una procedura accelerata delle verifiche tecniche ante-gara secondo le seguenti modalità:

- a) Ogni vettura sarà sottoposta alla verifica tecnica ante-gara secondo le modalità indicate all'Art. 8 - Cap. I della N.S. 14 alla prima gara utile in Salita o Circuito (valida per un titolo previsto dalla N.S.1 Cap. IX art.1 e 2 esclusi i Rally).
Le verifiche effettuate in altre gare diverse da quelle previste dal punto a del presente art.1, non sono considerate valide per poter usufruire dell'Autocertificazione (vedere punto 2).
Nelle sedi sopradette, superata la verifica, il Commissario Tecnico Delegato dalla CSAI apporrà sul Passaporto Tecnico la dicitura "VERIFICATO 2009", numero di H T P e Categoria della vettura (T, TC, GT, GTS, etc) firmando contestualmente.
Tale VERIFICATO sarà valido solo ed esclusivamente per tutte le successive gare in Salita e Circuito iscritte a Calendario.
Nel caso che la vettura partecipi ad altre gare rally), dovrà essere sottoposta a nuova verifica.
- b) In tutte le successive verifiche tecniche dell'anno (salita e circuito) il concorrente esibirà il Passaporto Tecnico compilato come sopra indicato accompagnato da una autocertificazione di conformità tecnica.
- c) Verranno effettuati controlli casuali durante l'anno per verificare la veridicità di tali autocertificazioni.
- d) La vettura che avesse riportato danni a seguito di incidente o altro dovrà essere sottoposta a nuova verifica tecnica.
- e) Nel caso che alla vettura che ha ottenuto il "VERIFICATO 2009" venga cambiata la categoria (T, TC, GT, etc) o venga rilasciato un nuovo H T P, occorre che venga effettuata una nuova verifica tecnica.

Nota bene: La presente norma non potrà essere applicata nelle gare valide per un titolo FIA. In tali gare troverà integrale applicazione quanto previsto all'art. 8 - Cap. 1 della N.S. 14.

2 - VERIFICHE TECNICHE ANTE-GARA, AUTOCERTIFICAZIONE

Si fornisce il testo dell'autocertificazione che ogni concorrente firmerà all'atto delle verifiche tecniche di tutte le gare successive a quella in cui sia stato annotato il "VERIFICATO 2009" sul Passaporto Tecnico della vettura:

"Il sottoscritto n. licenza CSAI.....
 certifica che la vettura HVIF / H T P
 con cui intende partecipare alla Gara del
 è in completa conformità tecnica alle condizioni in cui venne verificata in data ottenendo il
 "VERIFICATO 2009".

Il concorrente che non si sentisse in grado di poter sostenere quanto autocertificato potrà sottoporsi alla normale verifica ante-gara.

Si ricorda che la firma dell'autocertificazione costituisce completa assunzione di responsabilità sportiva da parte del Concorrente.

Si consiglia agli Organizzatori di inserire il testo della presente autocertificazione sulla "Scheda di verifica Tecnica" della gara.

Si precisa che la dicitura "VERIFICATO 2009", come sopra indicato, dovrà essere annotata sul Passaporto Tecnico della vettura alla prima gara in Salita della stagione cui tale vettura prenda parte.

Si ricorda, inoltre, che ogni vettura per la quale il Concorrente si è avvalso dell'autocertificazione può essere sottoposta a verifica tecnica supplementare su disposizione dei Commissari Sportivi, in base art. 2.5 della N.S. 9.

Sia in caso di esclusione dalla classifica finale della competizione, causa irregolarità tecnica, sia in caso di conformità tecnica rispetto all'HTP o alla N.S. 14 decade il "VERIFICATO 2009" e dalla successiva competizione, il concorrente deve sottoporre la vettura a normale verifica per poterne riacquisire l'autocertificazione.

3- VERIFICHE TECNICHE OBBLIGATORIE DURANTE E POST-GARA

In ogni gara in cui viene applicata la procedura dell'autocertificazione il collegio di Commissari Sportivi, sentito il parere del Commissario Tecnico delegato, deve disporre, oltre alle usuali verifiche, delle verifiche d'ufficio a fine delle prove ufficiali di qualificazione (che non prevedano smontaggi) e a fine gara perlomeno su 5 vetture che si sono avvalse dell'autocertificazione.