



PROCEDURE STANDARD D'ACCEPTATION PAR LA FIA DE PIÈCES MECANIQUES DE RECHANGE POUR VOITURES HISTORIQUES

La procédure suivante devra être utilisée pour l'acceptation par la FIA des éléments mécaniques reproduits par un constructeur différent de celui ayant produit ou fait produire les pièces d'origine qui équipaient les voitures concernées pendant la période pertinente telle que définie à l'Annexe K.

1) La procédure doit être engagée par une ASN, à la demande du fabricant de la pièce ou d'une autre partie ayant l'agrément formel du fabricant.

2) Le fabricant de la pièce de rechange sera responsable de l'obtention de toute autorisation ou licence qui pourra être nécessaire à la reproduction de la pièce d'origine.

3) La Commission du Sport Automobile Historique de la FIA nommera un Inspecteur Technique pour enquêter. Cet Inspecteur sera soit un Délégué Technique de la FIA et/ou un membre du Groupe de Travail Technique, ayant une formation d'ingénieur, soit un expert indépendant impliqué dans l'aspect technique des automobiles historiques.

4) Lorsqu'un élément sera proposé pour homologation, le fabricant devra être informé par la FIA, par l'intermédiaire de l'ASN, de la procédure et des coûts impliqués.

5) Sur le lieu de fabrication doivent être prévues des conditions permettant à l'Inspecteur Technique de comparer la nouvelle pièce finie avec un exemplaire de la pièce de la spécification d'époque, d'origine, de préférence inutilisé, authentifié par l'ASN, et si possible avec les dessins de production d'origine du fabricant.

La nouvelle et l'ancienne pièces seront examinées minutieusement et leurs dimensions, poids et matériau seront notés. Des photographies montrant des vues identiques du nouvel élément et de la pièce d'origine de chaque côté devraient être préparées. Il faudrait examiner tous les dessins techniques de l'élément et, si possible, en obtenir des exemplaires. Si l'élément est une pièce coulée, un examen et des photographies du moule pourront être exigés.

6) Ces données seront réunies dans un rapport formel au Groupe de Travail Technique de la Commission du Sport Automobile Historique de la FIA, comprenant le dossier photographique, des copies des dessins pertinents et, en conclusion, les recommandations de l'Inspecteur Technique.

7) La Commission du Sport Automobile Historique décidera si la pièce est admissible pour utilisation dans le sport automobile international conformément aux exigences de l'Annexe K du Code Sportif International : cette homologation concernera uniquement la ressemblance avec la pièce d'origine et ne constituera pas une garantie ou une appréciation de la qualité ou de la fiabilité de la pièce par la FIA, ni n'engagera aucunement la responsabilité de cette dernière.

8) Les pièces homologuées par la FIA seront identifiées par l'application d'un code, conformément aux instructions de la FIA.

9) L'Inspecteur Technique aura droit à tout remboursement convenu au préalable avec la FIA, ainsi qu'à des honoraires fixes déterminés et payés par la FIA et ne dépassant pas 230 Euros.

10) Un droit standard sera versé à la FIA par le demandeur, que l'homologation soit accordée ou non.

11) Tolérances pour les pièces reproduites :

Fonderie externe : $\pm 1,5$ mm.

Fonderie interne : $\pm 2,0$ mm.

Forme externe usinée de la pièce : $\pm 0,5$ mm.



STANDARD PROCEDURE FOR THE ACCEPTANCE BY THE FIA OF REPLACEMENT MECHANICAL PARTS FOR HISTORIC CARS.

The following procedure is to be applied for the acceptance by FIA of mechanical components reproduced by a manufacturer other than that which produced or caused to be produced the original parts with which the cars concerned were fitted in the relevant period as defined in Appendix K.

- 1) The procedure must be initiated by an ASN, on request of the component manufacturer, or of another party with the formal agreement of the manufacturer.
- 2) The manufacturer of the replacement part will be responsible for obtaining any authorisation or licence which may be necessary in order to reproduce the original.
- 3) The FIA Historic Motor Sport Commission will appoint a Technical Commissioner to investigate. The Technical Commissioner will be a person who is either: an FIA Technical Delegate and/or member of the Technical Working Group, having an engineering background, or an independent expert involved in the engineering side of historic motoring.
- 4) When a component is to be submitted for recognition, the applicant must be informed, by the FIA through the ASN, of the procedure and costs involved.
- 5) Facilities must be provided, at the place of manufacture, for the Technical Commissioner to compare the new, finished component with an original, preferably unused, example of the period specification component authenticated by the ASN, and if possible the original manufacturer's production drawings.

The new component, along with the original component, will be scrutinised closely and the dimensions, weight and material of both components noted. Photographs, showing identical views of the new component and the original part from all sides, should be prepared. Examination of any engineering drawings of the component should be made and, if possible, copies obtained. If the component is a casting, then a view of and photographs of the pattern may be required.

6) This data will be assembled into a formal report to the Technical Working Group of the FIA Historic Motor Sport Commission, which will include the dossier of photographs, copies of the relevant drawings and should end with the Technical Commissioner's recommendations.

7) The Historic Motor Sport Commission will decide whether the component is eligible for use in international motor sport according to the requirements of Appendix K to the International Sporting Code: this recognition will concern solely the resemblance to the original component and will not constitute a guarantee or judgement of, or engage the FIA's responsibility in any way as to, the quality or safety in use of the component.

8) FIA-recognised components will be made identifiable by a code applied to them according to FIA instructions.

9) The Technical Commissioner will be entitled to any costs previously agreed with the FIA, as well as a fixed fee from the FIA.

10) A standard fee will be charged to the applicant by the FIA, whether recognition is accorded or not.

11) Casting and machining tolerances:

Casting, external: $\pm 1.5\text{mm}$.

Casting, internal: $\pm 2\text{mm}$.

Machined part external: $\pm 0.5\text{mm}$.