

<u>9.1 REGLEMENT FOR HISTORISKE BILER.....</u>	<u>2</u>
<u>9.1.1 OVERSIGT OVER INDHOLDET I FIA APPENDIX K</u>	<u>2</u>
<u>9.1.2 NATIONALE BESTEMMELSER FOR VOGNBØGER</u>	<u>3</u>
<u>9.1.3 NATIONALE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL BANELØB.....</u>	<u>4</u>
<u>9.1.4 NATIONALE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL RALLY og HILLCLIMB.....</u>	<u>5</u>
<u>9.1.5 NATIONALE REGLER FOR DÆK TIL HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL RALLY....</u>	<u>6</u>
<u>9.2 PÅTÆNKTE ÆNDRINGER.....</u>	<u>6</u>
<u>9.3 Special standardvogne gruppe 3, periode F</u>	<u>6</u>
<u>9.4 Special standardvogne, gruppe 5, periode G1.....</u>	<u>8</u>
9.1 REGLEMENT FOR HISTORISKE BILER.....	2
9.1.1 OVERSIGT OVER INDHOLDET I FIA APPENDIX K	2
9.1.2 NATIONALE BESTEMMELSER FOR VOGNBØGER	3
9.1.3 NATIONALE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL BANELØB.....	3
9.1.4 NATIONALE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL RALLY	4
9.1.5 NATIONALE REGLER FOR DÆK TIL HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL RALLY....	5
9.2 PÅTÆNKTE ÆNDRINGER FOR 2020	5

9.1 REGLEMENT FOR HISTORISKE BILER

Reglement 9.1 omfatter de tekniske bestemmelser for historiske biler gældende for motorsportsarrangementer for historiske biler i Danmark. Bortset fra de i dette reglement nævnte nationale bestemmelser, er FIA's internationale bestemmelser for historiske biler, FIA app. K, gældende, se dette link:

[Link til FIA's app. K](#)

Hvis det ikke udtrykkeligt er nævnt nedenfor, er det alene FIA app. K, der er gældende for historiske bilers tekniske udførelse.

9.1.1 OVERSIGT OVER INDHOLDET I FIA APPENDIX K

Kap. 1. Principper og forkortelser

Helt overordnede grundregler.

Kap. 2. Generelle bestemmelser og definitioner af biler

Generelle bestemmelser, reklameregler, definition af arrangementstyper, definition af forskellige typer historiske biler til motorsport mm.

Kap. 3. Klasseinddeling efter datering og definitioner

Inddelinger i perioder, vejledning til reparationer og erstatning af komponenter, opbygning af biler, ...

Kap. 4. Køretøjets identitetspapirer efter International FIA Standard

HTP og anvendelsen af den.

Kap. 5. Sikkerhedsbestemmelser

Art. 9.1.3 indeholder nationale undtagelser for app. K's kap. 5.

Kap. 6. Tekniske bestemmelser for ikke-homologerede biler

Kap. 7. Tekniske bestemmelser for serieproducerede gadebiler

Generelle regler for serieproducerede biler og diverse særbestemmelser.

Kap. 8. Dæk

Reglement for dæk til historiske biler.

Appendix I: Liste over kategorier og konkurrencetyper gældende for internationale løb

Appendix II: Anbefalede materialer til erstatning og genopbygning

Appendix III: Prøvning

Appendix IV: Kontrol og reparation af komposit-strukturer

Appendix V: Tegninger i h.t. artikel 5.13 Sikkerhedsbure og/eller Appendix VI

Appendix VI: Sikkerhedsbure

Appendix VII: Præciseringer af regler for specifikke biler

Appendix VIII: Tilladte ændringer for periode E, F & G1 for serieproducerede standardvogne og GT-biler (se dansk oversættelse i tillæg 1)

Appendix IX: Tilladte ændringer for periode E, F & G1 for modificerede Standardvogne og GT-biler (se dansk oversættelse i tillæg 2)

Appendix X: Tekniske regler for formel 1 biler fra 1966 og videre

9.1.2 NATIONALE BESTEMMELSER FOR VOGNBØGER

Biler, der deltager i nationale løb for historiske biler, skal enten have en HTP, en National HTP (NHTP) eller en national vognbog. En HTP skal godkendes af FIA's historiske kommission, og den kan anvendes ved løb for historiske biler overalt i Europa. En NHTP har samme form og indhold som en HTP, men den godkendes af HU, og den kan anvendes ved løb for historiske biler i Danmark, Norge og Sverige.

Den korte nationale vognbog udstedes på anmodning fra føreren uden nogen godkendelsesprocedure, og bilen kontrolleres alene i forbindelse med deltagelse i løb. Det er førerens eget ansvar, at bilen er i overensstemmelse med regl. 9.1. Den nationale vognbog kan alene anvendes ved nationale løb for historiske biler i Danmark.

Hvis der er tale om en bilmodel, som ikke tidligere er set i historisk motorsport, eller modifikationerne falder uden for, hvad der er almindelig kendt, kan HU afvise at udstede en NHTP og henvise til, at bilen skal have en HTP, så bilmodel og opbygning kan verificeres af FIA.

9.1.2.1 Særlige bestemmelser for udstedelse af nationale vognbøger, periode G2, H, I og J.

Hvis en bilmodel har en gyldig homologeringsattest i en af perioderne G2, H, I og J, kan HU udstede en national historisk vognbog, hvis bilen er i overensstemmelse med app. J fra perioden og følgende særlige bestemmelser vedrørende komponenter og modifikationer, der var "frit" i perioden.

Komponenter, som ifølge app. J fra perioden frit kan udskiftes med andre, må erstattes med tidstypiske komponenter, også selvom det ikke kan dokumenteres, at de pågældende komponenter blev anvendt på den pågældende bilmodel i perioden. Med "tidstypiske komponenter" forstås dele og komponenter, som var almindeligt anvendt på modificerede standard- og GT-biler i henhold til app. J i den pågældende periode, eller som blev anvendt af fabrikanten på serieproducerede biler i perioden. Eksempel: Når det f.eks. kan dokumenteres, at der blev monteret to dobbelte Weber karburatorer på en BMW 2002 (hom. 5258) i periode G2, er det også tilladt at montere to dobbelte Weber på en Fiat 124 Special (hom. 5255) i samme periode, selvom det ikke kan bevises, at det blev anvendt på en Fiat 124 Special i perioden. Se særlige regler for hjulophæng og fælg nedenfor.

HU kan godkende alternative komponenter (se FIA app. K art. 3.3.3), der ikke er en nøjagtig kopi af den/de originale komponenter/dele, hvis komponenterne er tidstypiske og alle væsentlige dimensioner er de samme. Ansøgning om godkendelse af alternative komponenter/dele indsendes til HU.

Modifikation af hjulophængningen: Montering af reaktionsarme med tilhørende monteringsbeslag (frit på biler med stiv bagaksel ifølge app. J, periode G2 og H1) er kun tilladt, hvis det er i overensstemmelse med app. J fra perioden og det kan dokumenteres, at de pågældende ændringer blev lavet på den pågældende bilmodel i perioden.

Fælg:

- Det er tilladt at anvende fælg med en diameter på 13", hvis fælgenes diameter ifølge homologeringsattesten for bilmodellen er mindre end 13".
- Det er tilladt at anvende fælg med en diameter på 15", hvis fælgenes diameter ifølge homologeringsattesten for bilmodellen er 14".
- Det er tilladt at anvende fælg med en anden diameter end den, der fremgår af homologeringsattesten for bilmodellen, hvis det kan dokumenteres, at den pågældende fælgdiameter blev anvendt på bilmodellen i perioden eller hvis det fremgår af FIA app. K tillæg VII "Specific to certain cars".

Fælgene udseende skal være tidstypisk. Det er tilladt at montere spacere. Sporvidden er fri, men må ikke være større end at skærmene dækker hjulene mindst en tredjedel af hjulets omkreds og mindst dækkets bredde. Se i øvrigt app. J fra perioden på DASU's hjemmeside under reglement 9, Historisk, samt Bilag 1 til *Historisk sportsligt reglement* for Danish Masters, der indeholder en liste over særlige tekniske regler

9.1.3 NATIONALE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL BANELØB.

9.1.3.1 Sikkerhedsseler

DASU regl. 2 art. 253.6 "Sikkerhedsseler" er gældende for alle serieproducerede gadebiler (alle biltyper omfattet af FIA app. K art. 2.3) og GTP-biler (FIA app. K art. 2.2.5) klassificeret i periode F eller senere perioder. Uanset biltype og den periode, som bilen er klassificeret i, må den på selen anførte udløbsdato overskrides ubegrænset. HU indskærper at selen skal være fejlfri og at dette kontrolleres af teknisk kontrol.

Ved anvendelse af FHR skal selerne monteres i henhold til reglement 2, tillæg 10, afsnit 10.3

9.1.3.2 Sæder

For alle serieproducerede gadebiler (alle biltyper omfattet af FIA app. K art. 2.3) og GTP-biler (FIA app. K art. 2.2.5) klassificeret i periode H og senere skal sædet være FIA godkendt. For FIA-godkendte sæder anvendt i alle historiske biler uanset periode, ~~må den på sædet anførte udløbsdato overskrides ubegrænset~~ ~~der ikke en må udløbsdato, som kan overskrides.~~ HU indskærper at sædet skal være fejlfrit og at dette kontrolleres af teknisk kontrol.

HU vil stærkt anbefale også at anvende FIA-godkendte sæder i de biler, hvor det ikke er et krav.

9.1.3.3 Sidevinduer

Ved brugen af hærdet glas i sidevinduerne skal der være påklæbet en antispilntfilm. Tykkelsen af film må højst være 100 mikron (0,1 mm).

For at sikre tilstrækkelig luftskifte i kabinen og undgå høje temperaturer i kabinen er der ingen begrænsninger for, hvor meget sidevinduerne må være åbne.

9.1.3.4 Sikkerhedstanke

FIA godkendte sikkerhedstanke af mærket ATL kan anvendes + 5 år efter udløbsdato. Tanken skal være fyldt med skum jf. app K 5.5.2

9.1.3.1 Personlig udrustning

Personlig udrustning i henhold til DASU reglement 2, Tillæg 10, Personlig udrustning, med nedenstående tilføjelser vedrørende anvendelse af FHR.

Hovedfikseringsudstyr (FHR) i henhold til DASU reglement 2, tillæg 10 "Personlig udrustning", er obligatorisk i alle banesportsklasser for historiske biler bortset fra følgende kategorier:

- Historiske biler omfattet af FIA app. K og klassificeret i periode A, B, C, D og E.
- Historiske biler klassificeret i periode F og senere, der tilhører følgende kategorier:
 - o Æt-sædede racervogne (formelbiler) som defineret i FIA app. K art. 2.2.2, bortset fra historiske formel 1 biler.
 - o Åbne to-sædede racervogne som defineret i FIA app. K art. 2.2.3.
 - o Lukkede to-sædede racervogne som defineret i FIA app. K art. 2.2.4 og klassificeret i periode F.

Undtagelsen for anvendelse af FHR i de ovenfor nævnte kategorier af historiske biler er alene gældende, hvis det ikke er muligt uden konstruktive ændringer af bilen at montere sikkerhedssele og FHR, så DASU reglement 2 tillæg 10 "5) Vejledning i brug af HANS (FHR) i motorsport" imødekommes.

Ejere af biler, der ønskes undtaget fra kravet om anvendelse af FHR ifølge ovenstående, skal udfylde og underskrive en erklæring, der vedlægges HTP-en/vognbogen. Ejeren skal sørge for at køreren også underskriver erklæringen.

9.1.4 NATIONALE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL RALLY og HILLCLIMB

9.1.4.1 Sikkerhedsseler

I de discipliner, hvor der er krav om sikkerhedsseler i henhold til DASU's reglementer, er DASU regl. 2 art. 253.6 "Sikkerhedsseler" gældende for serieproducerede gadebiler (alle biltyper omfattet af FIA app. K art. 2.3) og GTP-biler (FIA app. K art. 2.2.5) klassificeret i periode F eller senere perioder. Uanset biltype og den periode, som bilen er klassificeret i, må den på selen anførte udløbsdato overskrides ubegrænset.

Undtaget for denne lempelse er biler der deltager i ~~DM~~-rally hvor kun et tillæg på +5 år til den på selen anførte udløbsdato accepteres.

HU indskærper at selen skal være fejlfri og at dette kontrolleres af teknisk kontrol.

Ved anvendelse af FHR skal selerne monteres i henhold til reglement 2, tillæg 10, afsnit 10.3

9.1.4.2 Sæder

Udløbsdatoen på FIA godkendte sæder må overskrides ubegrænset.

HU indskærper at sædet skal være fejlfrit og at dette kontrolleres af teknisk kontrol.

Undtaget for denne lempelse er biler der deltager i ~~DM~~-rally hvor kun et tillæg på +5 år til den på sædet anførte udløbsdato accepteres.

HU vil stærkt anbefale også at anvende FIA-godkendte sæder i de biler, hvor det ikke er et krav.

Værktøj til at afmontere sæde og sædebeslag er obligatorisk, Værktøjet skal være placeret centralt og let tilgængeligt for både chauffør og 2. kører og sådan, at redningspersonalet i tilfælde af uheld let kan afmontere sædet.

Værktøjet skal være tydeligt markeret.

9.1.4.3 Sikkerhedstanke

FIA godkendte sikkerhedstanke af mærket ATL som ikke har indbygget gummicelle kan anvendes + 5 år efter udløbsdato. Tanken skal være fyldt med skum jf. app K 5.5.2

9.1.4.4 Sikkerhedsregler for rallysportens discipliner

Uanset reglerne for sikkerhed som nævnt i 9.1.4 samt FIA app. K kap. 5, gælder sikkerhedsregler for historiske rallydiscipliner og hillclimb udgivet i rallysportens cirkulære kap. 18, se:

<https://www.dasu.dk/sportsgrene/rally/#/rallysportens-cirkulare>

9.1.4.4 Bure i biler med national historisk vognbog, der overflyttes fra andet teknisk rallyreglement til App. K

For køretøjer der overflyttes fra andet teknisk rallyreglement til app. K, eksempelvis fra gruppe H eller fra KRB, tillades fastsvejsede og boltede bure som har fastgørelsespunkter til de forreste affjedringstårne. Buret må ikke ændres i forhold til godkendelse i den gruppe hvorfra køretøjet flyttes.

Buret beskrives og fotodokumenteres. Dokumentationen indsendes sammen med vognbogskladden og tilføjes til den Nationale Historisk Vognbog som bilag.

9.1.5 NATIONALE REGLER FOR DÆK TIL HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL RALLY

I 2020 og 2021 er følgende nationale regler gældende for dæk til biler med historisk vognbog (HTP, NHTP og nat), der anvendes til rally og hillclimb:

- Kravet i App k 8.4.1 om E mærkede dæk er undtaget og det er tilladt at anvende dæk, der er mærket "Not for Highway use" og "For racing only".
- Brug af slickdæk (dæk uden mønster) er forbudt.
Der skal et vilkårligt sted på dækket være minimum 60 cm mønsterkant pr. 10 cm trædeflade.
- Brug af pigdæk er forbudt.
- Kun dæk med støbt mønster må anvendes. Dog må dækkets mønster ved skæring ændres efter dækfabrikantens/importørens anvisninger.
- Alle øvrige regler nævnt i app K, afsnittene fra 8.4.1 til og med 8.4.8, er fortsat gældende.

9.2 PÅTÆNKTE ÆNDRINGER

I forbindelse med indførelse af krav om FIA godkendte dæk afventes producenternes tilbud om dæk til rally i størrelserne 10" til 17"

Under forudsætning af at FIA dæklisten kommer til at indeholde et passende udvalg i disse størrelser, kan der blive krav om anvendelse af dæk fra FIA listen i 2023².

9.3 Special standardvogne gruppe 3, periode F

Ved deltagelse i løb for historiske biler i Danmark skal Specialstandardvogne (Special Touring Cars, STC) periode F (65-klassen), se FIA App. K 2.3.9, enten være i besiddelse af en HTP eller overholde følgende regler, således at der kan udstedes en **national historisk vognbog til bilen (Specialstandardvogn-national)**.

Kun bilmodeller, der har deltaget i internationale løb eller større nationale løb som Specialstandardvogn gruppe 3 i periode E og F accepteres som specialstandardvogn-national i 65-klassen. Bilmodeller godkendt som Specialstandardvogn-national fremgår af listen nedenfor. Ansøgninger om optagelse af andre bilmodeller på listen sendes til HU med dokumentation for, at bilmodellen har deltaget i løb for specialstandardvogne i internationale løb eller større nationale løb før 1.1.1966. Se også gældende sportslige reglementer vedrørende, hvilke specialstandardvogne, der kan deltage i danske løb for historiske biler.

OBS! Ifølge det sportslige reglement for Danish Masters 2022 er det kun Specialstandardvogne gruppe 3 (STC), 0 – 2000 ccm, periode F'62 (homologeret før 1.6.1963), der kan deltage i 65-klassen i Danish Masters.

Tilladte modifikationer for Specialstandardvogne med national historisk vognbog er dem, der er gældende for "Competition Touring Cars" (CT) som defineret i tillæg IX til FIA app. K (på dansk reglement 9 tillæg 2) samt følgende:

- 1) Karburator/-er må erstattes med én eller flere tidstypisk enkelt- eller dobbeltkarburator/-er (Weber, Stromberg, ...) monteret på tidstypisk indsugningsmanifold.
- 2) Udstødningsmanifolden må frit erstattes med en tidstypisk bananmanifold
- 3) Ventiler og ventil sæder er frit, hvis de kan monteres uden andre ændringer end, hvad der er tilladt i henhold til tillæg IX til app. K, se DASU reglement 9 tillæg 2, art. T2.5.4 FINISH.
- 4) Det er tilladt at øge boringen af motorens cylindre, hvis cylindervolumenen derved ikke overstiger den i FIA app. J art. 253 angivne klassegrænse, se nedenfor.

- 5) Udvekslingsforholdet i gearkassens gearinger må ændres.
- 6) Differentialets udvekslingsforhold er fri. Tidstypisk differentialespærre med "limited slip", altså uden fast konstant spærring, må monteres i det oprindelige differentialehus.
- 7) Det er tilladt at erstatte de eksisterende fælge med fælge med en bredde på maksimalt 5,5". Sporvidden og fælgenes diameter må ikke ændres.
- 8) Hvis bilmodellen ikke er homologeret i perioden med skivebremser på forhjulene, må forhjulenes tromlebremserne af sikkerhedsmæssige grunde erstattes med skivebremser fra en anden type af samme basismodel homologeret før 1.1.1970 (ifølge app. J reglementet 1965 for specialstandardvogne gruppe 3 var det tilladt at erstatte tromlebremser med skivebremser)

Med "tidstypisk" menes, at de pågældende komponenter har kunnet erhverves som almindeligt tilgængelige tuningsdele til den pågældende bilmodel i perioden.

Alle andre ændringer end de ovenfor nævnte skal godkendes af HU. Disse ændringer kræver skriftlig dokumentation fra periode, og ændringerne skal være lovlige i henhold til periodens app. J. Hvis HU er i tvivl om, at dokumentationen er tilstrækkelig, er HU ikke forpligtet til at udstede en national vognbog, men henvise til, at køreren skal søge om FIA-HTP.

Liste over forhåndsgodkendte bilmodeller:

Liste over bilmodeller, der er forhåndsgodkendt som specialstandardvogne i 65-klassen (kun F'62 under 2000 ccm, se det sportslige reglement for de historiske klasser):

Austin A40 (948 ccm, max 1000 ccm)
Austin A40 (1098 ccm, max 1150 ccm)
Ford Anglia 105E (997 ccm, max 1000 ccm)
Ford Anglia Super 123E/124E (1198 ccm, max 1300 ccm)
Hilman Minx Mk. III C, 5 m.fl. (1592 ccm, max 1600)
Hillman/Sunbeam Imp (875 ccm, max 1000 ccm)
Opel Kadett (993 ccm, max 1000 ccm)
Peugeot 404 (1618 ccm, max 2000 ccm)
Renault 8 R (956 ccm, max 1000 ccm)
Renault 8 Major (1108 ccm, max 1150 ccm)
Simca 1000 SA (944 ccm, max 1000 ccm)
Volvo 544 PV (1789 ccm, max 2000 ccm)
Volvo Amazon 122 (1789 ccm, max 2000 ccm)
VW 1200 (1192 ccm, max 1300 ccm)
VW 1500 (1493 ccm, max 1600 ccm)

Klassegrænser ifølge FIA app. J art. 253 1965:

<u>Cylindervolumen op til 400 ccm</u>	<u>Cylindervolumen op til 1600 ccm</u>
<u>Cylindervolumen op til 500 ccm</u>	<u>Cylindervolumen op til 2000 ccm</u>
<u>Cylindervolumen op til 600 ccm</u>	<u>Cylindervolumen op til 2500 ccm</u>
<u>Cylindervolumen op til 700 ccm</u>	<u>Cylindervolumen op til 3000 ccm</u>
<u>Cylindervolumen op til 850 ccm</u>	<u>Cylindervolumen op til 4000 ccm</u>
<u>Cylindervolumen op til 1000 ccm</u>	<u>Cylindervolumen op til 5000 ccm</u>
<u>Cylindervolumen op til 1150 ccm</u>	<u>Cylindervolumen over 5000 ccm</u>
<u>Cylindervolumen op til 1300 ccm</u>	

9.4 Special standardvogne, gruppe 5, periode G1

Specialstandardvogne gr. 5, 1966 – 1969, som specificeret i FIA app. K art. 2.3.9.3, sidestilles med gruppe 2 biler periode G2, hvis de opfylder følgende betingelser:

- Bilmodellen har ikke lovligt deltaget i løb for gr. 2 biler i 1970 eller senere, se app. K art. 1.2
- Bilens motor, transmission og vægt er i overensstemmelse med reglementet for gr. 2 biler ifølge appendix J 1971.

Hvis ovenstående forudsætninger er opfyldt, kan Specialstandardvogne gr. 5 deltage i 71-klassen. Bilmodellen skal godkendes af HU for at deltage i 71-klassen under de nævnte forudsætninger.

Følgende bilmodeller er godkendt:

- Mini Cooper S 970 (970 ccm)
- Ford Anglia 105 E (1000 ccm)
- Ford Anglia Super 123/124 E (1200 ccm)
- Volvo 544 (1800 ccm)