

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

### 1. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

#### 1.1 Definice historického sportovního automobilu (HA)

Historický sportovní automobil je takové vozidlo, které lze zařadit do některé z kategorií nebo formulí, uvedených v Příloze K MSŘ FIA a nebo v tomto předpisu. Po technické stránce musí být v souladu s předpisy AIACR, FIA nebo Přílohou „J“ z odpovídající periody. Tyto předpisy jsou koncipovány tak, aby bylo možno závodit s historickými automobily podle souboru pravidel, která umožňují zachovat specifikaci z období jejich výroby a která zabraňují změnit – zvýšit výkon motoru anebo vlastnosti a výkonnost vozu použitím moderních technologií.

Historické závody nejsou jednoduše jen další závody, kde lze získávat trofeje. Jsou zvláštní disciplínou, spojující sport s hlubokou úctou k těmto automobilům a k jejich historii. Sport historických automobilů umožňuje aktivně oslavovat automobilovou historii.

Tyto předpisy platí pro všechny vozy, ať jsou to původní soutěžní vozy, nebo vozy vyrobené jako nové stavby přesně podle dané specifikace, jejichž soutěžní historie je v souladu s mezinárodními pravidly příslušného období.

Jediné povolené variace oproti specifikaci období jsou ty, které jsou povolené přílohou K MSŘ nebo tímto předpisem.

#### 1.2 Hlučnost a emisní limity historického sportovního automobilu

1.2.1 Na sportovních podnicích v ČR platí následující předpis o hlučnosti HA:

- rally:	- všechny druhy HA	96 + 2 dB
- ZAO a ZAV:	- cestovní vozy a vozy GT	108 + 2 dB
	- prototypy, jedno- a dvoumístné závodní vozy	113 + 2 dB

Měření hluku se provádí při 75% maximálních otáček motoru (obvykle 3500 ot/min) metodou, popsanou v NSŘ AS AČR kapitole E – Technické předpisy. Při překročení limitu hladiny hluku nebude vozidlo převzato.

Historické sportovní automobily nemusí být vybaveny katalyzátory.

1.2.2 Emisní limity:

HA odpovídající modelovému roku výroby do 31. 12. 1972: CO 6,0% max., HC 2000 ppm max.

HA odpovídající modelovému roku výroby od 1. 1. 1973: CO 4,5% max., HC 1200 ppm max.

#### 1.3. Rozdělení historických sportovních automobilů a jejich sportovní využití

Testovací komisaři při testaci zařadí konkrétní vozidlo podle jeho provedení do příslušné periody FIA. Upřesnění jednotlivých období (period) a skupin vozidel je uvedeno v aktuální Příloze K MSŘ FIA.

#### 1.4 Bezpečnostní výbava jezdců

##### 1.4.1 Kombinéza a spodní prádlo

Při ZAO, ZAV a při rychlostních zkouškách rally musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečeni do kombinézy, homologované podle FIA Standardu 8856-2000, dále pak do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic (rukavice jsou pro spolujezdce volitelné), homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000. Podmínky používání jsou popsány v článku 6 kapitoly E NSŘ

##### 1.4.2 Přilby

Všichni jezdci a spolujezdci musí používat pouze ochranné přilby odpovídající standardům, uvedených na Technickém listu FIA č. 25. (článek 6 kapitoly E NSŘ).

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

### 1.4.3 FHR

Při rychlostních zkouškách rally musí všichni jezdci a spolujezdci vozidel Kat. 4 tříd E4, E7 a E10 a vozidel Kategorie 5 tříd F4, F6 a F7 používat zádržný systém hlavy (FHR). Pro ostatní kategorie a třídy je doporučený.

### 1.5 Sedačky

Historický sportovní automobil musí být vybaven sedačkou s homologací FIA (i prošlou) nebo sedačkou dobovou. Všechny sedačky bez originálního štítku FIA musí být, po kontrole jejich technického stavu, označeny štítkem od Technické komise. Pokud jezdec použije zádržný systém hlavy (FHR), musí být vždy použita platná homologovaná sedačka a bezpečnostní pásy kompatibilní se zádržným systémem.

### 1.6 Zasklení HA

Produkční cestovní vozy – cestovní vozy (T), závodní cestovní vozy (CT), standardní vozy GT, upravené vozy GT (GTS)

#### • Čelní sklo:

u cestovních vozů (T), závodních cestovních vozů (CT), vozů GT a GTS vozů musí být čelní sklo z bezpečnostního lepeného skla. Ve výjimečných případech může delegát FIA udělit výjimku pro použití průhledného plastu pro aktuální sezónu, pokud čelní sklo z lepeného skla není pro daný model dostupné. U ostatních vozů může být použita průhledná pevná plastická hmota.

#### - Fólie pro čelní sklo

U všech vozů, které mají čelní sklo z vrstveného skla, může být použita vně aplikovaná plastová ochrana (fólie) čiré barvy. Tato ochrana musí mít stejnou velikost a tvar jako čelní sklo a musí s ním být plně v kontaktu.

#### • Ostatní zasklení:

- pro periody E až I včetně: musí být zadní, dveřní (boční) a výklopná okna nejméně z bezpečnostního skla **nebo** z pevné průhledné hmoty o tloušťce **min. 4 mm** (doporučuje se materiál typu FAA, např. Lexan 400). Svisle otvíratelná boční okna lze nahradit horizontálně okny posuvnými (dobově používanými). Pokud jsou původní okna nahrazena, může být odstraněn mechanismus otevírání okna.

**Platí:** Pokud je v původních dveřních (bočních) oknech dělicí sloupek, který dělí spouštěcí okno od trojúhelníkového okna, tak jej **nelze** při použití plastové náhrady odstranit.

#### **Pro MČR platí:**

Pokud je v původních dveřních (bočních) oknech dělicí sloupek, který dělí spouštěcí okno od trojúhelníkového okna, tak jej **lze** při použití plastové náhrady odstranit.

Boční plastová okna je nutně připevnit do rámu dveří dle dobového provedení na modelu (ev. rámeček).

- pro periody J1 a J2 platí: pokud vozidlo z období J1 a J2 nemá v homologačním listu povolena boční plastová okna, tak se nesmí okna z bezpečnostního skla vyměnit za plastová. Navíc se musí boční okna opatřit fólií dle čl. 3. 2. 1 Př. XI, Př. K MSŘ FIA.

#### - Fólie proti roztříštění pro boční okna

U vozů období J1 a J2 musí být na bočních oknech aplikována čirá fólie proti roztříštění.

## 2. HTP, TPHV, platnost přílohy VII Přílohy K MSŘ FIA

2.1 HTP (Historic Technical Passport) / TPHV (Technický průkaz historického vozidla) vystavuje Pracovní (Schvalovací) skupina HTP/TPHV (SSHA).

- Historické sportovní automobily **registrované v České republice**, startující v Mistrovství České republiky historických automobilů, musí mít průkaz sportovního vozidla s platným testováním, homologační list (podléhalo-li vozidlo homologaci), HTP nebo TPHV (za TPHV je považováno i HTP s prošlou platností – což bude vyznačeno do prošlého průkazu). Bez vystaveného průkazu HTP / TPHV nebude vozidlu umožněn start.
- Historické sportovní automobily **neregistrované v České republice**, startující v Mistrovství České republiky historických automobilů, musí mít průkaz vozidla dle předpisů ASN příslušného státu registrace, homologační list (podléhalo-li vozidlo homologaci) a HTP.
- Pokud zahraniční vozidlo nemá vystavený HTP a soutěžící chce s tímto vozidlem být **klasifikován v Mistrovství ČR**, musí soutěžící požádat o vystavení TPHV.

Soutěžící je povinen při přihlašování na sportovní podnik zaslat kopii první strany HTP / TPHV pořadateli spolu s přihláškou.

Samotné HTP / TPHV neopravňuje k účasti na sportovním podniku.

## 2.2 Postup při vystavování HTP / TPHV

### 2.2.1 Formulář HTP/TPHV

Vyplněný formulář HTP / TPHV (ke stažení na stránkách [www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz) v sekci Formuláře) včetně fotografií a případných dokumentů, dokládající sportovní historii, doručí žadatel na email Schvalovací skupiny HTP/TPHV HA – SSHA (viz čl. 14, kap. E NSŘ) – [hphv@autoklub.cz](mailto:hphv@autoklub.cz).

### 2.2.2 Testování HA

Testování vozu je nutné rezervovat na centrální nebo individuální termín na webu [www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz). K první testaci HA přistaví žadatel vozidlo s připraveným (vyplněným) formulářem HTP / TPHV.

### 2.2.3 Schvalovací procedura

a) HTP - SSHA postoupí po testaci a kontrole dokumentů podklady schvalovací procedury FIA.

b) TPHV – SSHA vydá po testaci a kontrole dokumentů TPHV.

Poplatky za vystavení HTP / TPHV jsou uvedeny v Příloze č. 1 NSŘ – Poplatky, odst. 13.

Vzhledem k náročnosti úkolů nutných k vystavení HTP / TPHV musí žadatel počítat s přiměřenými časovými termíny.

Nebudou-li dodány všechny potřebné doklady nutné k vyřízení žádosti o vystavení HTP/TPHV do 2 měsíců od vlastního podání žádosti, bude žádost stornována.

## 2.3. V MČR HA je rozšířena platnost přílohy VII Přílohy K

Změny a specifikace dílů pro národní sportovní podniky, uvedené v tomto seznamu, jsou zaměřeny ke snížení nákladů a pro případné náhrady nedostupných komponentů a to pod podmínkou, že nedojde ke zvýšení výkonu anebo výkonnosti vozidla.

Pokud bude mít soutěžící při stavbě HA potřebu rozšířit platnost přílohy VII v rámci použití HA v národním mistrovství, požádá v dostatečném časovém předstihu SSHA o posouzení tohoto rozšíření.

### Specifika některých vozů:

**Škoda** - u typu 130 LR lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie.

- u typu 130 LR lze použít blok z typu Favorit bez úprav (přemístění olejové měrky)

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

- u typu 1000/1100 MB a 100/110 včetně 110 R je povoleno použít blok motoru z modelu 105/120 v provedení od roku výroby 1983 – plnopřetokový čistič oleje je součástí bloku motoru z výroby. Vrtání a zdvih musí zůstat dle homologačních listů pro daný typ.

**Lada** - u typu VFTS lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie

### 3. RALLY HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

#### 3.1 Všeobecná ustanovení

3.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR v rally HA. Podniky MČR-RHA budou vypsány při MČR v rally, při Rallysprint sérii (RSS) anebo jako samostatný sportovní podnik.

3.1.2 Sportovních podniků vypsáných v rámci MČR-RHA se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou mezinárodní nebo národní licencí pro automobilový sport (viz článek 3 kapitoly A NSŘ. nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané AS AČR.

Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci nebo spolujezdci s licencí jiných států, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní podmínky pro účast v mistrovství. Dále mohou bodovat do MČR pouze jezdci ze zemí EU, kteří splňují podmínky dle článku 2.3.9 MSŘ FIA.

Dále na jednotlivých podnicích mohou startovat i jezdci s licencí jiných států, kteří však nebudou hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licencí dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licencí soutěžícího.

3.1.3 Vozidla třídy D4, E4, E7 a E10 mohou řídit jen jezdci, kteří nejsou zapsáni v seznamu začátečníků. Vozidla třídy F4 a F7 mohou řídit jen jezdci s mezinárodní licencí typu „B“.

3.1.4 MČR-RHA je vypsáno pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům průběžně započítávají.

#### 3.2 Povolena vozidla

3.2.1 Podniku MČR-RHA se mohou zúčastnit historická vozidla zařazené do kategorií 1 - 5 s průkazem sportovního vozidla (PSV), homologačním listem a HTP nebo TPHV.

3.2.2 Podniku MČR-RHA se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají předpisům: Příloha J MSŘ FIA (odpovídající periodě), současně platná Příloha K MSŘ FIA a současně platným technickým předpisům NSŘ.

3.2.3 Všechna vozidla s českou registrací musí odpovídat podmínkám zákona č. 56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

#### 3.2.4 Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům

##### 3.2.4.1 **Historická vozidla (kat. 1 – 4)**

- **ochranná konstrukce: dle aktuální Přílohy K MSŘ FIA**

~~vozidla s vystaveným průkazem HTP/TPHV, otestovaná do 31. 12. 2014, mohou nadále použít ochranou konstrukci provedenou podle K 2009. Všechna vozidla s první testací od 1. 1. 2015 musí použít ochranou konstrukci v provedení aktuální přílohy K. Vozidla s jasně prokázanou sportovní minulostí mohou použít ochrannou konstrukci odpovídající dobové příloze J. Vozidla D4, E4, E7 a E10 s první testací po 1. 1. 2015 musí mít ochrannou konstrukci od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)~~

- baterie, je-li umístěna v prostoru pro posádku na původním místě a opatřena izolovaným a těsným krytem, může být v provedení „mokrý“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku

- bezpečnostní pásy: pěti nebo šestibodové s homologací dle FIA Standardu s platnou životností jsou povinné.
- zádržné zařízení hlavy (FHR): s odpovídajícími bezpečnostními pásy a sedačkou je povinné **v Kat. 4** pro třídu E4, E7 a E10
- hasicí systém: dle aktuální přílohy J článek 253.7 (Technický list FIA č. 16 nebo 52) je povinný **pro Kat. 4, pro** ostatní kategorie resp. třídy je důrazně doporučený
- šířka kol: pro vozidla skupiny **A o objemu 1300 ccm** v Kategorii 4 (E1) se povoluje použití maximální celkové šířky obutého kola **7,5 palců**.
- minimální hmotnost uvedená v příloze J daného období pro vozidla období **J1 a J2** je zvýšena **o 25 kg** (vyrovnání hmotnosti dodatečného bezpečnostního vybavení).
- restriktor: vozidla z období J2 s přeplňovaným motorem musí být vybavena restriktorem dle článku 255. 5.1.8.3. b aktuální Přílohy J MSŘ FIA s vnitřním průměrem **38 mm pro skupinu A** a vnitřním průměrem **36 mm pro skupinu N**. Rozměry restriktoru mohou být měněny vývojem předpisů FIA, nebo z bezpečnostních důvodů rozhodnutím VV AS AČR. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na motory s mechanickým přeplňováním a motory vybavené vstřikovací soustavou s vyvažovací klapkou (K-Jetronic apod.).
- přepočítání objemu motoru: vozidla s přeplňovaným motorem budou zařazena do objemových tříd na základě přepočítávacího koeficientu uvedeného v jejich HTP nebo TPHV, nebo celkového přepočítaného objemu z jejich HTP nebo TPHV  
Pro přepočítání platí tyto koeficienty: **do periody J1 - 1,4**  
**od periody J2 - 1,7**
- řídící jednotka (ŘJ): vozidla, původně homologovaná s elektronickými řídicími jednotkami, el. systémy řízení motoru a/nebo čidly nebo kterým bylo jejich používání dobovou přílohou J povoleno, musí používat stejný systém, připojený a dokonale fungující, jako byl systém používaný v daném období nebo požadovaný přílohou J z daného období.

### 3.2.4.2 Kategorie 5 – období „96“

- vozidla s vystaveným TPHV
- min. hmotnost:
  - vozidla skupiny N dle homologačního listu
  - vozidla skupiny A dle dobové přílohy „J“ 1996
- ochranná konstrukce: u vozidel F4 a F7 s první testací po 1. 1. 2015 a později musí být od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ); **ochranná konstrukce, vyrobená dle FIA homologace vozu, musí být od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)**
- bezpečnostní sedačky: minimálně s homologací dle FIA Standardu 8855-1999. Doba životnosti sedačky 10 let od data výroby
- bezpečnostní pásy: **6bodové pásy min.** s homologací dle FIA Standardu 8853-1998
- FHR: použití zádržného systému hlavy (FHR) je povinné pro třídy F4, F6 a F7.
- hasicí systém dle TL FIA č. 16 nebo 52 je povinný.
- šířka kola: pro vozidla skupiny **A o objemu 1300 ccm** v Kategorii 5 (F5) se povoluje použití maximální celkové šířky obutého kola **7,5 palců**.
- restriktor vozidla s přeplňovaným motorem musí být vybavena restriktorem s vnitřním průměrem **34 mm ve skupině A** a vnitřním průměrem **32 mm ve skupině N**.
- katalyzátor: pro vozidla, vyrobená nebo homologovaná do 31. 12. 1994, není povinný katalyzátor
- snímatelný volant je důrazně doporučen.

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

- tlumiče pérování: je povoleno používat dvouplášťové tlumiče pérování s oddělenou nádobkou a dvojitým seřizem.
- podlaha: úprava podlahy je povolena pouze za účelem instalace bezpečnostní palivové nádrže. Úprava nesmí znamenat vyztužení skeletu.
- pro vozy skupiny A (třída F5 až F7) platí:
  - a) není-li v homologačním listu (variantách HL) uvedena hydraulická ruční brzda, je povolena její dodatečná instalace pod podmínkou použití některého ze standardních řešení zapojení systému. Ovládací páka musí být ve výchozí poloze vodorovná a umístěná na středovém tunelu
  - b) není-li v homologačním listu (variantách HL) uveden posilovač řízení, je povolena jeho dodatečná montáž pod podmínkou kompletního použití posilovače řízení ze sériového modelu vozu. Podmínkou je tedy použití posilovače řízení na sériovém provedení vozu.

### 3.3 Vypsání kategorií a tříd

Mistrovství ČR v rally HA se mohou zúčastnit vozidla podle těchto vypsání kategorií a tříd

#### 3.3.1 Kategorie 1 – období „69“ (periody: D, E, F, G1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS homologované **od 1. 1. 1931 do 31. 12. 1969**, které se dělí do objemových tříd:
  - A1** - do 1000 ccm (do 31. 12. 1961)
  - A2** - od 1000 ccm do 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
  - A3** - nad 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
  - B1** - do 1000 ccm (po 31. 12. 1961)
  - B2** - od 1000 ccm do 1300 ccm (po 31. 12. 1961)
  - B3** - od 1300 ccm do 1600 ccm (po 31. 12. 1961)
  - B4** - od 1600 ccm do 2000 ccm (po 31. 12. 1961)
  - B5** - nad 2000 ccm (po 31. 12. 1961)

#### 3.3.2 Kategorie 2 – období „75“ (periody: G2, H1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené do objemových tříd:
  - C0** - do 1150 ccm
  - C1** - nad 1150 ccm do 1300 ccm
  - C2** - nad 1300 ccm do 1600 ccm
  - C3** - nad 1600 ccm do 2000 ccm
  - C4** - nad 2000 ccm do 2500 ccm
  - C5** - nad 2500 ccm

#### 3.3.3 Kategorie 3 – období „81“ (periody: H2, I)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené do objemových tříd:
  - D0** - nad 1150 ccm
  - D1** - nad 1150 ccm do 1300 ccm
  - D2** - nad 1300 ccm do 1600 ccm
  - D3** - nad 1600 ccm do 2000 ccm
  - D4** - nad 2000 ccm

#### 3.3.4 Kategorie 4 – období „90“ (periody: J1, J2)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do skupiny N, A a B (vyjma vozů skupiny B zakázaných pro automobilové soutěže),

homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985** (perioda J1) a modely homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990** (perioda J2) rozdělené do objemových tříd:

- E1** - skupina A do 1300 ccm
- E2** - skupina A nad 1300 ccm do 1600 ccm
- E3** - skupina A nad 1600 ccm do 2000 ccm
- E4** - skupina A nad 2000 ccm
- E5** - skupina B do 1300 ccm
- E6** - skupina B nad 1300 ccm do 1600 ccm
- E7** - skupina B nad 1600 ccm
- E8** – skupina N do 1600 ccm
- E9** – skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
- E10** – skupina N nad 2000 ccm

### 3.3.5 Kategorie 5 – období „96“

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) zařazené do skupiny N a A, homologované **od 1. 1. 1991 do 31. 12. 1996** rozdělené do objemových tříd:

- F1** - skupina N do 1300 ccm
- F2** - skupina N nad 1300 ccm do 1600 ccm
- F3** - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
- F4** - skupina N nad 2000 ccm
- F5** - skupina A do 1300 ccm
- F6** - skupina A nad 1300 ccm do 2000 ccm
- F7** - skupina A nad 2000ccm

## 3.4 Charakteristika rally MČR-RHA

3.4.1 Jednoetapová rally pořádaná při MČR v rally, při Rallysprint sérii nebo jako samostatný podnik

- 3 až 5 RZ
- maximální délka jedné RZ je 15 km
- celková délka RZ je 70 - 90 km
- maximálně 48 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení výsledků

3.4.2 Dvouetapová rally pořádaná při MČR v rally nebo jako samostatný podnik

- maximálně 8 různých RZ – nejvýše 2 průjezdy
- doporučená maximální délka jedné RZ 20 km
- celková délka RZ je 140 - 160 km
- minimální délka etapy 60 km
- nové startovní pořadí do 2. etapy
- maximálně 72 hodin trvání od začátku přejímek do vyhlášení výsledků

Po dohodě s Komisí závodů historických vozidel je možné v jednotlivých případech celkovou délku trati rally, počet a délku jednotlivých RZ a celkovou délku RZ v ZU pro historické automobily upravit.

## 3.5. Hodnocení mistrovského podniku

3.5.1 Hodnocení rally se provede ve vypsáních kategoriích a třídách.

3.5.2 U jednoetapových rally budou v jednotlivých kategoriích přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 30, 24, 19, 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 15 a 12 bodů.

3.5.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách 5 jezdcům následovně:

6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V objemové třídě s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 3 a 2 body.

3.5.4 U dvouetapových rally budou přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 20, 16, 13, 11, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod za každou etapu samostatně. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 10 a 8 bodů. Dále budou za každou etapu jezdcům

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

přiděleny body za umístění v objemových třídách dle 3.5.3. Posádce, která dokončí obě etapy, bude přiděleno 5 bonusových bodů do kvalifikace v kategoriích. Body za obě etapy se sečtou s bonusovými body a tento součet bude bodový zisk za daný podnik do hodnocení kategorie. Pokud posádka nedokončí jednu z etap, budou jí přiděleny body pouze za dokončenou etapu bez bonusových bodů. Dokončením etapy se rozumí dojet s vozidlem do cíle etapy a předat vozidlo do uzavřeného parkoviště. Aby mohly být body za umístění v dané etapě přiděleny, musí vozidlo zůstat v UP na konci etapy až do jeho otevření podle pokynů sportovních komisařů.

3.5.5 V kategorii 1 budou přiděleny následující body:

1 bod pro jezdce startující v periodě F (do 31. 12. 1965)

2 body pro jezdce startující v periodě E (do 31. 12. 1961)

3 body pro jezdce startující v periodě D (do 31. 12. 1946)

3.5.6 Pořadatel je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístily na 1. až 3. místě v klasifikaci jednotlivých kategorií rally historických automobilů.

První 3 posádky v kategorii vyhlásí jen v té kategorii, ve které startovaly nejméně 3 automobily. Při nesplnění této podmínky bude vyhlášen pouze vítěz kategorie. Pořadatel dále vyhlásí vítěze třídy v té třídě, kde startovaly nejméně 3 automobily a první tři v té třídě, kde startovalo nejméně 5 automobilů.

3.5.7 Startující je jezdec, který odstartoval do rally

3.5.8 Nemůže-li být z jakéhokoliv důvodu odjeto rally v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky.

### 3.6. Hodnocení mistrovství

3.6.1 Hodnocení seriálu M ČR v rally HA bude provedeno v kategoriích dle součtu započítatelných bodů z hodnocení v kategoriích a objemových třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

3.6.2 Titul „Mistr ČR v rally HA“ bude udělen prvnímu v jednotlivých kategoriích za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.3 Vítěz jednotlivé třídy bude vyhlášen z hodnocení kategorie za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.4 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem tehdy, startoval-li s příslušným jezdce ve více než polovině započítávaných rally

3.6.5 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MŠŘ FIA)  
V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

3.6.6 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů: 1 2 3 4 5 6 7 8 8

Počet započítaných závodů: 1 2 2 3 4 5 5 5 5

### 3.7 Doplnující ustanovení

3.7.1 MČR-RHA se řídí Standardními propozicemi rally AS AČR.

3.7.2 Pořadatel nesmí při MČR-RHA požadovat start HA na RZ s rozbitým povrchem. Pokud by výjimečně došlo k takovému případu při společné rally pro současné i historické automobily, musí pořadatel určit pro HA v itineráři vhodnou objížďku RZ po odpovídající vozovce. O jednotlivých případech rozhodne ředitel rally po dohodě se zástupcem SR při kontrole trati a předsedou Komise závodu historických vozidel.

3.7.3 Na všech rally HA v České republice je povolena ochrana spodku vozidla.





## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

- bezpečnostní sedačky minimálně s homologací dle FIA Standardu 8855-1999. Doba životnosti sedačky 10 let od data výroby
- zádržný systém hlavy (FHR): použití FHR je důrazně doporučeno. Pro třídu F4, F6 a F7 je použití FHR povinné.
- restriktor: vozidla s přeplňovaným motorem musí být vybavena restriktorem s vnitřním průměrem **34 mm ve skupině A** a vnitřním průměrem **32 mm ve skupině N**.
- katalyzátor: pro vozidla, vyrobená nebo homologovaná do 31. 12. 1994, není povinný katalyzátor
- snímatelný volant: je důrazně doporučen.
- tlumiče pérování: je povoleno používat dvouplášťové tlumiče pérování s oddělenou nádobkou a dvojitým seřizením.

### 4.2.5 Doplnující ustanovení k povoleným vozidlům

- ochranná konstrukce: dle aktuální PŘ. K FIA vozidla s vystaveným průkazem HTP/TPHV, otestovaná do 31. 12. 2014, mohou nadále použít ochranou konstrukci provedenou podle K-2009, nová vozidla s první testací po 1. 1. 2015 a dále použijí ochranou konstrukci v provedení aktuální PŘ. K.
- baterie: pokud je baterie umístěna v prostoru pro posádku na původním místě, je opatřena izolovaným a těsným krytem může být v provedení „mokrá“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- bezpečnostní pásy: **6bodové pásy min.** s homologací dle FIA Standardu 8853-1998 jsou povinné.

### 4.2.6 Bezpečnostní pokyny

- sítě: je doporučeno použití sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 na straně jezdce nebo systému ARS od značkového výrobce
- boční okna: je povoleno stažení bočního okna na straně jezdce o 12 cm z jeho horní krajní polohy
- hasicí systém: dle čl. 253.7 PŘ. J FIA (TL č. 16 nebo 52) je **pro kompletní Kategorie 4 a 6 povinný. Pro ostatní kategorie je** důrazně doporučený

### 4.2.7 Ohřívání pneumatik resp. kompletních kol

Je zakázáno jakékoli zahřívání kompletních kol (kk = disk, ráfek, pneumatika)

## 4.3 Vypsané divize, kategorie a třídy

- **Divize cestovních vozů** z kategorií 1 až 4 (třídy A1–A6, B1–B6, C1–C3, D1–D6)
- **Divize závodních vozů** (jedno a dvoumístných) z kategorií 1 až 4 a kategorie 5 (A7 – A10, B7–B9, C4–C6, D7–D9, E1–E10).

### 4.3.1 Kategorie 1 (periody: C, D, E, F, G1, GR)

#### 4.3.1.1 SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, CT 1-15, GT 1-17, GTS 1-17

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1969**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

- A1** do 850 ccm
- A2** do 1150 ccm
- A3** do 1300 ccm
- A4** do 1600 ccm
- A5** do 2000 ccm
- A6** přes 2000 ccm

#### 4.3.1.2 TSRC 1-18 a 49 - 51, GTP 1-3, HST 1-5, HS 2-6 dvoumístné

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1971**):

- A7** do 1300 ccm
- A8** do 1600 ccm

**A9** do 2000 ccm

**A10** přes 2000 ccm

**4.3.2 Kategorie 2** (periody: G2, H1, HR)

**4.3.2.1 T 16-25, CT 16-25, GT 18-27, GTS 18-27**

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

**B1** do 850 ccm

**B2** do 1150 ccm

**B3** do 1300 ccm

**B4** do 1600 ccm

**B5** do 2000 ccm

**B6** přes 2000 ccm

**4.3.2.2 TSRC 25 – 30 a 52, HST 1-5, S2/1**

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1972 do 31. 12. 1976**):

**B7** do 1300 ccm

**B8** do 1600 ccm

**B9** přes 1600 ccm

**4.3.3 Kategorie 3** (periody: H2, I, IR)

**4.3.3.1 T 26 - 35, CT 26 - 35, GT 28 - 37, GTS 28- 37**

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

**C1** do 1300 ccm

**C2** do 2000 ccm

**C3** přes 2000 ccm

**4.3.3.2 TSRC 37 – 42 a 53, HST 1-5, S2/2**

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1977 do 31. 12. 1982**):

**C4** do 1300 ccm

**C5** do 1600 ccm

**C6** přes 1600 ccm

**4.3.4 Kategorie 4** (periody: J1, J2, JR)

**4.3.4.1 T36 - 40, CT 36 - 40, GT 38 - 42, GTS 38 - 42 – perioda J1**

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

**D1** do 1300 ccm

**D2** do 1600 ccm

**D3** přes 1600 ccm

**4.3.4.2 T41 - 45, CT 41 - 45, GT 43 - 47, GTS 43 – 47 – perioda J2**

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

**D4** do 1300 ccm

**D5** do 1600 ccm

**D6** přes 1600 ccm

**4.3.4.3 TSRC 43 – 48 a 54, skupina C, S2/3, GC1a, GC1b, GC2a, GC2b – perioda JR**

- dvoumístné závodní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1983 do 31. 12. 1990**):

**D7** do 1300 ccm

**D8** do 1600 ccm

**D9** přes 1600 ccm

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

### 4.3.5 Kategorie 5 (periody: C, D, E, F, GR, HR, IR, JR)

#### 4.3.5.1 závodní jednomístné vozy z období C až D (od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1946).

**E1** bez objemového limitu

#### 4.3.5.2 závodní jednomístné vozy z období E až IR (od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1982).

**E2** do 1150 ccm

**E3** do 1300 ccm

**E4** do 1600 ccm

**E5** nad 1600 ccm

#### 4.3.5.3 závodní jednomístné vozy včetně SCCA (CAN/AM) a IMSA z období IC a JR (od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1990).

**E6** do 1150 ccm

**E7** do 1300 ccm

**E8** do 1600 ccm

**E9** do 2000 ccm

**E10** do 2500 ccm

### 4.3.6 Kategorie 6 – národní

Cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) zařazené do skupiny N a A, homologované **od 1. 1. 1991 do 31. 12. 1996** rozdělené do objemových tříd:

**F1** - skupina N do 1300 ccm

**F2** - skupina N nad 1300 ccm do 1600 ccm

**F3** - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm

**F4** - skupina N nad 2000 ccm

**F5** - skupina A do 1300 ccm

**F6** - skupina A nad 1300 ccm do 2000 ccm

**F7** - skupina A nad 2000 ccm

## 4.4 Hodnocení mistrovského závodu

4.4.1 Systém jednotlivých závodů je shodný s bodem 1.3.1 kap. G těchto řádů. Hodnocení závodu bude provedeno v absolutním pořadí kategorií a jednotlivých objemových třídách.

4.4.2 Body se přidělují za umístění v jednotlivých kategoriích následovně: **10**, 8, 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod.

4.4.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách prvním 7 klasifikovaným jezdcům následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V případě méně než 3 startujících se přidělí za umístění 5 a 4 body.

4.4.4 Hodnocení divize za každý závod je dán součtem bodů z hodnocení kategorie a třídy.

4.4.5 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit první tři jezdce v jednotlivých třídách. Dále může provést, dle svého uvážení, vyhlášení ostatních vypsanych klasifikací (divize, kategorie).

4.4.6 Startujícím je ten jezdec, který absolvoval předepsaný trénink a dojel silou motoru mezi přípravnou a startovní čáru závodu.

## 4.5 Hodnocení mistrovství

4.5.1 Hodnocení seriálu MČR-ZAVHA bude provedeno v divizích a v Kategorii 6 dle součtu započitatelných bodů z hodnocení jednotlivých kategorií a objemových tříd. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

4.5.2 Titul „Mistr ČR“ bude udělen prvním jezdcům v jednotlivých divizích a Kategorii 6 za předpokladu splnění podmínek NSŘ čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“

4.5.3 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA).  
V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

#### 4.5.4 Počet započítaných závodů

Do celkového hodnocení MČR se závody započítávají takto:

Počet uskutečněných závodů	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Počet započítávaných závodů	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	10

### 5. ČESKÁ TROPHY - RALLY PRAVIDELNOSTI

**5.1** Je vypsána Česká Trophy v rally pravidelnosti historických automobilů. Jednotlivé podniky budou organizovány zpravidla při RSS.

#### 5.2 Účast sportovců

Účastnit se mohou jezdcí a spolujezdcí - držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu, držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

#### 5.3 Vypsání kategorie

Rally pravidelnosti se mohou zúčastnit všechna historická automobily z kategorií D – J (1931 až 1990 včetně) odpovídající podmínkám zákona č. 56/2001 Sb.

#### 5.4 Hodnocení podniku České Trophy

5.4.1 Za umístění v absolutní klasifikaci bez rozdílu kategorií se přidělí prvním 8 posádkám 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 a 1 bod. V případě, že na startu bylo méně než 5 jezdců, budou přiděleny poloviční body.

5.4.2 Pořadatel rally je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístili na 1. až 3. místě v absolutní klasifikaci.

5.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do rally.

#### 5.5 Hodnocení České Trophy

Hodnocení České Trophy bude provedeno v absolutní klasifikaci. „Vítěz České Trophy“ bude vyhlášen za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kap. D „Systém mistrovství“.

### 6. ZÁVODY PRAVIDELNOSTI HA NA OKRUŽÍCH

**6.1** Je vypsána Česká Trophy v závodech pravidelnosti historických automobilů na okruzích.

#### 6.2 Účast sportovců

Účastnit se mohou jezdcí - držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

#### 6.3 Vypsání divize

Závody pravidelnosti jsou vypsány pro jedno – a dvousedadlová historická závodní vozidla period D - J (1931 až 1990 včetně).

- Divize I – jednomístná závodní vozidla
- Divize II – dvoumístná závodní vozidla
- Divize III – upravené cestovní vozy

#### 6.4 Hodnocení podniku České Trophy

6.4.1 Za umístění v klasifikaci divizí se přidělí prvním 8 jezdcům 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 a 1 bod. V případě, že na startu bylo méně než 5 jezdců, budou přiděleny poloviční body.

6.4.2 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit 3 jezdce, které se umístili na 1. až 3. místě v klasifikaci divizí.

6.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do závodu pravidelnosti.

#### 6.5 Hodnocení České Trophy

Hodnocení České Trophy bude provedeno v klasifikaci divizí. „Vítěz České Trophy - závody pravidelnosti HA“ bude vyhlášen dle čl. 4 kap. D „Systém mistrovství“.

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

### 6.6 Hodnocení poháru

6.6.1. Titul Vítěz Poháru AČR v ZAO se udělí vítězům jednotlivých divizí za předpokladu, že v divizi bude startovat nejméně 6 vozů. V divizích, v nichž bude startovat více vozů než 10, se vyhlásí první 3 jezdci. Pořadí se stanoví z pořadí českých jezdců ve vypsání závodů.

#### 6.6.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8
Počet započítaných závodů:	1	2	2	3	4	5	5	6

## 7. DEMONSTRAČNÍ JÍZDY – RALLY LEGEND (RL)

7.1 Jsou vypsány volné podniky Rally legend. Podniky budou pořádány zpravidla při rally automobilů různých stupňů.

Demonstrační jízdy historických soutěžních vozidel – Rally legend po trati RZ bez měření času průjezdu mají za účel předvést a ukázat široké divácké veřejnosti tato historická vozidla. Tyto demonstrační jízdy nemohou být zaměňovány za soutěže či jiné závody, kdy je hlavním kritériem závodní jízda na čas. Pořadatel k názvu podniku vždy vhodným způsobem přiřadí název Rally legend ČR.

### 7.2 Účast sportovců

Účastnit se může posádka jezdec a spolujezdec – držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a některé ze sportovních licencí vydaných AS AČR, nejméně však denní licence jezdce. Důrazně se doporučuje národní licence jezdce stupně F.

### 7.3 Vozidla, bezpečnost

#### 7.3.1 Vozidla

7.3.1.1 Demonstračních jízd se mohou zúčastnit originální historická soutěžní vozidla nebo jejich repliky otestovaná pro demonstrační jízdy a soutěžní vozidla dle článku 3 kapitoly K NSŘ homologovaná do 31. 12. 1996. HA bude reprezentovat historii soutěžního sportu tzn. že HA tohoto typu by měl být v minulosti klasifikován na podniku typu rally.

7.3.1.2 Dále se demonstračních jízd mohou účastnit historická vozidla se specifickými úpravami pro podniky např. rally ve zvláštních destinacích, maratonské rally apod.

Je povolena účast dobových prototypových vozidel.

Podmínkou je originalita – prokázaná účast daného vozu v podniku.

7.3.1.3 Demonstračních jízd se mohou rovněž zúčastnit soutěžní vozy skupin dle článků 1.2 a 2.2 kap. F NSŘ. Všechna vozidla musí svým vzhledem věrně odpovídat historické předloze a svým technickým provedením dobové příloze J a příslušnému homologačnímu listu – nebude tedy umožněn start vozidel např. s tuningovými úpravami. Vozidla dle článku 1.2 a 2.2 kap. F NSŘ budou při použití v demonstračních jízdách otestována i pro demonstrační jízdy.

#### **Specifika:**

U vozů Škoda řad Š 120 S a Š 130 RS lze použít jako náhradu pro demonstrační jízdy hliníkovou osmikanálovou hlavu.

#### 7.3.1.4 Originální vozy

Vozidla vyrobená po 1. 1. 1991 musí být pouze originální soutěžní vozidla z příslušné doby.

#### 7.3.1.5 Průkaz sportovního vozidla

Vozidla, registrovaná v ČR, se mohou RL zúčastnit pouze s platným Průkazem sportovního vozidla AČR.

#### 7.3.1.6 Omezení

Vozidla, otestovaná pro demonstrační jízdy do 31. 12. 2017, se mohou zúčastňovat podniků dále ve stavu, v jakém byla naposledy otestována a nemohou být předmětem dalších úprav, které by zvyšovaly výkon motoru nebo výkonnost vozidla.

Od 1. 1. 2018 nebudou nově testovány pro demonstrační jízdy repliky vozidel, které neodpovídají homologačnímu listu.

#### 7.3.1.7 Původ vozidla

**Originální historické soutěžní vozidlo:** jedná se o skutečné legendy (originální vozidla), reprezentující značku a dobu, které jsou v souladu s dobovým (tehdy platícím) technickým i bezpečnostním předpisem, přičemž důraz je kladen na kvalitu (míru opotřebení) bezpečnostní výbavy vozu. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend.

**Replika:** jedná se o vozidlo identické vzhledově s historickou předlohou, odpovídající homologaci. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend

Při stavbě repliky pro Rally Legend platí, že barevné provedení karoserie musí odpovídat dobovému nebo továrnímu provedení.

**Pořadatel podniku vhodným způsobem (např. ve startovní listině) odliší, zda se jedná o originální vozidlo nebo repliku.**

#### 7.3.2 Bezpečnostní desatero pro rally legend

U originálních vozů může být použita původní ochranná konstrukce, tak aby bylo zachováno původní provedení vozu. Při stavbě repliky musí být použita ochranná konstrukce podle následujícího předpisu.

##### 7.3.2.1 Ochranná klec/rám (ochranná konstrukce)

- Pro vozidla vyrobená do konce roku 1970 je vyžadován minimálně ochranný rám, vyrobený dle K 2013, obr. K-1, příloha V. Za ochranný rám je považována konstrukce tvořená hlavním obloukem (viz K 2013, příloha VI, odst. 8.1.2) a dvojicí zadních podélných výztuh **resp. konstrukce dle aktuální Př. K FIA.**
- Pro vozidla vyrobená od 1. 1. 1971 je vyžadována ochranná klec, definovaná v Příloze K 2013 (příloha VI, odst. 8.1.3.) a tedy vyrobená podle některého z obr. K-8, K-9 nebo K-10 (viz K 2013, příloha V) **resp. konstrukce dle aktuální Př. K FIA.**
- Pro vozidla vyrobená od 1. 1. 1971 je povoleno vyztužení karoserie (vyztužení nesmí tvořit dutý profil) a použití výztuh dle obr. 253-25 Př. J MSŘ FIA.

Dále pro body ad a) i ad b) platí:

- Hlavní oblouk (trubkový jednodílný oblouk, umístěný napříč vozem bezprostředně za předními sedadly) nesmí mít vzhledem k vertikále sklon větší než +/- 10 stupňů.
- Úhel zadní podélné výztuhy nesmí přesahovat více než 60 stupňů vzhledem k horizontální rovině.
- Upevnění ochranné konstrukce ke karoserii  
Upevnění všech sloupků a výztuh definovaných v odst. ada) a adb) musí být provedeno nejméně 3 šrouby (průměr min. 8 mm, kvalita 8.8 ISO) nebo je alternativně možné použít spojení svarem ev. kombinaci obou typů spojení. Upevňovací body musí být vyztuženy ke karoserii přivařenou ocelovou deskou o tloušťce min. 3 mm a ploše min. 120 cm<sup>2</sup>.
- Ochrannou klec/rám lze doplnit volitelnými výztuhami. Výztuha pro upevnění bezpečnostních pásů musí být do klece/rámu zásadně vevařena.
- Materiálová a rozměrová specifikace (platí i pro volitelné výztuhy):  
Materiál trubek: uhlíková ocel tažená zastudena s min. pevností v tahu 350 N/mm<sup>2</sup>  
Min. rozměr 38 x 2,5 nebo 40 x 2 /mm/
- V místech, kde by přilba nebo tělo posádky mohly přijít do styku s ochrannou konstrukcí (posoudí technický komisař) je povinné použití ochranného obložení z nehořlavého materiálu.
- Všechny svary musí být provedeny kvalitně a vždy po celém obvodu svařovaných částí.

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

- Upřednostňuje se použití certifikovaných či homologovaných konstrukcí, přičemž platí zákaz zásahu do jejich specifikace.

### d) Použití ochranných konstrukcí z hliníkových slitin

Je možno použít pouze certifikované ochranné konstrukce tovární výroby a pouze u vozů, na kterých byla konstrukce prokazatelně použita nebo pro které byla určena. Upevnění ke karoserii musí být provedeno dle certifikace. Soutěžící má povinnost dokazovací tzn., že je povinen doložit ke konstrukci kopii certifikátu nebo min. velmi průkazné dobové fotografie.

Právo vetovat ochrannou konstrukci má Technická komise.

Při stavbě replik vozidel, která odpovídají třídě E4, E7 a E10 musí být použita ochranná konstrukce od výrobců zařazených v seznamu AVOK

### 7.3.2.2 Sedačky

Pro rally legend je možno použít buď prokazatelně dobovou sedačku nebo sedačku s homologací (i prošlou) FIA. Je povoleno i použití moderních tzv. klubových sedaček bez homologace FIA. Striktní zákaz použití platí pro dělené sériové sedačky. Každá sedačka musí být řádně upevněna.

### 7.3.2.3 Bezpečnostní pásy

Povinností je použití min. 4 bodových, nepoškozených bezpečnostních pásů s kvalitním zámkem. Kvalita musí buď odpovídat moderním klubovým pásům, nebo pás musí mít homologaci FIA. Upevnění musí odpovídat některé z variant aktuální přílohy J. Nože na pásy jsou povinné a musí být v dosahu připoutané posádky.

### 7.3.2.4 Hasicí přístroje (HP) a hasicí systémy (HS)

Vozidlo musí být povinně vybaven buď:

jedním dvoukilogramovým HP nebo

dvěma jednokilogramovými HP nebo

hasicím systémem dle aktuální Přílohy J (TL FIA č. 16 a 52), doplněným jedním dvou kilogramovým HP.

HP i lahev HS musí být připevněny předepsaným způsobem dle aktuální Přílohy J. Ve všech případech bude vyžadována platná revize (2 roky) a označení umístění HP event. spouštění HS dle aktuální Přílohy J.

### 7.3.2.5 Odpojovač elektrické energie

Použití odpojovače s vnějším a vnitřním ovládním je povinné. Odpojovač musí spolehlivě vypnout všechny zdroje el. energie a zastavit běh motoru. Odpojovač musí být dosažitelný pro připoutanou posádku, musí být řádně označen a umístěn dle platné přílohy J nebo K.

### 7.3.2.6 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí buď sériová s dodržáním původního umístění, nebo musí odpovídat příloze K v době první testace vozidla (s bezpečnostní pěnou/D-Stop folie) nebo Příloze J (s libovolnou platnou homologací FIA). Nádrž musí být řádně připevněna a oddělena od prostoru pro posádku. Provedení instalace palivového potrubí musí odpovídat Příloze K nebo J.

### 7.3.2.7 Tažná oka

Přední i zadní tažné oko, označené kontrastní barvou, je povinné. Oka musí spolehlivě zajistit odtažení vozu a jejich vnitřní průměr musí být min. 80 mm.

### 7.3.2.8 Baterie

Baterie je libovolná. Baterie, umístěná v prostoru pro posádku, musí být zakryta pevným nevodivým a nepropustným krytem, opatřeným odvětráním mimo prostor pro posádku. Upevnění baterie musí být vždy provedeno s ohledem na její hmotnost tzn. dostatečné a bezpečné upevnění (přepásání, svorník.). Nevodivé zakrytí plus pólu je povinné.



**7.3.2.9 Dodatečná upevnění**

Dodatečné upevnění přední kapoty je povinné, dodatečné upevnění čelního skla je důrazně doporučeno.

**7.3.2.10 Bezpečnostní výbava posádky**

Posádka musí na uzavřeném úseku rally používat ochranných přileb min. specifikace „E“, kombinéz min. specifikace CIK (Karting) a kvalitních kotníčkových bot. Pro bezpečnostní výbavu se důrazně doporučuje používat vybavení s homologací (i prošlou) FIA. Posádka není povinna vyplňovat kartu BVJ, ale výbava posádky přesto podléhá kontrole a schválení technických komisařů.

**7.4 Startovní čísla**

Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit čtvercový formát - viz 3.7.5 Součástí čísla bude i označení písmenem L poloviční velikosti oproti velikosti číslice

**7.5 Rozprava**

Pořadatel zajistí před startem podniku rozpravu s jezdci. Během této rozpravy budou jezdci seznámeni s pravidly a způsobem jízdy po trati RZ - bod 7.6. Jezdci, který bude porušovat ustanovení tohoto článku, bude odepřena další účast v podniku.

**7.6 Jízda po trati RZ**

Cílem Rally legend je předvedení vozidel veřejnosti. Čas a způsob průjezdu RZ nesmí být měřen či jinak posuzován. Rally legend nesmí být zaměňován s podniky typu Drift.

Při jízdě po trati RZ nesmí posádka provádět smyková kolečka. Při zařazení okružové RZ do programu Rally legend musí být při startu zachován dostatečný odstup mezi jednotlivými vozidly nebo počet průjezdů přiměřeně snížen, aby se omezil kontakt jednotlivých vozidel. Posádka nesmí při jízdě po okružové RZ zvyšovat počty projetých okruhů – počty průjezdů trati RZ a tím narušovat harmonogram Rally legend.

Posádce, která při své účasti nebude dbát pravidel Rally legend a zachovávat principy demonstrační jízdy a svým chováním nebo způsobem jízdy bude ohrožovat bezpečnost svou nebo ostatních účastníků (např. havárie na trati RZ), bude ukončena ředitelem rally účast v podniku a bude jí odmítnuta účast v dalších dvou podnicích Rally legend.

**7.7 Hodnocení jednotlivého podniku**

Podle kritérií vypsanych pořadatelem ve Zvláštních ustanoveních, předmětem hodnocení nesmí být způsob jízdy.

**8. OBSAH Přílohy K MSŘ FIA**

1. Principy a zkratky
2. Všeobecná ustanovení a definice vozu
3. Klasifikace vozu podle data a definice
4. FIA identifikační dokumenty vozu
5. Bezpečnostní předpisy
6. Technické předpisy pro nehomologované vozy
7. Technické předpisy pro produkční cestovní vozy
8. Pneumatiky

Příloha I: Seznam kategorií a formulí pro mez. rychlostní závody

Příloha II: Doporučené materiály pro rekonstrukce a opravy (náhrady)

Příloha III: Testy únavy dílů

Příloha IV: Zjišťování míry poškození a postup oprav kompoz. struktur

Příloha V: Provedení ochranné konstrukce (obrazová část Přílohy VI)

Příloha VI: Ochranná konstrukce sportovního HA – Technický předpis

Příloha VII: Specifika vybraných HA

Příloha VIII: Změny a výjimky pro sériové cestovní a GT vozy z období E, F, G1

Příloha IX: Změny a výjimky pro závodní cestovní a závodní GT vozy z období E, F, G1

Příloha X: Technické předpisy pro vozy F1 od roku 1966

## K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

Příloha XI: Technické předpisy pro vozy rally a ZAV z období J1 a J2

Dodatek I: Dobové specifikace pro tlumiče sání

### Informace:

Národní technické předpisy pro formulové vozy jsou k dispozici na stránkách Autoklubu ČR