



TIEDOTE

31.01.2014

Historic-autojen FIA HTP-passien uusinta

Historic-autojen HTP-passien uusiminen on aiheuttanut harrastajien toimesta runsasta keskustelua. Tällä tiedotteella on tarkoitus selventää asioita historic-passin tarpeellisuudesta ja uuden mallisen passin eduista.

Yleistä

Jo vuosia Suomessa on noudatettu kansainvälisiä sääntöjä kilpailtaessa historic-luokan autoilla. Kansainväliset FIA:n säännöt määrittelevät myös HTP-passin ja sen merkityksen.

01.01.2010 alkaen HTP-passien voimassaoloaika on 5 vuotta. Ennen vuotta 2010 myönnetyt HTP-passit on uusittava 31.12.2014 mennessä.

Vuoden 2010 aikana myönnetyt HTP-passit ovat voimassa 31.12.2015 asti. Vuoden 2011 aikana myönnetyt passit ovat voimassa 2016 vuoden loppuun jne, jne. Myös nämä passit uusittava ennen voimassaolon umpeutumista.

Uudenmallisessa HTP-passissa voimassaoloaika on kirjattu etusivulle.

FIA on luonut Liite K:n säännöt siten, että historic-autoja voidaan käyttää kilpailutarkoitukseen kyseisten sääntöjen puitteissa. Sääntöjen tarkoituksena on säilyttää autot ikäkausiensa mukaisina, ja estää nykytekniikan mahdollistamat suorituskykyä ja ajettavuutta parantavat muutokset. Historic-kilpailun tarkoituksena ei ole pelkästään voittopokaalien kerääminen, vaan erityisesti autoille ja niiden historialle omistautuminen. Historic-autourheilun päämäärä on Auton historian aktiivinen kunnioittaminen.

Osana autojen historian kunnioittamista on myös auton asianmukainen dokumentointi ja yksilöinti. Historic-autoksi on määritelty auto, jolla on HTP. HTP on siis osa tätä auton rakennetta, eikä auto voi olla historic-auto mikäli se ei kaikilta osin täytä historic-auton määritettä.

Liite K vaatii, että kaikkien historic-autojen on säilyttävä siinä muodossa, jossa ne kilpaili ikäkaudella, pois lukien turvamääräyksien vaatimat muutokset.

Jos auto perustuu luokiteltuun malliin, on sen rakenne ja ikäkausiluokitus oltava luokitustodistuksen mukainen. Edellä mainittu kuitenkin siten, että ainoastaan se osa luokitustodistuksesta, joka on ollut voimassa ikäkaudella myöskin auton ryhmä huomioiden (perusluokitus ja lisäluokituslehdet).



Ikäkausi ja luokitustodistuksen käytetyt lisäluokitukset määritellään auton HTP:ssä.

Vaihtoehto-osia alkuperäiseen valmistajan määrityksiin voidaan käyttää ainoastaan, mikäli voidaan todistaa, että osat olivat sallittuja ikäkauden Liite J:n ja/tai luokitustodistuksen mukaan, ja että kyseisiä osia käytettiin automallisissa kansainvälisessä kilpailussa ikäkaudella. Liite J:n antamat vapaudet eivät anna täyttä vapautta, vaan sallivat muutokset, joita ikäkaudena käytettiin sallittujen muutosten mukaisesti. Myös Liite K antaa tiettyjä vapautuksia autojen rakentamiselle.

Ikäkausi, vaihtoehto-osat, ja luokitustodistuksen sallittujen sivujen lukumäärä kerrotaan autoyksilön HTP:ssä.

Mikäli säännöissä ei erikseen mainita, auton jokaisen osan tulee olla kaikilta osin vastaava kuin ikäkaudella käytetty kyseinen osa ja todisteet tästä on tarvittaessa esitettävä. Käytetty teknologia on oltava samanlainen kuin ikäkaudella, myös lisäluokitusosille. Luokitelluille autoille vain FIA:n luokitustodistukset, ja sellaiset lisäluokitukset, jotka olivat voimassa auton ikäkaudella, ovat sallittuja. Lisäksi ikäkauden Liite J:n säännöt pätevät, mikäli kyseistä muutosta on ikäkaudella käytetty, ja se voidaan todistaa Liite K:n kohdan 3.3.8 mukaisesti. Ikäkauden J1-autojen on lisäksi myös oltava KV-liite XI:n mukaisia.

Tiettyjen luokkien autoissa on myös paljon komponentteja, joita ei ole mainittu luokitustodistuksessa vaan ne merkitään ja yksilöidään ainoastaan passiin (esim. kaasuttimet).

Jokainen kilpailuun osallistuva auto on oltava luokiteltu historic-autoksi HTP:llä, tai jos kyseessä on tasanopeusralli, niin HRCP:llä. Nämä dokumentit ovat ainoastaan tekniikkaa käsitteleviä eivätkä anna minkäänlaisia takeita tai viittauksia auton alkuperäisyyteen. HRCP on yksinkertainen FIA dokumentti auton tunnistetiedoilla, jota käytetään vain tasanopeusralleissa.

Kaikki edellä mainitut autoa koskevat seikat ja asiat on määritelty passissa joko kuvin tai tekstinä. Nämä tiedot helpottavat kilpailun järjestäjää ja toimintaa katsastuksessa ja myös muussa teknisessä valvonnassa. Nämä tiedot helpottavat oleellisesti myös harrastajaa pysymään ajan tasalla autonsa sääntöjenmukaisuudesta ja tekee myös omistajanvaihtolanteessa helpommaksi selvittää autoon liittyviä tärkeitä teknisiä seikkoja.

HTP:n muoto

HTP:n omistaa julkaisijamaan ASN. Se voidaan mitätöidä koska tahansa, mikäli HMSC niin päättää. ASN voi myöntää HTP:n ko. maansa kansalaiselle tai asukkaalle. HTP-anomuksen esitäyttää anoja ennen kuin se palautetaan ASN:lle. ASN säilyttää alkuperäisen HTP:n. ASN toimittaa anojalle varmennetun (ASN:n leimalla rei'itetyn) kopion, sekä toimittaa tiedon ja kopion FIA:n tietokantaan.

Uudenmallinen HTP on (3/2013 alkaen) 26-sivuinen dokumentti, joka täytetään yhdessä anojan ja ASN:n kanssa.

Jokaisen luokitellun auton HTP:hen on liitettävä varmennettu kopio auton alkuperäisestä luokitustodistuksesta.



HTP:n käyttö

HTP:llä on kaksi käyttötarkoitusta: Ensinnäkin kilpailuissa Teknisten Valvojen/katsastuksen käyttöön, ja toiseksi järjestäjien käyttöön kilpailuluokan selville saamiseksi.

HTP on esitettävä kilpailun ilmoittautumisessa ja esikatsastuksessa. HTP on oltava järjestäjien käytettävissä koko kilpailun ajan.

Annettuun HTP:hen voidaan myöntää laajennuksia vaihtoehtoina, mikäli peruslomakkeessa olevat tiedot muuttuvat. Vaihtoehtosivun/sivujen vaihtoehdot voivat olla voimassa yhdessä tai useammassa näistä luokista: Hill-Climb, Rally, Racing. Kilpailija voi käyttää vaihtoehtoja, kunhan auto säilyy oikeassa kategoriassa.

HTP-passi toimii katsastuksen työkaluna selventämään myös vanhoissa luokitustodistuksissa olevia epäselviä kohtia ja kuvia.

Uudenmallisen passin edut

Uudenmallisessa HTP-passissa on sivuja 26 ja 8kpl kuvia autosta. Uudessa passissa on määritelty runsaasti enemmän asioita kuin vanhoissa passeissa. Tämä taas osaltaan edesauttaa historic-perusperiaatetta.

Kuvat:

1. Auto vinosti edestä niin, että näkyy keula ja oikea kylki (eli kartturin puoli)
2. Auto vinosti takaa niin, että näkyy takapää ja vasen kylki (eli kuskin puoli)
3. Eturipustus pyörä irrotettuna. Pitää näkyä jarrulevy/rumpu, satula ja iskunvaimennin/jousi. Mikäli on kyseessä rumpujarru, niin rumpu on irrotettava ja myös rumpu tulee näkyä kuvassa.
4. Eturipustus edestä kulmasta auton alta kuvattuna (etupuskurin alta kuvattuna)
5. Takaripustus pyörä irrotettuna. Mikäli on kyseessä rumpujarru, niin rumpu on irrotettava ja myös rumpu tulee näkyä kuvassa.
6. Takaripustus takaa kulmasta auton alta kuvattuna (takapuskurin alta kuvattuna)
7. Konehuone oikealta (myös joustintuen yläpää ja jäähdytin tulee näkyä)
8. Konehuone vasemmalta (myös joustintuen yläpää ja jäähdytin tulee näkyä)

Kuvista on aiempaa helpompi todeta osien oikeellisuus. Autosta ulkoapäin otetut kuvat kertovat auton värityksen, ulkomuodon, puskurit, valaisimet, mahdolliset ilmanohjaimet/spoilerit. Alustakuvista nähdään tukivarsien rakenteet, iskunvaimentimien/jousien rakenteet, jarrusatulat, rummut, ym. Moottoritilan kuvista nähdään paremmin kaikista autoista pakosarja, imusarja, jäähdytin, puhaltimet, poikittaistuet ym.

Passin tarkoitus on myös osaltaan "jäädyyttää" auton rakenne osoitettuun ikäkauteen, estäen siis passissa kuvattujen asioiden mahdollinen jatkuva ja kontrolloimaton muuttaminen.

Turvakehikko (ROPS):

HTP-passiin on yksilöity turvakehikon tyyppi (luokiteltu, sertifioitu tai omavalmiste), materiaali ja turvakehikon rakenne sekä vaihtoehtoiset lisätuennat.



Vaihtoehtoisten osien käyttö:

Passiin voidaan listata entistä kattavammin vaihtoehtoisia osia, esim. useampia vaihteistoja ikäkauden sisältä.

Mahdollisten virheiden/virheellisyyksien korjaus:

Uutta passia tehtäessä tarkastetaan tietojen oikeellisuus ja varmistetaan auton sääntöjenmukaisuudesta niiltä osin kuin se on tarkastuksessa mahdollista. Mikäli auton tiedoissa havaitaan virheitä, voidaan ne korjata helposti uusittuun passiin.

Passien päivittäminen:

Mikäli autoon tehdään muutoksia, jotka vaikuttavat passin sisältöön tai kuviin, uuden mallinen passi voidaan päivittää hallitusti ja hyväksytysti vastaamaan autoa. Vanhentuneisiin passeihin ei voi muutoksia ja päivityksiä tehdä.

Historiatiedot:

Mikäli autolla on kilpailuhistoriaa aikakaudelta, uudessa passissa on kohta johon voidaan koota ja kirjata auton koko kilpailuhistoria. Tämä antaa lisäarvoa autolle.

Yhteenveto

Passien uusimisella saadaan autot ja passit vastaamaan paremmin toisiaan. Historic-säännösten monimutkaisuus aiheuttaa paljon pään vaivaa niin kilpailijoille, kilpailun järjestäjille kuin kilpailuiden katsastusorganisaatioille. Passeissa oleva ajankohtainen ja oikea tieto on omiaan helpottamaan kaikkien osapuolien elämää. Passi on jokaisen autoyksilön henkilöllisyystodistus, josta todetaan juuri kyseisessä autossa käytössä olevat komponentit ja niiden sääntöjenmukaisuus.

Kuten tiedämme, saman näköinen auto voi kuulua vaikka kolmeenkin eri ikäkauteen, jolloin siinä voi olla käytössä todella monia erilaisia osia. Mikäli autoa ei ole dokumentoitu passilla, on sen todentaminen kilpailuolosuhteissa riittävän luotettavasti lähes mahdotonta. Samaisessa autossa voi olla luokiteltu samassakin ikäkaudessa esim. useita eri vaihteistoja välityksineen, useita erilaisia taka-akselistoja ym. Asia ei ole yksinkertainen kenellekään, passin tärkeimpiä tehtäviä on nimenomaan kertoa ja yksilöidä auton kuulumisen tiettyyn ikäkauteen tietyillä osilla.

Usein kuulee puhuttavan, mihin passia ylipäättään tarvitaan. Autollahan voitaisi hyvin ajaa ilman passiakin, mutta ongelmaksi muodostuu nimenomaan se, mihin luokkaan/ryhmään, ikäkauteen millä osilla varustettuna se milloinkin kuuluu. Vedotaan myös siihen, että ennenkin on ajettu pelkillä luokitustodistuksilla, mutta aikakaudella ei autoja ollutkaan jaettu eri ikäkausiin, vaan autoilla ajettiin tietyn ryhmän sisällä kulloinkin voimassaolevan ryhmäsäännön ja voimassa olevien luokitusten mukaisena. Kaikki autot iästä riippumatta ajoivat yhdessä, saattoi olla 60-luvun autoja, 70-luvun autoja ja uudempia 80-luvun autoja, ja kaikki samassa "nykyautojen" luokassa. Tällöin ei tarvittu erillistä passia, joka todistaa tiettyjä asioita. Historic-luokissa kilpailtaessa on erittäin tärkeää, että eri ikäiset, eri ikäkausien viritys-



säännöillä varustetut autot ajavat omissa luokissaan. Tämän takia on tärkeää, että auto yksilöidään ja varmennetaan kuuluvaksi johonkin tiettyyn ikäkauteen ja ryhmään, muutoin valvonta muuttuu entistä vaikeammaksi. Jos sääntöjä ei pystytä valvomaan, on sääntöjä turha edes luoda.

HTP-passien uusinta, alennettu hinta

FIA ja AKK myöntää uusittaville HTP-passeille alennuksia, kun passit uusitaan hyvissä ajoin. Alennus ei koske jo vuonna 2006 vanhentuneita HVIF-passeja.

Ennen vuotta 2011 myönnetyille HTP-passeille, jotka uusitaan 30.09.2014 mennessä, annetaan 50% alennus uuden passin hinnasta. Uuden passin voimassaolo 31.12.2020 saakka.

Ennen vuotta 2011 myönnetyille HTP-passeille, jotka uusitaan 1.10.2014 – 30.09.2015, annetaan 20% alennus uuden passin hinnasta. Vanhentuneella passilla ei voida kuitenkaan kilpailla 1.1.2015 alkaen. Uuden passin voimassaolo 31.12.2020 saakka.

Ennen vuotta 2011 myönnetyille HTP-passeille, jotka uusitaan 1.10.2015 jälkeen, uuden passin hinta on 370 - 820€ ikäkaudesta ja luokasta riippuen. Uusi passi on voimassa uusimisvuodesta 5 vuotta eteenpäin.

01.01.2011 jälkeen myönnetyille HTP-passeille, annetaan 50% alennus uuden passin hinnasta. Uusi passi on voimassa uusimisvuodesta 5 vuotta eteenpäin.

Muistutetaan, että vuoden 2011 alusta passien hintaan tuli 300€ FIA-maksu, jota ei ole peritty ennen sitä myönnetyistä passeista. Passeja uusittaessa FIA-maksu on kaikissa tapauksissa 150€.

Historic-passien uusinta pyritään suorittamaan keskitetysti ja mahdollisuuksien mukaan myös kilpailupaikoilla kustannusten alentamiseksi ja uusimisen helpottamiseksi. Historic-passien uusimiseksi, ottakaa yhteyttä Ralf Petterssoniin, 0400 404118 tai [ralf.pettersson\(at\)gmail.com](mailto:ralf.pettersson(at)gmail.com).

HTP-passien normaalihinnat 2014:

Ikäkausien A – E -autot	370 €
Ikäkausien F - J2 -autot	520 €
Ikäkausien IC, -KC ja -Z -autot	820 €
Kaikki F1-autot, ryhmien 5 ja -6, luokkien GTS 41-, GTS 42-, GTS 47-, HST 5-, IMSA GT-, IMSA GTP-, IMSA GTO-, TSRC 12-, TSRC 17-, TSRC 18-, TSRC 30-, TSRC 42-, TSRC 48-, TSRC 50-, TSRC 51-, TSRC 52-, TSRC 54-autot, sekä FIA:n listaamat arvoautot	820€

Lisätiedot: Janne Levänen, lajipäällikkö (tekniikka, historic), janne.levanen@autourheilu.fi