



## Technická komise FAS AČR

### TECHNICKÝ DOTAZ

#### Agenda

<b>Číslo dotazu</b>	066/2016
<b>Přijato</b>	30. 10. 2016
<b>Odovězeno</b>	02. 11. 2016

#### Základní údaje

<b>Jméno a příjmení</b>	Jan Krejča
<b>E-mail</b>	<a href="mailto:slehacracing@email.cz">slehacracing@email.cz</a>
<b>Typ dotazu</b>	Ochranná konstrukce
<b>Disciplína</b>	Rally/RSS/P2+
<b>Skupina/Třída</b>	HA

#### Vozidlo

<b>Značka</b>	Škoda
<b>Typ/Model</b>	130LR
<b>Číslo homologace</b>	B 269

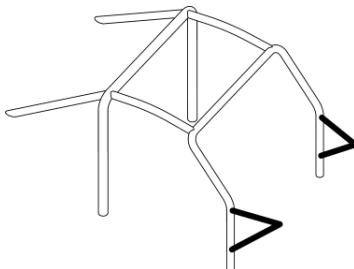
#### Dotaz

Dobrý den,

při tech. přejímce na rally Příbram jsem byl upozorněn, že můj rám na Š130 LR není v souladu s předpisy pro vyšší počet kotevnicích bodů. Jedná se o prodloužení rámu k uložení předních tlumičů – viz obr.. Auto jsem stavěl v roce 2009 -10. Ochrannou konstrukci jsem řešil s p. Maňasem s akcentem právě na tyto vzpěry. Vzpomínám si, že kladl hlavně důraz na to, aby neexistovalo pevné spojení v místě prostupu skrz karoserii. Osm pevných spojů nevadilo. Nevím přesně, z čeho p. Maňas vycházel, možná z dobové přílohy J, která osm bodů povoluje.

V roce 2012, rok po uvedení do provozu, mi bylo sděleno, že to takto být nemůže. Na mou námitku mi bylo řečeno něco v tom smyslu, že „kdo to na autě už má, tak tomu se to bude tolerovat“. Myslím si, že řešení, které jsem použil, nijak nenarušuje původní vzhled a zároveň se jedná o účinný bezpečnostní prvek, zpevňující přední část vozu. Budu rád, když se řešení dozvím co nejdříve.

Jan Krejča





## Odpověď

**Xxxx** červený text = důležité

**Xxxx** kurzíva + modrý podklad = poznámky autora

Celý problém spočívá v tom, že Vámi postavená OK byla poplatná předpisu z určitého období tedy konkrétně př. K MSŘ FIA 2008. Předpis pro OK se však dále vyvíjel a jeho konečné znění některé varianty konfigurací a použití nepovinných výztuh omezuje nebo nedovoluje – chronologie vývoje viz níže. Podle dostupných informací jste byl na tuto eventualitu upozorněn již na začátku.

## PŘÍLOHA „K“ 2008

### Mezinárodních sportovních řádů FIA

#### 5 - BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

##### 5.13 Ochranné oblouky / klece

##### 5.13.6 Obecné požadavky na provedení ochranných oblouků a klecí:

.....

- (i) Od období G (**od roku 1966**) musí být dodrženy bezpečnostní předpisy **Přílohy J**, **vztahující se na příslušné období. (= 1986 - 1990)**

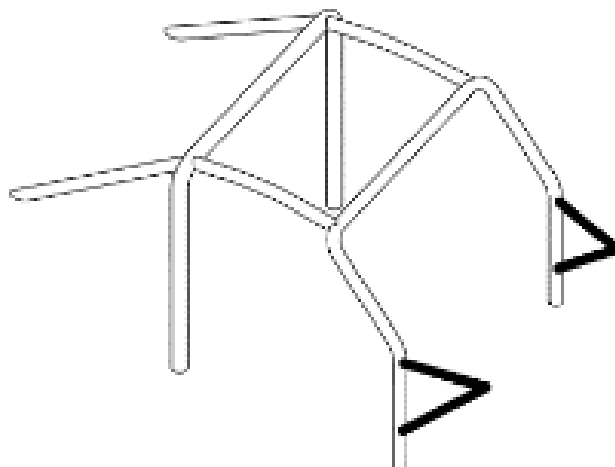
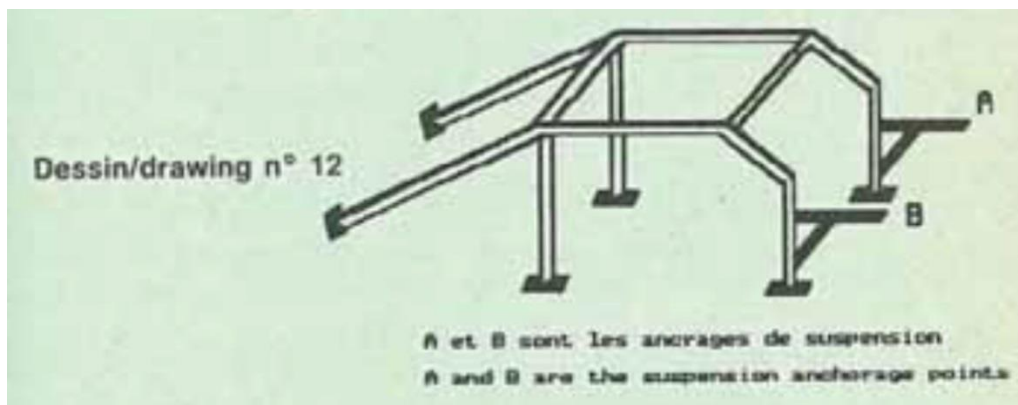


## PŘÍLOHA „J“ 1986 Mezinárodních sportovních řádů FIA

### 8.2.2.5. Nepovinné zesílení ochranné konstrukce

Průměr, tloušťka stěny a materiál zesilovacích prvků /trubek/ musí odpovídat normám, stanoveným pro ochrannou konstrukci. Upevnění se provede svařením nebo pomocí rozebíratelného spojení /to je povinné pro příčnou výztuhu vpředu/. Trubky tvořící výztuhu nesmí být v žádném případě připevněny ke karosérii.

*V příloze J 1986 – 1990 je použití inkriminovaných výztuh povoleno obrázkem č. 12 resp. v aktuální příloze J dobovému obr.12 odpovídá obr. 253 – 25.*



obr. 253 – 25 aktuální přílohy J



# PŘÍLOHA „K“ 2016

## Mezinárodních sportovních řádů FIA

### 5.13 Ochranná protinázarová struktura

Obrázky viz přílohu V, předpisy viz přílohu VI.

#### PŘÍLOHA V

*Příloha V neobsahuje obrázek 253 - 25*

#### PŘÍLOHA VI

### 1. BEZPEČNOSTNÍ KLEC

#### 1.1.2 Požadavky:

- (b) Pro vozy všech ostatních období: je povinná vhodná ochranná konstrukce zajišťující odpovídající bezpečnost. **Tyto struktury musí být provedeny podle specifikací upřesněných v tomto článku.**

#### Specifika a výjimky z čl. 1.1.2 (b):

- (c) Ochranná konstrukce podle specifikace období je definována jako ta, která byla používána při soutěžích v daném období na značce a modelu vozu. Soutěžící musí předložit důkaz dobové specifikace, pokud je to požadováno. **Š130 LR neměla historicky nikdy použity výztuhy dle obr. 253 – 25, není to možné tedy ani doložit**

### 1.2 Konstrukce ochranných konstrukcí

#### 1.2.3.2 Konstrukce

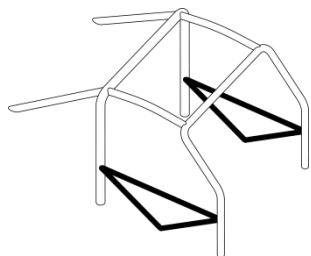
Jakmile je definována základní struktura (K-4, K-8, K-8 nebo K-10), musí být doplněna povinnými vzpěrami a výztuhami odpovídajícími čl. 1.1.5, k nimž mohou být přidány volitelné vzpěry a výztuhy. **Mezi obrázky volitelných výztuh a vzpěr není provedení dle obr. 253 – 25, viz PŘÍLOHA V.**

#### 1.2.3.3.1 Upevnění ochranné konstrukce ke karoserii

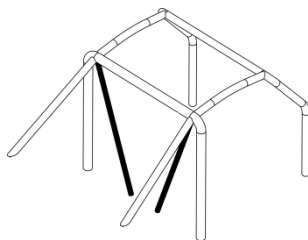
Pro vozy až do období G1 nesmí mít ochranné konstrukce více než šest kotevních bodů, s výjimkou specifikace z daného období. Dodatečné kotevní body jsou povoleny, pokud jsou nezbytné kvůli použití výztuh podle obr. K-13 (6+2 kotevní body), K-17 (6+2 kotevní body) nebo K-23 (6+1 kotevní bod).

Od období G2 mohou mít ochranné konstrukce více než šest kotevních bodů.

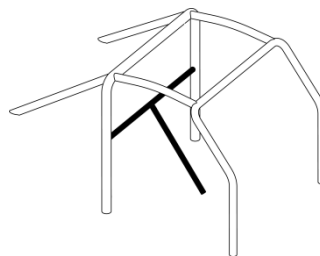
**Stále však platí věta** „Dodatečné kotevní body jsou povoleny, pokud jsou nezbytné kvůli použití výztuh podle obr. K-13 (6+2 kotevní body), K-17 (6+2 kotevní body) nebo K-23 (6+1 kotevní bod).“



K - 13



K - 17



K - 23

### **Závěr:**

Při diskusi o konfiguraci OK a možnosti použití volitelných vzpěr a výztuh vycházel komisař z dobově platných předpisů (přílohy K 2008), ve kterých bylo použití těchto výztuh pro HA povoleno pod podmínkou viz ad bod **8.2.2.5** př. J 1986. Platila totiž věta z př. K 2008: „(i) Od období G musí být dodrženy bezpečnostní předpisy **Přílohy J, vztahující se na příslušné období.**“, jinými slovy: provedení OK bylo poplatné př. K 2008 resp. v konkrétním případě př. J 1986.

Aktuální předpis pro OK HA tzn. př. K 2016 toto použití výztuh (viz vysvětlení výše) nepovoluje.

Znamená to, že se předpis o OK vyvíjel a de facto jeho současné znění je celé obsaženo přímo v příloze K MSŘ FIA. Nedá se obecně tvrdit, že se předpis zpřísnil, pouze došlo už v roce 2009 k jeho stažení do přílohy K = bez konkrétních odvolávek na dobové nebo aktuální přílohy J. Důkazem vývoje je i např. to, že příloha K MSŘ FIA 2016 už umožňuje i použití trubek o menším průměru pro vozy, vybavené http před rokem 2010 – viz níže.

V praxi to pro Vás znamená vyřezání těchto výztuh (ev. opravu HTP - je-li použito výztuh na HTP patrné), chcete-li nadále startovat v rally HA.

### **1.2.4 Materiálové předpisy**

Vozy od období H1, jejichž HTP byl vystaven před 1. 1. 2010, mohou mít minimální rozměry období F-G2. = 38 x 2,5 resp. 40 x 2,0 mm pro hlavní oblouk nebo boční půloblouky

**Zpracoval/a:** Technická komise

**Schválil/a:** Ing. Josef Stránský