



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

2022
PŘÍLOHA J / APPENDIX J – ČLÁNEK / ARTICLE 281

Klasifikace a definice terénních vozů

Classification and Definitions of Cross-Country Vehicles

Změněný článek – Modified Article	Datum platnosti – Date of application	Datum zveřejnění – Date of publication

ART. 1 KLASIFIKACE CLASSIFICATION

1.1 Kategorie a skupiny

Automobily používané pro cross-country rallye jsou rozděleny do následujících kategorií a skupin:

Kategorie I

- Skupina T2 Sériové terénní vozy

Kategorie II

- Skupina T1 Upravené terénní vozy
- Skupina T3 Vylepšené lehké terénní vozy – prototypy
- Skupina T4 Vylepšené lehké terénní sériové vozy „side by side“

Kategorie III

- Skupina T5 Terénní kamiony

1.2 Objemové třídy

Podle zdvihového objemu válců jsou vozy rozděleny do následujících tříd:

1.	do	500 cm ³	
2.	přes	500 cm ³	do 600 cm ³
3.	přes	600 cm ³	do 700 cm ³
4.	přes	700 cm ³	do 850 cm ³
5.	přes	850 cm ³	do 1000 cm ³
6.	přes	1000 cm ³	do 1150 cm ³
7.	přes	1150 cm ³	do 1400 cm ³
8.	přes	1400 cm ³	do 1600 cm ³
9.	přes	1600 cm ³	do 2000 cm ³
10.	přes	2000 cm ³	do 2500 cm ³
11.	přes	2500 cm ³	do 3000 cm ³
12.	přes	3000 cm ³	do 3500 cm ³
13.	přes	3500 cm ³	do 4000 cm ³
14.	přes	4000 cm ³	do 4500 cm ³
15.	přes	4500 cm ³	do 5000 cm ³
16.	přes	5000 cm ³	do 5500 cm ³
17.	přes	5500 cm ³	do 6000 cm ³
18.	přes	6000 cm ³	

S výjimkou opačných ustanovení, vydaných FIA pro určitou kategorii závodů, nejsou organizátoři povinni zahrnout do zvláštních ustanovení všechny třídy a mohou podle okolností závodu spojovat dvě nebo více za sebou jdoucích tříd do třídy jedné.

Žádná třída nesmí být však dále dělena.

Categories and groups

The vehicles used in Cross-Country rallies are divided up into the following categories and groups:

Category I

- Group T2 Series Production Cross-Country Cars

Category II

- Group T1 Modified Cross-Country Cars
- Group T3 Improved Lightweight Prototype Cross-Country Vehicles
- Group T4 Improved Lightweight Series Cross-Country Side by Side Vehicles

Category III

- Group T5 Cross-Country Trucks

Cubic capacity classes

The cars are divided up into the following classes according to their cubic capacity:

1.	up to	500 cm ³	
2.	over	500 cm ³	and up to 600 cm ³
3.	over	600 cm ³	and up to 700 cm ³
4.	over	700 cm ³	and up to 850 cm ³
5.	over	850 cm ³	and up to 1000 cm ³
6.	over	1000 cm ³	and up to 1150 cm ³
7.	over	1150 cm ³	and up to 1400 cm ³
8.	over	1400 cm ³	and up to 1600 cm ³
9.	over	1600 cm ³	and up to 2000 cm ³
10.	over	2000 cm ³	and up to 2500 cm ³
11.	over	2500 cm ³	and up to 3000 cm ³
12.	over	3000 cm ³	and up to 3500 cm ³
13.	over	3500 cm ³	and up to 4000 cm ³
14.	over	4000 cm ³	and up to 4500 cm ³
15.	over	4500 cm ³	and up to 5000 cm ³
16.	over	5000 cm ³	and up to 5500 cm ³
17.	over	5500 cm ³	and up to 6000 cm ³
18.	over	6000 cm ³	

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of competitions, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their competitions.

No class can be subdivided.

ART. 2	DEFINICE	DEFINITIONS
2.1	Všeobecně	General Conditions
2.1.1	Sériové produkční vozy (kategorie I) Vozy, u kterých byla na žádost výrobce povolena výroba určitého počtu identických kusů (viz definice „Identické vozy“) během určitého časového úseku, určené pro normální prodej zákazníkům (viz definice „Normální prodej“). Vozy musí být prodávány podle homologačního listu. Tyto vozy mají maximálně šest kol a minimálně čtyři poháněná kola.	Series Production cars (Category I) Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression). Cars must be sold in accordance with the homologation form. These cars have a maximum of six wheels and a minimum of four driven wheels.
2.1.2	Soutěžní vozy (kategorie II) Vozy, vyráběné jako jednotlivé exempláře a určené výhradně pro soutěže.	Competition Vehicles (Category II) Vehicles built singly and intended solely for competition.
2.1.3	Kamióny (kategorie III) Za kamióny jsou pokládány vozy, jejichž celková hmotnost přesahuje 3 500 kg, s maximálně osmi koly a minimálně čtyřmi poháněnými koly.	Trucks (Category III) Trucks are considered to mean vehicles with a gross weight exceeding 3500 kg, with a maximum of eight wheels and a minimum of four driven wheels.
2.1.4	Mechanické díly Všechny díly, nezbytné pro pohon, zavěšení, řízení a brzdění, stejně jako veškeré pohyblivé či nepohyblivé příslušenství, které je nezbytné pro jejich normální fungování.	Mechanical components All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.
2.1.5	Identické vozy Vozy, patřící do téže výrobní série, které mají stejnou karosérii, stejné mechanické části a stejný šasi (rozumí se, že v případě samonosné karosérie může být šasi její součástí).	Identical vehicles Vehicles belonging to the same production series and which have the same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in the case of a monocoque construction).
2.1.6	Model vozu Vůz, patřící k výrobní sérii, která se odlišuje určitou koncepcí a vnější linií karosérie a má stejné mechanické provedení motoru, náhon kol, stejný rozvor a stejný zdvihový objem motoru.	Model of vehicle Vehicles belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels, with the same wheelbase and the same cubic capacity.
2.1.7	Normální prodej Jedná se o distribuci vozů zákazníkům prostřednictvím obchodní sítě výrobce.	Normal sale Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.
2.1.8	Homologace Oficiální osvědčení, vydané FIA, že určitý model vozu nebo kamionu je vyráběn v dostatečné sérii, aby mohl být zařazen mezi sériové terénní vozy (skupina T2) nebo terénní kamiony (skupina T5) podle těchto předpisů. Žádost o homologaci musí FIA předložit ASN země výrobce vozu. Tato žádost je podkladem pro vystavení homologačního listu (viz dále). Žádost musí být v souladu se zvláštními předpisy nazvanými „Homologační předpisy“, vytvořenými FIA. Jakákoli homologace sériově vyráběného modelu propadá 7 let po definitivním skončení sériové výroby dotyčného modelu (roční výroba nižší než 10 % výrobního minima dotyčné firmy).	Homologation Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars or trucks of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Series Cross-Country Cars (Group T2) or Cross-Country Trucks (Group T5) of these regulations. Application for homologation must be submitted to the FIA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and must entail the drawing up of a homologation form (see below). It must be established in accordance with the special regulations called "Homologation Regulations", laid down by the FIA. Homologation of a series-produced car becomes null and void 7 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered).

2.1.9 Homologační listy a technické průkazy

● Homologační list

Každý model vozu nebo kamionu, homologovaný FIA, má popisný list, zvaný homologační list, ve kterém jsou uvedeny charakteristiky, umožňující identifikaci daného modelu.

Tento homologační list definuje sérii, jak ji uvádí výrobce.

Podle skupiny, ve které soutěží závodí, jsou v Příloze J uvedeny limity pro modifikace, povolené pro mezinárodní soutěže.

Předložení poslední verze příslušných homologačních listů je na žádost technických komisařů povinné kdykoli během soutěže.

V případě nepředložení může být sankcí až odmítnutí účasti soutěžícího v soutěži.

Předložený list musí být povinně vtištěn:

- buď na papíře s razítkem / vodotiskem FIA
- nebo na papíře s razítkem / vodotiskem ASN pouze v případě, když je výrobce stejné státní příslušnosti jako ASN.

Pokud konec platnosti homologačního listu spadá do doby soutěže, je list platný pro celou dobu jejího trvání.

V případě, že porovnání modelu vozu nebo kamionu s jeho homologačním listem vyvolává určité pochybnosti, mají techničtí komisaři konzultovat servisní příručku, vydanou pro potřeby distributorů značky nebo všeobecný katalog, obsahující seznam náhradních dílů.

V případě, že tato dokumentace není dostatečně přesná, je možné provést přímé prověrky srovnáním s identickým dílem, který je k dispozici u distributora nebo na sériovém voze stejného typu.

Soutěžící si musí obstarat homologační list pro svůj vůz u ASN.

Popis:

List má následující části:

- Základní list, popisující základní model.
- Případně určitý počet doplňkových listů, popisujících rozšíření homologace, které mohou být „varianty“, „errata“ nebo „evoluce“.

a. Varianty (VF, VP, VO)

Jsou to buď varianty dodávek (VF) (dva dodavatelé dodávají výrobci jednu součástku a zákazník nemá možnost volby), nebo výrobní varianty (VP) (dodávané na požádání a k dispozici u prodejců), nebo volitelné varianty (VO) (dodávané na zvláštní žádost).

b. Erratum (ER)

Nahrazuje a ruší chybnou informaci, kterou předtím uvedl výrobce na listu.

c. Vývoj typu (ET)

Charakterizuje trvalé modifikace základního modelu (úplné odstoupení od výroby modelu v jeho předchozí formě).

Použití

1) Varianty (VF, VO)

Soutěžící může použít jakoukoli variantu nebo její část podle svého přání pouze pod podmínkou, že všechny technické údaje takto koncipovaného vozu jsou v souladu s údaji na homologačním listu vozu nebo jsou výslovně schváleny v Příloze J.

Například montáž brzdových třmenů, uvedená na listu variant, je možná pouze tehdy, pokud rozměry obložení atd. takto získané jsou uvedeny v listu příslušného vozu.

Homologation forms and Technical passports

Homologation form

All cars or trucks recognised by the FIA are the subject of a descriptive form called homologation form on which must be entered all data enabling identification of the said model.

This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer.

According to the group in which the competitors' race, the modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J.

The presentation of the latest version of the applicable homologation forms is compulsory upon request by the scrutineers at any time during the competition.

In case of non-presentation, the penalty may go as far as to refuse the participation of the competitor in the competition.

The form presented must imperatively be printed:

- Either on FIA stamped/watermarked paper
- Or on stamped/watermarked paper from an ASN only if the manufacturer is of the same nationality as the ASN concerned.

Should the date for the coming into force of a homologation form fall during a competition, this form is valid for that competition throughout the duration of the said competition.

Should any doubt remain after the checking of a model of car or truck against its homologation form, the scrutineers must refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In the case of a lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire or from a series vehicle of the same type.

It is up to the competitor to obtain the homologation concerning his car from his ASN.

Description:

A form breaks down in the following way:

- A basic form giving a description of the basic model.
- At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

Variants (VF, VP, VO)

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the same part for the manufacturer and the client does not have the possibility of choice), or production variants (VP) (supplied on request and available from dealers), or options variants (VO) (supplied on specific request).

Erratum (ER)

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

Evolution of the type (ET)

Characterises modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form).

Use

1) Variants (VF, VO)

The competitor may use any variant or any part of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

For example, the fitting of a brake calliper as defined on a variant form is only possible if the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question.

2) Vývoj typu (ET)

Vůz musí odpovídat danému stadiu vývoje (nezávisle na skutečném datu výroby) a určitá evoluce na něj musí být aplikována buď kompletně, nebo vůbec ne.

Kromě toho, od chvíle, kdy si soutěžící zvolil určitou vývojovou změnu, musí být použity také všechny předcházející vývojové změny s výjimkou neslučitelnosti mezi nimi.

Např. pokud na brzdách proběhly následně dvě vývojové změny, může se použít pouze ta, která datem odpovídá vývojovému stadiu vozu.

- **Technický průkaz**

U mistrovství FIA musí být předložen technický průkaz FIA na technické přejímce soutěže.

Kromě toho nesmí být za žádných okolností odstraněna označení spojená s technickým průkazem.

2.1.10 Materiály – definice

Viz čl. 251-2.1.11.

2.2 RozměryObrys vozu při pohledu shora

Vůz, tak jak se postaví na startovní čáru pro příslušnou soutěž (platí pro skupiny T1, T2, T3 a T4).

2.3 Motor**2.3.1 Zdvihový objem válců**

Objem V, vytvářený válcem nebo válci motoru stoupavým a klesavým pohybem pístu nebo pístů.

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$$

kde:

d = vrtání

l = zdvih

n = počet válců

2.3.2 Přepřňování

Zvýšení tlaku směsi vzduch/palivo ve spalovacím prostoru (ve vztahu k tlaku, vytvářenému normálním atmosférickým tlakem, setrvačností a dynamickými jevy v přívodním a/nebo výfukovém systému) jakýmkoli prostředky.

Vstřikování paliva pod tlakem není pokládáno za přepřňování (viz čl. 3.1 všeobecných předpisů).

2.3.3 Blok válců

Kliková skříň a válce.

2.3.4 Sací potrubíV případě sání s karburátory

Část, sbírající směs vzduch/palivo od výstupu(ů) z karburátoru(ů) až k sacím otvorům hlavy válců.

V případě plnění vstřikováním

Část, umístěná mezi ventilem zařízení (klapkou), regulujícím sání vzduchu a vedoucí až k sacím otvorům hlavy válců.

V případě dieselových motorů

Část, shromažďující vzduch u výstupu ze vzduchového filtru a vedoucí až k sacím otvorům hlavy válců.

V případě přepřňovaného benzínového motoru s mezichladičem (mezichladiči) umístěným (umístěnými) za škrťací klapkou nebo v případě přepřňovaného dieselového motoru

Část, umístěná mezi výstupem posledního výměníku (posledních výměníků) a vedoucí až k sacím otvorům hlavy (hlav) válců.

2.3.5 Výfukové potrubí

Část, shromažďující plyny u výstupu z hlavy válců a vedoucí až k prvnímu těsnění, oddělovajícímu ji od pokračování výfukového systému.

2.3.6 U vozů s turbokompresorem začíná výfuk za turbokompresorem.**2) Evolution of the type (ET)**

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applied or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions must be applied, except where they are incompatible.

For example, if two brake evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car may be used.

Technical passport

For FIA championships, the FIA technical passport must be presented at scrutineering for the competition.

In addition, the markings linked to the technical passport must not be removed under any circumstances.

Materials – Definitions

See Article 251-2.1.11.

DimensionsPerimeter of the vehicle seen from above

The vehicle as presented on the starting grid for the competition in question (applicable to Groups T1, T2, T3, et T4).

Engine**Cylinder capacity**

Volume V generated in cylinder(s) by the upward or downward movement of the piston(s).

$$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$$

where:

b = bore

s = stroke

n = number of cylinders

Supercharging

Increasing the pressure of the charge of the fuel/air mixture in the combustion chamber (over the pressure induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (see Article 3.1 of the General Prescriptions).

Cylinder block

The crankcase and the cylinders.

Intake manifoldIn the case of a carburettor induction system

Volume collecting the air/fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the cylinder head intake ports.

In the case of a petrol injection induction system

Volume situated between the valve of the device regulating the air intake and extending cylinder head intake ports.

In the case of a diesel engine

Volume collecting the air at the air filter outlet and extending to the cylinder head intake ports.

In the case of a supercharged petrol engine with intercooler(s) located downstream the throttle valve or in the case of a supercharged diesel engine

Volume situated between the outlet of the last exchanger(s) and extending to the cylinder head(s) intake ports.

Exhaust manifold

Part collecting together the gases from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.

For engines with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.

- 2.3.7 Jímka oleje Oil sump**
Díly, přišroubované pod blokem válců, které obsahují a řídí olej pro mazání motoru. The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine.
- 2.3.8 Výměník Exchanger**
Mechanický prvek, umožňující výměnu kalorií mezi dvěma kapalinami. Mechanical part allowing the exchange of calories between two fluids.
U speciálních výměníků se na prvním místě uvádí kapalina, která je chlazená a na druhém místě kapalina toto chlazení umožňuje. For specific exchangers, the first-named fluid is the fluid to be cooled and the second-named fluid is the fluid that allows this cooling.
Příklad: výměník olej/voda (olej je chlazen vodou). E.g. Oil/Water Exchanger (the oil is cooled by the water).
- 2.3.9 Chladič Radiator**
Je to speciální výměník, umožňující chlazení kapaliny pomocí vzduchu. Výměník kapalina/vzduch. This is a specific exchanger allowing liquid to be cooled by air. Liquid/Air Exchanger.
- 2.3.10 Mezichladič (intercooler) neboli výměník přeplňování Intercooler or Supercharging Exchanger**
Je to výměník, umístěný mezi kompresorem a motorem, umožňující chladit stlačený vzduch pomocí kapaliny. Výměník vzduch/kapalina. This is an exchanger, situated between the compressor and the engine, allowing the compressed air to be cooled by a fluid. Air/Fluid Exchanger.
- 2.3.11 Těsnění pro mechanické díly Seals for mechanical parts**
Komponent, který pomáhá vzájemně spojit – utěsnit součásti a zabraňuje tím úniku média. Device that helps join parts together by preventing leakage.
- 2.3.11.a Statické těsnění Static seal**
Jedinou funkcí statického těsnění je zajistit těsnost mezi minimálně dvěma díly, které se vzájemně nepohybují. The only function of a static seal is to ensure the sealing of at least two parts, fixed in relation to each other.
Vzdálenost mezi plochami dílů oddělených těsněním musí být menší nebo rovna 5 mm. The distance between the faces of the parts separated by the seal must be less than or equal to 5 mm.
- 2.3.11.b Dynamické těsnění Dynamic seal**
Těsnění nezbytné pro zabránění jakémukoli úniku mezi vzájemně se pohybujícími díly. Seal required to prevent leakage in between parts in relative motion one to the other.
- 2.3.12 Terminologická ekvivalence mezi motorem se střídavým pístem a motorem s rotačním pístem Terminology equivalence between reciprocating piston engine and rotary piston engine**
- | Střídavý | Rotační | Reciprocating | Rotary |
|-------------------------------|---|----------------------------------|---|
| Blok válců (nebo blok motoru) | Skříň rotoru (statoru) | Cylinder block (or engine block) | Rotor housing (stator) |
| Hlava válců | Boční skříň (v případě bočního výfuku) nebo Skříň rotoru (v případě výfuku po obvodu) | Cylinder head | Side housing (if side exhaust) or Rotor housing (if peripheral exhaust) |
| Píst / pístní kroužky | Rotor / těsnění rotoru | Piston / Piston rings | Rotor / Rotor seals |
| Klíkový hřídel | Excentrický hřídel | Crankshaft | Eccentric shaft |
- 2.4 Podvozek Running Gear**
Podvozek je tvořen všemi částmi vozu, které nejsou odpružené nebo jsou odpružené jen částečně. The running gear is made up of all parts of the vehicle which are totally or partially suspended.
- 2.4.1 Kolo Wheel**
Disk a ráfek. Flange and rim.
Kompletním kolem se rozumí disk, ráfek a pneumatika. By complete wheel is meant flange, rim and tyre.
- 2.4.2 Elektricky řízený brzdový systém („brake-by-wire“) Braking system controlled electronically ("Brake-by-wire")**
Technologie „brake-by-wire“ dává možnost kontrolovat brzdění kol elektrickými prostředky. "Brake-by-wire" technology provides the possibility to control the braking of wheels through electrical means.
Může buď doplňovat tradiční brzdový systém (mechanické a hydraulické ovladače), nebo to může být autonomní systém nahrazující tradiční systém elektrickými systémy ovládání za použití elektromagnetických ovladačů a rozhraní člověk-stroj jako jsou emulátory pocitu z pedálu atd.... It may supplement the traditional braking system (mechanical and hydraulic controls), or be a standalone brake system replacing the traditional system with electronic control systems using electromechanical actuators and human-machine interfaces such as pedal feel emulators, etc....

2.4.3	Třecí plocha brzd	Friction surface of the brakes
	Plocha, které se dotýká obložení bubnu nebo destičky z obou stran kotouče, když se kolo jednou otočí.	Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.
2.4.4	Zavěšení McPherson	McPherson suspension
	Celý systém zavěšení, včetně teleskopického prvku, který nemusí nutně zajišťovat funkci tlumiče a/nebo zavěšení, který nese prvek, zavěšený ve své horní části na jediném upevňovacím čepu, spojeném s karosérií (šasi) a v dolní části se otáčející kolem příčného ramene, zajišťujícího příčné a podélné vedení nebo kolem prostého příčného ramene, drženého podélně buď torzním stabilizátorem, nebo trojúhelníkovým ramenem.	Any suspension system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through a single attachment point at its top end and is pivoted at its bottom end either on a transverse wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transverse link located longitudinally by an antiroll bar, or by a tie rod.
2.4.5	Systém elektronické kontroly uzavřenou smyčkou	Closed loop electronic control system
	Systém elektronické kontroly, při kterém je reálná hodnota (kontrolovaná proměnná) trvale sledována a vrácený signál (feedback) je srovnáván s požadovanou hodnotou (referenční proměnná) a systém je poté automaticky nastaven podle výsledku tohoto srovnání.	Electronically controlled system in which an actual value (controlled variable) is continuously monitored, the feedback signal is compared with a desired value (reference variable) and the system is then automatically adjusted according to the result of this comparison.
2.5	Šasi - karoserie	Chassis - Bodywork
2.5.1	Šasi	Chassis
	Celková struktura vozidla, která spojuje mechanické části a karosérii včetně rozebíratelných částí struktury.	The overall structure of the vehicle around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.
2.5.2	Karosérie	Bodywork
	<u>Vnější:</u> Všechny plně odpružené části vozidla, ovívané proudem vzduchu.	<u>Externally:</u> All the entirely suspended parts of the vehicle licked by the air stream.
	<u>Vnitřní:</u> Prostor pro posádku a zavazadlový prostor. <u>Karosérie jsou děleny následujícím způsobem:</u>	<u>Internally:</u> Cockpit and boot. <u>Bodywork is differentiated as follows:</u>
	<ul style="list-style-type: none"> • plně uzavřená karosérie • plně otevřená karosérie • přeměnitelná karosérie – s pružnou nebo pevnou střechou, stahovatelnou nebo snímatelnou • karoserie kamionu tvořená kabinou a nosnou skříň (pokud existuje) 	<ul style="list-style-type: none"> • Completely closed bodywork • Completely open bodywork • Convertible bodywork with the hood in either supple (drop-head) or rigid (hard-top) material • Truck bodywork composed of the cabin and the load-bearing bodywork (if applicable)
2.5.3	Sedadlo	Seat
	Vybavení tvořené sedákem a opěradlem.	Equipment made of one base and one backrest.
	<u>Opěradlo</u> Plocha, měřená od spodní části páteře normální sedící osoby směrem vzhůru.	<u>Backrest</u> Surface measured upwards from the base of a normally seated person's spine.
	<u>Sedák</u> Plocha, měřená od spodní části páteře téže osoby směrem vpřed.	<u>Seat basis</u> Surface measured from the base of the same person's spine towards the front.
2.5.4	Zavazadlový prostor	Luggage compartment
	Prostor, oddělený od prostoru pro posádku a motorového prostoru a umístěný uvnitř vozu. Na délku je tento prostor omezen pevnými částmi vozu a/nebo zadní částí sedadel v jejich nejzazší pozici, a/nebo případně nakloněné maximálně o 15° směrem dozadu.	Any volume distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle. This volume is limited in length by the fixed structure provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible, reclined at a maximum angle of 15° to the rear.
	Na výšku je tento prostor omezen pevnými částmi a/nebo snímatelnými přepážkami, umístěnými sem výrobcem nebo případně horizontální rovinou, procházející nejnižším bodem čelního skla.	This volume is limited in height by the fixed structure and/or by the detachable partition provided for by the manufacturer, or in the absence of these, by the horizontal plane passing through the lowest point of the windscreen.
2.5.5	Nosná skříň	Load-bearing bodywork
	Část karoserie kamionu určená k přepravě zboží.	Part of the bodywork of a truck allocated to contain goods.
	Může být z pružných a/nebo pevných materiálů a může mít několik otvorů.	It may be made from flexible and/or rigid materials and may have several openings.

2.5.6	Prostor pro posádku	Cockpit
	Vnitřní prostor, kde je umístěn jezdec a spolujezdec nebo spolujezdci.	Structural inner volume which accommodates the driver and the passenger(s).
2.5.7	Kapota motoru	Bonnet
	Vnější část karosérie, která se otvírá pro umožnění přístupu k motoru.	Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.
2.5.8	Blatníky	Fenders
	Vůz	Car
	Blatník je část definovaná podle obr. 251-1 a obr. XIII-A1 (nebo XIII) homologačního listu skupiny T2 (pokud se použije).	A fender is considered to be the area defined according to Drawing 251-1 and to Drawing XIII-A1 (or XIII) of the Group T2 homologation form (if applicable).
	Viz čl. 251-2.5.7	See Article 251-2.5.7.
	Kamion	Truck
	<u>Přední blatník</u>	<u>Front mudguard</u>
	Část omezená vnitřní stranou kompletního kola a částí karoserie (integrované a/nebo přidané) omezené vpředu horním okrajem předního nárazníku a vzadu částí, nacházející se minimálně na stejné úrovni jako horní okraj předního nárazníku.	The area limited by the inner face of the complete wheel and by the part of the bodywork (included and/or added) limited by the upper edge of the front bumper at the front, and by the part situated at least at the same level than that of the front bumper at the rear.
	Zástěrky nejsou součástí blatníku.	Mud flaps are not part of the mudguard.
	<u>Zadní blatník</u>	<u>Rear mudguard</u>
	Část omezená vnitřní stranou kompletního kola nejvíce uvnitř a částí zakrývající pneumatiky 60° z obou stran svislé osy.	The area limited by the inner face of the innermost complete wheel and by the part covering the tyres over at least 60° on both sides of the vertical axis.
	Horní vodorovná část může být tvořena dnem nosné skříně.	The upper horizontal part may be the bottom of the load-bearing bodywork.
	Zástěrky nejsou součástí blatníku.	Mud flaps are not part of the mudguard.
2.5.9	Motorový prostor	Engine compartment
	Prostor, vymezený pevnými nebo sňímatelnými panely šasi a karoserie kolem motoru.	Volume defined by the fixed or detachable chassis and bodywork panels surrounding the engine.
	Tunel transmise není součástí motorového prostoru.	The transmission tunnel is not part of the engine compartment.
2.5.10	Skelet	Bodyshell
	Struktura, tvořená prvky karoserie a mající funkce šasi.	Structure made up of bodywork parts and having the functions of a chassis.
2.15.11	Nárazník	Cow-catcher
	Prvek, určený k ochraně přední části vozu, světlometů a chladičů.	Part designed to protect the front of the vehicle, the headlights and the radiators.
2.5.12	Hlavní struktura	Main structure
	<u>Vůz homologovaný FIA</u>	<u>FIA-homologated vehicle</u>
	Vnitřní prostor karoserie, umístěný:	Volume contained within the bodywork and situated:
	<ul style="list-style-type: none"> • v čelním průmětu uvnitř podélníků a příček nejvíce vzdálených od původního skeletu a/nebo šasi • v dolním podélném průmětu umístěný uvnitř a nad prvky původní karoserie, tvořící skelet, šasi nebo šasi-skelet • v horním podélném průmětu umístěný pod průmětem původního skeletu nebo karoserie bez kapot, zadního čela a dveří. 	<ul style="list-style-type: none"> • In frontal projection, within the outermost side members and cross members of the original shell and/or chassis • In lower longitudinal projection, within and above the original bodywork parts forming the shell, chassis or chassis shell • In upper longitudinal projection, below the projection of the original shell or bodywork without boot or bonnet lids, tailgate or doors.
	<u>Nehomologovaný vůz</u>	<u>Non-homologated vehicle</u>
	Vnitřní prostor karoserie umístěný:	Volume contained within the bodywork and situated:
	<ul style="list-style-type: none"> • ve svislém průmětu na délku, mezi rovinami, procházejícími vnějšími okraji kol a na šířku mezi rovinami, procházejícími středem kompletních kol s tolerancí 3 %, pod podmínkou, že tyto roviny procházejí skeletem nebo šasi, trubkovým nebo polotrubkovým. Pokud tomu tak není, maximální šířka je definována svislými průměty prvků struktury, které nesou zatížení. • v podélném průmětu je prostor definován ve spodní části podélnými průměty dolních prvků struktury, které nesou zatížení a v horní části vpředu rovinami, které procházejí nejvyššími body 	<ul style="list-style-type: none"> • In vertical projection, in length, between the planes passing through the outer edges of the wheels and in width between the planes passing through the centre of the complete wheels with a tolerance of 3 %, on condition that these planes pass through the shell or chassis shell, tubular or semi-tubular If this is not the case, the maximum width is defined by the vertical projections of the parts of the structure receiving the suspension loads • In longitudinal projection, the volume is defined in its lower part by the longitudinal projections of the lower parts of the structure receiving the suspension loads, and in its upper part, at the front, by the planes passing through the highest points of the front safety

	předního bezpečnostního oblouku a nejvyššími body struktury nesoucí zatížení nebo případně horními okraji předních kol.	rollbar and the highest points of the structure receiving the suspension loads or, alternatively, the upper edges of the front wheels.
	Vzadu je definován rovinami, procházejícími nejvyššími body hlavního bezpečnostního oblouku a nejvyššími body struktury nesoucí zatížení nebo případně horními okraji zadních kol.	To the rear it is defined by the planes passing through the highest points of the main safety rollbar and the highest points of the structure receiving the suspension loads or, alternatively, the upper edges of the rear wheels.
	Mezi hlavním a předním obloukem je definována rovinami, které spojují horní části.	Between the main and front rollbars, it is defined by the planes joining their upper parts.
2.5.13	Žaluzie	Louvres
	Systém nakloněných lamel, umístěných uvnitř obvodu otvoru, umožňující zakrýt předmět, který se za nimi nachází při pohledu kolmo k ploše otvoru.	Combination of inclined slats arranged within the perimeter of an opening that conceal an object situated behind them when looked at perpendicularly to the surface of the opening.
2.6	Elektrický systém	Electrical system
	<u>Světlomet</u>	<u>Headlight</u>
	Optické zařízení, jehož světelný zdroj vytváří svazek paprsků směřujících vpřed.	Any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.
2.7	Palivová nádrž	Fuel tank
	Nádoba, obsahující palivo, které může pomocí potrubí odtékat směrem k hlavní nádrži nebo k motoru.	Any container holding fuel likely to flow by means of lines towards the main tank or the engine.
2.8	Automatická převodovka	Automatic Gearbox
	Je tvořena hydraulickým měničem točivého momentu, skříní s planetovými soukolími, vybavenými spojkami a vícekotoučovými brzdami, má určitý počet převodových poměrů a ovládání změny poměru. Změna převodového poměru může být prováděna automaticky bez rozpojení motoru a převodovky, tedy bez přerušování převodu točivého momentu motoru.	This is made up of a hydrodynamic torque converter, a box with epicyclic gears equipped with clutches and multi-disc brakes and having a fixed number of reduction gears, and a gear change control. The gear change can be achieved automatically without disconnecting the engine and gearbox, and thus without interrupting the engine torque transmission.
	Převodovky s plynulou změnou převodu jsou pokládány za automatické převodovky s tou zvláštností, že mají nekonečný počet převodových poměrů.	Gearboxes with continually variable transmission are considered as automatic gearboxes with the particularity of having an infinite number of reduction ratios.

ART. 3	ZVLÁŠTNÍ DEFINICE PRO VOZY S ELEKTRICKÝM POHONEM	SPECIFIC DEFINITIONS FOR ELECTRICALLY-POWERED VEHICLES
	Viz článek 251-3.	See Article 251-3.
ART. 4	ZVLÁŠTNÍ DEFINICE PRO VOZY S VODÍKOVÝM POHONEM	SPECIFIC DEFINITIONS FOR HYDROGEN VEHICLES
	Viz článek 251-4.	See Article 251-4.

ZMĚNY PLATNÉ OD 01.01.2023**MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2023**

.....

.....

ZMĚNY PLATNÉ OD 01.01.2024**MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2024**

.....

.....