

SPORTOVNÍ PŘEDPISY PRO ZÁVODY AUTOMOBILŮ DO VRCHU

OBSAH

1	ÚVOD
2	PŘEDPISY
3	OBECNÉ POVINNOSTI
4	<i>MISTROVSTVÍ A PODNIKY MISTROVSTVÍ</i>
5	<i>NOVÁ KANDIDATURA NA MISTROVSTVÍ</i>
6	<i>PRIORITA PODNIKŮ</i>
7	ČINOVNÍCI
8	PŘIJATÍ JEZDCI A SOUTĚŽÍCÍ
9	KANDIDATURY SOUTĚŽÍCÍCH
10	PŘIJATÉ VOZY – TŘÍDY, SKUPINY A KATEGORIE
11	PŘIJATÉ VYBAVENÍ
12	STARTOVNÍ ČÍSLA
13	REKLAMA
14	ADMINISTRATIVNÍ PŘEJÍMKY
15	TECHNICKÉ PŘEJÍMKY A VÁŽENÍ
16	SIGNALIZACE VLAJKAMI A CHOVÁNÍ NA TRATI
17	PRŮBĚH PODNIKY
18	UZAVŘENÉ PARKOVIŠTĚ
19	KLASIFIKACE, CENY A CEREMONIÁLY PŘI SOUTĚŽÍCH
20	KLASIFIKACE, CENY A CEREMONIÁL PŘI MISTROVSTVÍ
21	TRESTY
22	POKUTY
23	PROTESTY A ODVOLÁNÍ

Příloha 1	Kalendář a adresy pořadatelů
Příloha 2	NSŘ, Kapitola G „Závody automobilů do vrchu“
Příloha 3	Národní technické předpisy pro vrchy
Příloha 4	NSŘ, Kapitola K „Historické automobily – Vrchy“
Příloha 5	Národní technické předpisy pro jednosedadlová historická vozidla

1. ÚVOD

Standardní propozice Automobilového sportu Autoklubu ČR (AS AČR) pro závody do vrchu (SPV) obsahují základní pravidla pro organizaci závodů do vrchu v ČR a doplňují mezinárodní a národní sportovní řády. Jsou závazné pro všechny účastníky (soutěžící, jezdce), pořadatele a činovníky při všech podnicích závodů automobilů do vrchu v ČR. Směrnice pro zabezpečení trati závodů automobilů do vrchu je nahrazena Bezpečnostním manuálem pro závody do vrchu, který je k dispozici na stránkách Autoklubu ČR – www.autoklub.cz.

2. PŘEDPISY

2.1 Finálními texty Sportovních předpisů a Zvláštních ustanovení jsou české verze, které jsou rozhodující v případě sporu. Titulky v těchto dokumentech jsou použity pouze pro snadné odkazování a nejsou součástí těchto předpisů.

2.2 Sportovní předpisy

Tyto sportovní předpisy vstupují v platnost 1. ledna každého roku a jsou zveřejněny v tiskové podobě a na internetových stránkách AČR, kde jsou zveřejňovány i případné změny.

3. OBECNÉ POVINNOSTI

3.1 Všechny strany dotčených Podniků Mistrovství (FIA, ASN, pořadatelé, soutěžící, jezdci) se zavazují svým vlastním jménem a jménem svých zaměstnanců dodržovat:

- všechna ustanovení Mezinárodního sportovního řádu (MSŘ) a jeho příloh,
- technické předpisy (Příloha J),
- bezpečnostní manuál,
- seznam požadavků pořadatelů FIA Mistrovství Evropy v závodech do vrchu,
- všeobecné předpisy pro mezinárodní podniky v závodech do vrchu,
- národní sportovní řády AS AČR (NSŘ)
- národní technické předpisy ZAV
- tyto sportovní předpisy a jejich přílohy,
- zvláštní a prováděcí ustanovení každého Podniku.

3.2 Každý Podnik závodu do vrchu včetně Mistrovství ČR řídí AS AČR v souladu s těmito předpisy. Podnikem se rozumí každý Podnik započítávaný do Mistrovství ČR a FIA Mistrovství Evropy v závodech do vrchu, zapsaný do Mezinárodního sportovního kalendáře AS AČR.

3.3 Pouze AS AČR je oprávněna udělovat výjimky z těchto sportovních předpisů.

Články 4 – 6 platí pro ME

7. ČINOVNÍCI

7.1 Pro každý Podnik jsou jmenováni následující činovníky:

- Sportovní komisaři
- Ředitel závodu
- Tajemník závodu
- Techničtí komisaři
- Časoměři
- Bezpečnostní činovník
- Hlavní lékař

Dále mohou být jmenováni následující činovníci:

- Činovník pro styk se soutěžícími
- Pozorovatel ASN
- Sekretář SSK
- Bezpečnostní delegát
- Media delegát

7.2 Sbor sportovních komisařů

Sbor sportovních komisařů musí být složen z předsedy sboru sportovních komisařů a dvou sportovních komisařů. Počet musí být vždy lichý.

7.3 Ředitel závodu musí být přítomen po celou dobu Podniku, od administrativních přejímek až po oficiální předávání cen nebo minimálně do vypršení lhůty na podání protestu.

7.4 Minimálně jeden ze sportovních komisařů a hlavní technický komisař musejí být přítomni na Podniku nejpozději jednu hodinu před zahájením administrativní přejímky.

8. PŘIJATÍ JEZDCI A SOUTĚŽÍCÍ

8.1 Jezdci a soutěžící musejí být držiteli platných mezinárodních nebo národních licencí pro jezdce a soutěžícího.

8.2 Zahraniční soutěžící a jezdci musejí být držiteli písemného povolení ke startu od ASN, která vystavila jejich licenci (i ve formě pouhé poznámky na licenci).

9. PŘIHLÁŠKY SOUTĚŽÍCH

9.1 Technický list Pf (viz Přílohu č. 6)

Soutěžící a jezdci se přihlašují přímo u pořadatele každého z Podniků Mistrovství.

Před registrací u pořadatele mistrovského podniku musí soutěžící a jezdci kat. 1 MČR:

- zaregistrovat přihlášený vůz na webové stránce Pf (www.fiaperformancefactor.com);
- vyplnit Technický list Pf;
- získat dva identifikátory Pf a PF-ID spojené s přihlášeným vozem.

Pro vozy kategorie II a ČT a HA platí standardní postup.

9.2 Přihlášky k účasti v Podniku musejí být podány pořadateli prostřednictvím formuláře přihlášky, který je k dispozici u pořadatele nebo na internetové stránce pořadatele.

Vklad a způsob jeho platby bude upřesněn ve Zvláštních ustanoveních

Přihláška, řádně opatřená datem, podepsaná jezdcem a soutěžícím (pouze jeden jezdec na přihlášku), bude přijata:

- pokud bude ve lhůtě stanovené v článku 9.4.
- pokud u historických vozidel bude doprovázena kopií první stránky HTP (TPHV).
- vstupními poplatky
- kopiemi aktuálně platných mezinárodních a národních jezdeckých licencí a licencí soutěžících

- kopií Technického listu Pf nebo identifikátorů Pf a Pf-ID vozu u Kategorie 1 v MČR

9.3 Přihláška musí obsahovat výběr mistrovství, do kterých chce být příslušný jezdec klasifikován.

9.4 Přihlášky zaslané poštou nebo e-mailem musejí být potvrzeny písemně až do uzávěrky přihlášek sdělením potřebných informací podle formuláře přihlášky.

9.5 Datum uzávěrky přihlášek je stanoveno na úterý (půlnoc) v týdnu konání Podniku. Pořadatel je povinen zveřejnit seznam přihlášených jezdců ve středu do 12.00 hodin.

(neplatí pro ME)

9.6 Limit počtu přihlášek do Podniku bude upřesněn ve Zvláštních ustanoveních.

9.7 Pojistné pro pojištění odpovědnosti soutěžícího a jezdce se hradí zároveň se vkladem.

9.8 Předběžný seznam jezdců, jejichž registrační dokumentace je úplná (viz článek 9.2 těchto sportovních řádů), musí být zveřejněn a pravidelně aktualizován na webových stránkách organizátora od zahájení přihlašování až do data uzávěrky přihlášek.

Tento seznam (libovolného formátu) musí být označen jako „předběžný“ a musí obsahovat datum a čas.

9.9 Koncept oficiálního seznamu přihlášek do Podniku musí být před zveřejněním předložen AS AČR ke kontrole.

Oficiální seznam přihlášených do podniku/ mistrovství bude vypracován samostatně a zveřejněn v dokumentu s názvem a logem mistrovství.

9.10 Všechny přihlášky budou prostudovány pořadatelem, který zveřejní oficiální seznam přihlášených (seznam přijatých vozů a jezdců s jejich soutěžními čísly ve standardním formátu, nejpozději ve středu, předcházející podniku a to do 12.00 hod.

Neúspěšní uchazeči budou informováni e-mailem ihned po vydání seznamu přihlášených.

9.11 V případě odmítnutí přihlášky nebo zrušení Podniku bude vklad vrácen v plné výši.

9.12 Podmínky pro vrácení vkladu v případě odvolání účasti z důvodů vyšší moci a zaslání písemné žádosti budou upřesněny ve Zvláštních ustanoveních.

9.13 Dvojité starty (1 jezdec pro 2 vozy nebo 1 vůz pro 2 jezdce) nejsou povoleny.

9.15 Do přihlášky není možné vnést žádná doplnění kromě těch, které jsou specifikované níže, jakmile je seznam přihlášených zveřejněn pořadatelem.

9.16 Změna vozidla po uzávěrce přihlášek je povolena jen do konce přejímek dotčeného soutěžícího, **pokud nový vůz patří do stejné skupiny jako vůz, který má být nahrazen.**

9.17 Změna soutěžícího po uzávěrce přihlášek není povolena. Změny jezdců jsou povoleny v souladu s článkem 9.13 MSŘ. Nahrazující jezdec – držitel platných licencí – musí být určen před administrativní přejímkou pro dotčený vůz. **Nahrazující jezdec nesmí být již uveden v Seznamu přihlášených. Záměna jezdců v Seznamu přihlášených není povolena.**

9.18 Každý účastník jede na svou vlastní odpovědnost. Pořadatel odmítá veškerou odpovědnost vůči soutěžícím, jezdcům, pomocnému personálu a třetím osobám vzhledem ke škodám způsobeným osobám a na věcech. Každý soutěžící, jezdec je plně odpovědný za své pojištění.

9.19 Svou účastí na sportovním podniku se soutěžící, jezdec vzdává formálně jakékoliv žádosti o náhradu škody v případě nehody, která se může stát soutěžícímu, jezdcům během cesty ze stanoviště na místo závodu a zpět. To platí také vůči FIA, AS AČR, pořadateli a vůči činovníkům, ostatním soutěžícím, jezdcům a jejich pomocníkům.

9.20 Ve výjimečných případech může být přijata přihláška i po uzávěrce přihlášek, pořadatel může podmínit přijetí přihlášky za zvýšeného vkladu. Soutěžící musí dostatečně vysvětlit důvod nepřihlášení v termínu a **o přijetí přihlášky rozhodne organizační výbor pořadatele. Ředitel o těchto přihláškách informuje na 1. zasedání sboru sportovních komisařů.**

9.21 Jezdci, kteří se umístili na prvních třech místech v klasifikacích České trofeje v minulém roce a startují první rok v MČR, platí shodný vklad jako jezdcí ČT.

10. ZPŮSOBILÉ VOZY – TRÍDY, SKUPINY A KATEGORIE

10.1 Každý podnik je otevřen pro vozy, které mají **Technický list Pf a/nebo** národní sportovní průkaz a splňují technické předpisy pro následující skupiny:

10.1.1 Kategorie 1 – Uzavřené vozy

Vozy Kat. I, které mají Technický list Pf, budou v jednotlivých závodech rozděleny do následujících skupin dle pf FIA (performance factor FIA) a zároveň pro tuto Kategorii platí Technický předpis FIA:

Skupina	Pf
Skupina 1	15 - 39
Skupina 2	40 - 79
Skupina 3	80 - 119
Skupina 4	120 - 159
Skupina 5	přes 159

Vozy Kat. II budou rozděleny do skupin:

E2-SS	Jednomístné vozy volné formule dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA
E2-SC	Dvumístné sportovní vozy a sportovní prototypy dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA, CN - dle čl. 259 Přílohy J MSŘ FIA 2003-2019 (CN) CM - dle předpisu FFSA pro skupinu CM, dle předpisu CM-CZ Radical Cars dle předpisu ERC
E2-F	Jednomístné vozy dle národního technického předpisu

10.1.2 Vozy **Kat. II** budou v jednotlivých závodech rozděleny s uplatněním čl. 252.3.1 PŘ. J MSŘ FIA (přepočít pro benzínové přeplňované motory 1,7, pro dieselové přeplňované motory 1,5) do následujících objemových tříd:

Skupiny E2-SS,E2-SC a E2-F	do 1400 ccm nad 1400 do 1600 ccm nad 1600 do 2000 ccm nad 2000 do 3000 ccm
-------------------------------	---

10.1.3 Hodnocení mistrovství

Hodnocení MČR se provede podle čl. 1.4 Kap. G NSŘ.

10.2 ČESKÁ TROFEJ ZAV

10.2.1 V závodech automobilů do vrchu je vysána Autoklub Česká Trofej v závodech automobilů do vrchu pro jezdce s pohárovou, národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Česká Trofej ZAV je vysána při vybraných podnicích MČR dle kalendáře.

10.2.2 Česká Trofej ZAV je vysána pro vozidla skupinu E1H a pro vozidla skupiny E2H dle svých předpisů v absolutním pořadí a v následujících třídách:

E1H do 1400 ccm, do 1600 ccm, do 2000 ccm, nad 2000 ccm.

E2H (E2HSC+E2HSS) do 1000 ccm, do 1400 ccm, do 1600 ccm, do 2000 ccm

Sprint Car do 600 ccm (dle předpisu Sprint Car)

Pro hodnocení závodu platí ustanovení čl. 1.3 Kap. G NSŘ

10.2.3 Vítěz České Trofeje ZAV bude vyhlášen v absolutním pořadí, skupinách a v jednotlivých objemových třídách za předpokladu splnění podmínky 5 účastníků v 5 závodech v příslušné klasifikaci.

10.2.4 Výsledky z jednotlivých závodů se do poháru všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Pro započítávání závodů do celkového hodnocení České Trofeje platí ustanovení čl. 1.4.2 NSŘ

11. PŘIJATÉ VYBAVENÍ

11.1 Palivo

Může být použito pouze palivo odpovídající ustanovením článku 252.9 Přílohy J. Pokud se použijí národní ustanovení (například specifický obsah olova), budou upřesněna ve Zvláštních ustanoveních.

11.2 Pneumatiky

11.2.1 Počet pneumatik pro Podnik je libovolný.

11.2.2 Použití jakéhokoli zařízení pro předehřev nebo udržení tepla je zakázáno a může znamenat sankce, které mohou sahát až k vyloučení.

11.3 Bezpečnost

11.3.1 Každý vůz, který není dostatečně bezpečný nebo neodpovídá platným předpisům, bude odmítnut nebo bude z Podniku vyloučen.

11.3.2 Bezpečnostní vybavení všech vozů musí odpovídat Příloze J FIA a Národním technických předpisů pro vrchy.

11.3.3 Pro tréninkové jízdy a jízdy závodu musí být bezpečnostní vybavení jezdce homologované FIA nebo musí odpovídat normám schváleným FIA nebo AS AČR. Tyto předpisy jsou součástí Národních technických předpisů pro vrchy. Zahrnují použití následujícího vybavení:

- bezpečnostní pás,
- přilbu,
- záchytný systém hlavy (FHR),
- nehořlavý oděv (kombinéza, kukla, spodní prádlo, přilba, rukavice atd.).

12. STARTOVNÍ ČÍSLA A STARTOVNÍ POŘADÍ

12.1 Startovní čísla budou soutěžícím přidělena pořadatelem na prvním závodě sezóny a po celou sezónu je nelze měnit.

Standardní propozice

12.2 Na obou stranách cestovních vozů – mezi předním a zadním výsekem kola – a na přední kapotě musí být ponechána volná plocha rozměru 50x52 cm. U formulových vozů, sportovních prototypů a sportovních vozů na bocích o rozměru 45x33 cm k umístění startovního čísla a reklamy pořadatele. Tato plocha nesmí být narušena či zmenšena reklamou.

12.3 Komise závodů do vrchu přidělila startovní čísla následovně:

- 1–15 pro jezdce v absolutním pořadí MČR z minulého roku
Ostatní čísla budou přidělena Komisí závodů do vrchu po uzávěrce přihlášek na 1. podnik
- 200 a výše historické automobily
- 300 a výše ČT ZAV

12.4 Startovní pořadí

12.4.1 Pro trénink a závodní jízdy je startovní pořadí následující:

- první: Kategorie 1
- dále: Kategorie 2

v každé z kategorií 1 a 2: závodníci startují v rámci své skupiny v sestupném pořadí hodnot Pf (kategorie 1) a ve vzestupném pořadí tříd podle objemu motoru (kategorie 2)

12.4.2 Startovní pořadí pro MČR a ČT

Pro tréninkové a závodní rozjíždky je startovní pořadí následující:

Startovní pořadí je dle šampionátů a skupin následovně:

MČR HA - Kategorie I, Kategorie II, Kategorie III, Kategorie IV, Kategorie V, Kategorie VI

Česká Trofej - E1H, E2H-SC, E2H-SS, Sprint Car

MČR - Kategorie I, (Skupina 5, Skupina 4, Skupina 3, Skupina 2, Skupina 1)

Závodníci startují v rámci své skupiny v sestupném pořadí hodnot Pf

- Kategorie II, (E2-SC, E2-SS a E2-F)

Startovní pořadí objemových tříd v rámci jednotlivých skupin vzestupně.

Kromě výslovného povolení SSK nemůže žádný vůz startovat mimo svou kategorii, skupinu a třídu.

13. REKLAMA

13.1 Veškerá práva na reklamu a propagaci v prostoru celého závodiště jsou během konání závodu automobilů do vrchu v působnosti AS AČR majetkem pořadatele, který jejich využitím může smluvně pověřit jiné subjekty. V případě promotéra seriálu do vrchu je nutno provést dohodu mezi AČR, promotérem a pořadatelem.

13.2 V souladu s MSŘ FIA, kapitola XVII je pro reklamu pořadatele vyhrazena plocha v těsné blízkosti startovních čísel, v rozměrech uvedených v článku 12.2.

13.3 V případě odmítnutí reklamy pořadatele zaplatí soutěžící zvýšený vklad maximálně na dvojnásobek podle MSŘ. Volitelnou reklamu týkající se značky automobilu, pneumatik, maziv nebo pohonných hmot, může soutěžící odmítnout, aniž by musel zaplatit zvýšený vklad (NSŘ obecná část, článek 2.12).

13.4 Plocha parkoviště závodních strojů vyhrazena k parkování závodních a doprovodných vozidel je určena pouze ke stání, údržbě a opravám závodních vozidel.

14. ADMINISTRATIVNÍ PŘEJÍMKY

14.1 Jezdci a jejich oficiální zástupci se musejí včas dostavit k administrativní přejímce, jejich místo a čas konání budou upřesněny ve Zvláštních ustanoveních, pokud jim ředitel závodu neudělil písemnou výjimku.

14.2 Časy a místa administrativních přejímek budou uvedeny v bulletinu, vydaném pořadatelem (uspořádání podle skupin, startovních čísel, atd.).

14.3 Jezdci, kteří se dostaví k administrativní přejímce v jiném čase, než je pro ně stanoveno, budou penalizováni. Viz článek 21.1 těchto propozic.

14.4 Při administrativní přejímce se kontroluje:

- vyplněná technická karta
- licence jezdců a soutěžícího, povolení startu od ASN (jen zahraniční posádky)
- technický list Pf vozu Kategorie 1
- platné karty zdravotní pojišťovny (VZP, atd.)
- úrazové pojištění jezdců u zahraničních posádek platné pro ČR
- průkaz sportovního vozidla,

15. TECHNICKÉ PŘEJÍMKY A VÁŽENÍ

15.1 Pro identifikaci vozů a kontrolu bezpečnostních opatření musejí jezdci povinně přistavit svůj vůz a předložit své vybavení k technické přejímce.

15.2 Časy a místa technické přejímky budou specifikovány v bulletinu, vydaném pořadatelem (uspořádání podle skupin, startovních čísel, atd.).

15.3 Musí být předložen Průkaz sportovního vozidla, technický list Pf vozu a případně homologační list nebo HTP (TPHV) vozu. V opačném případě bude přejímka vozu odmítnuta.

15.4 Jezdci, kteří se dostaví k technické přejímce po stanoveném čase, mohou být penalizováni (viz článek 21.1 těchto propozic) až vyloučením podle uvážení sportovních komisařů. Sportovní komisaři ovšem mohou podle svého posouzení povolit kontrolu vozů, jejichž soutěžící/jezdci mohou prokázat, že jejich zpoždění bylo dáno případem vyšší moci.

15.5 Technická přejímka není potvrzení shody vozu s platnými předpisy.

15.6 Po skončení technických přejímek pořadatel zveřejní a vyvěsí Seznam jezdců, kteří mohou startovat v závodě.

15.6 V kterýkoli okamžik Podniku, včetně doby před tréninkovými jízdami nebo jízdami závodu, je možné provést doplňující technickou přejímku. Tato přejímka je povinná u vozů, které vykazují zjevné známky nehody, které by mohly mít vliv na jejich bezpečnost. Vozy, u kterých bude shledáno, že nejsou v dostatečném stavu, nemohou v závodě pokračovat.

15.8 Techničtí komisaři mohou kdykoli během Podniku:

- a) kontrolovat shodu vozu nebo vybavení jezdce,
- b) požadovat, aby vůz byl soutěžícím demontován, aby se ověřilo, že jsou plně dodrženy podmínky pro přijetí nebo shoda,
- c) požadovat od soutěžícího, aby jim dodal určitý vzorek nebo díl, který pokládají za nezbytné,
- d) přistoupit ke kontrole paliva; za tímto účelem musí mít technici možnost odebrat 3 vzorky o minimálním objemu 1 litru pro každý vzorek,
- e) nainstalovat na vůz jakékoli kontrolní zařízení nebo systém pro zaznamenávání dat (včetně možnosti kontroly když je vůz v pohybu).

15.9 Kontrola hmotnosti může být provedena kdykoli během soutěže. V případě použití závaží musí být toto závaží uvedeno během technické přejímky.

15.10 Umístění dalších kontrol (vážení atd.) bude uvedeno ve Zvláštních ustanoveních. Pokud pořadatel nemá k dispozici infrastrukturu, vybavení nebo nástroje nezbytné pro provádění dalších kontrol (rozebrání, opětovná složení, atd.), budou určena další místa podle uvážení sportovních komisařů v závislosti na okolnostech a povaze kontrol, které mají být provedeny.

15.11 Sportovní komisaři mohou vždy jednat z vlastní iniciativy a požadovat další kontroly.

V takovém případě náklady vzniklé prací a přepravou vozu a / nebo náklady spojené s rozebráním a opětovným složením různých částí vozu hradí pořadatel, pokud příslušná infrastruktura, vybavení nebo nástroje pro tyto další kontroly nejsou dostupné v rámci podniku.

Tyto náklady ponese soutěžící, pokud nejsou dodrženy podmínky způsobilosti nebo shody kontrolovaného vozu.

16. SIGNALIZACE VLAJKAMI A CHOVÁNÍ NA TRATI

16.1 Signalizace vlajkami

16.1 Následující signály vlajkou mohou být použity během tréninkových a závodních jízd a musí být přísně dodržovány:

Červená vlajka	Okamžitě a trvale zastavte
Mávání jednou žlutou vlajkou	Vážné nebezpečí, snižte rychlost a buďte připraveni zastavit. Existuje nebezpečí, že je trať zcela nebo částečně zablokována.
Žlutá vlajka se svislými červenými pásy	Kluzký povrch, změna přilnavosti
Zelená vlajka	Trať je volná. Mělo by se mávat na místě traťového komisaře bezprostředně po incidentu, který vyžadoval použití žluté vlajky.
Modrá vlajka	Soutěžící se pokouší předjíždět.
Černo-bíla šachovnicová vlajka	Konec jízdy (cílová čára)

16.2 Chování na trati

16.2.1 Celá trať musí být pokryta stanovišti traťových komisařů řádně vybavených pro provádění signalizace a zásahu (viz článek 7 Přílohy H Řádu).

Všechna stanoviště traťových komisařů na sebe musí vzájemně vidět a musejí mít trvalé radiové nebo telefonické spojení s vedením závodu.

16.2.2 Je přísně zakázáno, aby jezdci řídili vozidlo proti směru závodu.

16.2.3 Svoz vozidel je součástí tréninku i závodu v plném rozsahu.

16.2.4 Svoz vozidel musí být organizován v koloně. První projede pořadatelské vozidlo řádně označené (např. majákem), poslední projede vozidlo záchranného systému, nebo vozidlo pořadatele. Všichni jezdci jsou povinni mít bezpečnostní pásy. Nošení přilby je povinné pro jezdce jedno- a dvoumístných otevřených vozů a doporučené pro piloty uzavřených vozů. Je přísně zakázáno brát na zpáteční cestě kohokoli do vozu. Pro přesuny závodních i doprovodných vozidel v parkovišti závodních strojů a v úseku z parkoviště závodních strojů na start závodu platí maximální dovolená rychlost 20 km/h.

17. PRŮBĚH PODNIKU

Všechny tréninkové a závodní jízdy soudobých a historických automobilů probíhají dle NSŘ a MSŘ a těchto propozic pokud není stanoveno jinak. Zvláštní případy řeší SSK.

17.1 Každý Podnik musí zahrnovat:

- rozpravu jezdců (jeden mítink);
- minimálně jednu tréninkovou jízdu;
- minimálně dvě a maximálně tři jízdy závodu.

17.2 Přípravná a startovní čára

17.2.1 V prostoru před přípravnou čarou mohou mechanici v nutných případech pracovat na závodním automobilu.

17.2.2 Do prostoru mezi konec přípravného prostoru a startovní čáru musí vozidlo dojet motorickou silou a v tomto prostoru se nesmějí zdržovat žádní mechanici a doprovod.

17.3 Tréninkové jízdy

Počet tréninkových jízd pro každý Podnik bude upřesněn ve Zvláštních ustanoveních.

17.4 Je přísně zakázáno trénovat mimo čas oficiálního tréninku.

17.5 Startovní procedura

17.5.1 Start je pevný s motorem v chodu. Sportovní komisaři nebo ředitel závodu mají možnost měnit povel ke startu podle okolností.

17.5.3 Každý vůz, který spustí časomíru, bude brán jako odstartovaný a nemá právo na opravný start (tím není dotčen čl. 17.7.2).

17.5.4 Cíl je letmý. Jízda končí průjezdem cílovou čarou. Poté je třeba okamžitě podstatně snížit rychlost.

17.5.5 Měření času se provádí pomocí fotobuňky s přesností na jednu setinu sekundy.

17.5.6 Start závodu se provádí pomocí semaforu na červené a zelené světlo. Interval mezi jednotlivými starty je upřesněn vždy ve Zvláštních ustanoveních závodu. Po rozsvícení červeného světla se v průběhu 5 až 10 sekund rozsvítí zelené světlo a jezdec musí odstartovat do časového limitu 15 sec. Při rozjezdu sepne fotobuňku, která je umístěna do 25 cm od startovní čáry.

17.5.7 Jezdci musí být k dispozici řediteli závodu nejméně jednu hodinu před startem. Jezdci ponесou důsledky případného nedodržení časového rozvrhu nebo nerespektování jeho změn, které mohou být schváleny před startem.

17.5.8 Každý jezdec je povinen dodržet čas svého startu a včas zaujmout místo v předstartovním prostoru, dle časového harmonogramu a pokynů pořadatele. Nedodržení tohoto bodu je důvodem k potrestání.

17.6 Jízdy závodu

17.6.1 Počet jízd závodu pro každý Podnik bude upřesněn ve Zvláštních ustanoveních.

17.6.2 Aby byl jezdec přijat na start jízd závodu, je povinen dokončit minimálně jednu tréninkovou jízdu. **V případě, že se 2 podniky závodu uspořádají během jednoho dne na totožné trati, považuje se za dokončenou tréninková jízda i z prvního podniku.** Zvláštní případy budou předloženy sportovním komisařům.

17.6.3 Odstoupení během jízdy závodu nemůže být důvodem k odmítnutí startu do některé z následujících jízd závodu.

17.6.4 Jízdy se konají podle časového harmonogramu vydaného ve Zvláštních ustanoveních.

17.6.5 Závod je rozdělen do 2 jízd, které se v závěrečném hodnocení sčítají. Pořadatelem vydaná Zvláštní ustanovení mohou toto specifikovat jinak s ohledem na článek 1.3.1 kapitoly G NSŘ.

17.6.6 Za odstartovaného se považuje jezdec, který vozidlem spustí časomíru do závodu.

17.7 Zastavení závodu nebo tréninku

17.7.1 Pokud je nezbytné zastavit závod nebo trénink kvůli překážce na trati v důsledku nehody, nebo proto, že atmosférické podmínky či jiné důvody neumožňují pokračovat v závodě nebo tréninku, ředitel závodu nařídí vyvěšení červené vlajky na startovní čáře. Zároveň jsou okamžitě upozorněni traťoví komisaři přes radiobody či telefonické spojení, kteří v postižených úsecích použijí červené vlajky.

17.7.2 Pokud je zastaven trénink resp. závod, musí všechny vozy, jimž bylo na trati signalizováno, zastavit a zůstat na místě a vyčkat pokynů traťových komisařů

(činnovníků). Na trati mohou být závodní vozy a na základě rozhodnutí ředitele závodu i zásahové či zdravotní vozy. Všechna vozidla, která byla nezaviněně poškozena touto událostí, budou stažena do startovního prostoru a na základě rozhodnutí ředitele podniku jim může být umožněn nový start do tréninkové resp. závodní jízdy. Nepojízdné vozy musí být z tratě odstraněny, nebo umístěny tak, aby nebránily v pokračování závodu.

17.8 Pravidla jízdy na závodní trati

17.8.1 Během závodu může závodní automobil, který je na trati využívat celou šířku vozovky. Jakmile je však vůz na přímé části dráhy sledován jiným vozem, který je rychlejší, musí mu umožnit předjetí tak, že uhne ke straně závodní dráhy.

17.8.2 Pokud jezdec dostiženého vozidla nebudí dojem, že vidí ve zpětném zrcátku vůz, který se ho snaží předjet, upozorní ho na to traťový komisař modrým praporkem. Jezdci, kteří nereagují na modrý praporek, budou potrestáni.

17.8.3 V případě, že jezdec musí přerušit jízdu kvůli mechanické nebo jiné poruše, musí okamžitě odstranit vůz mimo trať a opustit ho. Řídí se pokyny traťových komisařů.

17.8.4 Je přísně zakázáno přemísťovat vozidlo napříč, nebo proti směru závodu s výjimkou pokynů traťových komisařů a svozu.

17.8.5 V případě zbudování retardéru, který není pevnou překážkou (kužely), je nutné jmenovat rozhodčího faktu.

18. UZAVŘENÉ PARKOVIŠTĚ

Umístění uzavřeného parkoviště bude upřesněno ve Zvláštních ustanoveních.

19. DOKUMENTY, KLASIFIKACE, CENY A CEREMONIÁLY PODNIKU

19.1 Dokumenty

Organizátor bude systematicky zveřejňovat následující listiny, které se týkají podniku:

- „Oficiální seznam přihlášených“;
- „Seznam jezdců, oprávněných účastnit se podniku“, podepsaný ředitelem závodu nebo jeho asistentem - jedná-li se o separátní dokument k dokumentu „Startovnímu pořadí“;
- Dokument „Startovní pořadí pro tréninkové jízdy“, podepsaný ředitelem závodu nebo jeho asistentem;
- Dokument „Startovní pořadí pro závodní jízdy“, podepsaný ředitelem závodu nebo jeho zástupcem.

Pokud jsou společně organizovány další podniky/mistrovství, budou všechny dokumenty podniku/ mistrovství vypracovány samostatně a zveřejněny v dokumentu, který bude obsahovat název a logo mistrovství.

19.2 Klasifikace tréninkových jízd

Jsou-li jiné podniky/mistrovství organizovány společně, budou všechny klasifikace podniku/mistrovství vypracovány samostatně a zveřejněny v dokumentu s názvem a logem příslušného mistrovství.

19.2.1 Klasifikace budou sestaveny podle nejlepšího času dosaženého jednotlivými jezdci.

19.2.2 Pořadatel sestaví následující klasifikace:

Po každé tréninkové jízdě:

- provizorní všeobecnou klasifikací jezdců ve všech mistrovských skupinách dohromady (celková klasifikace) - podepsáno ředitelem závodu nebo jeho zástupcem.

Po všech tréninkových jízdách:

- provizorní a konečná všeobecná klasifikace jezdců ve všech mistrovských skupinách dohromady (celková klasifikace) - podepsáno ředitelem závodu nebo jeho zástupcem.

19.3 Klasifikace závodních jízd

Jsou-li jiné podniky/mistrovství organizovány společně, budou všechny klasifikace podniků/ mistrovství vypracovány samostatně a zveřejněny v dokumentu s názvem a logem příslušného mistrovství.

19.3.1 Klasifikace jezdců bude sestavena od nejlepšího součtu časů, které dosáhl každý jezdec v předepsaném počtu jízd.

Jestliže se uskuteční pouze jedna jízda, sestaví se pořadí od nejlepšího času.

19.3.2 Pořadatel sestaví následující klasifikace:

Po každé soutěžní jízdě:

- provizorní celková klasifikace jezdců ve všech mistrovských skupinách dohromady (celková klasifikace) - podepsáno ředitelem závodu nebo jeho zástupcem.

Po každém z podniků:

- celková klasifikace jezdců ve všech skupinách mistrovství společně (celková klasifikace);

- celková klasifikace jezdců ve všech skupinách společně (včetně těch mimo mistrovství) (celková klasifikace);

- celková klasifikace jezdců pro každou kategorii;

- celková klasifikace jezdců pro každou skupinu;

- celková klasifikace jezdců podle objemové třídy (pouze kategorie II).

Výše uvedené provizorní klasifikace podepíše ředitel závodu nebo jeho zástupce.

Výše uvedené konečné klasifikace budou podepsány sportovními komisaři.

19.4 Platí pro ME

19.5 Ex aequo

V případě ex aequo při Soutěži budou jezdcí rozsouzeni:

- a) podle jejich nejlepšího času při jízdách závodu;
- b) podle jejich nejlepšího času při tréninkových jízdách.

19.6 Platí pro ME

19.7 Ceny a poháry

19.7.1 Ceny budou upřesněny ve Zvláštních ustanoveních k jednotlivým závodům.

19.7.2 Pořadatel je povinen vyhlásit první 3 v absolutním pořadí MČR a první 3 v jednotlivých vypsáních třídách MČR. V České Trofeji ZAV je pořadatel povinen vyhlásit první 3 v absolutním pořadí a jednotlivých vypsáních třídách. V MČR HA je pořadatel povinen vyhlásit první 3 v jednotlivých vypsáních třídách. Pořadatel může dle svého uvážení provést vyhlášení i v dalších vypsáních klasifikacích (divize, skupiny v případě MČR a třídy v případě MČR HA).

19.8 Pódiový ceremoniál

Vyhlášení vítězů proběhne po skončení každého závodu. Vyhlášení jsou povinni se účastnit všichni jezdcí, kteří dokončili druhou závodní jízdu. V případě konání vyhlášení do 15 minut po skončení svozu vozidel po poslední závodní jízdě by se měli jezdcí účastnit v závodním oblečení (závodní kombinéza).

Pořadatel je povinen zajistit důstojné vyhlášení.

Článek 20 platí pro ME

21. TRESTY

21.1 Niže uvedený seznam příklad není vyčerpávající. Sportovní komisaři mají veškeré pravomoci ohledně udělování trestů.

PŘESTUPEK		TREST
01	Přihlášení vozu neodpovídajícího předpisům	Odmítnutí startu
02	Absence platné licence	Odmítnutí startu
03	Nezaplacení vklad (pokud se platí)	Odmítnutí startu
04	Nepředložení homologačního listu nebo Průkazu sport. vozidla, HTP (TPHV)	Odmítnutí startu
05	Vůz neodpovídající bezpečnostním opatřením	Odmítnutí startu
06	Pozdní příjezd do startovní zóny	Odmítnutí startu
07	Nerespektování signalizačních vlajek	Rozhodnutí sportovních komisařů
08	Vybavení jezdce neodpovídá bezpečnostním opatřením	Odmítnutí startu
09	Porušení pravidel uzavřeného parkoviště;	Rozhodnutí sportovních komisařů
10	Pozdní příchod na administrativní přejímku	Pokuta 1000 Kč
11	Pozdní příchod k technické přejímce	Rozhodnutí sportovních komisařů
12	Předehřev pneumatik	Rozhodnutí sportovních komisařů
13	Absence jezdce na rozpravě	Pokuta 1000 Kč

Sportovní komisaři mohou mimo jiné, ze své vlastní iniciativy nebo na návrh ředitele závodu, přijmout rozhodnutí k jakémukoli bodu, který není uveden v těchto sportovních předpisech. Mohou udělovat tresty v souladu s kritérii MSŘ, sportovních předpisů a Zvláštních ustanovení.

22. POKUTY

22.1 Pokuta může být udělena soutěžícímu, jezdcí, asistentovi nebo pořadateli, kteří poruší předpisy činovníků Podniku. Pokutu může udělit ředitel nebo sportovní komisaři.

22.2 Při závodě musejí být pokuty zaplacený řediteli závodu nebo sportovnímu komisaři. V případě nezaplacení během Podniku musejí být pokuty zaplacený ASN do 48 hodin po jejich oznámení jakýmkoli platebním prostředkem, včetně elektronického.

22.3 Pokuty udělené v průběhu Mistrovství FIA musí být zaslány do FIA. Pokuty udělené pro jezdce MČR musí být zaslány do Autoklubu České republiky.

23. PROTESTY A ODVOLÁNÍ

23.1 Jakýkoli protest musí být podán v souladu s NSŘ. Každý protest musí být podán písemně a předán řediteli závodu nebo jeho zástupci, nebo, v jejich nepřítomnosti, sportovnímu komisaři, spolu s částkou uvedenou ve Zvláštních ustanoveních.

Během protestní doby musí ředitel závodu zajistit, aby v Parc Fermé byl přítomen asistent, aby obdržel případný protest.

Pokud protest vyžaduje transport, demontáž a opětovnou montáž různých částí vozu, stěžovatel musí zaplatit dodatečnou kauci, kterou stanoví sportovní komisaři.

23.2 Právo na protest mají pouze soutěžící; ovšem činovníci mohou kdykoli jednat z titulu své funkce i v případě, kdy jim nebyl podán protest (čl. 4.5.1.4 kap. C NSŘ).

23.3 Lhůta na protest je uvedena v Disciplinárním řádu AS AČR.

23.4 V případě neodůvodněného protestu může být celá kauce nebo její část zadržena. Kromě toho, pokud se zjistí, že autor protestu jednal ve zlém úmyslu, ASN mu může udělit jeden z trestů uvedených v MSŘ nebo NSŘ.

23.5 V případě protestů, týkajících se údajného nesouladu vozů s předpisy a vyžadujících demontáž a opětovnou montáž jasně definovaných částí vozu, může být komisaři určena další kauce na žádost hlavního technického komisaře.

Tato dodatečná kauce musí být uhrazena protestujícím do jedné hodiny po oznámení sportovním komisařům (nebo případně ve lhůtě jimi dohodnuté), jinak bude protest považován za nepřipustný.

23.6 Poplatky za protest budou protestujícímu vráceny, pouze pokud byla uznána platnost protestu.

23.7 Náklady vzniklé prací a přepravou vozu a/nebo náklady spojené s rozebráním a opětovnou montáží různých částí vozu nese soutěžící, na kterého se protest vztahuje, pokud byl protest uznán.

23.8 Náklady vzniklé prací a přepravou vozu a/nebo náklady vzniklé rozebráním a opětovnou montáží různých částí vozu nese protestující, pokud protest nebyl uznán.

Pokud náklady vzniklé protestem přesáhnou částku zaplaceného poplatku, rozdíl nese protestující. Pokud jsou nižší, bude mu zůstatek vrácen.

23.9 Soutěžící má právo odvolat se proti rozhodnutí podle ustanovení Disciplinárního řádu AS AČR).

23.10 Zvláštní ustanovení musí obsahovat všechny nezbytné informace týkající se výše poplatků při protestu a odvolání k NOS AČR.

Tyto Standardní propozice byly schváleny AS AČR pod čj. **ZAV00920**.

Příloha č. 1 - KALENDÁŘ A ADRESY POŘADATELŮ 2020

04.04.	ZAV	M ČR, ČT	GMS HillClimb Prolog - AMD Brno	1
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
08.-10. 05.	ZAV	M ČR, ČT	Zámecký vrch MANN - FILTER	2
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
29.-31. 05.	ZAV	FIA, ZSE, M ČR, ČT	Ústecká „21“ Ústí nad Orlicí	3
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
05.-07. 06.	ZAV	ME, ZSE, M ČR, ČT	Ecce Homo Šternberk	4
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
03.-05. 07.	ZAV	M ČR, ČT	Vrbenský vrch Vrbno pod Pradědem	5
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
17.-19. 07.	ZAV	ME, M ČR, ČT	Dobšiná /SVK	6
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
07.-09. 08.	ZAV	M ČR, ČT	Prachatice – Libínské sedlo	7
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
21.-23. 08.	ZAV	M ČR, ČT	Lanškroun	1
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	
11.-13. 09.	ZAV	M ČR, ČT	Pramos Hill Climb XV. Divácká 13	1
			kat. 1, kat. 2, E1H, E2H, hist.	

Adresy pořadatelů:

- | | |
|---|---|
| <p>1 Maverick.rescue z. s.
Žebětín 1082
641 00 BRNO - ŽEBĚTÍN
mob: 777 679 289
maverick.rescue@seznam.cz
www.maverickrescue.cz</p> <p>2 Autosport klub Náměšť n. Oslavou
v AČR
675 74 BŘEZNÍK 238
mob: 602 718 424
tel: 568 620 177
e-mail: cariwa@tiscali.cz
www.zamecky-vrch.cz</p> <p>3 Auto klub v AČR
Zdenka Urbanová
Pod Lesem 403
562 03 ÚSTÍ NAD ORLICÍ
mob: 724 105 201
e-mail: urbanovast@gmail.com
www.ustecka21.cz</p> <p>4 AMK ECCE HOMO v ÚAMK
Nádražní 60
785 01 ŠTERNBERK
mob: 604 336 635
tel.: 585 013 400
fax: 585 013 400
e-mail: malik@eccehomo.cz
amk@eccehomo.cz
www.eccehomo.cz</p> | <p>5 AMK v AČR Vrbno pod Pradědem
Mnichov 368
793 26 Vrbno pod Pradědem
mob: 603 809 394
777 679 289
e-mail: martinvr@seznam.cz
maverick.rescue@seznam.cz
www.maverickrescue.cz</p> <p>6 AK EHC DOBŠINSKÝ KOPEC
Hnilecká 921
SVK-049 25 Dobšiná
mob: +421 948 552 998
director@dobsinskykopec.com</p> <p>7 AMK Zlatá Stezka Prachatice
v AČR
Zvolenská 510
383 01 PRACHATICE
tel.: 736 642 473
e-mail: amkpt@centrum.cz
www.amkpt.cz</p> |
|---|---|

G. ZÁVODY AUTOMOBILŮ DO VRCHU

1. ŘÁD MISTROVSTVÍ ČR

1.1 Všeobecná ustanovení

1.1.1 V závodech automobilů do vrchu je vypsáno Mistrovství ČR (MČR ZAV), kterého se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci s platnou národní a mezinárodní licenci vydanou ASN států, kteří jsou členy FIA.

Zahraniční jezdci s licenci jiné ASN, kteří chtějí v MČR bodovat, se musí do mistrovství zaregistrovat nejpozději v přihlášce na první podnik. Registrace do MČR musí být vyznačena ve startovní listině. Neregistrovaným zahraničním jezdcům nebudou body přiděleny. Podmínkou klasifikace je účast na minimálně 5 závodech.

1.1.2 MČR ZAV má v konečném hodnocení určit nejlepší jezdce i další pořadí jezdců v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách podle bodu 1.2. V absolutním pořadí, kategoriích a skupinách budou vyhlášeni Mistři ČR. V objemových třídách budou vyhlášeni vítězové tříd MČR.

1.1.3 Výsledky z jednotlivých závodů se do Mistrovství všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Oprávněným účastníkem se rozumí jezdec, který byl v příslušném závodě přihlášen a klasifikován do MČR.

1.2 Rozdělení sportovních vozidel

1.2.1 MČR je vypsáno pro vozy Kategorie I a II.

1.2.2 Vozy Kategorie I budou v jednotlivých závodech rozděleny do následujících skupin dle Pf FIA (performance factor FIA) a zároveň pro tuto Kategorii platí Technická příloha FIA č. 7 a Příloha sportovního předpisu FIA č. 6:

Skupina	Pf
Skupina 1	15 - 39
Skupina 2	40 - 79
Skupina 3	80 - 119
Skupina 4	120 - 159
Skupina 5	přes 159

Vozy Kategorie II budou rozděleny do následujících skupin:

E2-SS	Jednomístné vozy volné formule dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA
E2-SC	Dvoumístné sportovní vozy a sportovní prototypy dle čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA, CN - dle čl. 259 Přílohy J MSŘ FIA 2003-2019 (CN) CM - dle předpisu FFSA pro skupinu CM, dle předpisu CM-CZ Radical Cars dle předpisu ERC
E2-F	Jednomístné vozy dle národního technického předpisu

1.2.3 Vozy Kategorie II budou v jednotlivých závodech rozděleny s uplatněním čl. 252.3.1 Př. J MSŘ FIA (přepočtené pro benzínové přeplňované motory 1,7, pro dieselové přeplňované motory 1,5) do následujících objemových tříd:

Skupiny E2-SS, E2-SC	do 1400 ccm
a E2-F	nad 1400 do 1600 ccm nad 1600 do 2000 ccm nad 2000 do 3000 ccm

1.3 Hodnocení závodu

1.3.1 Jezdec musí absolvovat minimálně jednu úplnou tréninkovou jízdu jako podmínku pro přijetí na start první jízdy závodu.

Závod je rozdělen do 2 jízd, dosažené časy v jednotlivých jízdách se sčítají. Nejlepší je jezdec s nejmenším součtem časů. Pokud dva nebo více jezdců dosáhnou stejného součtu časů, lepší bude jezdec s nejlepším dosaženým časem.

1.3.2 Body v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách se přidělují následovně:

Místo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Body	25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

1.4 Hodnocení mistrovství

1.4.1 Hodnocení MČR se provede v absolutním pořadí, kategoriích, skupinách a třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá nejvíce bodů.

1.4.2 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	5	5	6	7	8	8	9	10	11	12	12	12

1.4.3 Mistr ČR bude vyhlášen v absolutním pořadí, kategoriích I a II, a skupinách podle čl. 1.2 za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“. V jednotlivých vypsáních skupinách a třídách dle č. 1.2 bude vyhlášen Vítěz třídy za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“.

2. ČESKÁ TROFEJ ZAV

2.1 V závodech automobilů do vrchu je vypsána Autoklub Česká Trofej v závodech automobilů do vrchu pro jezdce s pohárovou, národní nebo mezinárodní licencí vydanou AS AČR. Česká Trofej ZAV je vypsána při vybraných podnicích MČR dle kalendáře.

2.2 Česká Trofej ZAV je vypsána pro vozidla Kat. I skupiny E1H a Kat. II skupiny E2H dle svých předpisů v absolutním pořadí a v následujících třídách:

E1H do 1400 ccm, do 1600 ccm, do 2000 ccm, nad 2000 ccm.

E2H (E2HSC+E2HSS) do 1000 ccm, do 1400 ccm, do 1600 ccm, do 2000 ccm

Sprint Car do 600 ccm (dle předpisu Sprint Car)

Pro hodnocení závodu platí ustanovení čl. 1.3.

2.3 Vítěz České Trofeje ZAV bude vyhlášen v absolutním pořadí, skupinách a v jednotlivých objemových třídách za předpokladu splnění podmínky 5 účastníků v 5 závodech v příslušné klasifikaci.

2.4 Výsledky z jednotlivých závodů se do poháru všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Pro započítávání závodů do celkového hodnocení České Trofeje platí ustanovení čl. 1.4.2.

3. ZVLÁŠTNÍ PŘEDPISY

Při mezinárodních podnicích zařazených do ME a FIA Cup platí v plném rozsahu předpisy FIA. Pro Českou trofej ZAV a MČR platí v plném rozsahu ustanovení NSŘ.

4. VŠEOBECNÉ TECHNICKÉ A SPORTOVNÍ PŘEDPISY PRO ZAV

- použití sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 na straně jezdce je doporučeno
- je povoleno stažení bočního okna u uzavřeného vozu na straně jezdce o 12 cm z jeho horní krajní polohy
- je zakázáno jakékoli zahřívání kompletních kol (kk = disk, ráfek, pneumatika)
- vozidla s PSV pro automobilové rally se mohou zúčastnit ZAV v provedení pro rally s podmínkou demontáže světelné rampy, registrační značky a spodní ochrany (ližiny)

- Světelná výbava:

Kategorie I

- musí být vybavena minimálně dvěma funkčními červenými světly "Stop" (brzdová světla), dvěma funkčními zadními červenými světly (poziční světla) Světla musí být umístěna na viditelném místě a symetricky od podélné osy vozu.

Kategorie II

- pro osvětlení vozů (E2SS, E2SC) platí čl. 277 př. J MSŘ FIA resp. čl. pro vozy CN 259-8.4.2

5. OSTATNÍ

5.1 Trofej Junior

V závodech automobilů do vrchu je vypsána Trofej Junior, do které budou hodnoceni jezdci, kteří v roce 2020 dovrší nejvýše 27 let. Hodnocení bude provedeno na základě získaných bodů dle umístění v absolutním pořadí jednotlivých závodů seriálu společně pro Mistrovství ČR i Českou Trofej. Body budou v jednotlivých závodech přiděleny jezdcům splňujícím věkovou podmínku automaticky, zisk bodů dle bodu 1.3.2 a 1.3.3. Celkové hodnocení Trofeje bude provedeno dle článku 1.4.2. Ocenění bude na závěr sezony předáno prvním třem jezdci závěrečné klasifikace.

NÁRODNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO VRCHY

A. TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO SKUPINU E2 - SS ZAO 1400 CCM

0. ÚVOD

01. Definice

Vozidla volné formule E2/SS musí odpovídat ustanovením čl. 277 Př. J MSŘ FIA - Vozidla srovnatelná s kategorií II.

Monoposty (sedačka jezdce musí být umístěna v podélné ose vozu) mohou startovat pouze se čtyřtákním atmosférickým motorem a s odkrytými koly.

02. Povolené doplňky a úpravy

Opravy kompozitové nosné části monopostu (monocoque) mohou být provedeny pouze jejím výrobcem nebo výrobcem pověřenou firmou.

2. ROZMĚRY A HMOTNOSTI

2.1 Minimální hmotnost

Minimální hmotnost vozu včetně jezdce, jeho kompletní bezpečnostní výbavy a provozních kapalin v okamžiku vážení je **510 kg**.

3. MOTOR

Max. objem motoru: **1400 ccm**

Motory Wankel nejsou povoleny. Výkon motorů vozů může být regulován restriktory. Každý rok v říjnu vydá AS AČR předpis pro ev. velikost restriktoru, který vstoupí v platnost 1. ledna následujícího roku. Pro aktuální rok nebude u vozů volné formule E2-SS omezen výkon motoru restriktorem.

B. TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO SKUPINU E1 (E1-CZ)

0. ÚVOD

Podniků v gesci AČR se mohou zúčastňovat vozy, odpovídající čl. 277 Př. J MSŘ FIA slučitelné s kat. I a upravené dle níže uvedeného předpisu.

01. Definice

Čtyřkolové vozy, slučitelné s kategorií I (viz článek 251-1.1 Př. J MSŘ FIA) nebo vycházející z vozu GT, které musí splňovat homologační kritéria jednoho z homologačních předpisů FIA (pro vozy kategorie I nebo GT), musí mít minimálně 2 místa a jejich původní struktura (šasi / skelet) musí zůstat trvale identifikovatelná, resp. musí být použit skelet ze sériově vyráběného automobilu. Za sériový automobil se pro potřeby tohoto článku nepovažuje vozidlo vyrobené kusově (tzv. stavebnice) a uvedené do provozu individuálně.

1. VŠEOBECNĚ

Výrobce:

pro tento předpis jsou uznána pouze vozidla výrobců uvedených na homologačním seznamu FIA.

Model a typ:

vůz podléhá povolení stavby Technickou komisí včetně zpoplatnění povolení dle přílohy NSŘ (neplatí pro schválený typ)

Způsob pohonu: způsob pohonu musí zůstat původní.

2. ROZMĚRY A HMOTNOSTI

2.1 Minimální hmotnost

Jde o minimální hmotnost vozu bez jezdce a jeho vybavení, která musí být dodržena v kterýkoli okamžik podniku. **Pro ZAV platí ustanovení čl. 277 – 3 “Minimální hmotnost”** Přílohy J MSŘ FIA, pro ZAO platí tabulka z kap. H NSŘ AS AČR.

Zátěž

Použití zátěže je dovoleno v souladu s ustanovením čl. 252.2.2 Přílohy J MSŘ FIA tzn., že je povoleno doplnit hmotnost vozu jednou nebo více zátěžemi pod podmínkou, že se jedná o jednolitě pevné bloky, připevněné pomocí nářadí. Bloky musí být bez obtíží zaplombovatelné. Doporučené umístění: viditelně na podlaze prostoru pro posádku.

2.3 RozměrySvětlá výška:

světlost musí odpovídat čl. 252-2.1 přílohy J MSŘ FIA tzn., že žádná část vozidla se nesmí dotýkat země, pokud jsou všechny pneumatiky na jedné straně vypuštěny. Tento test se provádí na rovné ploše v podmínkách závodu (s jezdcem ve voze).

Rozvor: původní +/- 5%

Ostatní rozměry nejsou omezeny

3. MOTOR**3.1 Základní údaje**

Značka a typ motoru: je povolen pouze 4tákní spalovací motor. Motor Wankel je zakázán. Značka motoru je libovolná.

Umístění a poloha motoru: původní (vztaženo k modelu vozu)

Způsob plnění

je povolen atmosféricky plněný (ATM) i přeplňovaný motor (T). V případě přeplňování se provádí přepočítání objemu koeficientem 1,7 u benzinových motorů a 1,5 u dieselových motorů.

Restriktor – není předepsán

Objem motoru:

a) Max. celkový zdvihový objem v ccm – pro ATM: **7 000 ccm**

b) Max. nominální objem v ccm - pro T: **4 000 ccm pro turbo benzín**

4 500 ccm pro turbo diesel

Úpravy, provedení, materiál, rozměry mechanických dílů motoru: libovolné

3.2 Sání

Filtr, airbox: libovolné

Variabilní sání: zakázáno

3.3 Výfukové potrubí, tlumič, katalyzátor a hluk

Svody: libovolné

Potrubí: výfukové potrubí za sběrným potrubím, je libovolné

Tlumič: výfuk musí být opatřen libovolným tlumičem hluku

Katalyzátor: použití řeší SP disciplíny

Vyústění: vyústění výfuku (výfuků) musí být uvnitř obrysu vozu, ne více než **100 mm** od tohoto obrysu a na zadní nebo boční části vozu. Maximální výška vyústění výfuku je **500 mm** nad vozovkou. Výfuk nesmí směřovat vzhůru

Hluk: max. hladina hluku je dle disciplíny **105 +2 dB (A)** na chybu měření.

3.4 Systém mazání

Typ: libovolný

Uložení olejového systému:

pro vozy s motorem vpředu platí: žádná část vozu, obsahující olej, nesmí být umístěna za kompletními zadními koly.

Zachycovač oleje:

je-li vůz vybaven mazacím systémem s otevřeným spojením s atmosférou, musí oddech motoru ústít do průhledné záchytné nádrže o minimální kapacitě:

- pro motory s přepočteným objemem do 2000 ccm - 2 litry
- pro motory s přepočteným objemem > 2000ccm - 3 litry

4. PALIVOVÝ SYSTÉM

4.1 Palivová nádrž

Nádrž může být:

bezpečnostní nádrž s homologací FIA, sériová nebo pro ZAV i nádrž z plechu z Al slitiny. Pro nádrž svařenou z Al slitiny je nutné doložit při testování a při technické přejímce odpovídající svářečské oprávnění.

- ZAO

Pro automobily s objemem motoru **do 2000 ccm** lze použít sériovou palivovou nádrž.

Pro ostatní automobily může být použita pouze bezpečnostní palivová nádrž nejméně se specifikací FIA FT3-1999 v souladu s čl. 253.14 Přílohy J MSŘ FIA tzn., že musí být od výrobce, schváleného FIA. Na každé nádrži musí být vyznačeno jméno výrobce, přesná specifikace, podle které byla nádrž vyrobena, homologační číslo, datum skončení platnosti a sériové číslo. Způsob značení musí být nesmazatelný a musí být předem schválený FIA podle platné normy, přičemž maximální množství paliva, převáženého ve vozidle je:

- do 1.400 ccm - 80 litrů
- do 1.600 - 90 litrů
- do 2.000 - 100 litrů
- do 2.500 - 110 litrů
- nad 2.500 - 120 litrů

Na základě posouzení předložené žádosti o povolení stavby vozu může Technická komise předepsat použití bezpečnostní nádrže s vyšší specifikací FIA.

- ZAV

Pro vozy s objemem motoru **do 2000 ccm** může být použita také palivová nádrž, která splňuje následující ustanovení:

- a) Musí být vyrobena z hliníkového plechu o minimální tloušťce **2 mm** a materiál musí odpovídat normě EU č. EN-AW1052A-H24. Maximální objem **15 litrů**
- b) Svařování nádrže musí provést pracovník s oprávněním pro svařování neželezných kovů
- c) Vnitřek nádrže musí být vyplněn bezpečnostní pěnou (materiálem) odpovídající US normě č. MIL – B 83054
- d) Bezpečnostní pěna může být nahrazena použitím „D-STOP“ antiexplosivní fólie na vnějšku nádrže.
- e) Na nádrži nesmí být přivařeny žádné úchyty a nádrž musí být upevněna k pevné struktuře vozu pouze prostřednictvím pásů z kovového materiálu.
- f) Vstupní a výstupní potrubí z nádrže musí být pružného typu, aby nedošlo k prasknutí nádrže nebo potrubí při deformaci.
- g) Nádrž musí být umístěna mimo prostor pro posádku a minimálně 30 cm od vnějšího obrysu vozu při pohledu shora.
- h) Podmínky bodu a) až g) musí být doloženy při testování.
- i) Sériová palivová nádrž může být použita i u vozů s objemem motoru nad 2000 ccm

4.2 Umístění, odvětrání a upevnění nádrže

Nádrže musí být předepsaným způsobem upevněny, odzdušněny (viz příloha J MSŘ FIA čl. 253-3.4) a umístěny = odděleny od prostoru pro jezdce (viz příloha J čl. 253-14). Pokud plnicí hrdlo prochází prostorem pro posádku, musí být opatřeno zpětnou klapkou s homologací FIA.

4.3 Poloha a provedení plnicího otvoru

Uzávěry otvorů pro plnění a odvzdušnění musí zajišťovat účinné uzavření, snižující riziko náhodného otevření v důsledku prudkého nárazu nebo při špatném uzavření.

Plnicí a odvzdušňovací otvory, uzavěry a odvětrání nesmějí vyčnívat z karoserie a musí být umístěny tak, aby jim v případě nehody nehrozilo přímé poškození.

4.4 Odběr paliva, min. množství

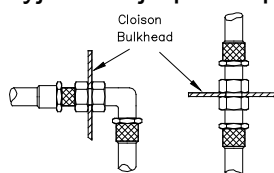
Pro možnost odebrání kontrolního vzorku paliva musí zůstat v nádrži min. 3 litry paliva

4.5 Palivová čerpadla a potrubí

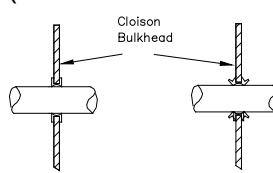
Čerpadla: jejich značka, počet, výkon a pohon jsou libovolné. Musí být oddělena od prostoru pro jezdce a vypínána hlavním odpojovačem (viz příloha J MSŘ FIA čl. 253)

Palivové vedení musí být vně vozu chráněno před mechanickým a chemickým poškozením, uvnitř vozu musí vedení odolat požáru a musí být elektricky spojeny kovové části, které jsou izolovány od karoserie vozu nevodivými díly.

Palivové potrubí může vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žádná spojení. Výjimkou je vstup přední a zadní přepážkou (obr. 253-59 a 253-60).



253-59



253-60

Montáže palivového potrubí musí být vyrobeny a provedeny v souladu s následujícími specifikacemi:

- je-li potrubí ohebné (hadice...), musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči otěru a plamenu

4.6 Okysličovač

Okysličovačem může být pouze vzduch, vstřikování vody je povoleno

4.7 Palivo

Palivo musí odpovídat požadavkům FIA (příloha J čl. 252 - 9). Chlazení paliva ve zpětné větvi povoleno

5. ELEKTRICKÁ VÝBAVA

5.1 Baterie, kabeláž

Baterie:

Typ:

libovolný (mokrý, suchý) včetně kapacity

Umístění:

libovolné s omezením umístění v prostoru pro jezdce, kde musí být vždy za úrovní opěradla nebo na místě původní sedačky spolujezdce

Krytí a uložení:

vždy uložena na kovovém lůžku, připevněna 2 šroubovými třmeny min. M8, mokrá v prostoru pro J zcela zakrytá nevodivým odvětraným krytem, suchá v prostoru pro J se zakrytým + pólem.

Kabeláž:

Baterie umístěné mimo prostor pro J musí mít vždy zakrytý + pól bezpečně provedené a zakryté spoje, nevodivě izolované živé vodiče, kontakty

5.2 Systém osvětlení

Viz předpisy pro disciplínu (ZAO kap. H, ZAV kap. G)

5.3 Klakson

Není povinný

6. PŘEVODY

6.1 Spojka

Typ, systém ovládání, počet lamel a průměr lamel

je libovolný

6.2 Převodovka

Typ, umístění, ovládání, schéma řazení:

libovolné

6.3 Skříň převodovky

Převodové poměry:

libovolné

Zpětný chod

Vozy musí být vybaveny zpětným chodem, který musí být možné zařadit za chodu motoru. Zařazení zpětného chodu musí být schopen provést jezdec, sedící v normální pozici u volantu.

6.4 Diferenciály, koncový převod, podélné hřídele, poloosy

Typ, poměry a materiály pro diferenciál, koncový převod resp. rozměry a materiály pro podélné hřídele a poloosy je libovolný

7. ZAVĚŠENÍ

7.1 Přední náprava – zavěšení předních kol

Typ zavěšení: libovolný, je možné využít pomocného rámu, zesílit upevňovací body a nahradit silentbloky systémem uložení UniBall

7.2 Zadní náprava – zavěšení zadních kol

Typ zavěšení: libovolný, je možné využít pomocného rámu, zesílit upevňovací body a nahradit silentbloky systémem uložení UniBall

Ramena musí být pro obě nápravy z homogenního kovového materiálu. Je zakázáno chromovat jakékoli ocelové prvky zavěšení

7.3 Pružiny a tlumiče

Typ, značka, materiály, principy činnosti, uložení – libovolné

7.4 Stabilizátor

Provedení, rozměry:

libovolný

Stabilizátor může být přidán, odpojen nebo odstraněn.

7.5 Vyztužovací tyče

Vyztužovací tyče mohou být připevněny k montážním bodům na karosérii. Podmínkou je, že vzpěry jsou demontovatelné a jsou připevněny šrouby či čepy.

Vzdálenost mezi upevňovacím bodem zavěšení a bodem upevnění výztužné tyče nesmí být větší než 100 mm

8. PODVOZEK

8.1 Kola

Průměr a šířka kol:

libovolná

Viditelnost kol:

jsou-li kola vyrovnána pro přímou jízdu, nesmí být vidět shora žádná část kteréhokoli kompletního kola ani jeho upevnění nad rovinou, procházející vodorovně osou nápravy.

Materiál kol:

kola musí být z homogenního kovového materiálu

8.2 Pneumatiky

Pneumatiky jsou libovolné pod podmínkou, že je lze na zvolená kola namontovat.

8.3 Brzdy

Systém musí být hydraulický, povinně dvouokruhový, ovládaný jedním pedálem z místa jezdce.

Přední a zadní brzdy

Provedení brzd:

libovolné

Parkovací brzda:

nepovinná

Brzdové potrubí:

Brzdové potrubí musí být vně vozu chráněno před mechanickým a chemickým poškozením. Uvnitř vozu musí odolat požáru

Regulátor brzdového účinku:

Je povolen regulátor libovolného principu a umístění

8.4 Řízení

Typ řízení, posilovač a sloupek volantové tyče:

libovolný

Volant:

odjišťující příruba pro rychlou demontáž volantu není povinná, ale v případě použití musí mít žlutou barvu.

9. KAROSERIE**9.1 Interiér (prostor pro jezdce, bezpečnostní výbava vozu)**

V interiéru musí být zabezpečeno:

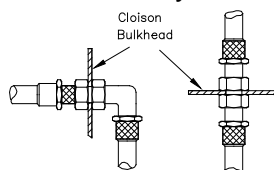
- odmlžování čelního okna
- uzavřená podlaha = podlaha vozu viditelná z prostoru pro posádku musí být uzavřená, otvory mohou být vytvořeny v podlahových částech oddělených přepážkami.
- ochrana potrubí a oddělení jezdce od nádrží a potrubí = žádné zařízení nebo nádrž, obsahující jakoukoliv provozní kapalinu nebo olej, nesmí být umístěno v prostoru pro jezdce, resp. musí být od jezdce odděleno.

Výjimku má: vstříkávání vody, netlakové chlazení brzd, ostřikování mezichladiče plicního vzduchu, ostřikování oken, nádoby pro brzdovou kapalinu.

Olejové potrubí musí být vně vozu chráněno před mechanickým a chemickým poškozením. Uvnitř vozu musí vedení odolat požáru.

Potrubí chladicí vody nebo mazacího oleje musí být vně prostoru pro posádku.

Potrubí hydraulické kapaliny může vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žádná spojení. Výjimkou je prostup přední a zadní přepážkou (obr. 253-59 a 253-60), vedení brzdového systému a okruhu spojkové kapaliny (mohou mít spojení i v PP).

253-59

Montáže mazacího a hydraulického tlakového potrubí musí být vyrobeny a provedeny v souladu s následujícími specifikacemi:

je-li potrubí ohebné (hadice), musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči otěru a plamenu

9.2 Bezpečnostní výbava vozu – viz TI 09/2016Ochranná konstrukce

Vozy slučitelné s kategorií I musí respektovat čl. 253-8, pro objem + 2000 ccm výrobcem musí být AVOK

Obklad OK: FIA 8857- 2001 typ A viz Technický list FIA č. **23**

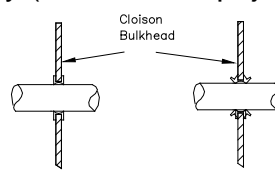
Ochranná konstrukce musí mít identifikovatelnou základní strukturu a povinné výztuhy dle čl. 253 př. J MSŘ FIA a je k ní povoleno přivařit další pomocné výztuhy za účelem montáže prvků zavěšení, pohonu a zvýšení bezpečnosti.

Hasicí přístroje a systémy

Vůz musí být vybaven buď HS (hasicím systémem), uvedeným na technickém listu č. 16: „Hasicí systémy homologované FIA“ nebo na technickém listu FIA č. **52** – pro oba HS revize pověřenou firmou - (**300 mm** od vnějších okrajů karoserie ve všech vodorovných směrech, 2 kovové pásky se šroubovým zajištěním, vnější spouštěcí zařízení kombinováno s přerušovačem elektrického obvodu nebo umístěno vedle něj a označeno červeným písmenem E v bílém kruhu s červeným okrajem o minimálním průměru 10 cm

nebo

HP (hasicím přístrojem): AFFF, FX G -TEC, Viro3, prášek, nebo jakákoli jiná látka homologovaná FIA – pro HP 8865-2015 musí být doložena revize pověřenou firmou

253-60

(kapacita, typ hasicí látky, hmotnost nebo objem hasicí látky, datum kontroly hasicího přístroje, která musí být provedena nejpozději dva roky po datu plnění nebo po datu poslední kontroly nebo po příslušném datu platnosti) + 2 kovové rychlorozepínací pásy. Podmínkou je dostupnost pro připoutaného jezdce. Min. hmotnost náplně: 2 kg nebo 2,4 l pro AFFF. Umístění HP musí být vně vozu označeno červeným písmenem E v bílém kruhu s červeným okrajem o min. průměru 10 cm

Bezpečnostní pásy

5 - 6bodové, homologované dle standardu FIA 8853/98 s hologramem a platnou životností, instalace dle čl. 253.6.2 př. J FIA nebo **TI 09/2016**

Sedačky

viz MSŘ FIA př. J čl. 253 nebo **TI 06/2016**

Je povoleno posunout přední sedadla, ale nikoli za svislou rovinu, definovanou přední hranou sedáku původního zadního sedadla.

Držáky: – dle čl. 253.16 př. J (příčnický mezi prahem a tunelem + úhelník z hliníkové slitiny o **min. tl. 5 mm** nebo z oceli o min. **tl. 3 mm** + 4 kotevní pevnostní šroubové spoje min. M8 pro sedačku a pro držák)

Odpojovač: je povinný vnější a vnitřní odpojovač, který musí odpojit všechny el. obvody a být označen dle čl. 235.13 př. J.

Tažná oka:

tažné oko musí být namontováno vpředu i vzadu, musí být viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.

Pro disciplínu **ZAO** (Závody automobilů na okruhu) musí být tažná oka **ocelová**, pevně spojená (svar, šroub M12 resp. 2 x M10) s pevnou částí karoserie (skeletem). Oko musí být zhotoveno min. s vnitřním průměrem **60 mm** a s průřezem min. **78 mm² (Ø 10 mm)**.

Sítě:

na straně jezdce je povinné použití ochranné sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11.

Výztuhy dveří

při povolování stavby a na základě konfigurace ochranné konstrukce a materiálu dveří na straně jezdce může Technická komise vyžadovat dodatečné vyztužení dveří homologovaným panelem nebo speciální výztuhou.

Protipožární přepážky

mezi motorem a prostorem pro jezdce musí být účinná nepropustná ochranná stěna

9.3 Exteriér (skelet, karoserie)

Každý uzavřený vůz, pokládáný příslušnou ASN za nový **od 1. 1. 2009**, musí mít na obou stranách minimálně jeden otvor (funkční dveře), umožňující přístup do prostoru pro posádku a k posádce.

Prostor pro posádku musí být koncipován tak, aby jezdec, sedící v normální poloze pro řízení, mohl tento prostor opustit za **7 sekund** otvorem na straně jezdce a za 9 sekund otvorem na straně spolujezdce.

Karoserie a skelet musí v oblasti čelního skla, A sloupku, B sloupku, rámu dveří a tvaru střechy naprosto věrně kopírovat původní vůz. Tvar karoserie musí zůstat zachován s výjimkou blatníků a aerodynamických prvků. Materiál dílů karoserie je libovolný.

Skelet

- skelet je možno aerodynamicky optimalizovat
- skelet je možno upravit pro montáž zavěšení a pohonu
- skelet je možno vyztužit přidáním materiálu

Skla, okna, průhledy**Zasklení**

Čelní sklo musí být: **lepené (vrstvené)** nebo z **polykarbonátu** min. tloušťky **5±0,2 mm** se zvýšenou povrchovou tvrdostí, **boční okno** na straně jezdce musí být pouze z bezpečnostního skla nebo z polykarbonátu min. tloušťky **4 mm** (odpovídající FAA např. Makrolon nebo Lexan = **Polycarbonat** Makrolon mono-clear 099 (D2333), Makrolon mono-longlifeclear 2099 (D2334), Lexan Margard MR 5E (D2273), Lexan 9030-112 (D310/1), Lexan FMR 102-5109 (D982), Lexan 102-112 (D313)).

Typ materiálu musí být uveden v žádosti o povolení stavby vozu. Soutěžící je povinen při testování vozu předložit doklad o původu a druhu použitého materiálu.

Je povinný min. jeden fungující stěrač. Odmlžování čelního skla musí být zajištěno libovolným způsobem (proud vzduchu, elektrické vyhřívání nebo jiný způsob)

Ostatní okna mohou být z bezpečnostního skla nebo z plastického materiálu o min. tloušťce **3 mm**.

Tónování skel

Použití tónovaných skel nebo bezpečnostních fólií je povoleno pouze na bočních a zadních sklech (pokud jednotlivé technické předpisy nestanovují jinak). V každém případě však musí být osoba, stojící 5 m od vozu, schopna vidět jezdce a vše uvnitř vozu. Protisluneční pás libovolné barvy lze aplikovat pouze zvenčí s omezením, že pás nebude bránit jezdci ve sledování signalizace.

Dveře a ovládací mechanismy dveří

Materiál dveří, závěsů a zámků je libovolný. Provedení závěsů, systém otevírání (odnímání) dveří je libovolný, musí však umožnit snadné vystupování z vozu, rychlé a jednoduché otevření (demontáž) dveří. Dveře na straně jezdce a spolujezdce musí být u uzavřených vozů funkční.

Blatníky, zástěrky

Provedení, rozměry, materiál: libovolné

Kapoty a víka

Provedení, materiály: libovolné. Přední kapota nebo víko musí mít min. 4 upevňovací body. Víko motorového prostoru musí při pohledu shora zakrývat všechny mechanické části hnacího agregátu.

Střecha, podlaha

Provedení, materiál, tloušťka materiálu: původní nebo libovolné pod podmínkou použití dvojité střešní výztuhy viz obr. 253-12 (kříž), 253-13, 253-14 (V) dle čl. 253.8 Př. J FIA resp. pod podmínkou uchycení sedačky dle obr. 253-65B viz čl. 253-16 Př. J FIA. V případě použití jiného uchycení sedačky je podmínkou dodatečné vyztužení podlahy vevařením 2 příčniců (trubka pr. 35 x 2 mm) mezi tunel a práh na straně jezdce.

Nárazníky

Tvar, provedení, materiál, otvory: libovolné

Zpětná zrcátka

Výhled dozadu musí být zajištěn dvěma vnějšími zrcátky (jedno vpravo a jedno vlevo). Každé zrcátko musí mít odrazovou plochu minimálně 90 cm². Do zrcátka musí být možné vepsat čtverec o straně **min. 60 mm**. Vnitřní zrcátko je volitelné.

Aerodynamické prvky

Upevnění zadních aerodynamických prvků musí být provedeno na pevnou strukturu vozu.

Výška zadního spoileru včetně bočnic a uchycení **může být max. 100 mm** nad nejvyšší bodem střechy vozidla.

Maximální šířka zadního spoileru nesmí být větší, než je maximální šířka vozidla bez jeho vnějších zpětných zrcátek.

Použití jakéhokoliv zařízení nebo konstrukce určené pro zaplnění prostoru mezi zavěšenou částí vozu a zemí je za všech okolností zakázáno.

Všechny části karoserie včetně těch, které mají vliv na aerodynamiku, musí být řádně upevněny k pevné části vozu (šasi/karoserie), nesmí mít žádnou volnost a musí zůstat vzhledem k této části při jízdě bez pohybu.

9.4 Identifikační znaky

Vůz musí být povinně identifikován VIN, který může korespondovat s číslem PSV (přidělí Technická komise). Umístění VIN kódu bude zapsáno v PSV.

9.5 Startovní čísla a jmenovky

Viz standardní propozice jednotlivé disciplíny

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

1. Přilby (dle TL č. 41)

Povinná dle standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010

2. Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA: 8856-2000

3. FHR (dle TL č. 36 HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Povinný dle standardů FIA: 8858-2002 nebo 8858-2010

C. NÁRODNÍ TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO VOZY E2SH-CZ

Vozy musí odpovídat čl. 277 př. J MSŘ FIA s následujícími výjimkami - omezeními:

- min. počet míst 2
- maximální objem motoru (i přepočítaný) je omezen na 3000 ccm
- Vyústění výfuku (výfuků) musí být uvnitř obrysu vozu, ne více než 100 mm od tohoto obrysu a na zadní nebo boční části vozu. Maximální výška vyústění výfuku je 500 mm nad vozovkou. Použití katalyzátoru řeší Standardní propozice ZAV.

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

10.1 Přilby (dle TL č. 41)

Povinná dle standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010

10.2 Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA 8856-2000

10.3 FHR (dle TL č. 36 HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Povinný dle standardů FIA 8858-2002 nebo 8858-2010

D. TECHNICKÝ PŘEDPIS SKUPINY E1H

0. ÚVOD

01. Definice

Vozy, odpovídající článku 277 Př. J MSŘ FIA (cestovní, 2+2 až 5-místné, 4-kolové vozy, původní skelet tzn., že musí být použit skelet ze sériově vyráběného automobilu), určené výhradně pro ZAV. Za sériový automobil se pro potřeby tohoto článku nepovažuje vozidlo, vyrobené kusově (tzv. stavebnice) a uvedené do provozu individuálně. Vozy kategorie Pick-up jsou povoleny.

Režim provozu

Režim provozu sportovního automobilu odpovídá čl. 13 kapitoly E NSŘ (PSV, testování)

02. Homologace

Vůz nemusí mít FIA homologaci.

03. Povolené změny a doplňky

Povolené změny a doplňky oproti čl. 277 Př. J FIA obsahuje níže uvedený článek.

1. VŠEOBECNĚVýrobce:

pro tento předpis jsou uznána pouze vozidla výrobců uvedených na homologačním seznamu FIA.

Model a typ:

vůz podléhá povolení stavby Technickou komisí včetně zpoplatnění povolení dle přílohy NSŘ (neplatí pro schválený typ)

Způsob pohonu: způsob pohonu musí zůstat původní.

2. ROZMĚRY, HMOTNOST**2.1 Minimální hmotnost**

Jde o minimální hmotnost vozu bez jezdce a jeho vybavení, která musí být dodržena v kterýkoli okamžik podniku.

<u>Objem motoru</u>	<u>Minimální hmotnost /kg/</u>
- 1400 ccm	620
+ 1400 ccm – 1600 ccm	650
+ 1600 ccm – 2000 ccm	700
+ 2000 ccm – 2500 ccm	740
+ 2500 ccm – 3000 ccm	800
+ 3000 ccm – 3500 ccm	880
+ 3500 ccm – 4000 ccm	950

Zátěž

Použití zátěže je dovoleno v souladu s ustanovením čl. 252.2.2 Přílohy J MSŘ FIA tzn., že je povoleno doplnit hmotnost vozu jednou nebo více zátěžemi pod podmínkou, že se jedná o jednolitě pevné bloky, připevněné pomocí nářadí. Bloky musí být bez obtíží zaplombovatelné. Doporučené umístění: viditelně na podlaze prostoru pro posádku.

2.3 RozměrySvětlá výška:

Světlost musí odpovídat čl. 252-2.1 přílohy J MSŘ FIA tzn., že žádná část vozidla se nesmí dotýkat země, pokud jsou všechny pneumatiky na jedné straně vypuštěny. Tento test se provádí na rovné ploše v podmínkách závodu (s jezdcem ve voze).

Rozměry:

Rozvor: původní +/- 5%

Ostatní rozměry nejsou omezeny

3. MOTOR**3.1 Základní údaje**

Značka a typ motoru: je povolen pouze 4-taktní spalovací motor. Motor Wankel je zakázán. Značka motoru je libovolná.

Umístění a poloha motoru: původní (vztaheno k polovině rozvoru)

Způsob plnění

je povolen atmosféricky plněný (ATM) i přeplňovaný motor (T). V případě přeplňování se provádí přepočítání objemu koeficientem 1,7 u benzinových motorů a 1,5 u dieselových motorů.

Restriktor – není předepsán

Objem motoru:

- a) Max. celkový zdvihový objem v ccm – pro ATM: 4 000 ccm
 b) Max. nominální objem v ccm - pro T: 2 300 ccm pro turbo benzín
 2 600 ccm pro turbo diesel

Úpravy, provedení, materiál, rozměry mechanických dílů motoru: libovolné

3.2 Sání

Filtr, airbox:

libovolné

Variabilní sání:

zakázáno

3.3 Výfukové potrubí, tlumič, katalyzátor a hluk

Svody:

libovolné

Potrubí:

výfukové potrubí za sběrným potrubím, je libovolné

Tlumič:

výfuk musí být opatřen libovolným tlumičem hluku

Katalyzátor:

použití řeší SP disciplíny

Vyústění:

vyústění výfuku (výfuků) musí být uvnitř obrysu vozu, ne více než 100 mm od tohoto obrysu a na zadní nebo boční části vozu. Maximální výška vyústění výfuku je 550 mm nad vozovkou. Výfuk nesmí směřovat vzhůru

Hluk:

max. hladina hluku je dle disciplíny 105 +2 dB (A) na chybu měření.

3.4 Systém mazání

Typ:

libovolný

Uložení olejového systému:

pro vozy s motorem vpředu platí: žádná část vozu, obsahující olej, nesmí být umístěna za kompletními zadními koly.

Zachycovač oleje:

je-li vůz vybaven mazacím systémem s otevřeným spojením s atmosférou, musí oddech motoru ústít do průhledné záchytné nádrže o minimální kapacitě:

pro motory s přepočteným objemem do 2000 ccm - 2 litry

pro motory s přepočteným objemem > 2000 ccm - 3 litry

3.5 Systém zapalování

Typ:

libovolný

3.6 Chladicí systém včetně ventilátoru

Libovolný

4. PALIVOVÝ SYSTÉM

4.1 Palivová nádrž

Může být:

- sériová
- bezpečnostní s homologací FIA (životnost bezpečnostní nádrže FIA (FT3 1999, FT5, FT3.5) je automaticky prodloužena o 2 roky tzn. na 5 + 2 roky od data výroby

nebo

- může být použita palivová nádrž, která splňuje následující ustanovení:
 - a) Musí být vyrobena z hliníkového plechu o minimální tloušťce **2 mm** a materiál musí odpovídat normě EU č. EN-AW1052A-H24. Maximální objem **15 litrů**
 - b) Svařování nádrže musí provést pracovník s oprávněním pro svařování neželezných kovů
 - c) Vnitřek nádrže musí být vypěněn bezpečnostní pěnou (materiálem) odpovídající US normě č. MIL – B 83054
 - d) Bezpečnostní pěna může být nahrazena použitím „D-STOP“ antiexplosivní fólie na vnějšku nádrže.
 - e) Na nádrži nesmí být přivařeny žádné úchyty a nádrž musí být upevněna k pevné struktuře vozu pouze prostřednictvím pásů z kovového materiálu.
 - f) Vstupní a výstupní potrubí z nádrže musí být pružného typu, aby nedošlo k prsknutí nádrže nebo potrubí při deformaci.
 - g) Nádrž musí být umístěna mimo prostor pro posádku a minimálně **300 mm** od vnějšího obrysu vozu při pohledu shora.
 - h) Podmínky bodu a) až d) musí být doloženy při testování.

4.2 Umístění, odvětrání a upevnění nádrže

Nádrže musí být předepsaným způsobem upevněny, odvodušněny (viz Př. J MSŘ FIA čl. 253-3.4) a umístěny = odděleny od prostoru pro jezdce (viz Př. J čl. 253-14). Pokud plnicí hrdlo prochází prostorem pro posádku, musí být opatřeno zpětnou klapkou s homologací FIA.

4.3 Poloha a provedení plnicího otvoru

Uzávěry otvorů pro plnění a odvodušnění musí zajišťovat účinné uzavření, snižující riziko náhodného otevření v důsledku prudkého nárazu nebo při špatném uzavření.

Plnicí a odvodušňovací otvory, uzávěry a odvětrání nesmějí vyčnívat z karoserie a musí být umístěny tak, aby jim v případě nehody nehrozilo přímé poškození.

4.4 Odběr paliva, min. množství

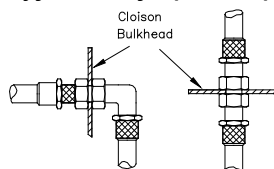
Pro možnost odebrání kontrolního vzorku paliva musí zůstat v nádrži min. 3 litry paliva

4.5 Palivová čerpadla a potrubí

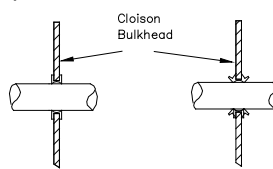
Čerpadla: jejich značka, počet, výkon a pohon jsou libovolné. Musí být oddělena od prostoru pro jezdce a vypínána hlavním odpojovačem (viz Př. J MSŘ FIA čl. 253)

Palivové vedení musí být vně vozu chráněno před mechanickým a chemickým poškozením, uvnitř vozu musí vedení odolat požáru a musí být elektricky spojeny kovové části, které jsou izolovány od karoserie vozu nevodivými díly.

Palivové potrubí může vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žádná spojení. Výjimkou je prostup přední a zadní přepážkou (obr. 253-59 a 253-60).



253-59



253-60

Montáže palivového potrubí musí být vyrobeny a provedeny v souladu s následujícími specifikacemi:

- je-li potrubí ohebné (hadice...), musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči otěru a plamenu

4.6 Okysličovadlo

Okysličovadlem může být pouze vzduch, vstřikování vody je povoleno

4.7 Palivo

Palivo musí odpovídat požadavkům FIA (příloha J čl. 252 - 9). Chlazení paliva ve zpětné větvi povoleno

5. ELEKTRICKÁ VÝBAVA

5.1 Baterie, kabeláž

Baterie:

Typ:

libovolný (mokrý, suchý) včetně kapacity

Umístění:

libovolné s omezením umístění v prostoru pro jezdce, kde musí být vždy za úrovní opěradla nebo na místě původní sedačky spolujezdce vždy uložena na kovovém lůžku, připevněna 2 šroubovými třmeny min. M8, mokrá v prostoru pro J zcela zakrytá nevodivým odvětraným krytem, suchá v prostoru pro J se zakrytým + pólem.

Krytí a uložení:

Baterie umístěné mimo prostor pro J musí mít vždy zakrytý + pól bezpečně provedené a zakryté spoje, nevodivě izolované živé vodiče, kontakty

Kabeláž:

5.2 Generátor

Typ:

libovolný včetně umístění. Nominální napětí 12 V.

5.3 Světelná výbava

Vozy musí být minimálně vybaveny dvěma funkčními červenými světly "Stop" (brzdová světla) a dvěma funkčními zadními červenými světly (poziční světla). Světla musí být umístěna na viditelném místě a symetricky od podélné osy vozu.

6. PŘEVODY

6.1 Spojka

Typ, systém ovládání, počet lamel a průměr lamel: je libovolný

6.2 Převodovka

Typ, umístění, ovládání, schéma řazení: libovolné

6.3 Skříň převodovky

Převodové poměry: libovolné

Zpětný chod:

vozy musí být vybaveny zpětným chodem, který musí být možné zařadit za chodu motoru. Zařazení zpětného chodu musí být schopen provést jezdec, sedící v normální pozici u volantu.

6.4 Diferenciály, koncový převod, podélné hřídele, poloosy

Typ, poměry a materiály pro diferenciál, koncový převod resp. rozměry a materiály pro podélné hřídele a poloosy je libovolný

7. ZAVĚŠENÍ

7.1 Přední náprava – zavěšení předních kol

Typ zavěšení: libovolný, je možné využít pomocného rámu, zesílit upevňovací body a nahradit silentbloky systémem uložení UniBall

7.2 Zadní náprava – zavěšení zadních kol

Typ zavěšení: libovolný, je možné využít pomocného rámu, zesílit upevňovací body a nahradit silentbloky systémem uložení UniBall

Ramena musí být pro obě nápravy z homogenního kovového materiálu. Je zakázáno chromovat jakékoli ocelové prvky zavěšení

7.3 Pružiny a tlumiče

Typ, značka, materiály, principy činnosti, uložení: libovolné

7.4 Stabilizátor

Provedení, rozměry: libovolný

Stabilizátor může být přidán, odpojen nebo odstraněn.

7.5 Vyztužovací tyče

Vyztužovací tyče mohou být připevněny k montážním bodům na karosérii. Podmínkou je, že vzpěry jsou demontovatelné a jsou připevněny šrouby či čepy.

Vzdálenost mezi upevňovacím bodem zavěšení a bodem upevnění výztužné tyče nesmí být větší než 100 mm.

8. PODVOZEK

8.1 Kola

Průměr a šířka kol: libovolná

Viditelnost kol: jsou-li kola vyrovnána pro přímou jízdu, nesmí být vidět shora žádná část kteréhokoli kompletního kola ani jeho upevnění nad rovinou, procházející vodorovně osou nápravy.

Materiál kol: kola musí být z homogenního kovového materiálu

8.2 Pneumatiky

Pneumatiky jsou libovolné pod podmínkou, že je lze na zvolená kola namontovat.

8.3 Brzdy

Systém musí být hydraulický, povinně dvouokruhový, ovládaný jedním pedálem z místa jezdce.

Přední a zadní brzdy

Typ, druh, provedení, rozměry a počty komponentů (kotouč, buben, třecí plocha, Ø, šířky, tloušťky, počet destiček, pístků, třmenů,...), materiály, chlazení: libovolné

Parkovací brzda: nepovinná

Brzdové potrubí: brzdové potrubí musí být vně vozu chráněno před mechanickým a chemickým poškozením. Uvnitř vozu musí odolat požáru

Regulátor brzdného účinku:

je povolen regulátor libovolného principu a umístění

8.4 Řízení

Typ řízení, posilovač a sloupek volantové tyče: libovolný

Volant: odjišťující příruba pro rychlou demontáž volantu není povinná, ale v případě použití musí mít žlutou barvu.

9. KAROSERIE

9.1 Interiér (prostor pro jezdce, bezpečnostní výbava vozu)

V interiéru musí být zabezpečeno:

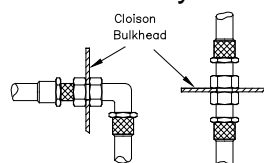
- odmlžování čelního okna
- uzavřená podlaha = podlaha vozu viditelná z prostoru pro posádku musí být uzavřená, otvory mohou být vytvořeny v podlahových částech oddělených přepážkami.
- ochrana potrubí a oddělení jezdce od nádrží a potrubí = žádné zařízení nebo nádrž, obsahující jakoukoliv provozní kapalinu nebo olej, nesmí být umístěno v prostoru pro jezdce, resp. musí být od jezdce odděleno.

Výjimku má: vstřikování vody, netlakové chlazení brzd, ostřikování mezichladiče plicního vzduchu, ostřikování oken, nádoby pro brzdovou kapalinu.

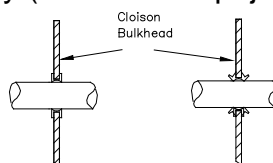
Olejové potrubí musí být vně vozu chráněno před mechanickým a chemickým poškozením. Uvnitř vozu musí vedení odolat požáru.

Potrubí chladicí vody nebo mazacího oleje musí být vně prostoru pro posádku.

Potrubí hydraulické kapaliny může vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žádná spojení. Výjimkou je prostup přední a zadní přepážkou (obr. 253-59 a 253-60), vedení brzdového systému a okruhu spojkové kapaliny (mohou mít spojení i v PP).



253-59



253-60

Montáže mazacího a hydraulického tlakového potrubí musí být vyrobeny a provedeny v souladu s následujícími specifikacemi:

je-li potrubí ohebné (hadice), musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči otěru a plamenu

9.2 Bezpečnostní výbava vozu

Ochranná konstrukce

- ochranná konstrukce musí odpovídat článku min. 253.8. Přílohy J MSŘ FIA – min. konfigurace dle roku výroby
- opěrné desky hlavních kotevnic bodů nemusí být k výztužné desce skeletu přišroubovány (stačí spojení svarem)
- náprava (nápravnice) může být spojena s kotevním bodem nebo prvkem hlavní konfigurace ochranné konstrukce
- ochranná konstrukce pro objemovou třídu nad 2000 ccm musí být vyrobena AVOK nebo musí mít min. homologaci ASN.

Obklad OK: nehořlavý materiál

Ochranná konstrukce musí mít identifikovatelnou základní strukturu a povinné výztuhy dle čl. 253 př. J MSŘ FIA a je k ní povoleno přivařit další pomocné výztuhy za účelem montáže prvků zavěšení, pohonu a zvýšení bezpečnosti.

Hasicí přístroje a systémy

min. HP (hasicím přístrojem): AFFF, FX G -TEC, Viro3, prášek, nebo jakákoli jiná látka homologovaná FIA – pro HP dle 8865-2015 je nutná revize pověřenou firmou, (kapacita, typ hasicí látky, hmotnost nebo objem hasicí látky, datum kontroly hasicího přístroje, která musí být provedena nejpozději dva roky po datu plnění nebo po datu poslední kontroly nebo po příslušném datu platnosti) + 2 kovové rychlorozepínací pásky. Podmínkou je dostupnost pro připoutaného jezdce. Min. hmotnost náplně: 2 kg nebo 2,4 l pro AFFF. Umístění HP musí být vně vozu označeno červeným písmenem E v bílém kruhu s červeným okrajem o min. průměru 10 cm, axiální zajištění lahve

Bezpečnostní pásy

5-6 bodové, homologované dle standardu FIA 8853/98 s hologramem a platnou životností, instalace dle čl. 253.6.2 př. J FIA nebo viz TI 09/2016

Sedačky

Pro všechny vozy E1H je povinné použít sedačku nejméně s homologací FIA 8855-1999, maximální životnost 15 let nebo viz MSŘ FIA př. J čl. 253 nebo TI 06/2016

Je povoleno posunout přední sedadla, ale nikoli za svislou rovinu, definovanou přední hranou sedáku původního zadního sedadla.

Držáky

Dle čl. 253.16 Př. J (příčnický mezi prahem a tunelem + úhelník z hliníkové slitiny o min. tl. 5 mm nebo z oceli o min. tl. 3 mm + 4 kotevní pevnostní šroubové spoje min. M8 pro sedačku a pro držák)

Odpojovač

Povinný vnější a vnitřní, který musí odpojit všechny elektrické obvody a být označen dle čl. 235.13 Př. J.

Tažná oka

Tažné oko musí být namontováno vpředu i vzadu, musí být viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.

Pro disciplínu ZAO (Závody automobilů na okruhu) musí být tažná oka ocelová, pevně spojená (svar, šroub M12 resp. 2 x M10) s pevnou částí karoserie (skeletem). Oko musí být zhotoveno min. s vnitřním průměrem 60 mm a s průřezem min. 78 mm² (Ø 10 mm).

Sítě

Na straně jezdce je povinné použití ochranné sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11.

Výztuhy dveří

Při povolování stavby a na základě konfigurace ochranné konstrukce a materiálu dveří na straně jezdce může Technická komise vyžadovat dodatečné vyztužení dveří homologovaným panelem nebo speciální výztuhou.

Protipožární přepážky

Mezi motorem a prostorem pro jezdce musí být účinná nepropustná ochranná stěna

Dodatečná uchycení kapoty a víka

Nejméně 2 dodatečná uchycení musí být instalována na kapotě a víku.

9.3 Exteriér (skelet, karoserie)

Každý uzavřený vůz, pokládáný příslušnou ASN za nový od 1. 1. 2009, musí mít na obou stranách minimálně jeden otvor (funkční dveře), umožňující přístup do prostoru pro posádku a k posádce.

Prostor pro posádku musí být koncipován tak, aby jezdec, sedící v normální poloze pro řízení, mohl tento prostor opustit za 7 sekund otvorem na straně jezdce a za 9 sekund otvorem na straně spolujezdce.

Karoserie a skelet musí v oblasti čelního skla, A sloupku, B sloupku, rámu dveří a tvaru střechy naprosto věrně kopírovat původní vůz. Tvar karoserie musí zůstat zachován s výjimkou blatníků a aerodynamických prvků. Materiál dílů karoserie je libovolný.

Skelet

- skelet je možno aerodynamicky optimalizovat
- skelet je možno upravit pro montáž zavěšení a pohonu
- skelet je možno vyztužit přidáním materiálu

Skla, okna, průhledy

Zasklení

Čelní sklo musí být: lepené (vrstvené) nebo z polykarbonátu min. tloušťky **5±0,2mm** se zvýšenou povrchovou tvrdostí,

boční okno na straně jezdce musí být pouze z bezpečnostního skla nebo z polykarbonátu min. tloušťky **4 mm** (odpovídající FAA např. Makrolon nebo Lexan = Polycarbonat Makrolon mono-clear 099 (D2333) Makrolon mono-longlifeclear 2099 (D2334), LexanMargard MR 5E (D2273) Lexan 9030-112 (D310/1), Lexan FMR 102-5109 (D982), Lexan 102-112 (D313)

Typ materiálu musí být uveden v žádosti o povolení stavby vozu. Soutěžící je povinen při testování vozu předložit doklad o původu a druhu použitého materiálu.

Je povinný min. jeden fungující stěrač. Odmlžování čelního skla musí být zajištěno libovolným způsobem (proud vzduchu, elektrické vyhřívání nebo jiný způsob)

Ostatní okna:

Mohou být z bezpečnostního skla nebo z plastického materiálu o min. tloušťce **3 mm**.

Tónování skel

Použití tónovaných skel nebo bezpečnostních fólií je povoleno pouze na bočních a zadních sklech (pokud jednotlivé technické předpisy nestanovují jinak). V každém případě však musí být osoba, stojící 5 m od vozu, schopna vidět jezdce a vše uvnitř vozu. Protisluneční pás libovolné barvy lze aplikovat pouze zvenčí s omezením, že pás nebude bránit jezdci ve sledování signalizace.

Dveře a ovládací mechanismy dveří

Materiál dveří, závěsů a zámků je libovolný. Provedení závěsů, systém otevírání (odnímání) dveří je libovolný, musí však umožnit snadné vystupování z vozu, rychlé a jednoduché otevření (demontáž) dveří. Dveře na straně jezdce a spolujezdce musí být u uzavřených vozů funkční.

Blatníky, zástěrky

Provedení, rozměry, materiál: libovolný

Kapoty a víka

Provedení, materiály: libovolné. Přední kapota nebo víko musí mít min. 4 upevňovací body. Víko motorového prostoru musí při pohledu shora zakrývat všechny mechanické části hnacího agregátu.

Střecha, podlaha

Provedení, materiál, tloušťka materiálu: původní nebo libovolné pod podmínkou použití dvojitě střešní výztuhy viz obr. 253-12 (kříž), 253-13, 253-14 (V) dle čl. 253.8 Př. J FIA resp. pod podmínkou uchycení sedačky dle obr. 253-65B viz čl. 253-16 Př. J FIA. V případě použití jiného uchycení sedačky je podmínkou dodatečné vyztužení podlahy vevařením 2 příčníků (trubka pr. 35 x 2 mm) mezi tunel a práh na straně jezdce.

Nárazníky

Tvar, provedení, materiál, otvory: libovolné

Zpětná zrcátka

Výhled dozadu musí být zajištěn dvěma vnějšími zrcátky (jedno vpravo a jedno vlevo). Každé zrcátko musí mít odrazovou plochu minimálně 90 cm². Do zrcátka musí být možné vepsat čtverec o straně min. 60 mm. Vnitřní zrcátko je volitelné.

Aerodynamické prvky

Upevnění zadních aerodynamických prvků musí být provedeno na pevnou strukturu vozu.

Výška zadního spoileru včetně bočnic a uchycení může být **max. 100 mm** nad nejvyšší bodem střechy vozidla.

Maximální šířka zadního spoileru nesmí být větší, než je maximální šířka vozidla bez jeho vnějších zpětných zrcátek.

Použití jakéhokoli zařízení nebo konstrukce určené pro zaplnění prostoru mezi zavěšenou částí vozu a zemí je za všech okolností zakázáno.

Všechny části karoserie včetně těch, které mají vliv na aerodynamiku, musí být řádně upevněny k pevné části vozu (šasi/karoserie), nesmí mít žádnou volnost a musí zůstat vzhledem k této části při jízdě bez pohybu.

9.4 Identifikační znaky

Vůz musí být povinně identifikován VIN, který může korespondovat s číslem PSV (přidělí Technická komise). Umístění VIN kódu bude zapsáno v PSV.

9.5 Startovní čísla a jmenovky

Viz standardní propozice jednotlivé disciplíny

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

1. Přilby (dle TL č. 33,49)

Povinná dle standardů FIA: 8860-2004, 8860-2010, 8858-2015 resp. SNELL: SA2010, SAH2010, SA2015 nebo dle propadlých standardů SA2005, SFI, BS, SA2000

2. Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA 8856-2000

3. FHR (dle TL č. 36 HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Nepovinný, pokud bude použit, musí být dle standardů FIA 8858-2002 nebo 8858-2010 a v kombinaci s kompatibilní přilbou (dle standardů SNELL: SA2010 a SAH2010 resp. FIA: 8858-2002 a 8858-2010) z TL č. 41

F. TECHNICKÝ PŘEDPIS E2H-SC

0. ÚVOD

01. Definice

Sportovní vůz: dvoumístný čtyřkolový vůz se zakrytými koly, otevřený nebo uzavřený, koncipovaný výhradně pro rychlostní závody, s pohonem zadní nápravy. Vozy **Speed Car GT** (dle ASN homologace CM 200201) a **Demon Car CM** (dle ASN homologace CM 200802) jsou povoleny.

Mechanické části

Jsou to všechny části vozu, potřebné pro pohon, zavěšení kol, řízení a brzdění, jakož i veškeré příslušenství (pohyblivé i nepohyblivé), potřebné pro normální funkci těchto částí.

Šasi

Šasi je nosná část vozidla včetně všech částí s ní pevně spojených, k níž se pak připojují veškeré mechanické části a karoserie. Jako konstrukce šasi je povolen prostorový rám z ocelových trubek a profilů.

Hlavní struktura

Zcela odpružená část konstrukce, na kterou je přenášeno zatížení od závěsů kol nebo od pružin, sahající v podélném směru od nejvíce vpředu umístěných předních závěsů kol k nejvíce vzadu umístěným zadním závěsům.

Kompletní kolo

Sestava smontovaného kola (disk+ráfek+pneumatika).

02. Homologace – platnost předpisu

Vůz nepodléhá homologaci FIA, jde o vůz II. kategorie s uplatněním pravidel pro individuální stavbu. Technická komise si vyhrazuje právo provádět bez předchozího ohlášení změny v technickém předpisu, týkající se bezpečnostních požadavků či technických parametrů a to vždy prostřednictvím národních sportovních řádů, vydávaných v lednu aktuálního roku.

03. Povolené změny a doplňkyMateriály

Je zakázáno použití titanu (mimo pístků brzdových třmenů), keramických materiálů (mimo nástřiků pohyblivých dílů motoru) a slitin magnesia s tloušťkou menší než **3 mm**.

Uchovávání energie

Shromažďování energie ve vozidle během závodu a tréninku za účelem znovu-využití ke zvýšení výkonu nebo výkonnosti vozu je zakázáno.

1. VŠEOBECNĚModel a typ:

vůz podléhá povolení stavby Technickou komisí včetně zpoplatnění povolení dle přílohy NSŘ (neplatí pro schválený typ)

2. ROZMĚRY, HMOTNOST**2.1 Minimální hmotnost**

Hmotnost vozu připraveného k jízdě se všemi náplněmi mazacích a chladicích kapalin kromě paliva, bez jezdce a jeho bezpečnostní výbavy nesmí být menší než

od 1000 do 1400 ccm:	480 kg
od 1400 do 1600 ccm:	500 kg
od 1600 do 2000 ccm:	520 kg

Zátěž:

Zátěž lze použít pod podmínkou, že bude připevněna tak, že k jejímu odstranění bude třeba náradí. Musí být možné ji zaplombovat, pokud to komisaři označí za nezbytné.

Přidání jakéhokoli pevného materiálu na vůz během závodu nebo nahrazení jakékoli části částí těžší je zakázáno.

Kontrola hmotnosti:

Hmotnost může být kontrolována v kterémkoli okamžiku závodu s pohonnými hmotami v nádrži. Po skončení závodu budou před vážením všechny nádrže vyprázdněny.

2.2 Rozměry

Délka: délka celého vozu nesmí přesáhnout **4 800 mm**.

Šířka: šířka celého vozu včetně kompletních kol nesmí přesáhnout **2 000 mm**.

Výška: výška měřená svisle od nejnižšího bodu vodorovné referenční plochy, k nejvyšší části vozu nesmí přesáhnout **1030 mm**, s výjimkou bezpečnostního oblouku, který nesmí vytvářet aerodynamickou strukturu.

Přesah: součet přesahů vpředu a vzadu nesmí překročit **80 %** rozvoru. Rozdíl mezi přesahy vpředu a vzadu nesmí být vyšší než **15 %** rozvoru.

3. MOTOR**3.1 Základní údaje**

Typ: čtyřtákní motory s atmosférickým plněním

Značka (výrobce): libovolná.

Úpravy mechanických dílů motoru libovolné.

Max. počet válců: **6**

Maximální celkový zdvihový objem válců motoru: **2000 ccm.**

3.2 Sání

Filtr, airbox: libovolné

Variabilita sání: variabilní sání zakázáno

Nasávací otvory a vedení vzduchu k sání motoru jsou považovány za karoserii.

Přepliňování: Všechny typy přepliňování jsou zakázány.

Vstřikování a rozprašování vody do sání:

Rozprašování nebo vnitřní či vnější vstřikování vody nebo jakékoli jiné látky je zakázáno (s výjimkou paliva pro spalování v motoru).

Pracovní teplota:

Jakékoli zařízení, systém, postup, konstrukce nebo koncepce, jejichž cílem nebo účelem je snížení teploty přívodního vzduchu nebo zatížení (vzduch a/nebo palivo) motoru, je zakázáno.

Úchyty - umístění:

Materiál, typ a počet úchytů motoru je libovolný, stejně jako poloha a sklon motoru v jeho prostoru.

3.2 Sání

Filtr, airbox: libovolné

Variabilita sání: variabilní sání zakázáno

Nasávací otvory a vedení vzduchu k sání motoru jsou považovány za karoserii.

3.3 Výfukový systém

Výfuk za hlavou je libovolný

Vyústění výfuku musí vést buď směrem vzad podle osy zadních kol, nebo do tunelů. V případě vyústění dozadu musí být otvory výfukových trubek umístěny v maximální výšce **450 mm** a minimální **100 mm** od země. V případě bočního vyústění je toto omezeno směrem vpřed vertikální rovinou, procházející středem rozvoru kol. V žádném případě nesmí výfuk vystupovat mimo obvod karoserie.

Katalyzátor: není povinný

Hluk: max. **110 dB** (A) při $\frac{3}{4}$ max. otáček měřeno metodou dle NSŘ.

3.4 Systém chlazení

Libovolný včetně ventilátoru

3.5 Systém mazání

Libovolný

Olejové nádrže:

Množství oleje, převáženého ve voze, nesmí překročit **20 litrů**.

Všechny olejové nádrže musí být účinně chráněny. Všechny olejové nádrže, umístěné vně hlavní konstrukce vozu, musí být obklopeny deformační konstrukcí o síle **10 mm**.

Zachycovač oleje:

Pokud je vůz vybaven mazacím systémem s otevřeným odvzdušňovačem, musí tento ústít do zachytné nádrže o minimální kapacitě **2 litry**. Ta musí být vyrobena buď z průhledného materiálu, nebo mít průhledný panel.

Vedení oleje:

Veškeré olejové potrubí musí odolat minimálně tlaku 41 bar (600 psi) a minimální pracovní teplotě 135°C (250°F).

Pokud je potrubí pružné, musí mít šroubované spojky a vnější opletení, odolné proti oděru a ohni (nepodporuje hoření).

Žádné olejové potrubí nesmí procházet prostorem pro posádku.

4. PALIVOVÝ SYSTÉM

4.1 Palivová nádrž

Typ:

Není povinná bezpečnostní nádrž pod podmínkou, že nádrž není umístěna dále než **300 mm** na obě strany od podélné osy vozu, a že je obklopena deformační strukturou o tloušťce **10 mm** a vyplněna pěnou.

Je však důrazně doporučeno použití bezpečnostní nádrže standardu FIA FT3 1999 až FT5. Žádná nádrž tohoto typu nesmí být používána více než **sedm** let od data výroby.

Pokud není použita bezpečnostní nádrž standardu FIA, musí být vyrobena z hliníkového plechu o minimální tloušťce **2 mm** a materiál musí odpovídat normě EU č. EN-AW1052A-H24. Na nádrži nesmí být přivařeny žádné úchyty a musí být upevněna ke struktuře vozu pouze pomocí pásů z kovového materiálu. Nádrž musí být vyplněna bezpečnostní pěnou.

Počet a objem:

Je povolena pouze jedna palivová nádrž s max. objemem **50 litrů**.

Umístění:

Nádrž může být umístěna maximálně **650 mm** od podélné osy vozu a musí být umístěna v mezích, vymezených přední a zadní osou kol. Musí být izolována pomocí přepážek, které zabraňují jakémukoli proniknutí paliva do prostoru pro posádku nebo do motorového prostoru a jakémukoli kontaktu s výfukovým potrubím v případě úniku paliva. Palivové nádrže musí být účinně chráněny.

Plnicí hrdla a odvzdušnění:

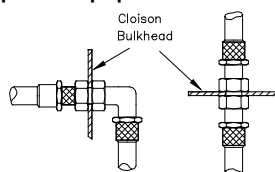
plnicí hrdla a jejich uzávěry nesmí vyčnívat z karoserie. Uzávěr musí být navržen tak, aby byl zajištěn proti náhodnému otevření prudkým nárazem. Plnicí hrdla nesmějí být umístěna v místech zranitelných při nárazu. Odvzdušnění nádrže musí být umístěno nejméně **250 mm** od prostoru pro jezdce směrem k zádi vozu a musí být vybaveno minimálně gravitačním uzavíracím ventilem.

4.2 Palivová čerpadla a potrubí

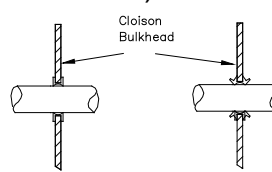
Čerpadla: jejich značka, počet, výkon a pohon jsou libovolné. Musí být oddělena od prostoru pro jezdce a vypínána hlavním odpojovačem (viz příloha J MSŘ FIA čl. 253)

Palivové vedení musí být vně vozu chráněno před mechanickým a chemickým poškozením, uvnitř vozu musí vedení odolat požáru a musí být elektricky spojeny kovové části, které jsou izolovány od karoserie vozu nevodivými díly.

Palivové potrubí může vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žádná spojení. Výjimkou je prostup přední a zadní přepážkou (obr. 253-59 a 253-60).



253-59



253-60

Montáže palivového potrubí musí být vyrobeny a provedeny v souladu s následujícími specifikacemi:

- Je-li potrubí ohebné (hadice...), musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči otěru a plamenu (všechna potrubí vedení paliva musí být „leteckého“ typu a to včetně spojů).

4.3 Okysličovadlo

Okysličovadlem může být pouze vzduch

4.4 Palivo

Palivo musí odpovídat požadavkům FIA (příloha J čl. 252 - 9). Chlazení paliva ve zpětné větvi povoleno.

4.5 Ventil odběru paliva

Není povinný

5. ELEKTRICKÁ VÝBAVA

5.1 Baterie

Typ: libovolná

Umístění: baterie musí být umístěna mimo prostor pro jezdce a případně účinně zakryta proti možnosti rozstříknutí pracovního média baterie

Upevnění: lůžko a svorníky, zakrytý + pól

Startér: ve vozidle musí být použit elektrický startér motoru ovládaný jezdce normálně sedícím a připoutaným v sedačce.

Záznam dat je povolen jakýkoliv systém záznamu dat. Dálkový přenos dat (telemetrie) je zakázán.

Ochrana kabeláže Všechny kabely pro vedení vysokého proudového zatížení musí být účinně chráněny.

Stěrače: Pokud je vůz vybaven čelním sklem, je povinný minimálně jeden stěrač, fungující po celou dobu soutěže.

5.2 Světelná zařízení

Všechny vozy musí být vybaveny min. dvěma červenými světly "stop" (symetricky na obou stranách podélné osy vozu na viditelném místě) a min. jedním zadním pozičním červeným světlem.

6. PŘEVODY

6.1 Spojka

Typ, systém ovládání, počet lamel a průměr lamel libovolné

6.2 Převodovka

Typ, umístění, ovládání, schéma řazení: libovolné

6.3 Skříň převodovky

Převodové poměry: libovolné

Max. počet př. stupňů vpřed: 7

Zpětný chod: povinný

6.4 Diferenciály, koncový převod, poloosy

Typ, poměry a materiály pro diferenciál, koncový převod resp. rozměry a materiály pro podélné hřídele a poloosy je libovolný

Je povolen pouze mechanický systém kontroly prokluzu diferenciálu rozvodovky.

Viskózní systém je považován za mechanický, pokud není možná vnější kontrola prokluzu během jízdy.

Pohon na čtyři kola je zakázán.

Kontrola pohonu

Použití zařízení na kontrolu pohonu/prokluzu kol jsou zakázána.

7. ZAVĚŠENÍ

7.1 Přední náprava – zavěšení předních kol

Typ zavěšení: libovolný, aktivní zavěšení zakázáno

7.2 Zadní náprava – zavěšení zadních kol

Typ zavěšení: libovolný, aktivní zavěšení zakázáno

Ramena musí být pro obě nápravy z homogenního kovového materiálu. Je zakázáno chromovat jakékoli ocelové prvky zavěšení

7.3 Pružiny a tlumiče

Typ, značka, materiály, principy činnosti, uložení jsou libovolné

7.4 Stabilizátor

Provedení, rozměry: libovolné

Stabilizátor může být přidán, odpojen nebo odstraněn.

7.5 Ostatní

Proměnná světlá výška vozu je zakázána včetně systému zachování světlé výšky prostřednictvím přenosu sil od brzdových třmenů.

Tlumení hmot

Systém zavěšení musí být navržen tak, aby při tlumení pohybu hmot byla odpovídající reakcí pouze změna zatížení působících na kola.

8. PODVOZEK

8.1 Kola

Měření šířky kola:

Měří se šířka kompletního kola. Měření se provádí na voze tak, jak je připraven k jízdě, s jezdcem ve vozidle, kolo normálně namontované a spočívající na vozovce. Měření šířky se provádí v libovolném místě obvodu s výjimkou dotyku pneumatiky s vozovkou.

Šířka kola:

Maximální šířka kompletního kola je **16"**.

Tento rozměr se měří vodorovně ve výšce nápravy u pneumatiky, nahuštěné na normální tlak s vozem v chodu, s jezdcem ve voze.

Zajištění:

Matice kola musí být po celou dobu soutěže opatřena bezpečnostní pružinou, která musí být po každé výměně kola vyměněna. Tyto pružiny musí být natřeny červenou nebo oranžovou barvou "Dayglo". Lze použít také jakýkoli jiný systém upevnění, schválený FIA.

Materiál:

Kola částečně nebo celá z kompozitních materiálů jsou zakázána.

8.2 Pneumatiky

Jsou povoleny pneumatiky, určené pro závody monopostů na okruhu nebo do vrchu.

Automatické vyrovnávání tlaku:

Přetlakové regulační ventily na kolech jsou zakázány.

8.3 Brzdy

Brzdový systém:

Každý vůz musí mít brzdový systém, který má nejméně dva samostatné okruhy, ovládané stejným pedálem. Systém musí být konstruován tak, aby při úniku brzdové kapaliny nebo závadě na jednom okruhu pedál ovládal ještě brzdy nejméně na dvou kolech. Potrubí musí být „leteckého“ typu.

Protiblokovací zařízení (ABS) a posilovač brzdného účinku jsou zakázány.

Brzdové kotouče

Brzdové kotouče musí být z kovového materiálu.

Brzdové třmeny

Brzdové třmeny libovolné pod podmínkou použití pouze jednoho třmenu pro jedno kolo. Všechny brzdové třmeny musí být vyrobeny z homogenního kovového materiálu.

Chlazení brzd vzduchem

Kanály vedoucí chladicí vzduch k předním brzdám nesmí přesahovat:

- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenosti **140 mm** nad vodorovnou osou kol,
- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenosti **140 mm** pod vodorovnou osou kol,
- svislou rovinu rovnoběžnou s vnitřní stranou předního ráfku a umístěnou od ní **120 mm** směrem k ose vozu.

- obvod pneumatiky svou přední částí a ráfek kola svou zadní částí při pohledu z boku

Chlazení kapalinou

Chlazení jakékoli části brzdového systému kapalinou je zakázáno.

8.4 Řízení

Dorazy řízení, bránící kontaktu mezi kolem a zavěšením jsou povinné.

Volant

Volant musí být po celém obvodu uzavřený, libovolného tvaru, nemusí být vybavený mechanismem pro rychlou demontáž. Pokud je systém rychlé demontáže volantu použit, musí spočívat ve vytažení soustředné vložky na sloupku řízení umístěné bezprostředně za volantem. Vložka musí být žluté barvy nebo být žlutou barvou viditelně označena.

9. KAROSERIE

9.1 Prostor pro jezdce (neplatí pro Speed Car GT a Demon Car)

Rozměry:

Prostor pro posádku musí být symetrický s podélnou osou vozu.

Až do výšky **300 mm** musí být řidič v normální poloze pro řízení umístěn na jedné straně podélné osy vozu.

Šířka ve výši loktů:

Minimální šířka prostoru pro posádku ve výši loktů musí být **1100 mm** v pruhu širokém min. **100 mm** a v délce **250 mm** na každé straně. Toto měření se provádí vodorovně a kolmo s podélnou osou vozu.

Prostor pro nohy:

Vůz musí obsahovat dva volné symetrické prostory podél podélné osy vozu. Každý z nich musí mít svislý příčný řez nejméně 750 cm^2 .

Tato plocha musí být zachována od pedálů až ke svislému průmětu středu volantu.

Minimální šířka každého prostoru pro nohy je **250 mm**, do výšky alespoň **250 mm**.

Větrání:

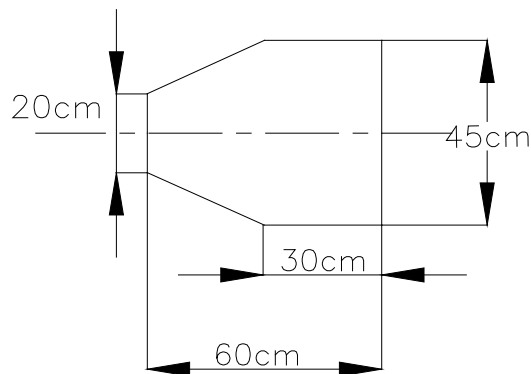
Všechny vozy musí mít v prostoru pro posádku přívod čerstvého vzduchu a otvor pro jeho odvod.

Pedály:

Chodidlo jezdce, sedícího v normální poloze pro řízení s nohama na pedálech ve stavu klidu, nesmí být před rovinou, procházející osou předních kol. V případě, že vůz není vybaven pedály, nohy jezdce maximálně natažené nesmí být před výše uvedenou svislou rovinou.

Otvory prostoru pro posádku:

U otevřených vozů musí být možné do vodorovného nárysu umístit prostor pro jezdce a spolujezdce podle obr. 259-2 vertikálně v prostoru pro posádku s odmontovaným volantem. Musí být možné posunout tuto rovinu o 25 mm pod nejnižší bod otevření prostoru pro posádku.



259 – 2

Potrubí v prostoru pro posádku:

Žádné potrubí, obsahující palivo, chladicí vodu, mazací olej nebo hydraulickou kapalinu nesmí procházet prostorem pro posádku.

Tímto prostorem může procházet pouze brzdové potrubí, ale bez jakékoli spojky uvnitř prostoru.

Všechna potrubí, obsahující hydraulickou kapalinu, s výjimkou potrubí, které je pouze pod gravitační silou, musí odolat tlaku minimálně 70 bar (1 000 psi) nebo více podle pracovního tlaku a minimální pracovní teplotě 232° C (450° F).

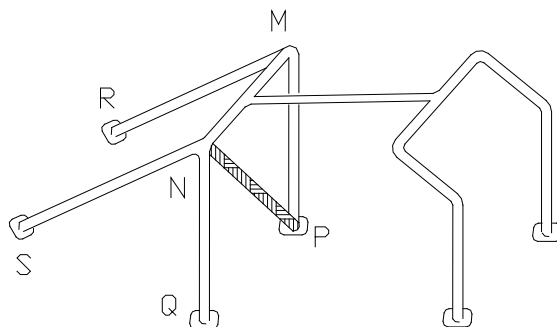
Pokud je vedení tvořeno hadicemi, musí mít šroubované spojky a vnější opletení, odolné proti oděru a plamenu (nepodporuje hoření).

9.2 Bezpečnostní výbava (bezpečnostní struktury, sedadla, pásy, HS, HP, TO...)**a) Bezpečnostní struktura**

- jsou povinné prokazatelně dobové nebo následující struktury

Uzavřené vozy:

Vůz musí být vybaven dvěma oblouky, před a za hrudí jezdce a spolujezdce. Tyto oblouky musí kopírovat vnitřní tvar horní části prostoru pro posádku a musí být spojeny v horní části alespoň jednou trubkovou vzpěrou (lépe dvěma vzpěrami, jejichž spoje jsou co možná nejvíce vzdáleny) nebo podélníkem. Zadní oblouk musí kromě toho obsahovat alespoň jednu příčnou vzpěru a dvě výztuhy, směřující dozadu (viz obr. 259-3)

**259-3**

Povolené příčné vzpěry jsou následující: MQ, MS, NP, NR, ale je žádoucí, aby horní část příčné vzpěry hlavního oblouku byla na straně jezdce.

Materiálové a rozměrové požadavky:

Struktura musí být vyrobena výhradně z ocelových trubek, které mají následující charakteristiky: uhlíková ocel bezešvá tažená za studena, třídy 11, průměr min. **45 x 2.5 mm**, nebo slitinová ocel třídy 15 (chrommolybden), průměr min. **40 x 2.0 mm**.

Bezpečnostní struktury musí být opatřeny nehořlavou pěnovou gumou proti nárazům.

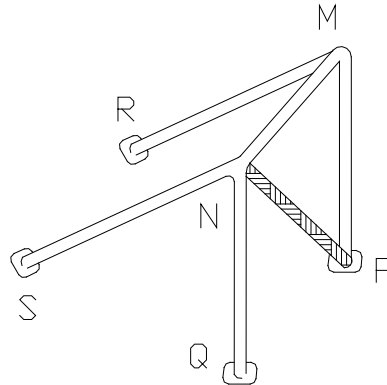
Otevřené vozy:

V tomto směru jsou pokládány za otevřené také vozy, které nemají nosnou strukturu mezi horní částí sloupků čelního a zadního skla.

Hlavní oblouk za sedadly musí být symetrický vzhledem k podélné ose vozu a odpovídat následujícím rozměrům:

- **výška:** vrchol oblouku musí nejméně o **70 mm** přesahovat přilbu jezdce, sedícího normálně u volantu.
- **šířka:** měřena uvnitř vertikálních sloupků oblouku. Musí zde být alespoň **200 mm** měřeno **600 mm** nad sedadly jezdce a spolujezdce (na přímce kolmé k páteři) od podélné osy sedadla směrem ven.
- **podélné umístění:** podélná vzdálenost mezi vrcholem oblouku a přilbou jezdce, sedícího normálně u volantu, nesmí přesáhnout **250 mm**.

Provedení oblouku musí být v souladu s obr. 259-1, s požadavky ad bod 9.15.1.1, se specifikacemi pro demontovatelné spojky a všeobecnými podmínkami a podmínkami pro diagonálu hlavního oblouku a protinázovou pěnu. Montáž čelních vzpěr směřujících vpřed a určených k ochraně jezdce je povolena u otevřených vozů, pokud jsou demontovatelné.



259-1

Deformační struktury:

Dno nádrží musí být chráněno deformační strukturou o síle minimálně **10 mm**.

Je-li palivová nádrž umístěna méně než **200 mm** od bočních profilů vozu, celá boční plocha musí být chráněna deformační strukturou o síle nejméně **100 mm**.

Deformační struktura musí být sendvičového typu, obsahujícího žáruvzdorné jádro a **dva** plechy o tloušťce **1.5 mm** nebo plechem z hliníkové slitiny o tloušťce **min. 3 mm**.

Ohnivzdorná stěna a podlaha:

Vozy musí být vybaveny ohnivzdornou stěnou, umístěnou mezi jezdce a motorem, která zabrání přechodu plamenů z motorového prostoru do prostoru pro posádku.

Jakékoli otvory v této stěně pro průchod ovládacích a kabelů musí být co nejmenší a musí být utěsněny.

Podlaha prostoru pro posádku musí být provedena tak, aby chránila jezdce před šterkem, olejem, vodou a úlomky, pocházející ze silnice nebo motoru.

Podlaha a oddělovací přepážky musí být vybaveny systémem pro odvod kapaliny, aby se zabránilo jejímu hromadění.

Čelní ochrana:

Šasi musí obsahovat strukturu, absorbující nárazy, která je namontována před nohama jezdce. Konstrukce musí být nezávislá na karoserii, a pokud je demontovatelná, musí k ní být řádně připevněna (pomocí šroubů, k jejichž odstranění je třeba nářadí).

Minimální délka je **300 mm**, minimální výška **150 mm** v celém vertikálním řezu a celková plocha řezu minimálně **800 cm²**.

Tato struktura musí být z kovového materiálu s pevností v tahu minimálně **225 N/mm²**, s tloušťkou minimálně **3,0 mm** nebo sendvičem o tloušťce **15 mm**. Struktura musí tvořit těleso. Všechny otvory a výřezy v této struktuře musí být značně zesíleny.

b) Hasicí přístroj, systém

Každý vůz musí být vybaven min. jedním hasicím přístrojem pro prostor pro jezdce.

Předhlášení:

Od 1. 1. 2020 musí být vůz vybaven hasicím systémem dle TL FIA č. 16 nebo č. 52.

Povolené hasicí látky:

Je zakázáno použití následujících látek: BCF, NAF.

Každý AFFF zvláště schválený FIA (viz „Technický list č. 6“)

Prášek je povolen.

HP dle 8865-2015 musí revidovat pověřená firma.

Minimální kapacita hasicího přístroje

- AFFF: kapacita je variabilní podle použitého typu (viz „Technický list č. 6“)

Minimální množství hasicí látky

		<u>uzavřené vozy:</u>	<u>otevřené vozy:</u>
prášek:	prostor pro posádku:	1.2 kg	2.4 kg

AFFF: množství je variabilní podle použitého typu (viz "Technický list č. 6")

Doba vyprázdnění

prostor pro posádku: min. 30 sekund/max. 80 sekund

Všechny hasicí přístroje musí být natlakovány podle obsahu následujícím způsobem:

prášek: 13.5 bar
AFFF: tlak je variabilní podle použitého typu (viz „Technický list č. 6“)

Navíc, v případě látky AFFF musí být hasicí přístroje vybaveny systémem, umožňujícím kontrolu tlaku obsahu.

Na každém hasicím přístroji musí být viditelně uvedeny následující údaje:

- kapacita
- typ hasicí látky
- hmotnost nebo objem hasicí látky
- datum kontroly hasicího přístroje, která musí být provedena nejpozději dva roky po datu plnění nebo po datu poslední kontroly.

Každá láhev hasicího přístroje musí být odpovídajícím způsobem chráněna a nesmí být umístěna před osou předních kol. Ve všech případech musí být upevnění láhve schopné odolat zrychlení 25 g.

Jezdec sedící na svém místě u volantu se zapnutými bezpečnostními pásy musí být schopen spustit hasicí přístroj. Přístroj musí být označen červeným písmenem E v bílém kruhu s červeným okrajem o minimálním průměru **10 cm**.

Je-li použit hasicí systém, musí splňovat následující ustanovení:

- musí mít homologaci FIA.
- každá hasicí láhev musí být upevněna tak, aby mohla odolávat zrychlení 25 g ve kterémkoliv směru. Upevnění rychlosponami není povoleno.
- je povoleno jakékoliv spouštěcí zařízení, není-li však výhradně mechanické, musí být vybaveno zdrojem energie nezávislým na hlavním zdroji. Systém musí být schopen spustit ručně jak jezdec, sedící normálně za volantem a připoutaný bezpečnostními pásy, tak osoba zvenčí. Zařízení pro spouštění zvenčí musí být umístěno co nejbližší odpojovače akumulátoru (přerušovače elektrického obvodu) nebo s ním kombinováno a musí být označeno červeným písmenem „E“ v červeně lemovaném bílém kruhu průměru nejméně **100 mm**.
- kontrola hasicího systému musí být doložena **1x za dva roky pověřenou firmou**
- trysky nesmí být nasměrovány na obličej jezdce.

c) Bezpečnostní pásy

Je povinné používání dvou ramenních pásů, jednoho břišního pásu a dvou pásů stehenních tzn., minimálně 5 bodových pásů v souladu s čl. 6.3 kap. E „Technické předpisy“ NSŘ AS AČR (standard FIA, platná životnost).

Body pro upevnění ke skořepině: dva pro bederní pás, dva nebo jeden symetrický se sedadlem pro ramenní pás, dva pro stehenní pás.

d) Opěrka hlavy

Všechny vozy musí mít opěrku hlavy o ploše minimálně **400 cm²**. Plocha musí být spojitá, bez jakýchkoli výčnělků.

Opěrka se nesmí prohnout o více než **50 mm** pod vlivem síly **850 N** směrem vzad.

Opěrka je umístěna tak, aby v případě nárazu, který bude tlačit hlavu jezdce směrem

vzad, tvořila první bod dotyku s přilbou jezdce. Vzdálenost mezi přilbou jezdce a opěrkou musí být minimální, aby posun přilby pod vlivem výše uvedené síly byl menší než **50 mm**.

f) Odpojovač EE

Jezdec sedící normálně u volantu se zapnutými pásy, musí být schopen přerušit všechny elektrické obvody a zastavit motor pomocí vnitřního odpojovače. Povinný je i vnější odpojovač, jehož páčka musí být umístěna v dolní části sloupku předního okna na straně řidiče pro uzavřené vozy a v dolní části sloupku bezpečnostní struktury na straně jezdce pro otevřené vozy. Vnější odpojovač musí být označen červenou jiskrou v modrém trojúhelníku s bílým okrajem o straně nejméně **120 mm**.

g) Tažné oko

Tažné oko s minimálním vnitřním průměrem **70 mm** musí být řádně upevněno k přední a zadní části vozu.

Musí být umístěno tak, aby bylo možné ho používat, když je vůz zapadlý v jámě se štěrkem. Oko musí být jasně viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou. Musí být umístěno uvnitř obrysu vozu při pohledu shora.

h) Zpětná zrcátka

Vůz musí být vybaven dvěma zpětnými zrcátky, každé na jedné straně vozu, pro zajištění účinného výhledu vzad. Každé zrcátko musí mít minimální plochu **80 cm²**.

9.3 Exteriér, povrchové díly, aero prvky, boční ochrany

Dveře:

Uzavřené vozy:

Jsou povinné dvoje dveře (neplatí pro Speed Car GT a Demon Car).

Otevřené dveře musí umožňovat volný přístup k sedadlům. Žádná mechanická část nesmí brát v přístupu k sedadlům. Zařízení k otevírání dveří na vnější straně uzavřených vozů musí být jasně označeno.

Rozměry spodního panelu (část normálně neprůhledná) musí být takové, aby sem bylo možné vepsat obdélník nebo rovnoběžník široký minimálně **500 mm** a vysoký minimálně **300 mm** měřeno svisle, jehož úhly mohou být zaobleny poloměrem maximálně **150 mm**.

Dveře musí mít okno z průhledného materiálu, do kterého by mělo být možné vepsat rovnoběžník, jehož vodorovné strany měří nejméně **400 mm**. Výška měřená na ploše okna kolmo k vodorovným stranám je nejméně **250 mm**. Úhly rovnoběžníku mohou být zaobleny poloměrem maximálně **50 mm**. Rozměry jsou brány na těživě oblouku.

Každé dveře mohou mít pouze jednu vnější kliku ve tvaru páky, otevíranou směrem vzhůru, označenou červenou nebo kontrastní barvou.

Osy závěsu dveří musí být ve tvaru kolíků a musí být demontovatelné bez náradí z vnějšku vozu.

Otevřené vozy:

Dveře jsou volitelné.

Pokud existují, musí respektovat rozměry uvedené v čl. pro uzavřené vozy pro neprůhlednou část. Pokud nejsou, karoserie na boku prostoru pro posádku musí respektovat tyto rozměry.

Čelní sklo:

Uzavřené vozy:

Čelní sklo tvořené jediným kusem vrstveného skla nebo obdobného materiálu, schváleného FIA, je povinné.

Tvar čelního skla musí být takový, aby na vzdálenost **50 mm**, měřené vertikálně směrem dolů od nejvyššího bodu průhledné části, měla skleněná plocha šířku minimálně **250 mm** na obě strany od podélné osy vozu.

Tvar čelního skla musí být takový, aby vrchní hrana tvořila pravidelnou konvexní linii. Musí být možné vepsat sem vertikální pás o výšce **100 mm** a délce **950 mm** (měřeno vodorovně) mezi vnitřní strany, jejichž střed je **300 mm** (měřeno svisle směrem dolů) od nejvyššího bodu střechy, s vyloučením přívodů vzduchu.

Otevřené vozy:

Přední sklo je libovolné a jeho rozměry také, pod podmínkou, že bude dodržena definice výšky.

Karoserie:

Materiál:

Použití karbonových a/nebo kevlarových vláken k výrobě karoserie je povoleno.

Provedení:

Karoserie musí zakrývat všechny mechanické prvky. Přečínat může pouze výfukové a přívodní potrubí a horní část motoru.

U uzavřených vozů jakýkoli přívod vzduchu, přesahující svou výškou nejvyšší bod čelního skla, nesmí být před tímto bodem. U otevřených vozů je třeba respektovat definici max. výšky.

Všechny prvky karoserie musí být pečlivě opracovány, bez provizorních a nouzových prvků

Referenční rovina:

Každý vůz musí mít ve spodní části za svislou rovinou (referenční rovina), dotýkající se vzadu kompletních předních kol a před svislou rovinou, dotýkající se vpředu kompletních zadních kol pevnou, rovnou, tvrdou, nepropustnou plochu (tolerance +/- 5 mm), do které je možné vepsat obdélník straně **1000 mm** (měřeno podél příčné osy vozu) a 800 mm (měřeno podél podélné osy vozu).

Celá tato plocha musí být součástí celku šasi/karoserie a nesmí být ve vztahu k němu volná ani nastavitelná. Mezi touto výše definovanou plochou a celkem šasi/karoserie nesmí být žádný prostor.

Pro překonání eventuálních potíží při konstrukci je pro výše uvedenou plochu povolena tolerance +/- 5 mm. Tato tolerance nesmí být využita pro koncepci proti duchu "plochého dna".

Žádná část, která má vliv na aerodynamiku a žádná část karoserie nesmí být ze žádných okolností pod geometrickou rovinou, tvořenou vodorovnou plochou, tzv. referenční rovinou.

Aerodynamické prvky:

Všechny aero prvky a všechny části karoserie musí být řádně upevněny k plně zavěšené části vozu (celek šasi/karoserie), nesmí mít žádnou volnost, musí být řádně připevněny a musí zůstat vzhledem k této části při jízdě bez pohybu.

Jakékoli zařízení nebo konstrukce, určené pro zaplnění prostoru mezi zavěšenou částí vozu a zemí je za všech okolností zakázáno.

Žaluzie:

Jakýkoli chladicí otvor v karoserii směřující dozadu musí být vybaven žaluziemi nebo jiným zařízením, zabraňujícím tomu, aby byla vidět zadní pneumatika.

Karoserie musí přesahovat kompletní kola tak, aby byla zakryta nejméně třetina jejich obvodu a celá jejich šířka.

Symetrie:

V případě, že se jedná o otevřený vůz, otevření nad sedadly musí být symetrické po obou stranách podélné osy vozu.

Otevřený vůz je definován následujícími ustanoveními:

- Tvar karoserie při pohledu z jedné strany musí být identický s pohledem z druhé strany.

- Z pohledu shora je přijatelná část, oddělující jezdce a spolujezdce, i když není na úrovni opěradel spojena s karoserií, pokud má otevření pro jezdce i spolujezdce stejnou velikost.
- Karoserie může být z průhledného materiálu, ale musí být dodrženy předpisy pro přední okno.

Příchyty:

Příchyty přední a zadní kapoty musí být jasně označeny červenou nebo kontrastní barvou, musí být ovladatelné bez pomoci nástrojů.

Kapota motoru a její spojení s karoserií musí být provedeny tak, aby bylo zabráněno jakémukoli průniku paliva do prostoru pro posádku během doplňování paliva.

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

1. Přilby (dle TL č. 33,49)

Povinná dle standardů FIA: 8860-2004, 8860-2010, 8858-2015 resp. SNELL: SA2010, SAH2010, SA2015

2. Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA: 8856-2000

3. FHR (dle TL č. 36 HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Nepovinný, pokud bude použit, musí být dle standardů FIA 8858-2002 nebo 8858-2010 a v kombinaci s kompatibilní přilbou (dle standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010) z TL č. 41

G. TECHNICKÝ PŘEDPIS E2H-SS

0. ÚVOD

01. Definice

Jednomístné, čtyřkolové závodní vozy s odkrytými koly, s pohonem zadní nápravy, vyrobené speciálně pro závody na uzavřených tratích. Vůz musí odpovídat některému z předpisů přílohy J nebo mezinárodně (např. článku 275 pro F3, 277 pro E2-SS) či národně (národní formule) uznanému předpisu pro monoposty **od roku 1985** a tomuto předpisu. Předpis musí doložit soutěžící. Bezpečnostní výbava musí odpovídat požadavkům tohoto předpisu. Konstrukce vozu musí být symetrická, to znamená, jestliže při přezkoušení hmotnosti je vůz z jedné strany vážen, musí hmotnost, zjištěná tímto způsobem, odpovídat polovině celkové hmotnosti s tolerancí **5 %**. Toto vážení se provádí po naplnění všech nádrží včetně palivové a s jezdcem ve voze.

Mechanické části

Jsou to všechny části vozu, potřebné pro pohon, zavěšení kol, řízení a brzdění, jakož i veškeré příslušenství (pohyblivé i nepohyblivé), potřebné pro normální funkci těchto částí.

Šasi

Nosná část vozidla včetně všech částí s ní pevně spojených, k níž se pak připojují veškeré mechanické části a karoserie. Jako konstrukce šasi je povolen prostorový rám z ocelových trubek a profilů, prostorová navíjená sendvičová struktura z uhlíkových vláken nebo karbonový či z plechů z hliníkové slitiny snýtovaný monocoque.

Hlavní struktura

Zcela odpružená část konstrukce, na kterou je přenášeno zatížení od závěsů kol nebo od pružin, sahající v podélném směru od nejvíce vpředu umístěných předních závěsů kol k nejvíce vzadu umístěným zadním závěsům.

Kompletní kolo

Sestava smontovaného kola (disk+ráfek+pneumatika).

02. Homologace – platnost předpisu

Vůz nepodléhá homologaci FIA, jde o vůz II. Kategorie s uplatněním pravidel pro individuální stavbu. Technická komise si právo provádět bez předchozího ohlášení změny v technickém předpisu, týkající vyhrazuje se bezpečnostních požadavků či technických parametrů a to vždy prostřednictvím národních sportovních řádů, vydávaných v lednu aktuálního roku.

03. Povolené změny a doplňky

Materiály

Je zakázáno použití titanu (mimo pístků brzdových třmenů), keramických materiálů (mimo nástřiků pohyblivých dílů motoru) a slitin magnesia s tloušťkou menší než **3 mm**.

Uchovávání energie

Shromažďování energie ve vozidle během závodu a tréninku za účelem znovu-využití ke zvýšení výkonu nebo výkonnosti vozu je zakázáno.

1. VŠEOBECNĚ

Model a typ:

vůz podléhá povolení stavby Technickou komisí včetně zpoplatnění povolení dle přílohy NSŘ (neplatí pro schválený typ)

2. ROZMĚRY, HMOTNOST

2.1 Minimální hmotnost

Hmotnost vozu, připraveného k jízdě se všemi náplněmi mazacích a chladicích kapalin kromě paliva, bez jezdce a jeho bezpečnostní výbavy, nesmí být menší než:

400 kg pro objem motoru do **1000 ccm**

420 kg pro objem motoru do **1400 ccm**

450 kg pro objem motoru do **1600 ccm**

480 kg pro objem motoru do **2000 ccm**

V kterýkoliv okamžik závodu nesmí být hmotnost s jezdce a jeho výbavou nižší než hmotnost vozu připraveného k jízdě **+ 80 kg**.

Zátěž

Použití zátěže je povoleno pod podmínkou, že bude demontovatelná pouze s použitím nářadí a bude umožňovat případné zaplombování.

2.2 Rozměry

- minimální rozvor náprav: **2000 mm**
- maximální šířka vozu: **1900 mm**
- maximální výška vozu: **1250 mm**
- minimální světlá výška: **40 mm** (měřeno s jezdce ve voze)
- max. přesahy: žádná část vozu nesmí směrem dopředu přesahovat osu předních kol o více než **1000 mm** a dozadu pak osu zadních kol o více než **800 mm**.

3. MOTOR

3.1 Základní údaje

Typ: čtyřtákní motory s atmosférickým plněním

Značka (výrobce): libovolná.

Úpravy mechanických dílů motoru libovolné.

Max. počet válců: **4**

Maximální celkový zdvihový objem válců motoru: **2000 ccm**

Přepřívání: všechny typy přepřívání jsou zakázány.

Vstřikování a rozprašování vody do sání:

rozprašování nebo vnitřní či vnější vstřikování vody nebo jakékoli jiné látky je zakázáno (s výjimkou paliva pro spalování v motoru).

Pracovní teplota: jakékoli zařízení, systém, postup, konstrukce nebo koncepce, jejichž cílem nebo účelem je snížení teploty přívodního vzduchu nebo zatížení (vzduch a/nebo palivo) motoru, je zakázáno.

3.2 Sání

Filtr, airbox: libovolné

Variabilita sání: variabilní sání zakázáno

Nasávací otvory a vedení vzduchu k sání motoru jsou považovány za karoserii.

3.3 Výfukový systém

Vyústění výfuku: musí směřovat vzad ve výšce **100-600 mm** nad zemí a nesmí vzadu přesahovat délku vozidla. Vyústění může být provedeno pouze za svislou rovinou procházející přední hranou zadních kompletních kol a nesmí být směřováno k vozovce.

Katalyzátor: není povinný

Hluk: max. **110 dB** (A) při $\frac{3}{4}$ max. otáček měřeno metodou dle NSŘ.

3.4 Systém chlazení libovolný včetně ventilátoru

3.5 Systém mazání libovolný

Žádná část vozu, obsahující olej, nesmí být více než 800 mm od podélné osy vozidla.

Zachycovač oleje

Všechny vozy, jejichž mazací soustava je odvětrávána do atmosféry, musí být vybaveny tak, aby unikající olej nemohl volně vytékat. Nádrže zachycovače oleje musí mít objem nejméně 1 litr, musí být z průhledného materiálu nebo musí mít průhledné okénko.

4. PALIVOVÝ SYSTÉM

4.1 Palivové nádrže

Typ:

Je důrazně doporučeno použití bezpečnostní nádrže standardu FIA FT3 1999 až FT5.

Pokud není použita bezpečnostní nádrž standardu FIA, musí být vyrobena z hliníkového plechu o minimální tloušťce **2 mm** a materiál musí odpovídat normě EU č. EN-AW1052A-H24. Na nádrži nesmí být přivařeny žádné úchyty a musí být upevněna ke struktuře vozu pouze pomocí pásů z kovového materiálu. Nádrž musí být vyplněna bezpečnostní pěnou.

Počet a objem:

Je povolena pouze jedna palivová nádrž s max. objemem **40 litrů**.

Umístění:

palivová nádrž musí být při bočním pohledu umístěna jen mezi přední částí motoru a sedačkou jezdce, přičemž její boční okraj smí být nejvíce **350 mm** od podélné osy vozu. Nádrž musí být oddělena přepážkou, bránící pronikání paliva do prostoru pro jezdce a do motorového prostoru a zamezující kontaktu s výfukovým potrubím při rozlití a úniku paliva nebo při poškození nádrže. Palivová nádrž musí být účinně chráněna.

Plnicí hrdla a odvzdušnění:

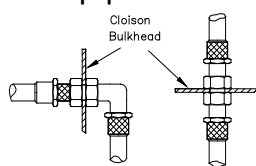
Plnicí hrdla a jejich uzávěry nesmí vyčnívat z karoserie. Uzávěr musí být navržen tak, aby byl zajištěn proti náhodnému otevření prudkým nárazem. Plnicí hrdla nesmějí být umístěna v místech zranitelných při nárazu. Odvzdušnění nádrže musí být umístěno nejméně **250 mm** od prostoru pro jezdce směrem k zádi vozu a musí být vybaveno minimálně gravitačním uzavíracím ventilem.

4.2 Palivová čerpadla a potrubí

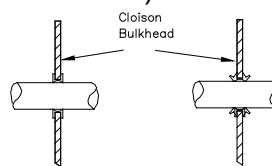
Čerpadla: jejich značka, počet, výkon a pohon jsou libovolné. Musí být oddělena od prostoru pro jezdce a vypínána hlavním odpojovačem (viz příloha J MSŘ FIA čl. 253)

Palivové vedení musí být vně vozu chráněno před mech. a chem. poškozením, uvnitř vozu musí vedení odolat požáru a musí být elektricky spojeny kovové části, které jsou izolovány od karoserie vozu nevodivými díly.

Palivové potrubí může vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žádná spojení. Výjimkou je prostup přední a zadní přepážkou (obr. 253-59 a 253-60).



253-59



253-60

Montáže palivového potrubí musí být vyrobeny a provedeny v souladu s následujícími specifikacemi:

- Je-li potrubí ohebné (hadice...), musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči otěru a plamenu (všechna potrubí vedení paliva musí být „leteckého“ typu a to včetně spojů).

4.3 Okysličovadlo

Okysličovadlem může být pouze vzduch

4.4 Palivo

Palivo musí odpovídat požadavkům FIA (Př. J čl. 252 - 9). Chlazení paliva ve zpětné větvi povoleno.

4.5 Ventil odběru paliva: není povinný

5. ELEKTRICKÁ VÝBAVA

5.1 Baterie

<u>Typ:</u>	libovolná
<u>Umístění:</u>	baterie musí být umístěna mimo prostor pro jezdce a případně účinně zakryta proti možnosti rozstříknutí pracovního média baterie
<u>Upevnění:</u>	lůžko a svorníky min. M8, zakrytý + pól
<u>Startér:</u>	ve vozidle musí být použit elektrický startér motoru ovládaný jezdce normálně sedícím a připoutaným v sedačce.
<u>Záznam dat</u>	je povolen jakýkoliv systém záznamu dat. Dálkový přenos dat (telemetrie) je zakázán.
<u>Ochrana kabeláže</u>	Všechny kabely pro vedení vysokého proudového zatížení musí být účinně chráněny.

5.2 Systém osvětlení

Každý vůz musí být vybaven jedním koncovým červeným světlem o ploše minimálně **50 cm²** ovládaným z místa řidiče. Světlo musí být umístěno minimálně **400 mm** nad vozovkou a nejvíce **100 mm** od podélné osy vozu a nejméně **450 mm** za osou zadních kol.

6. PŘEVODY

6.1 Spojka

Typ, systém ovládní, počet lamel a průměr lamel libovolné

6.2 Převodovka

Typ, umístění, ovládní, schéma řazení: libovolné

6.3 Skříň převodovky

Převodové poměry: libovolné

Zpětný chod: není povinný

6.4 Diferenciály, koncový převod, poloosy

Typ, poměry a materiály pro diferenciál, koncový převod resp. rozměry a materiály pro podélné hřídele a poloosy je libovolný

Je povolen pouze mechanický systém kontroly prokluzu diferenciálu rozvodovky.

Viskózní systém je považován za mechanický, pokud není možná vnější kontrola prokluzu během jízdy.

Pohon na čtyři kola je zakázán.

Kontrola pohonu

Použití zařízení na kontrolu pohonu/prokluzu kol jsou zakázána.

7. ZAVĚŠENÍ

7.1 Přední náprava – zavěšení předních kol

Typ zavěšení: libovolný, aktivní zavěšení zakázáno

7.2 Zadní náprava – zavěšení zadních kol

Typ zavěšení: libovolný, aktivní zavěšení zakázáno

Ramena musí být pro obě nápravy z homogenního kovového materiálu. Je zakázáno chromovat jakékoli ocelové prvky zavěšení

7.3 Pružiny a tlumiče

Typ, značka, materiály, principy činnosti, uložení jsou libovolné

7.4 Stabilizátor

Provedení, rozměry: libovolné

Stabilizátor může být přidán, odpojen nebo odstraněn.

7.5 Ostatní

Proměnná světlá výška vozu je zakázána včetně systému zachování světlé výšky prostřednictvím přenosu sil od brzdových třmenů.

Tlumení hmot

Systém zavěšení musí být navržen tak, aby při tlumení pohybu hmot byla odpovídající reakcí pouze změna zatížení působících na kola.

8. PODVOZEK

8.1 Kola

Měření šířky kola:

Měří se šířka kompletního kola. Měření se provádí na voze tak, jak je připraven k jízdě, s jezdcem ve vozidle, kolo normálně namontované a spočívající na vozovce. Měření šířky se provádí v libovolném místě obvodu s výjimkou dotyku pneumatiky s vozovkou.

Rozměry:

Max. průměr kola je stanoven na **15"**.

Max. šířky kol dle objemu motoru:

19" pro objem motoru **do 1000 ccm**

21" pro objem motoru **do 1400 ccm**

23" pro objem motoru **do 1600 ccm**

26" pro objem motoru **do 2000 ccm**

Materiál:

všechna kola musí být vyrobena z kovového materiálu.

Uchycení:

V případě použití centrální matice pro upevnění kol musí být každá matice po celou dobu závodu zajištěna bezpečnostní pružinou/pojistkou, která musí být při každé výměně kola doplněna. Tyto pružiny/pojistky musí být natřeny červenou nebo oranžovou barvou.

8.2 Pneumatiky

Jsou povoleny pneumatiky, určené pro závody monopostů na okruhu nebo do vrchu.

Automatické vyrovnávání tlaku:

Přetlakové regulační ventily na kolech jsou zakázány.

8.3 Brzdy

Brzdový systém:

Každý vůz musí mít brzdový systém, který má nejméně dva samostatné okruhy, ovládané stejným pedálem. Systém musí být konstruován tak, aby při úniku brzdové kapaliny nebo závadě na jednom okruhu pedál ovládal ještě brzdy nejméně na dvou kolech. Potrubí musí být „leteckého“ typu.

Protiblokovací zařízení (ABS) a posilovač brzdného účinku jsou zakázány.

Brzdové kotouče

Brzdové kotouče musí být z kovového materiálu.

Brzdové třmeny

Brzdové třmeny libovolné pod podmínkou použití pouze jednoho třmenu pro jedno kolo. Všechny brzdové třmeny musí být vyrobeny z homogenního kovového materiálu.

Chlazení brzd vzduchem

Kanály vedoucí chladicí vzduch k předním brzdám nesmí přesahovat:

- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenosti **140 mm** nad vodorovnou osou kol,
- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenosti **140 mm** pod vodorovnou osou kol,
- svislou rovinu rovnoběžnou s vnitřní stranou předního ráfku a umístěnou od ní **120 mm** směrem k ose vozu.
- obvod pneumatiky svou přední částí a ráfek kola svou zadní částí při pohledu z boku

Chlazení kapalinou

Chlazení jakékoli části brzdového systému kapalinou je zakázáno.

8.4 Řízení

Dorazy řízení, bránící kontaktu mezi kolem a zavěšením jsou povinné.

Volant

Volant musí být po celém obvodu uzavřený, libovolného tvaru, nemusí být vybavený mechanismem pro rychlou demontáž. Pokud je systém rychlé demontáže volantu použit, musí spočívat ve vytažení soustředné vložky na sloupku řízení umístěné bezprostředně za volantem. Vložka musí být žluté barvy nebo být žlutou barvou viditelně označena.

9. KAROSERIE

9.1 Prostor pro jezdce

Rozměry:

musí být symetrický vzhledem k podélné ose vozu a musí mít tyto minimální rozměry:

- délka **600 mm**
- šířka **380 mm** v rozmezí od nejzazšího bodu sedačky **300 mm** dopředu.

Prostor pro jezdce musí být řešen tak, aby výstup plně vybaveného a připoutaného jezdce z něho včetně demontáže volantu netrval déle než **7 sec**.

Výška bočnic:

Minimální boční výška prostoru pro jezdce je stanovena na **500 mm**.

Pokud není tato výška dosažena původní konstrukcí nosného rámu, musí být mezi předním a zadním obloukem, po obou stranách ve výšce rovnající se nejméně **2/3** výšky vrchního bodu věnce volantu, přidány trubkové spojnice (průměr trubky **min. 25 mm**, síla stěny **min. 2 mm**). Tyto spojnice nemusí být rovné a musí umožnit boční ochranu prostoru do výšky ramen jezdce, normálně sedícího za volantem.

Pedály

Chodidlo jezdce, sedícího v normální poloze pro řízení s nohama na pedálech ve stavu klidu, nesmí být před rovinou procházející osou předních kol (neplatí pro tovární výrobky – Estonia apod.).

9.2 Bezpečnostní výbava (bezpečnostní struktury, sedadla, pásy, HS, HP, TO, Odpojovač)

a) Bezpečnostní struktura (neplatí pro továrně vyrobené monocoque)

1. Ochranná konstrukce při převrácení

Jsou předepsány dva ochranné oblouky (zadní a přední), propojené nosnou částí vozu. Spojnice vrcholů těchto oblouků musí být minimálně **50 mm** nad přilbou jezdce, sedícího ve voze.

Zadní oblouk

Celková konstrukce zadního oblouku musí mít tyto rozměry:

- výšku nejméně **920 mm**, měřenou ve svislém směru od nejnižšího bodu skořepiny sedadla k vrcholu ochranného oblouku.
- vrchol ochranného oblouku musí přesahovat nejméně o **70 mm** ochrannou přílbu jezdce, normálně sedícího za volantem, přičemž vnitřní rádius jeho vrcholu musí mít poloměr minimálně **50 mm**.
- ochranný oblouk musí mít šířku nejméně **380 mm**, měřenou uvnitř oblouku mezi jeho sloupky ve výšce **600 mm** nad nejnižším bodem skořepiny sedadla (měřeno ve svislém směru).

Předepsány jsou dvě vzpěry, směřující od vrchní části zadního ochranného oblouku vzad, svírající s vodorovnou rovinou úhel nejvýše 60 stupňů. Ochranný oblouk musí umožňovat zavěšení na hák jeřábu. Jsou-li použity rozebíratelné spoje, musí splňovat požadavky Přílohy J MSŘ FIA.

Přední oblouk

Celková konstrukce předního oblouku musí být umístěna před volantem a musí opisovat vnitřní profil prostoru pro jezdce, nesmí však zasahovat do prostoru určeného pro nohy jezdce. Jeho výška nesmí být nižší, než nejvyšší bod věnce volantu.

Rozměry trubek a pevnost (Ø 35 x 2)

Trubky oblouků musí mít v průměru nejméně **35 mm** a tloušťku stěny nejméně **2 mm**, přičemž materiál musí splňovat požadavky čl. 283.8.3.3 (ocel **třídy 11**) anebo být přednostně vyrobeny z materiálu 25CrMo4 (ocel **třídy 15** – chrommolybden).

Předepsané vzpěry musí mít stejný průměr a tloušťku stěny a být vyrobeny ze shodných materiálů. Zmenšení průměru vzpěr na 25 mm je povoleno v případě dodatečného vyztužení hlavního oblouku dalšími dvěma vzpěrami směřujícími směrem dopředu vozu pod úhlem maximálně 25° od svislé roviny.

2. Čelní ochrana

Šasi musí být opatřeno strukturou (případně odnímatelnou), pohlcující energii před nohama jezdce. Musí prodlužovat stěny hlavní nosné konstrukce šasi až do vzdálenosti nejméně 300 mm před chodidla nohou jezdce, normálně položená na nesešlápnutých pedálech. V tomto místě, **300 mm** před nohama jezdce, musí mít tato struktura plochu čelního průmětu nejméně **200 cm²**. Použitý materiál a jeho tloušťka musí být stejná, jakou mají odpovídající stěny hlavní struktury šasi. Průřez tohoto materiálu musí být nejméně **3 cm²**. Všechny otvory a výřezy musí být zesíleny, aby se průřez stěn nezmenšil o více než 50%.

Po schválení technickou komisí a při zachování min. vzdálenosti a průmětu, je možné zhotovit čelní ochranu z voštinové konstrukce. Lze použít homologovanou čelní ochrannou strukturu. Tato struktura nemusí být integrální součástí šasi, ale musí být k němu důkladně upevněna a musí mít stejnou pevnost jako vlastní rám.

3. Boční ochrana (neplatí pro navíjenou sendvičovou strukturu z uhlíkových vláken)

Je předepsaná kombinace nosného trubkového rámu s bezpečnostním panelem.

Varianta voštinový panel

Jsou povoleny panely s hliníkovým nebo kompozitovým jádrem minimální tloušťky **23 mm** (v konfiguraci dle obr. 255-14 Přílohy „J“) a minimální výšky **200 mm** musí být umístěny na bocích rámu mezi svislou rovinou umístěnou **150 mm** před osou přední nápravy a zadním obloukem. S rámem musí být pevně spojeny (šroubováním, nýtováním, lepením), přičemž do trubek nosné konstrukce se nesmějí vrtat otvory.

Varianta jednodílný hliníkový plech

Je povolen plech z Al slitiny, minimální tloušťky **2 mm**, přinýtovaný k nosnému rámu ve stejném rozměru jaký je uveden v předchozím textu.

Do rámu mohou být vyvrtány otvory průměru **4 mm** pro přinýtování a maximální vzdálenost nýtů ve vodorovné rovině je stanovena na **100 mm** a ve svislé rovině na **200 mm**.

b) Hasicí přístroj, systém

Povinný je ruční **2 kg** hasicí přístroj, umístěný v dosahu připoutaného jezdce pomocí 2 kovových rychloupínačů. Hasicí přístroj musí mít každé **2 roky** provedenu revizi požárním revizním technikem, revizi HP dle Standardu FIA8865-2015 musí provést pověřená firma

Předhlášení:

Od 1. 1. 2020 musí být vůz vybaven hasicím systémem dle TL FIA č. 16 nebo č. 52.

Povolené hasicí látky:

Je zakázáno použití následujících látek: BCF, NAF.

Každý AFFF zvlášť schválený FIA (viz „Technický list č. 6“)

Prášek je povolen.

Minimální kapacita hasicího přístroje

- AFFF: kapacita je variabilní podle použitého typu (viz „Technický list č. 6“)

Minimální množství hasicí látky

prášek: **2.4 kg**

AFFF: množství je variabilní podle použitého typu (viz "Technický list č. 6)

Doba vyprázdnění

min. 30 sekund/max. 80 sekund

Všechny hasicí přístroje musí být natlakovány podle obsahu následujícím způsobem:

prášek: 13.5 bar

AFFF: tlak je variabilní podle použitého typu (viz „Technický list č. 6“)

Navíc, v případě látky AFFF musí být hasicí přístroje vybaveny systémem, umožňujícím kontrolu tlaku obsahu.

Je-li použit hasicí systém, musí splňovat následující ustanovení:

- musí mít homologaci FIA.
- každá hasicí láhev musí být upevněna tak, aby mohla odolávat zrychlení 25 g ve kterémkoliv směru. Upevnění rychlosponami není povoleno.
- je povoleno jakékoliv spouštěcí zařízení, není-li však výhradně mechanické, musí být vybaveno zdrojem energie nezávislým na hlavním zdroji. Systém musí být schopen spustit ručně jak jezdec, sedící normálně za volantem a připoutaný bezpečnostními pásy, tak osoba zvenčí. Zařízení pro spouštění zvenčí musí být umístěno co nejbližší odpojovače akumulátoru (přerušovače elektrického obvodu) nebo s ním kombinováno a musí být označeno červeným písmenem „E“ v červeně lemovaném bílém kruhu průměru nejméně **100 mm**.
- kontrola hasicího systému musí být doložena **1x za dva roky**, revizi musí provést pověřená firma
- trysky nesmí být nasměrovány na obličej jezdce.

c) Bezpečnostní pásy

Povinné je použití minimálně 5 bodových pásů v souladu s čl. 6.3 kap. E „Technické předpisy“ NSŘ AS AČR (standard FIA, platná životnost).

d) Opěrka hlavy

Je předepsána opěrka hlavy schopná zachytit sílu 850 N směřující vzad. Musí být navržena tak, aby hlava jezdce nemohla být zaklíněna mezi opěrku a ochranný oblouk. Musí být z pružného materiálu o minimální tloušťce **45 mm** a ploše minimálně **200 cm²**. Měrná hmotnost materiálu musí odpovídat požadovanému útlumu nárazu.

e) Protipožární stěna, podlaha

Vozidla musí mít nehořlavou protipožární stěnu, bránící proniknutí ohně z motorového prostoru nebo z prostoru pod vozem do prostoru pro jezdce. Otvory v protipožární stěně, jimiž procházejí kabely a potrubí, musí být co nejmenší. Podlaha prostoru pro jezdce musí chránit jezdce před kameny, olejem, vodou a úlomky z vozovky nebo od motoru. Podlaha a příčná stěna musí být provedeny tak, aby nebylo možné hromadění kapalin.

f) Odpojovač EE

Hlavní odpojovač elektrického obvodu musí odpojovat všechny elektrické obvody a při použití zastavit chod motoru. Tento odpojovač musí být v nejméně jednom provedení a ovladatelný zevnitř a zvenčí vozidla. Vnější ovladač musí být ve tvaru vodorovné páky nebo smyčky, se kterou lze manipulovat na dálku pomocí háku a musí být umístěn u trubky hlavního nebo předního oblouku. Odpojovač musí být zřetelně označen červeným bleskem v bíle orámovaném modrém trojúhelníku o straně nejméně **120 mm**.

9.3 Karoserie, aeroprvky

Karoserie

- žádný díl karoserie nesmí na výšku přesahovat vodorovnou rovinu proloženou **1200 mm** nad nejnižším bodem zcela odpérované struktury vozu
- max. šířka před předními koly může být **1500 mm** s omezením, že nebude překročen rozměr daný vnějškem předního kompletního kola
- max. šířka mezi předními a zadními koly je omezena rovinou vnějšku předního a zadního kompletního kola
- max. šířka za zadními koly může být **1850 mm** do výšky roviny proložené **250 mm** nad osu zadních kol s omezením, že nebude překročen rozměr daný vnějškem zadního kompletního kola. Nad touto rovinou je povolena max. šířka **1000 mm**

Aerodynamická přitlačná zařízení

Aerodynamická zařízení jsou považována za součást karoserie.

Všechna aerodynamická zařízení, ovlivňující stabilitu vozu, musí být pevně spojena s vozem a to i tehdy, je-li vůz v pohybu. Pohyblivá anebo přeměnitelná aerodynamická zařízení a vzduchové tunely s regulovatelným průřezem jsou zakázány. Pohyblivá žaluzie před chladičem je považována za aerodynamický prvek a je zakázána. Žádný prvek aerodynamické struktury nesmí výše než **900 mm** nad zemí.

Podlaha vozidla mezi osami náprav může být v příčné rovině stupňovitá s max. rozdílem **50 mm**. V podélné rovině může být stupňovitá nebo plochá, avšak zcela uzavřená.

Zpětná zrcátka

Na obou stranách vozidla musí být zpětná zrcátka, zajišťující výhled vzad.

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

1. Přilby (dle TL č. 33,49)

Povinná dle standardů FIA: 8860-2004, 8860-2010, 8858-2015 resp. SNELL: SA2010, SAH2010, SA2015

2. Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA 8856-2000

3. FHR (dle TL č. 36 HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Nepovinný, pokud bude použit, musí být dle standardů FIA 8858-2002 nebo 8858-2010 a v kombinaci s kompatibilní přilbou (dle standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010) z TL č. 41.

H. TECHNICKÝ PŘEDPIS E2 – F

0. ÚVOD

01. Definice

Jednomístné, čtyřkolové závodní vozy s odkrytými koly, s pohonem zadní nápravy, vyrobené speciálně pro závody na uzavřených tratích. Vůz musí odpovídat čl. 277 Přílohy J FIA pro E2-SS s níže uvedenými výjimkami:

- Neplatí:
Bod 275-10.3.1: „Ramena zavěšení: Veškerá ramena musí být z homogenního kovového materiálu“.
- Platí:
 1. Komponenty zavěšení kol mohou být z libovolného materiálu, pokud jde o ramena originální.
 2. Je povoleno použít monocoque vozu F1 včetně zavěšení při dodržení všech ostatních článků předpisu 277 Př. J pro E2-SS včetně aplikace bodu ad 2.2.1.2 „Vozy s kabinou pro přežití z karbonového vlákna“, odpovídající bezpečnostním a technickým požadavkům vozu F1 dle předpisu FIA F1 2005.
 3. Komponenty zavěšení kol mohou být z libovolného kovového materiálu a vyrobená libovolnou technologií za podmínky, že výrobce doloží:
 - a) odbornou způsobilost (kvalifikaci) zhotovitele
 - b) materiálový list komponentu
 - c) přesný technologický (výrobní) postup komponentu
 - d) výkresovou dokumentaci komponentu
 - e) referenční vzorek komponentu
 - f) systém jedinečného označování komponentů (sériová čísla + logo/znak)

Technická komise AS AČR si vyhrazuje právo požadavku na pevnostní výpočet komponentu zavěšení.

PŘÍLOHA č. 4

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).

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 MCR 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 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) – hthpv@autoklub.cz.

2.2.2 Testování HA

Testování vozu je nutné rezervovat na centrální nebo individuální termín na webu 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)

- 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 licence 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 licenci 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 licenci 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 licenci 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 licenci 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 licenci 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
- 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 vstříkovací soustavou s vyvažovací klapkou (K-Jetronic apod.).
- přepoččet 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 přepoččet 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.
- tlumiče pérování: je povoleno používat dvouplášťové tlumiče pérování s oddělenou nádobkou a dvojítm seřizením.
- 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 kategorie a třídy

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 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 započitatelných 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 MSŘ 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.

3.7.4 Je možno použít pneumatiky s homologací EHK, DOT nebo FIA. Rozměr musí odpovídat článku 8 Přílohy K MSŘ FIA (tolerance maximálně minus 3 %).

3.7.5 Tabulky rally a startovní čísla musí být umístěny podle SPR. Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit bílý panel (šířka panelu 50 cm, výška 44 cm - z toho prostor 50 x 30 je určen pro startovní číslo, kde je černé číslo na bílém podkladu o výšce 26 cm, o minimální šířce čáry číslic 4 cm. Zbylý prostor je určen pro reklamu pořadatele a je ohraničený šířkou panelu min. 50 cm a výškou 14 cm, nebo 2 x 7 cm

nad a/nebo pod číslem). Součástí čísla bude i označení písmenem H poloviční velikosti oproti velikosti číslice. Příjmení jezdce (spolujezdce) a státní vlajky jeho národnosti budou umístěny na obou zadních bočních oknech vozidla, nebo na předních blatnících. Barva písma na blatnících bude kontrastní k podkladové barvě vozu.

4. ZÁVODY DO VRCHU HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

4.1 Všeobecná ustanovení

4.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR v ZAVHA.

4.1.2 Sportovních podniků vypsáných v rámci MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci držitelé platné mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané AS AČR.

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

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jezdce, se prokáže pouze licenci 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 licenci soutěžícího.

4.1.3 Výsledky z jednotlivých závodů se do MČR-ZAVHA všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

4.1.4 Stálá startovní čísla jezdcům přiděluje pořadatel na prvním podniku, kam se jezdec přihlásí.

4.2 Povolená vozidla

4.2.1 Podniku MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit vozidla zařazená do kategorií 1 – 6 s PSV a HTP nebo TPHV. Vozidla s vydaným HTP/TPHV nepodléhají plné proceduře periodického testování. Testování bude provedeno a do PSV potvrzeno na technické přejímce prvního podniku.

4.2.2 Podniku MČR-ZAVHA 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.

4.2.3 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 přepočet platí tyto koeficienty: do periody J1 a JR - 1,4
 od periody J2 - 1,7

4.2.4 Kategorie 6 – 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

- 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 seřízením.

4.2.5 Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům

- ochranná konstrukce: dle aktuální Př. K FIA
- baterie: pokud je baterie umístěna v prostoru pro posádku na původním místě, je opatřena izolovaným a těsným krytem může být v provedení „mokrý“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- bezpečnostní pásy: 6bodové pásy min. s homologací dle FIA Standartu 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

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 započítatelných 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 jezdci a spolujezdci - držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu, držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

5.3 Vypsané 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 jezdci - držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a držitelé některé z jezdeckých licencí vydané AS AČR.

6.3 Vypsané 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“.

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 vypsáných závodech.

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 vypsané 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)

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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 cm².

- 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/mm²
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.

- 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 dvoukilogramovým 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 povinná 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 okruhové 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 okruhové 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
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

NÁRODNÍ TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO JEDNOSEDADLOVÁ HISTORICKÁ VOZIDLA

A. PŘEDPIS PRO FORMULI ŠKODA (FŠ)

a) TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO FŠ (1970 – 1987) VÝTAH – MTX

0. ÚVOD

01. Definice

Formule ŠKODA (FŠ) jsou jednomístné závodní automobily, určené pro závody na uzavřených tratích.

02. Homologace

Formule Škoda I – motorizace z vozu Škoda 110 L, č. hom. listu FIA **5312** - 1970 Group A1, povolené úpravy dle Přílohy J FIA z roku 1970 pro sk. A1 a dle znění předpisu FŠ 1987

Formule Škoda II – motorizace z vozu Škoda 105, č. hom. listu FIA **5682** – 1978 Group A, povolené úpravy dle Přílohy J FIA z roku 1978 pro sk. A a dle znění předpisu FŠ 1987

V roce 1981 došlo k inovaci původního technického předpisu pro Formuli Škoda, který platil až do roku 1987.

03. Povolené změny a doplňky

Vozy FŠ byly vyráběny podle technického předpisu z továrních dílů ŠKODA. Na žádném ze specifického dílu ŠKODA nesmí být prováděny žádné úpravy kromě těch, které jsou vysloveně povoleny.

Jakákoli úprava sacích a výfukových kanálů je zakázána

1. VŠEOBECNĚ

1.1 Výrobce	Škoda	
1.2 Typ	FŠ I - MTX 1-01	(1970-1985)
	FŠ II - MTX 1-05	(1979-1983)
1.3 Objem válců	FŠ I - 1107 ccm,	FŠ II - 1046 ccm

2. ROZMĚRY, HMOTNOST

2.1 Minimální hmotnost	FŠ I 412 kg,	FŠ II 400 kg
2.2 Celková délka	FŠ I 3550 – 3850 mm,	FŠ II 3027 mm
2.3 Celková šířka	FŠ I 1505 – 1573 mm,	FŠ II 1450 mm
2.4. Výška	FŠ I 880 mm,	FŠ II 980mm
2.5 Rozvor	FŠ I 2280 mm,	FŠ II 2270 mm
2.6 Maximální rozchody	FŠ I 1355 -1380 / 1274 -1312 mm	FŠ II – 1440/1440mm

3. MOTOR

3.1 Vrtání	FŠ I - 72 mm,	FŠII - 68 mm
3.2 Zdvih	FŠ I - 68 mm,	FŠII - 72 mm
3.3 Plnění	pomocí karburátoru	
Typ	FŠ I - Jikov 32 EDSR	FŠII – Jikov 32 EDSR
3.4 Vačková hřídel	libovolná z dobového motoru Škoda	
3.5 Sání	úprava přívodu ke karburátoru povolena	
	vzduchový filtr – nepovinný, libovolný	
3.6 Výfuk	výfukové potrubí libovolné	
3.7 Chladicí systém		
Ventilátor chlazení	nepovinný	

3.8 Systém mazání	
Filtr	plnopřítokový filtr povolen
4. PALIVOVÝ SYSTÉM	
4.1 Palivová nádrž	
Celkový objem	FŠ I – 22 (27) litrů
5. ELEKTRICKÁ VÝBAVA	
5.1 Generátor	nepovinný
6. PŘEVODY	
6.1 Spojka	sériová Škoda, suchá, kotoučová, jednolamelová
6.2 Převodovka	
Počet přev. stupňů	FŠ I - 4° + Z = 3,80-2,12-1,41-0,96-3,27 FŠ II Š 105 - 4° + Z
6.3 Skříň převodovky	
Převodové poměry	sériové, homologované
6.4 Koncový převod	volitelný z dobového provedení Škoda (4,444)
7. ZAVĚŠENÍ	
7.1 Přední náprava	lichoběžníková se stabilizátorem
7.2 Zadní náprava	sériová kyvadlová s úpravami, vlečená
7.3 Vinuté pružiny	libovolné dobové
7.4 Tlumiče	libovolné dobové (teleskopické kapalinové)
7.5 Řízení	sériové Škoda Š 110 nebo Š 105
8. PODVOZEK	
8.1 Kola	
Průměr	do roku 1977 - 14“ plechové lisované ráfky Škoda, po roce 1977 - 13“ lité (dural, elektron)
Šířka	4,5“ až 6“
8.2 Brzdy	sériové kotoučové/bubnové Š 110 nebo Š 105
9. ŠASI	
FŠ I - prostorový příhradový rám (Φ32 x 1,5) + 4dílná laminátová karoserie	
FŠ II - prostorový příhradový rám (Φ32 x 1,5) + 4dílná laminátová karoserie	
<u>Bezpečnostní výbava vozu:</u>	
dle Př. K FIA (hasicí přístroj 2 kg dle TL FIA č. 16, bezp. pásy dle TL FIA č. 24 min. 5bodové, standard FIA 8853/98 s platnou životností)	

b) TECHNICKÝ PŘEDPIS FŠ (1988 – 1990) - VÝTAH

0. ÚVOD

01. Definice

Formule ŠKODA (FŠ) jsou jednomístné závodní automobily, určené pro závody na uzavřených tratích.

02. Homologace

Formule Škoda III – motorizace z vozu Škoda 130 L, č. hom. listu FIA A 5252 - 1985, povolené úpravy dle Přílohy J FIA 1988 pro sk. A a dle znění předpisu FŠ 1988

Formule Škoda IV – motorizace z vozu Škoda 136 L Favorit, č. hom. listu FIA A 5373 - 1989, povolené úpravy dle Přílohy J FIA z roku 1990 pro sk. A a dle znění předpisu FŠ 1988

03. Povolené změny a doplňky

Vozy FŠ byly vyráběny podle technického předpisu z továrních dílů ŠKODA. Na žádném ze specifického dílu ŠKODA nesmí být prováděny žádné úpravy kromě těch, které jsou vysloveně povoleny.

3. MOTOR

Možnost max. převrtání o 0,6 mm.

Píst, pístní čep, pístní kroužky a vačka libovolné, úpravy ubíráním materiálu povoleny.

Karburátor: FS IV - Jikov LEKR 28-30

6. PŘEVODY

6.1 Převodovka: 5° + Z

7. ZAVĚŠENÍ

7.1 Zadní náprava: víceprvková vlečená

9. KAROSERIE

9.1 Bezpečnostní výbava vozu:

dle Př. K FIA (hasící přístroj 2 kg dle TL FIA č. 16, bezp. pásy dle TL FIA č. 24 min. 5ti bodové, standard FIA 8853/98 s platnou životností)

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE (společné pro oba předpisy FŠ)

1. Přilby (dle TL č. 33,49)

Povinná dle standardů FIA: 8860-2004, 8860-2010, 8858-2015 resp. SNELL: SA2005, SA2010, SAH2010, SA2015 resp. SFI

2. Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA: 8856-2000

3. FHR (dle TL č. 36 HANS systém, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Nepovinný, pokud bude použit, musí být dle standardů FIA: 8858-2002, 8858-2010 a v kombinaci s kompatibilní přilbou (dle standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010) z TL č. 41

*Kompletní předpisy pro FŠ viz web www.autoklub.cz – sekce Techničtí komisaři

B. TECHNICKÝ PŘEDPIS FORMULE EASTER - VÝTAH

0. ÚVOD

01. Definice

Formule EASTER (FE) jsou jednomístné závodní automobily, určené pro závody na uzavřených tratích.

02. Homologace

Předpis pro FE vznikl v roce 1974 a postupně se vyvíjel až do konečného znění z roku 1983.

Pro vozy FE byly používány motory z FIA homologovaných vozů ve skupině A1 ze zemí socialistického tábora (ZST) jako např. nejčastěji používané motory VAZ 2101 (1198 ccm) č. hom. listu HL FIA **5431** z roku 1971, VAZ 21011 (1296 ccm) č. HL FIA **5655** z roku **1977**, Škoda 120S č. HL FIA **1675** z roku 1976 či Zastava (1300 ccm) a ev. Wartburg a s úpravami v max. rozsahu Př. J FIA 1974 pro sk. A1 s uplatněním výjimek a nařízení, uvedených v předpisu. Příklady vozů vyrobených v ČR: MTX 1-02, MTX 1-03, MTX 1-04 KIN, MTX 1-06, MTX 1-06B, MTX 1-07, AVIA AE1 až 3, RAF 75 až 86, KDV,..

03. Povolené změny a doplňky

Vozy FE byly vyráběny podle technického předpisu FE a pouze s využitím továrních dílů libovolného výrobce ze ZST.

Od roku 1983 bylo povoleno opracování ojníc, pístů, hlavy válců a ventilů, přičemž platí, že jednotlivé komponenty musí projít všemi fázemi původního výrobního postupu.

1. VŠEOBECNĚ

- | | |
|-----------------|----------------------|
| 1.1 Výrobce | musí pocházet ze ZST |
| 1.2 Objem válců | max. 1300 ccm |
| Kompresní poměr | libovolný |

2. ROZMĚRY A HMOTNOSTI

2.1 Min. hmotnost 420 kg

3. MOTOR3.1 Plnění - pomocí karburátoru,
průměr jehl./vstupního/ ventilu karburátoru, trysky, vzdušníky - libovolné.

Typ ZST (Jikov, VAZ, Zastava)

Φ obou difuzorů VAZ: 24 mm

3.2 Sání - motory VAZ Φ sacího ventilu: 37 mm

Φ kanálu na přírubě hlavy 30,5 mm

sací potrubí Φ 30,5 mm

3.2 Výfuk
- motory VAZ výfukové potrubí libovolné

Φ výf. ventilu: 31,5 mm

Φ kanálu na přírubě hlavy 28,5 mm

3.3 Chladicí systém

Ventilátor chlazení nepovinný

3.8 Systém mazání

Filtr plnopřítokový filtr povolen

Chladič oleje libovolný počet

3.9 Komponenty motoru

ojnice, klikový hřídel – seriové z hlediska tvaru a rozměrů s možností opracování pro zvýšení únavové pevnosti od roku 1983:

vačky, ventilové pružiny, písty, pístní čepy, pístní kroužky - libovolné

4. PALIVOVÝ SYSTÉM

4.1 Nádrž

Max. objem 30 l

5. ELEKTRICKÁ VÝBAVA

5.1 Generátor nepovinný

6. PŘEVODY

6.1 Spojka ZST

6.2 Převodovka ZST

Počet přev. stupňů 4° + Z

6.3 Skříň převodovky

Převodové poměry libovolné

6.4 Koncový převod

volitelný z dobového provedení

7. ZAVĚŠENÍ

7.1 Přední náprava libovolná

7.2 Zadní náprava libovolná

7.3 Vinuté pružiny libovolné dobové

7.4 Tlumiče libovolné dobové

8. PODVOZEK

8.1 Kola

Ráfky libovolné

Rozměry max. šířka 9", průměr min. 13"

8.2 Brzdy ZST

9. ŠASI

prostorový příhradový trubkový rám + vícedílná laminátová karoserie

Aerodynamická zařízení: zadní křídlo o max. šířce 1000 mm

Bezpečnostní výbava vozu:

dle Př. K FIA (hasicí přístroj 2 kg dle TL FIA č. 16, bezp. pásy dle TL FIA č. 24, min. 5ti bodové, standard FIA 8853/98 s platnou životností)

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

1. Přilby (dle TL č. 33,49)

Povinná dle standardů FIA: 8860-2004, 8860-2010, 8858-2015 resp. SNELL: SA2005, SA2010, SAH2010, SA2015 resp. SFI

2. Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA: 8856-2000

3. FHR (dle TL č. 36 HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Nepovinný, pokud bude použit, musí být dle standardů FIA: 8858-2002, 8858-2010 a v kombinaci s kompatibilní přilbou (dle standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010) z TL č. 41

*Kompletní předpisy pro FE viz web www.autoklub.cz – sekce Techničtí komisaři

C. TECHNICKÝ PŘEDPIS FORMULE MONDIAL - VÝTAH

0. ÚVOD

01. Definice

Formule MONDIAL (FM) jsou jednomístné závodní automobily, určené pro závody na uzavřených tratích.

02. Homologace

FM je mezinárodně vypsaná od 1983, přičemž mezinárodnímu předpisu vyhovoval pouze motor Ford Cosworth BDA (BDD). Vzhledem k nedostupnosti zahraničního motoru a dílů byl vytvořen pro FM národní předpis rozdělený od 1. 1. 1987 na:

1a) motor dle FIA

1b) motor VAZ 2106-M (podle registračního listu motoru FISA 1. 5. 1988) - viz příloha Technického předpisu na www.autoklub.cz, kterého bylo zněním dobové Přílohy J dovoleno upravovat mech. díly motoru ubráním materiálu. Tím bylo umožněno zvětšit sací kanál z Φ 29,5 mm na Φ 35 mm, resp. výfukový kanál z Φ 28 mm na Φ 32 mm.

a třída byla rozdělena dále na F-M (Formule Mondial) a F-M/E (mix Formule Mondial a Formule Easter).

03. Povolené změny a doplňky

V ČR byly od r. 1988 povoleny libovolné vačky, což FIA předpis neumožňoval

1. VŠEOBECNĚ

1.1 Objem motoru **max. 1600 ccm**

9. ŠASI

prostorový příhradový trubkový rám nebo skořepinová konstrukce + vícedílná laminátová karoserie

Bezpečnostní výbava vozu:

dle Př. K FIA (hasicí přístroj 2 kg dle TL FIA č. 16, bezp. pásy dle TL FIA č. 24, min. 5ti bodové, standard FIA 8853/98 s platnou životností)

10. BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA JEZDCE

1. Přilby (dle TL č. 33,49)

Povinná dle standardů FIA: 8860-2004, 8860-2010, 8858-2015 resp. SNELL: SA2005, SA2010, SAH2010, SA2015 resp. SFI

2. Výbava jezdce (dle TL č. 27 kombinéza, spodní prádlo, kukla, rukavice, boty)

Povinná dle standardu FIA: 8856-2000

3. FHR (dle TL č. 36 HANS system, Hybrid system, Hybrid Pro system, HANS Adjustable system)

Nepovinný, pokud bude použit, musí být dle standardů FIA: 8858-2002, 8858-2010 a v kombinaci s kompatibilní přilbou (dle standardů SNELL: SA2010, SAH2010 resp. FIA: 8858-2002, 8858-2010) z TL č. 41

11. OSTATNÍ

11.1 Kompletní předpis

Kompletní předpis FM viz www.autoklub.cz (zdroj www.prohistoric.cz) sekce Techničtí komisaři

11.2 HTP, zařazení do FIA kategorie

Vzhledem k odlišnostem mezinárodních a národního předpisu pro FM je třeba dbát zvýšené pozornosti při ev. zařazování vozu do kategorie FIA. Při zpracovávání podkladů pro HTP (TPHV) je nutné vycházet z provedení konkrétního vozu.