

2. АВТОМОБІЛІ: ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ.

2.1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

2.1.1. Міжнародні змагання регулюються Спортивною Комісією АСФ (Автомобільний Клуб Франції) з 1906 до 1921 і

FIA

(Перейменована з 1947р

AIACR

) з 1922 року і до сьогодні. Додаток С для двомісних гоночних автомобілів введений у 1950р і у 1966р інтегрований у Додаток

J

.

Додаток

J

введений у 1954р для Автомобілів Туризму і Гранд Туризму. Додаток К вимагає щоб усі автомобілі для Історичних Змагань збереглися у тому вигляді у якому вони увійшли до цих правил, якщо якісь зміни допускаються, то тільки з погляду безпеки.

2.1.2. Усі автомобілі будуть класифіковані згідно їх типу, періоду (Стаття 3) і, для зручності визначень,

Міжнародної Групи у якій він на початку змагався, як наведено у Додатку I.

2.1.3. Організатори змагань можуть об'єднувати ці групи за потребами своїх змагань, але не можна змішувати автомобілі з відкритими колесами і автомобілі з закритими колесами, за винятком тих випадків, коли це допускалося правилами відповідного періоду.

2.1.4. Якщо конкретний автомобіль базується на омологованій моделі, його класифікація у відповідному періоді повинна бути узгоджена з датами зазначеними у відповідній графі омологаційної карти для цього автомобіля (основна частина і розширення).

Зокрема, класифікація періоду повинна враховувати можливість того, що на певну дату, ця модель автомобіля могла бути перенесеною з однієї групи омологації у іншу.

2.1.5. Період і розширення омологаційної карти, прийняті до уваги, будуть зазначені у ПТІ застосованому до конкретного автомобіля.

2.1.6. Автомобіль не може взяти участь у змаганнях FIA за Додатком К зі специфікацією періоду, відмінною від тої, у якій його класифіковано.

2.1.7. Один раз встановлена класифікація не може бути змінена, окрім як за згодою СКІА.

2.1.8. Власникам автомобілів Періоду Z рекомендується застосовувати Карту FIA

2.1.9. Реклама на автомобілях

2.1.9.1. Реклама займає максимально два місця 50смх14см, розташованих відповідно вище і нижче максимум чотирьох стартових номерів. У випадку відсутності достатнього місця для розміщення дозволеної реклами вище і нижче стартових номерів, реклама може бути суміщена з стартовим номером, але в жодному випадку не може торкатися тла номера. Одне з двох місць поруч з кожним стартовим номером може бути зарезервоване для реклами Організатора, від якої учасник відмовитися не може.

2.1.9.2. Реклама на одно і двомісних гоночних автомобілях після Періоду G:

Максимальна площа кожної 700см², одна спереду і одна з кожного боку може бути зарезервована за рекламою Організатора змагань, від цієї реклами Учасник відмовитися не може.

Крім того, загалом 2100 см² додаткової реклами (разом з максимум 700 см² спереду і з кожного боку) може бути збільшена і розділена на декілька стікерів, кожен з яких, при розрахунку загальної площі, буде розцінюватися як найменший прямокутник, який містить рекламу повністю.

2.1.9.3. Ралійні номерні знаки зарезервовані за рекламою Організатора.

2.1.9.4. У ралі, коли використовується тільки два стартові номери, дозволено два додаткові місця 50см x 14см для реклами.

2.1.9.5. Уся застаріла реклама, окрім лівреї періоду, повинна бути вилучена.

2.1.9.6. Імена пілотів і прапор відповідної країни можуть розміщатися один раз на кожній бічній поверхні автомобіля, на площі, розміри якої не перевищують 10см x 40см. Знак клубу може розміщатися один раз на кожній бічній поверхні автомобіля, на площі, яка не перевищує 10см x 10см.

2.1.9.7. Жодні інші повідомлення чи знаки не можуть розміщуватися на автомобілі (наприклад: зображення зубів акули, наклейки з старих змагань, персональні повідомлення і тп).

2.1.9.8. Поруч зі стартовими номерами можуть розміщатися наклейки, які дозволяють визначити клас автомобіля, якщо це передбачено у регламенті змагання.

2.1.9.9. Ці правила повинні дотримуватися під час усіх змагань чемпіонату.

2.1.10. Ліврея Періоду.

У цьому контексті ліврея визначає його за кольором і схемою розфарбування.

– Для автомобілів омологованих FIA з автомобілями великосерійного виробництва (Група Туризму, Група Гранд Туризму омоологована до 1966, Групи 1-4, Групи

N

,
A

,
B

) будь-яка модель автомобіля, для якої можливо довести історично що вона мала саме таку ліврею, дозволено використовувати цю ліврею з тими ж кольорами і логотипами в оригінальних розмірах;

– Для всіх інших машин тільки на шасі дозволено носити ліврею періоду, з тими ж кольорами і логотипами оригінальних розмірів;

Для кожного автомобіля, для якого можна історично довести, що він провів змагання з конкретною лівреєю (наприклад Gulf Porsche, L&M Lola, JPS Lotus і тп), дозволено продовжувати носити цю ліврею, за умови що кольори ті ж самі і що дотримано оригінальні розміри логотипів.

У відповідності до правил вказаних вище, учасники повинні використовувати свої автомобілі у первісній лівреї.

N.B.: для країн, у яких відображення деяких видів реклами (тютюн, алкоголь...) може бути заборонене законодавчо, обов'язок учасники забезпечити відповідність лівреї свого автомобіля місцевим законам.

2.1.11. Стартовий номер.

Дивись статті 205-207 МСК.

2.1.12. Конвенція FIA/FIVA

FIA вважає що співпраця з FIVA займає центральне місце в її історичній неспортивній діяльності, з метою захисту вільного і необмеженого переміщення історичних автомобілів, як і заохочення їхнього використання з неспортивною метою.

Відповідно до Конвенції FIA / FIVA, підписаної 10 жовтня 1974 року і оновленої 27 жовтня 1999 FIVA визнала FIA як єдиний авторитет в галузі міжнародного автоспорту. Більш конкретно, спортивні змагання історичних автомобілів продовжують відноситися виключно до юрисдикції

FIA

і її

Учасників, заходи за неспортивними правилами мають можливість використовувати правила FIA або FIVA. Туристичні Збори організовані під егідою FIA повинні дотримуватися Міжнародного Кодексу Заходів

FIVA

.

Організатори (афілійовані у FIA або FIVA) можуть організувати (за умови отримання погодження НСФ, особливо, коли це передбачено національним законодавством) ралі на регулярність, середня швидкість якого не перевищує меншої з наступних двох швидкостей: 50 км/год або максимально-допустимої для автомобільних подій органами державної влади країни проведення заходу.

2.1.13. Визначення заходів

2.1.13.1. Історичні заходи

Історичним Заходом може бути демонстрація, парад, історичні шосейні перегони, історичне ралі, історичний пробіг на регулярність або історичний туристичний збір організований під егідою FIA і/або FIVA. Усі міжнародні історичні заходи повинні відповідати правилам цього Додатку і, за винятком ралі і гірські перегони (в тому числі кільцеві перегони під час ралі), повинні проходити на трасах, затверджених FIA для міжнародних заходів у відповідності з Додатком О, Стаття 6.

2.1.13.2. Демонстрації

Див. Статтю 22 МСК.

Крім того, демонстрація гоночних одно і двомісних автомобілів пост-1967, не може бути організована окрім як з дозволу FIA у кожному випадку.

2.1.13.3. Паради

Див. Статтю 22 МСК.

2.1.13.4. Історичні шосейні перегони

Історичні шосейні перегони є автомобільними змаганнями згідно положень Додатку К або Кодексу Заходів FIVA, які проходять дорогами загального користування загальними або збіжними маршрутами, і для яких маршрути забезпечені Організаторами усіма формами загального контролю маршруту. За виключенням Історичних Туристичних Зборів, усі міжнародні заходи повинні бути внесені, інформативно, у Календарі FIA

і
FIVA

Усі заходи повинні організовуватися з точним дотриманням Правил Дорожнього Руху територій проведення заходу. Існує три типи шосейних історичних перегонів, визначені нижче: Історичне Ралі, Історичне Ралі на Регулярність, Історичний Туристичний Збір.

Історичне Ралі: Шосейні перегони зі спортивним змістом у яких більша частина пройденої дистанції пролягає дорогами загального користування. Маршрут може включати одну або декілька "Спеціальних ділянок", організованих на закритих для загального користування дорогах, або на кільцевих ділянках для яких висока швидкість є визначальним фактором. Результати усіх спеціальних ділянок враховуються при визначенні загальної класифікації ралі.

Для Історичних Ралі повинні бути дотримані наступні умови:

– Організатор міжнародних Історичних Ралі повинен бути афілійованим у НСФ;

– Маршрути, які не використовуються для спеціальних ділянок, називаються "ділянками дороги". Досягнута найбільша швидкість на цих ділянках дороги не повинна враховуватися у загальній класифікації, і середня швидкість між пунктами контролю не повинна перевищувати 50 км/год, якщо менша швидкість не є визначеною НСФ у

відповідності з національним законодавством.

– Максимальна середня швидкість на спеціальних ділянках ралі не повинна перевищувати 120 км/год.

– Пасажири транспортних засобів учасників повинні мати відповідну Ліцензію Водія Змагань FIA.

– На усіх спеціальних ділянках траси на яких одночасно стартує два і більше автомобілів, тільки водій може бути у салоні.

– Автомобілі повинні відповідати дорожньому законодавству як і вимогам FIA в частині що стосується Міжнародних Ралі у діючому періоді.

– Кожен Учасник повинен мати Історичний Технічний Паспорт FIA дійсний для автомобіля, який бере участь у змаганнях. Обов

язком кожного Учасника є переконати Технічних Комісарів, Уповноважених Осіб та Спортивних Комісарів що його автомобіль у будь-який час у повному обсязі відповідає вимогам змагання.

– Організатори повинні забезпечити відповідність вимогам безпеки з Статті 5 МСК.

Історичне Ралі на Регулярність

(Ця стаття не застосовується до заходів FIVA)

Історичне Ралі на Регулярність є змаганням з туристичною основою у якому висока

швидкість не є визначальним фактором, натомість середня швидкість (не перевищує 50 км/год) повинна дотримуватися.

В окремих випадках, коли змагання проводяться у країні де урбанізовані зони розділені великими дистанціями, і коли маршрут включає використання автомагістралей, Організатори ралі на регулярність можуть звернутися в НСФ за дозволом збільшити загальну середню швидкість (максимально до 80 км/год) на цих спеціальних ділянках.

Для Історичних Ралі на Регулярність повинні бути дотримані наступні умови:

– Вони повинні бути включені у Календар FIA, або у Календар FIVA. Організатори повинні бути афілійованими у

FIA

або у

FIVA

,
під юрисдикцією НСФ, якщо це передбачено національним законодавством, регламент повинен відповідати Міжнародному Спортивному Кодексові, або Кодексові Міжнародних заходів

FIVA

– У випадку, коли захід включено у календар FIA, регламент, застосований до Історичного Ралі на Регулярність, повинен узгоджуватися з “Стандартним Індивідуальним Регламентом” наданим

FIA

.
Цей регламент доступний на

www.fia.com

,
або через секретаріат

FIA

– Маршрут/маршрути включений/включені у Історичне Ралі на Регулярність є обов'язковим/обов'

язковими, за винятком ситуацій форс-мажору. Організатори повинні бути в змозі надати докази того, що маршрут/маршрути були затверджені відповідними органами керування дорожнім рухом, а також НСФ

FIA

або Національним органом

FIVA

відповідно.

– Якщо маршрут заходу має ділянку тесту на регулярність, розташування меж цієї ділянки хронометрування не повинні заздалегідь повідомлятися Учасникам.

– Організатори повинні передбачити принаймні один таємний пункт контролю швидкості на день для всіх автомобілів, які беруть участь у заході. На учасників, які завчасно подолали ділянку, повинна накладатися Організатором пеналізація аж до виключення з змагання за перевищення швидкості.

– Будь-яке повідомлення з дорожньої поліції про небезпечне керування може призвести до виключення учасника з змагань.

– Виключення з змагань може накладатися також за втрату стартових номерів, емблем ралі, маршрутної книжки та іншої інформації про маршрут, це також стосується автомобілів підтримки.

– Водії, які беруть участь у Історичних Ралі на Регулярність повинні мати водійське посвідчення чинне на будь-якій ділянці маршруту, і бути власником усіх типів ліцензій водія або на регулярність або на змагання, рівень D або H4 мінімально, чинна в році проведення заходу, або отримати ліцензію водія на регулярність від організатора на час проведення заходу.

– Кожен екіпаж може вказати ім'я екіпажу у анкеті-заявці на захід. Це ім'я екіпажу буде зазначатися поряд з іменами пілотів у всіх офіційних публікаціях заходу.

– Кваліфікуються автомобілі, які відповідають вимогам дорожнього законодавства країни їх реєстрації, виготовлені щонайменше за 15 років до 1-го січня року проведення заходу. Автомобілі повинні бути обладнані дорожніми шинами; шини, випущені виключно для змагань, заборонені для використання під час заходу. Приймання заявок на розсуд Організаторів.

– Учасник повинен мати ІТП, ІАІО або Ідентифікаційну Карту FIA для автомобіля дійсню в даний час.

– Перед стартом, автомобілі зобов'язані пройти технічний контроль з метою перевірки їх відповідності дорожньому законодавству і їхньому ІТП.

– Обов'язком кожного Учасника є переконати Технічних Комісарів, Уповноважених Осіб та Спортивних Комісарів що його автомобіль у будь-який час у повному обсязі відповідає вимогам змагання.

– Щоб уникнути «сірих зон», які могли б завдати шкоди історичному рухові та безпеці змагань, можуть бути запроваджені додаткові заходи для усунення ризику зловживання діючими положеннями та відстежування того, щоб швидкість - або кращий час - не стали вирішальним фактором, навіть якщо ці заходи застосовуються в цілому тільки до певних ділянок змагань.

Історичний Туристичний Збір

(Ця стаття не застосовується до заходів FIVA)

Див. Статтю 21.b МСК

Для Історичного Туристичного Збору повинні бути дотримані наступні умови:

- Жодна класифікація не бере до уваги факторів швидкості та часу.

- Регламент повинен відповідати Міжнародному Кодексу Заходів FIVA.

- НСФ і Національний орган або Національні органи FIVA кожної з територій маршруту повинні бути заздалегідь поінформовані про захід та його маршрут.

- Кваліфікуються автомобілі, які відповідають вимогам дорожнього законодавства країни їх реєстрації, виготовлені щонайменше за 15 років до 1-го січня року проведення заходу. Приймання заявок та класифікація на розсуд Організаторів.

2.1.13.5. Кільцеві Перегони

Див. Статтю 16.b.1 МСК.

Для Кільцевих Перегонів повинні бути дотримані наступні умови:

- Кожен Учасник повинен мати при собі Карту FIA для автомобіля, який бере участь у змаганні, дійсну на час проведення заходу. Прийняті автомобілі повинні відповідати вимогам FIA до кільцевих змагань. Об
- ов'язком кожного Учасника є переконати Технічних Комісарів, Уповноважених Осіб та Спортивних Комісарів що його автомобіль у будь-який час у повному обсязі відповідає вимогам змагання.

– Організатори повинні керуватися, в частині безпеки, рекомендаціями Додатку Н МСК.

2.1.13.6. Гірські Перегони

Див. Статтю 16.b.3 МСК

Для Гірських Перегонів повинні бути дотримані наступні умови:

– Вони повинні бути включені до Міжнародного календаря FIA. Регламент повинен відповідати Главі IV МСК

– Організатори повинні бути афілійованими у НСФ FIA.

– Кожен Учасник повинен мати при собі Карту FIA для автомобіля, який бере участь у змаганні, дійсну на час проведення заходу.

– Обов'язком кожного Учасника є переконати Технічних Комісарів, Уповноважених Осіб та Спортивних Комісарів що його автомобіль у будь-який час у повному обсязі відповідає вимогам змагання.

– Прийняті автомобілі повинні відповідати вимогам FIA до Історичних Гірських Перегонів.

– Організатори повинні керуватися, в частині безпеки, рекомендаціями Додатку Н МСК.

2.1.14. Правила для пілотів

(Ця стаття не застосовується до заходів FIVA)

Пілоти повинні керуватися вимогами Додатку L МСК стосовно шоломів, вогнестійкого одягу та ліцензій.

Пілоти власники чинних Міжнародних Історичних Ліцензій для одного або всіх Рівнів Н1, Н2 і Н3 (Стаття 8 Додатку L) допускаються до участі щороку не більше як у трьох національних змаганнях що відбуваються за межами своєї країни, за умови, що це (ці) змагання включені у Національний Календар приймаючої НСФ і що “домашня” НСФ пілота і приймаюча НСФ дали свою згоду. Кількість пілотів-негромадян які беруть участь в одному з цих змагань не повинна перевищувати 30% від кількості машин допущених до старту, або 30% від числа фактичних учасників. Траси, за якими проводяться ці Змагання повинні бути схвалені НСФ відповідним чином.

2.2. Гоночні Автомобілі

2.2.1. Усі гоночні автомобілі беруть участь у змаганнях відповідно Додатку К і керуються Статтею 5 (Безпека) і Статтею 6 (Технічні вимоги).

2.2.2. Гоночні автомобілі одномісні

2.2.2.1. Автомобіль, виготовлений з єдиною метою перегонів, з дотриманням міжнародних правил Спортивної Комісії ACF, AIACR або FIA яка регулювала категорії, формули і змагання в яких він брав участь у своїй оригінальній конфігурації. Можуть бути допущені автомобілі виготовлені для перегонів у національних формулах.

2.2.2.2. Одномісні гоночні автомобілі поділяються на: (a) Одномісні з простором для одного сидіння, (b) Одномісні з простором для другого сидіння, меншого, але які завжди змагалися у своєму періоді як одномісні.

2.2.3. Гоночні автомобілі двомісні відкриті

2.2.3.1. Автомобілі які мають площу для двох сидінь і виготовлені з єдиною метою участі у перегонах. Ці автомобілі поділяються відповідно до визначень Періодів FIA, AIACR і Спортивної Комісії ACF на:

(a) Автомобілі для змагань двомісні виготовлені відповідно специфікацій періоду до 1950р,

(b) Автомобілі виготовлені під час Періоду E і не відповідають Додаткові C,

(c) Моделі Періодів E і F виготовлені відповідно специфікацій періоду і відповідають вимогам Додатку C FIA,

(d) Моделі починаючи з Періоду G виготовлені відповідно до специфікацій періоду і відповідають вимогам усіх Груп зазначених у Додатку

J

FIA

для цих автомобілів, включно Групи 4,5,6 або 7 кожного року відповідно,

(e) Автомобілі відкриті Групи 4 виготовлені між 01/01/1966 і 31/12/1969 розглядаються СКІА як автомобілі гоночні двомісні.

2.2.4. Гоночні автомобілі двомісні закриті

2.2.4.1. Автомобілі які мають площу для двох сидінь і виготовлені з єдиною метою участі у перегонах. Ці автомобілі поділяються відповідно до визначень Періодів FIA, AIAC

R

Спортивної Комісії

ACF

на:

(a) Автомобілі для змагань двомісні виготовлені відповідно специфікацій періоду до 1950р,

(b) Моделі Періоду E (1950-1960) виготовлені за специфікаціями періоду, але не відповідають Додаткові C,

(c) Моделі Періодів E і F (01/01/1950 — 31/12/1969) виготовлені відповідно специфікацій періоду і відповідають вимогам Додатку

C

FIA

(d) Моделі починаючи з Періоду G виготовлені відповідно до специфікацій періоду і відповідають вимогам усіх Груп зазначених у Додатку

J

FIA

для цих автомобілів, включно Групи 4,5 або 6 кожного року відповідно,

(e) Автомобілі відкриті Групи 4 омоологовані між 01/01/1966 і 31/12/1969 розглядаються СКІА як автомобілі гоночні двомісні.

(f) Група C і IMSA GTP.

2.2.5. Прототиipi Гран Туризму FIA (FIA GTP 1)

2.2.5.1 Прототиipi майбутніх моделей автомобілів GT які належать до Періодів E, F і G (01/01/1947 - 31/12/1969) які брали участь міжнародних змаганнях свого періоду, у відповідності до Регламенту FIA.

2.2.5.2 Автомобілі GT з модифікаціями які перевищили межі, передбачені для Групи 3 (1960-65), і змагалися у Групі 4 (1960-65).

2.2.5.3 Автомобілі включені як GTP в Ле-Ман 1962 і автомобілі GTP FIA (1963-65).

2.2.6 Прототипи Гран Туризму поза FIA (поза FIA GTP 2)

2.2.6.1 Прототипи, виготовлені заводом-виробником з метою створення майбутніх моделей автомобілів GT (або розвитку виробником в періоді однієї з своїх моделей або поза існуючою специфікацією GT), які брали участь у міжнародних змаганнях але за іншим регламентом ніж FIA, в Періодах E, F і G починаючи з 1947 і відповідають їх оригінальній специфікації.

2.2.6.2 Автомобілі GT Прототипи поряд зі змінами дозволеними Статтею 5 (Безпека), мають право

тільки на зміни, здійснені в період зародження шасі конкретної моделі.

2.2.7 Експериментальні автомобілі

2.2.7.1 Гоночні автомобілі і Прототипи GT оригінальні, які змагалися у змаганнях періоду FIA за правилами визнаними на міжнародному рівні AIACR або за Додатком C або Додатком J FIA, але з різних причин не брали участі у міжнародних змаганнях.

2.2.7.2 Докази неперервності їхньої історії мають бути надані.

2.2.7.3 ІТП, ще до його видачі, має бути схваленим Спортивною Комісією Історичних Автомобілів.

2.2.8 Історичні Спеціальні

2.2.8.1 Автомобіль виготовлений для перегонів (на кільці або гірських перегонів) під час Періоду Класифікації FIA який не має історії участі у змаганнях Міжнародної Формули, але змагався у перегонах нижчого рівня і має значну історію змагань в періоді на цьому рівні.

2.2.8.2 Автомобіль повинен відповідати Статті 5 (Безпека) і має бути тільки одномісним або гоночним двомісним автомобілем Періодів A - GR (до 31.12.1971 / 1970 для F3).

2.2.8.3 ІТП, ще до його видачі, має бути схваленим Спортивною Комісією Історичних Автомобілів.

2.3 Автомобілі дорожні серійного виробництва

2.3.1 Автомобілі дорожні серійного виробництва, T і GT, є автомобілями розробленими і виготовленими для використання на дорогах, і екземпляри яких використовувалися на перегонах відповідно правил застосованого до цих автомобілів періоду.

2.3.2 Як правило, серійні дорожні автомобілі поділяються на Автомобілі Туризму і Автомобілі Гран Туризму та їх похідні. Тим не менше, серійні автомобілі до 1947р класифікуються окремо щоб відобразити різні загальні технічні характеристики автомобілів цього періоду.

2.3.3 Автомобілі до 1947 включають : (а) седани або всі закриті автомобілі, (b) Автомобілі Туризму відкриті чотиримісні і (с) автомобілі двомісні відкриті і повинні відповідати Статті 5 (Безпека) і Статті 7 (Технічний Регламент).

2.3.4 Автомобілі Туризму Серійного Виробництва (Т) після 1946

2.3.4.1 Автомобілі Туризму включають серійні автомобілі закриті чотиримісні випущені у великій кількості або автомобілі відкриті (автомобілі з об'ємом циліндрів до 700 см3 можуть бути двомісними) і є:

(а) Моделі не омоологовані FIA але брали участь у міжнародних ралі або великих міжнародних змаганнях на колі до 31 грудня 1960, у цьому випадку вони повинні бути сертифікованими НСФ країни-виробника, і визнаними FIA.

(b) Моделі омоологовані FIA в Групі 1 або в Групі N Додатку J після 1 січня 1954.

2.3.5 Автомобілі Туризму Спортивні (СТ) після 1946

2.3.5.1 Автомобілями Туризму Спортивними після 1946 є:

(а) Моделі обмежених серій Періоду Е до I (01/01/1947 - 31/12/1981) отримані з серійних турінгових моделей і модернізованих в рамках, визначених Додатком J, відповідного періоду, в тому числі автомобілі омоологовані FIA в Групі 2 до 1966р.

(b) Моделі починаючи з 01/01/1966 омоологовані у Групі 2 або у Групі А і згідно відповідних положень Додатку J.

2.3.6 Автомобілі Гранд Туризму після 1946р (GT)

2.3.6.1 Автомобілі GT вироблялися малими серіями, як правило автомобілі випускалися двомісні

відкриті або закриті і не можуть класифікуватися як Автомобілі Туризму.

2.3.6.2 Моделі, не омоологовані у Періоді E повинні відповідати моделям визначеними у каталозі і пропонувані назагал Відділом Продажу виробника. SKIA es modeles видаватиме омологаційні карти складені ретроспективно після подачі НСФ оригінальних даних виробника.

2.3.6.3 Усі інші моделі повинні бути омоологованими у Групі 3 (1966-1981). Автомобілі Періоду G1 повинні відповідати вимогам Додатку VIII. Автомобілі після Періоду G2 повинні відповідати вимогам Додатку J застосованим до транспортних засобів цих Груп у своєму періоді.

2.3.6.4 Мінімально необхідним для омологації екземплярів є ідентичність по всіх позиціях стосовно кузова і механічних частин і випуск у періоді їхньої класифікації.

2.3.7 Автомобілі Гранд Туризму Спортивні (GTS) після 1946

2.3.7.1 Зазвичай, автомобілі GT спортивні вироблялися малими серіями, як правило автомобілі випускалися двомісні відкриті або закриті і не можуть класифікуватися як Автомобілі Туризму і зазнали модифікацій специфікації серійної моделі з метою участі у перегонах.

2.3.7.2 Автомобілі які не є похідними від попередньо омологованого автомобіля можуть включати зміни виконані у періоді, в межах чинних в цьому періоді міжнародних правил для Автомобілів Гранд Туризму. Загальна і базова конструкція шасі та кузова моделі і двигун повинні залишатися такими ж як у відповідної серійної моделі.

2.3.7.3 Моделі повинні відповідати автомобілям кваліфікованим як Автомобілі Гранд Туризму і бути омологованими в Групі 3 (1960-1965).

2.3.7.4 Якщо модель не була омологована FIA у Групі 3 (1960-1965) в час свого виробництва і свого використання у змаганнях у своєму періоді, НСФ країни виробника повинна надати докази що щонайменше 100 екземплярів механічно ідентичних цій моделі було виготовлено у періоді класу, визначеного у Статті 6.

2.3.7.5 Починаючи з Періоду G, виключно для моделей омологованих в Групі 3, в Групі 4 (1970-1981) або в Групі B застосовуються вимоги Додатку J до автомобілів Груп 3, 4 або B в їхньому періоді.

2.3.7.6 Крім того :

(a) Приймаються Автомобілі Туризму прирівняні до Автомобілів Гранд Туризму під час Періоду E і F (01/01/1947 - 31/12/1965), або з спеціальним кузовом, або з стандартним кузовом і спеціальними механічними запчастинами, відповідно до періоду.

(b) Ці моделі повинні мати історію змагань і їхні спеціальні механічні частини обмежені дозволеними вимогами Додатку J періоду застосованого до автомобілів Групи 3 і Статті 5 (Безпека).

(c) Усі зміни повинні відповідати технології періоду, який застосовано до розглядуваної моделі.

(d) Якщо ці моделі були згодом омоологовані FIA в Групі 3, вони повинні використовувати тільки механічні частини передбачені відповідним розширенням Омологаційної Карти Групі 3 FIA.

2.3.8 Автомобілі не омоологовані після 1946 випущені малою серією – Автомобілі Спортивні Дорожні / Автомобілі Гранд Туризму (GTP 3)

2.3.8.1 Автомобілі двомісні відкриті або закриті що належать Періоду E-G і відповідні діючим у епоху їх випуску у країні-виробнику вимогам виробництва та використання, але яких випущено щонайменше 100 механічно-ідентичних екземплярів.

2.3.8.2 Ці автомобілі не повинні були використовуватися у міжнародних змаганнях в жодній з категорій чи в жодній з груп зазначених у Статті 2.3, за винятком в GTP-3. Не дозволена жодна модифікація відмінна від зазначеної в Додатку VIII.

2.3.8.3 Механічна специфікація періоду кожної моделі повинна бути зазначена в ІТП і затверджена СКІА ще до його видачі.

2.3.9 Автомобілі Гранд Туризму і Туризму Спеціальні після 1946

2.3.9.1 Моделі отримані з Груп 1 і 2, N або A Додатку J, які зазнали змін що виходять за рамки дозволених для цих Груп. Включені :

2.3.9.2 Автомобілі Туризму Спеціальні які є моделями отриманими з Груп 1 і 2, N або A , які зазнали змін що виходять за рамки дозволених для цих Груп.

2.3.9.3 Включені :

(a) Група 3 (1957-59) : Автомобілі Туризму з спеціальним кузовом або стандартним але з модифікаціями що виходять за рамки дозволених для Групи 2, як визначено в Статті 264 Додатку J 1959.

(b) Група 3 (1960-65) : Розглядається в Групі 3 для автомобілів GT. Автомобілі Туризму з спеціальним кузовом або стандартним але з модифікаціями що виходять за рамки дозволених для Групи 2, як визначено в Статті 274 Додатку J 1965.

(c) Група 5 (1966-69) : Дозволені модифікації зазначено в Статті 267 Додатку J ; версія 1969 розглядатиметься як остаточна. Модифікації дозволені для цього типу транспортних засобів в цілому схожі до тих які застосовуються до Автомобілів Туризму Спеціальних (Група 2 1970-1975), якщо ці останні є варіантами омоологованими для більш ніж 100 екземплярів.

(d) Група 5 (1976-81) : Дозволені модифікації зазначено в Додатку J періоду : версія 1981 (Стаття 251) повинна розглядатися як остаточна

2.3.10 Автомобілі Туризму національних змагань

2.3.10.1 Моделі автомобілів Туризму виготовлені і Періодах Е-Ж які не мають історії участі у змаганнях міжнародного рівня але мають історію участі у значних змаганнях національного рівня у важливих заходах для серійних автомобілів туризму і проведених у відповідності до національних вимог, застосованих у цих заходах.

2.3.10.2 Усі права моделей повинні бути представлені СКІА за рекомендацією НСФ відповідальною за країну, у якій відбувалися національні історичні заходи.

2.3.10.3 Механічна специфікація періоду для кожної моделі повинна бути задокументована і подана на затвердження СКІА (див. 7.2.5) і усі відповідні вимоги безпеки зазначені в Статті 5 повинні бути дотримані.

2.3.11 Автомобілі Гранд туризму і спортивні автомобілі дорожні з національних змагань

2.3.11.1 Моделі автомобілів Гранд Туризму і моделі спортивні дорожні виготовлені у Періодах Е — Ж і які не мають історії участі у змаганнях міжнародного рівня але мають історію участі у значних змаганнях національного рівня у важливих заходах для серійних автомобілів Гранд Туризму і/або спортивних, проведених у відповідності до національних вимог, застосованих у цих заходах.

2.3.11.2 Усі права моделей повинні бути представлені СКІА за рекомендацією НСФ відповідальною за країну, у якій відбувалися національні історичні заходи.

2.3.11.3 Механічна специфікація періоду для кожної моделі повинна бути задокументована і подана на затвердження СКІА (див. 7.2.5) і усі відповідні вимоги безпеки зазначені в Статті 5 повинні бути дотримані.

