

ÚSTŘEDNÍ RADA AUTOMOTOKLUBU SVAZARMU

JOSEF HÁLEVKA
J I Č I N
SOUKOLOVSKÁ 343

AUTOMOTOKLUB SVAZARMU ČSR

výcvikové středisko autom. jezdců
při Automotoklubu Svazarmu
J I Č I N

Příloha »J«

ROZDĚLENÍ, DEFINACE A SPECIFIKACE VOZŮ

VYDÁNO: 1976

MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ FEDERACE
(FIA)

Příloha „J“

OBSAH

Kapitola 1 — Rozdělení vozů	3
Čl. 251 — Kategorie a skupiny	3
Kapitola 2 — Definice	3
Čl. 252 — Definice	3
Kapitola 3 — Bezpečnostní předpisy	7
Čl. 253 — Bezpečnostní zařízení pro všechny automobilové podniky ve sportovním kalendáři FIA	7
Kapitola 4 — Základní předpisy	15
Čl. 254 — Podmínky pro povolené změny skupin a přeskupení	15
Čl. 255 — Společné předpisy pro všechny vozy skupin 1 až 6	15
Cestovní sériové vozy (skup. 1)	22
Čl. 256 — Definice	22
Čl. 257 — Minimální produkce a počet míst	22
Čl. 258 — Povolené montáže a změny	22
Cestovní vozy (skup. 2)	27
Čl. 259 — Definice	27
Čl. 260 — Minimální produkce a počet míst	27
Čl. 261 — Povolené změny a doplňky	28
Sériové vozy Grand Tourisme (skup. 3)	33
Čl. 262 — Definice	33
Čl. 263 — Minimální produkce a počet míst	33
Čl. 264 — Povolené změny a (nebo) doplňky	33
Vozy Grand Tourisme (skup. 4)	33
Čl. 265 — Definice	33
Čl. 266 — Minimální produkce a počet míst	33
Čl. 267 — Povolené změny	33
Speciální produkční vozy (skup. 5)	34
Čl. 268 — Definice	34
Čl. 269 — Povolené změny	34
Dvoumístné závodní vozy (skup. 6)	36
Čl. 270 — Definice	36
Čl. 271 — Základní předpisy	36
Čl. 272 — Zvláštní předpisy	37
Jednomístné závodní vozy (skupiny 7 a 8)	39
Čl. 273 — Společné předpisy pro vozy skupiny 7	39
Čl. 274 — Mezinárodní formule 1	41
Čl. 275 — Mezinárodní formule 2	42
Čl. 276 — Mezinárodní formule 3	42
Čl. 277 — Závodní vozy volné formule (skup. 8)	44

Poznámka: Pokud jde o výkresy, viz přílohu J bulletin č. 88 (z prosince 1974).

ROZDĚLENÍ, DEFINICE A SPECIFIKACE VOZŮ

Kapitola 1 — ROZDĚLENÍ VOZŮ

Čl. 251 — Kategorie a skupiny:

Automobily používané ve sportovních podnicích se dělí do těchto kategorií a skupin:

Kategorie A: Homologované produkční vozy (číslice v závorkách znamenají minimální počet vozů vyrobených ve dvanácti po sobě následujících měsících, vyjma skupinu 4, pro kterou výrobní období je 24 měsíců po sobě následujících:

- skupina 1: cestovní sériové vozy (5000)
- skupina 2: cestovní vozy (1000)
- skupina 3: sériové vozy „Grand Tourisme“ (1000)
- skupina 4: vozy „Grand Tourisme“ (400)
- skupina 5: speciální produkční vozy (pocházející ze skupin 1 až 4).

Kategorie B:

- skupina 6: dvoumístné závodní vozy
- skupina 7: závodní vozy mezinárodní formule
- skupina 8: závodní vozy „volné formule“.

Kapitola 2 — DEFINICE

Čl. 252 — Definice:

a) **Homologované produkční vozy:** Vozy, o nichž bylo zjištěno, že byly sériově vyrobené v určeném počtu a v daném časovém období a jsou určené pro normální prodej zákazníkům. Toto období je 12 po sobě následujících měsíců pro skupiny 1 až 4 a 24 po sobě následujících měsíců pro skupinu 4.

Po zjištění minimální série je ACN (národní autoklub) oprávněn požádat FIA o homologaci.

b) **Experimentální vozy:** Vozy, které nemají nebo ztratily vztah k sériovému vozidlu, protože byly vyrobeny jen v jediném exempláři nebo v počtu menším, než jaký je požadován ve skupině, nebo když počet exemplářů vyrobených ročně je nepatrný anebo protože byly — třebaže jsou odvozeny ze sériového vozu — pozměněny nebo vybaveny novým příslušenstvím v takovém rozsahu, že povahu sériového vozu ztratily.

c) **Závodní vozy:** Vozy postavené výhradně pro závody na okruhu nebo na uzavřené trati. Tyto vozy jsou zásadně definovány mezinárodními závodními formullemi, tj. předpisy, které FIA vydává s plaností pro určité časové období. Závodní vozy, které nevyhovují žádné mezinárodní formulli FIA, se nazývají vozy „volné formule“. Předpisy o nich musí být přesně stanoveny pořadatelstvem a uvedeny v propozicích podniku.

d) **Shodné:** Pod pojmem „shodné“ (identické) rozumíme vozy, které patří ke stejné výrobní sérii a mají stejnou karosérii (uvnitř i zevně), stejné mechanické díly a stejné chassis (při čemž toto chassis může být nedílnou součástí karosérie, jde-li o samonosnou konstrukci).

„Mechanické díly“ zahrnují všechny díly, potřebné pro pohon, pérování, řízení a brzdění, jakož i všechna pevná nebo pohyblivá příslušenství, potřebná k jejich normální funkci (např. elektrické příslušenství).

Pod pojmem chassis se rozumí celková sestava (struktura) vozu, která zahrnuje mechanické díly a karosérii, včetně všech součástí pevně spojených se zmiňovanou sestavou a která je umístěna pod vodorovnou rovinou, procházející středem hlav kol.

e) **Minimální počet výrobků:** Tento počet, odlišný podle uvažované skupiny vozů, se týká vozů zcela shodných, jejichž výroba byla úplně dokončena v uplynulých 12 po sobě jdoucích měsících pro skupiny 1 až 3 a 24 měsících pro skupinu 4.

Minimální sérii se může rozumět jedině počet vozů zcela dohotovených, tj. způsobilých k jízdě a hotových k předání normálním zákazníkům.

f) **Normální prodej:** Jde o distribuci jednotlivým zákazníkům cestou normální výrobcovy obchodní sítě.

g) **Homologace:** Úřední zjištění, jež učinila FIA, že určitý model vozu byl vyroben v dostatečné sérii, aby byl zařazen do některé ze skupin 1, 2, 3 nebo 4, podle tohoto řádu. Žádost o homologaci, kterou musí dostat FIA od ACN výrobní země, slouží za podklad pro vypracování homologačního listu (viz odstavec h).

Musí být provedena podle zvláštního řádu, zvaného „homologační řád“, který vypracovala FIA. Každý výrobce, který si přeje dát homologovat svůj model nebo modely, musí se zavázat, že bude respektovat jeho ustanovení.

Homologovány mohou být jen vozy k 1. lednu 1974 ještě vyráběné anebo s jejichž výrobou bylo započato po tomto datu. Každá homologace sériově vyráběného vozu se stává neplatnou 5 roků po té, co byla sériová výroba dotyčného modelu definitivně zastavena.

Homologace určitého modelu je platná jen pro jedinou skupinu. Z toho tedy vyplývá, že na model, který byl homologován v jedné skupině a pak přešel do jiné skupiny, se původní homologace už nevztahuje.

Definitivní zastavení sériové výroby: Sériová výroba se považuje za zastavenou počínaje okamžikem, kdy roční výroba klesne pod 10 % minimálního počtu výrobků, předepsaného pro příslušnou skupinu.

Definice výrazu „model vozu“: „Modelem vozu“ se rozumějí všechny vozy, patřící do výrobní série, rozpoznatelné podle specifické koncepce a základní vnější linie karosérie a podle stejné mechanické koncepce motoru a náhonu kol.

Určitý model vozu může mít několik variant (např. s různým výkonem nebo objemem válců, které mohou případně být zvlášť homologovány).

I když FIA může z praktických důvodů provést homologaci určitých variant téhož modelu v různých skupinách vozů, je zásadně zakázána současná homologace variant téhož modelu jednak ve skupinách 1 a 2 (cestovní) a jednak ve skupinách 3 a 4 (Grand Tourisme).

h) **Homologační listy:** Pro každý model vozu, který FIA homologovala, bude vystavena popisná listina, nazvaná „homologační list“. V ní budou uvedeny všechny znaky umožňující zjistit totožnost dotyčného modelu.

K tomu účelu použijí všechny ACN jedině vzor homologačního listu, stejně jako i doplňkového listu „normální vývoj typu“ a „varianta“, které vydala FIA.

Pořadatelé mohou požadovat předložení těchto listů při převímce a před startem a jsou oprávněni odmítnout účast soutěží, který by je nepředložil.

Pokud by nastala jakákoliv pochybnost při porovnání modelu vozu s jeho homologačním listem, musí techničtí komisaři použít příručku o údržbě, vydanou pro zástupce značky anebo katalog se seznamem náhradních dílů.

Kdyby se stalo, že tato dokumentace není dosti přesná, je možné provést

přímé přezkoumání porovnáním se shodným exemplářem, který má obchodní zastoupení k dispozici.

Je povinností soutěžího, aby si u ACN výrobní země svého vozidla opatřil homologační list, případně doplňkový nebo doplňkové listy pro své vozidlo.

Půjde-li o „normální vývoj typu“, musí použitý model přesně odpovídat některému modelu z doby před vývojem nebo po něm.

Zjistí-li se při technické převímce, že vůz plně odpovídá předloženému homologačnímu listu pokud jde o požadavky na skupinu, do které je vůz zařazen, pak není nutné ohlížet se na jeho rok výroby.

V důsledku toho nebudiž přihlíženo k číslům chassis a motoru, případně uvedeným v homologačním listě.

i) **Objemové třídy:** Vozy se dělí podle objemu válců motoru do těchto 15 tříd:

1.	objem menší nebo rovný 500 ccm	
2.	objem větší než 500 ccm a menší než (nebo rovný) 600 ccm	600 ccm
3.	„ 600 ccm	700 ccm
4.	„ 850 ccm	1000 ccm
6.	„ 1000 ccm	1150 ccm
7.	„ 1150 ccm	1300 ccm
8.	„ 1300 ccm	1600 ccm
9.	„ 1600 ccm	2000 ccm
10.	„ 2000 ccm	2500 ccm
11.	„ 2500 ccm	3000 ccm
12.	„ 3000 ccm	4000 ccm
13.	„ 4000 ccm	5000 ccm
14.	„ 5000 ccm	6000 ccm
15.	„ 6000 ccm	

Třída 15 může být propozicemi rozdělena na dvě nebo více mezitříd, jiná třída však nikoli. Toto rozdělení do tříd se týká jen vozů, jejichž motor nemá žádné přeplňovací zařízení.

Nezakazují-li to jiné předpisy, jež FIA případně vydala pro určitou kategorii podniků, nemusí pořadatelé v propozicích předepsat všechny třídy, nýbrž mají navíc ještě právo spojit dvě nebo více po sobě následujících tříd, a to podle okolností vlastních jejich podniku.

j) **Srovnávací vzorce mezi motory s vratnými písty a motory speciálními:**

— **Motory s rotačními písty:**

Vozy vybavené motory s rotačními písty podle patentu NSU — Wankel, budou připuštěny na základě ekvivalence objemu. Tato ekvivalence je vyjádřena dvojnásobkem rozdílu mezi maximálním a minimálním obsahem pracovní komory.

— **Motory turbinové:**

Vozy poháněné turbinovým motorem budou připuštěny podle srovnávacího vzorce s motory s vratnými písty. Tento vzorec zní:

$$S = \frac{C \times 0,09625}{(3,1 \times T) - 7,63}$$

S = sekce (část) pro průtok vzduchu o vysokém tlaku na výstupu z lopatek (nebo na výstupu z lopatek statoru prvního stupně, jde-li o stator vícestupňový); vyjadřuje se v cm^2 . Tato průtočná část (sekce) je minimální plocha, měřená mezi pevnými lopatkami prvního stupně vysokotlaké turbíny. V případě, že úhel otevření těchto lopatek je proměnlivý, bere se v úvahu jejich maximální rozevření, aby se docílilo největší možné plochy k určení průtočné části S. Plocha průtočné části se rovná součinu — vyjádřenému v cm^2 — výšky, šířky a počtu lopatek.

C = objem odpovídajícího motoru s vratnými písty vyjádřený v cm^3 .

R = tlaková hodnota odpovídající kompresoru turbinového motoru. Obdržíme ji umocněním hodnot odpovídajících druhu kompresoru. Mocnitelem je počet stupňů, a to takto:

kompresor axiální s podzvukovou rychlostí průtoku:

1,15 pro stupeň,

kompresor axiální s nadzvukovou rychlostí průtoku:

1,5 pro stupeň,

kompresor radiální: 4,25 pro stupeň.

Příklad kompresoru s jedním stupněm radiálním a šesti stupni axiálními:

— CSI si vyhrazuje právo změn ve srovnávacích předpisech mezi motory klasickými a motory nových typů, přičemž je předběžně oznámí 12 měsíců před 1 lednem roku, v němž změny vstoupí v platnost.

$R = 4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15$ nebo $4,25 \times 1,15^6$

k) **Karosérie:** Karosérii rozumíme

— zevně: všechny části vozu ovívané proudem vzduchu, umístěné nad rovinou, procházející středem hlav kol,

— uvnitř: všechny viditelné části prostoru pro osádku.

Rozeznáváme tyto druhy karosérií:

1. karosérii zcela uzavřenou,
2. karosérii zcela otevřenou,
3. karosérii přeměnitelnou: se střechou měkkou nebo tuhou, se střechou, která se dá otevřít nebo zavřít anebo má snímatelný vršek.

l) **Použití aerodynamických opatření na vozech skupin 6 a mezinárodních závodních formulí:**

Při výkladu (interpretaci) článku 252/l budou se karosérii zásadně rozumět všechny vnější části vozu, které přesahují na výšku nejvyšší bod kol s namontovanými pneumatikami, s výjimkou bezpečnostního oblouku a součátí, které nepopíratelně souvisejí s funkcí motoru a transmise (převodů).

Každá specifická část vozu, která má aerodynamický vliv na stabilitu vozidla, musí být povinně namontována na plně odpérované části vozu a musí být pevně zajištěna (blokována), je-li vůz v pohybu.

m) **Kolo:** Kolem se rozumí disk s ráfkem; kompletním kolem se rozumí disk s ráfkem a pneumatikou.

n) **Třecí plocha brzd:** Třecí plochou brzd rozumíme styčnou plochu obložení s bubnem nebo destiček s kotoučem při jedné plné otáčce kola.

o) **Blok motoru:** Blokem motoru rozumíme klikovou skříň a válec.

p) **Sběrná potrubí:**

S á n í : Sběrným sacím potrubím rozumíme díl shromažďující směs vzduchu a paliva při výstupu z karburátoru(ů) a sahající až k vstupním otvorům hlavy

válce, jde-li o plnění pomocí karburátorů, anebo díl shromažďující vzduch při výstupu z ústrojí ovládajícího přítok vzduchu a sahající až k vstupním otvorům hlavy válce, jde-li o plnění vstřikováním.

V ý f u k : Sběrným výfukovým potrubím rozumíme díl shromažďující plyny při výstupu z hlavy válce a sahající až k vstupnímu otvoru první jednotné trubky.

q) **Spuštění:** Povinný automatický startér se zdrojem elektrické nebo jiné energie na palubě vozu; musí být spuštěn jezdcem sedícím za volantem.

r) **Zpětný chod:** Všechny vozy musí mít převodovku vybavenou zpětným chodem, který je při startu ve fungujícím stavu a může být zařazen jezdcem z jeho místa za volantem.

s) **Přezkoumání minimální váhy:** Po celou dobu podniku musí vozy vyhovovat požadavku minimální váhy.

Z toho titulu mohou komisaři zabrat vůz po příjezdu do cíle a po vyprázdnění nádrže na benzín jej převážít.

t) **Zátěž:** Je povoleno doplnit váhu vozu jednou nebo více zátěžemi, přidanými ke hmotě vozu, jestliže se použije pevných a jednotných bloků, upevněných pomocí náradí a umožňujících připevnění plomb, uznají-li to komisaři za potřebné.

Snímatelná zátěž je zakázána.

Použití: vozy skupin 2, 4, 5, 6, 7 a 8. Na vozech skupin 1 a 3 není dovolen žádný druh zátěže. Zátěž, případně použitá pro vozy skupin 2 a 4, musí být viditelně umístěna před sedadlem spolujezdce a musí být plombovaná.

u) **Obvod vozu při pohledu shora:** Upřesňuje se, že jde o vůz jak je předveden na start příslušného podniku.

v) **Postup při doplňování:**

Normalizovaná přípojka:

— Jde-li o centralizovaný systém, který poskytují okruhy nebo o systém, který si opatřili soutěžící, musí plnicí hadice mít těsnou přípojku (spojku) přiléhající k normalizovanému hrdlu, namontovanému na voze. Normy tohoto hrdla jsou uvedeny v náčrtku (náčrtek je nezměněný proti textu 1974).

— Všechny vozy musí mít plnicí hrdlo odpovídající náčrtku. Toto těsnící hrdlo spočívá na principu „mrtvého muže“ („l'home mort“, „the dead man“) a nesmí tedy mít žádné zařízení pro zadržení v otevřené poloze (kuličky, ozuby atd.).

— Odvzdušňování musí být vybaveno zpětnou klapkou (případně klapkami) a uzavíracími ventily podle stejného principu jako normalizovaná plnicí hrdla a musí mít stejný průměr. Při doplňování musí být odvzdušňovací výstupy (výpusti) napojeny pomocí přizpůsobené přípojky buď na hlavní zásobovací nádrž, nebo na průhlednou přenosnou nádobu obsahu nejméně 20 litrů, která má uzavírací systém zaručující dokonalé utěsnění nádoby. Odvzdušňovací nádoby musí být prázdné při zahájení doplňování.

Použití: s odvoláním na obecné předpisy k mistrovstvím FIA.

Kapitola 3 — BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Čl. 253 — Bezpečnostní zařízení pro všechny automobilové podniky ve sportovním kalendáři FIA

a) **Doplňovací uchycení:** Jedno nebo více doplňovacích uchycení motorového krytu (kapoty), víka zavazadlového prostoru a jiných důležitých dopravných předmětů (jako náhradní kolo, skříňka s náradím atd.).

Povinné použití pro vozy skupin 1, 2, 3, 4, 5, 6.

b) Doplnková ochrana potrubí: Doplnková ochrana palivových potrubí a potrubí brzdového systému, zvenčí skořepiny proti každému riziku poškození (kamení, koroze, ulomení mechanických dílů atd.) a uvnitř prostoru pro osádku proti každému riziku požáru (jedině palivová potrubí).

Povinné použití pro vozy skupin 1, 2, 3, 4, 5, 6.

Vedení, potrubí a elektrické příslušenství: S výjimkou, že vedení (potrubí) a elektrické příslušenství, jako akumulátory, benzínová čerpadla atd., vyhovují leteckým předpisům, pokud jde o jejich umístění, materiály a jejich spoje, musí být umístěny nebo namontovány tak, aby jakékoli unikání nemohlo způsobit:

- nahromadění kapaliny
- vnikání kapaliny do prostoru pro jezdce
- styk kapaliny s kterýmkoliv elektrickým vedením nebo příslušenstvím.

V případě, že vedení, potrubí nebo elektrické příslušenství by procházely prostorem pro jezdce (franc.: l'habitacle du pilote, angl.: the cockpit) nebo byly v něm namontovány, musí být od tohoto prostoru izolovány zvláštním obalem z nepropustného a nehořlavého materiálu.

Všechna palivová vedení nacházející se zvenčí prostoru pro jezdce, s výjimkou trvale namontovaných na motoru, musí být zesílena a připojena šroubovými spoji. Musí odolávat tlaku 70 kg/cm² (1000 p. s. i.) a teplotě 260 °C (500 °F).

Všechny elektrické okruhy musí být opatřeny ohnivzdornou izolací.

Povinné použití pro vozy skupin 6, 7, 8.

c) Bezpečnostní pásy:

— Připoutání jedním diagonálním a jedním bederním popruhem; 3 úchyty na skořepině.

Povinné použití pro všechny vozy skupin 1, 2, 3, 4, zúčastňující se rallye.

— Připoutání dvěma popruhy přes ramena a jedním bederním; úchyty na skořepině: 2 pro bederní popruh, 2 nebo případně 1 symetrický oproti sedadlu pro popruhy přes ramena.

Povinné použití pro všechny vozy skupin 1, 2, 3, 4 s výjimkou rallye.

Je dovoleno udělat otvor v sériovém sedadle, aby se jím dal protáhnout bezpečnostní pás.

— Připoutání dvěma popruhy přes ramena, jedním bederním a dvěma stehenními úchyty na skořepině: 2 pro bederní popruh, 2 nebo případně 1 symetrický oproti sedadlu pro popruhy přes ramena, 2 pro popruhy stehenní.

Povinné použití pro všechny vozy skupin 5, 6, 7, 8.

d) Hasicí přístroje, systémy hašení. Hasicí přístroj musí mít kapacitu (obsah) hašení 5 kg, obsaženou v jedné nebo nejvýše dvou jednotkách. Vzhledem k tomu, že CO₂ je považován za nepřijatelný jako hasicí látka, musí mít použitá látka účinnost a charakteristiky nejedovatosti nejméně stejné jako BCF (Fréon 12 B1). Hasicí přístroj(e) musí být dokonale poruce jezdci a spolujezdci.

Povinné použití pro všechny vozy skupin 1, 2, 3, 4.

Systém hasicích přístrojů povinný pro vozy skupin 5, 6, 7, 8.

d/1 — Hasicí látka: BCF (CF₂ C1 Br) — DTE (Br₂ F₄) — BTM (CBr F₃)

d/2 — Minimální kapacita (obsah): kabina (cockpit) = 5 kg, prostor pro motor = 2,5 kg

d/3 — Umístění, způsob uchycení: Tlaková láhev o obsahu minimálně 5 kg musí být umístěna uvnitř základní struktury vozu

Tlaková láhev o obsahu minimálně 2,5 kg může být umístěna uvnitř nebo zevně základní struktury

V každém případě držáky lahví musí být s to odolávat akceleraci 25 g
d/4 — Doba vyprázdnění — prostor pro motor: max. 10 sekund — kabina: 30 sek. při BCF a DTE, 60 sek. při BTM

d/5 — Systém ovládní: K automatickému spuštění hasicího systému mohou být použita tepelná čidla. Použití těchto čidel se jen doporučuje, není povinné

Obě láhve musí být spuštěny (vedeny v činnost) současně

Všechny systémy spuštění, které mají vlastní zdroj energie, jsou povoleny pod podmínkou, že je možné uvést v činnost všechny hasicí přístroje při poruše všech elektrických okruhů. Předepsány jsou dvě spouště, jedna pro jezdce a druhá venkovní, která musí být umístěna na spodku nebo podél jednoho z hlavních sloupků (vzpěr) bezpečnostního oblouku

d/6 — Přezkoušení lahví. Na každé láhvi musí být uvedena:

váha prázdné láhve

váha hasicí látky

celková váha po naplnění

d/7 — Funkce: Systém musí fungovat ve všech polohách, i když jsou láhve převrácené.

e) Bezpečnostní oblouky:

Obecné ohledy:

1. Hlavním účelem těchto opatření je ochrana jezdce při převrnutí nebo jiné vážné nehodě. Tento účel je nutné mít stále na mysli.

2. Při použití šroubů a matic musí mít šrouby dostatečný minimální průměr, odpovídající jejich počtu. Musí mít nejlepší možnou jakost (přednostně leteckého typu). Zavrhuje se použití šroubů a matic se čtyřhrannou hlavou.

3. Pro základní strukturu (konstrukci) je třeba použít trubek v jednom celku. Jejich zakřivení musí být pravidelné, o stálém (konstantním) poloměru a nesmí vykazovat žádné známky zmáčknutí nebo poškození stěn.

4. Všechny svary musí mít nejlepší možnou jakost a úplné provaření (přednost má sváření obloukové nebo v héliové atmosféře). Ač dobrý vnější vzhled svaru nemusí zaručovat jeho jakost, nejsou špatně vyhlížející svary nikdy známkou dobré práce.

5. Výztuhy (styčníky) mají mít přednostně stejný průměr jako trubky základní konstrukce.

6. Jde-li o trubkový podvozek (chassis), je důležité, aby bezpečnostní oblouk byl upevněn na voze tak, že rozdělí síly na co možná největší plochu. Prosté zachycení oblouku na jediné trubce nebo na spoji trubek je nedostačující. Oblouk musí být vyřešen tak, aby byl prodloužením samotného podvozku a nikoli jen nějakým nasazeným dílem. Zcela mimořádnou péčí je třeba věnovat nezbytnému zesílení struktury podvozku např. přidáním výztuh nebo zesilovacích desek, aby síly byly rozděleny přiměřeným způsobem.

7: Jde-li o skořepinový podvozek, budiž přednostně použit zcela uzavřený bezpečnostní oblouk, jehož spodní část obímá vnitřní profil skořepiny a je náležitě upevněna spínacími deskami. Tento typ oblouku bude pak s podvozkem tvořit jednotný celek.

Zavřené vozy:

Obecně má bezpečnostní armatura sestávat ze dvou hlavních oblouků, z nichž jeden je za předními sedadly a druhý u sloupků čelního okna podle výkresu 6. Pro určité skupiny vozu (viz doleji) není oblouk u čelního okna

povinný a armatura může být provedena podle výkresu 7. Hlavní oblouk (oblouky) nesmí bránit přístupu k předním sedadlům a nesmí zasahovat do prostoru pro jezdce a vpředu sedícího spolujezdce. Naproti tomu je dovoleno, aby elementy oblouku nebo garnitury sahaly do prostoru zadních spolujezdců a procházely jprítom čalouněním nebo zadními sedadly. Hlavní oblouk (oblouky) musí být umístěny co možná nejbližší střeše, aby se omezilo její porušení při převrnutí vozu.

Aby se zabránilo vážné deformaci karosérie a tudíž aby jezdec byl lépe ochráněn při postranním nárazu, je možné doplnit účinnost bezpečnostního oblouku namontováním podélné výztuhy v úrovni dveří.

Trubka tvořící uto výztuhu musí být spojena v jeden celek s bezpečnostní armaturou, jejíž předním a zadní oblouk navzájem váže; na těchto obloucích je upevněna buď přivařením, nebo snímatelným spojem; nesmí být upevněna na samotné karosérii.

Její průměr, tloušťka a materiál odpovídají normám, které stanovila FIA pro bezpečnostní oblouky. Její sklon vzhledem k horizontále nesmí být větší než 5°.

Musí rozdělovat výšku otevřených dveří v poměru 2:1, to znamená, že je upevněna na armatuře ve výšce, měřené nad prahem dveří, která se rovná 1/3 celkové výšky dveří. Tato poloha nenarušuje snadnost vstupu nebo výstupu z vozů, zúčastňujících se sportovních podniků a poměr 2:1 je přijatelný pro téměř všechny typy vozů.

Otevřené vozy:

Konstrukce a provedení shodné s vozy zavřenými. Mimo to musí hlavní oblouk za předními sedadly být symetrický vzhledem k podélné ose vozu a odpovídat následujícím rozměrům (viz výkres 14):

Výška: Vrchol oblouku musí být nejméně 5 cm nad přílbou jezdce normálně sedícího za volantem.

Šířka: Měří se mezi svislými sloupky oblouku a musí být taková, aby ve výšce 60 cm nad sedadly jezdce a spolujezdce byl vnější sloupek oblouku vzdálen nejméně 20 cm od podélné osy sedadla (měřeno kolmo k páteři).

Podélné umístění: podélná vzdálenost mezi vrcholem oblouku a přílbou jezdce normálně sedícího za volantem nesmí být větší než 25 cm.

Za otevřené vozy budou považovány též vozy, které nemají nosnou strukturu (pevno ukonstruční) mezi vrchní částí sloupků čelního okna a sloupků případného zadního okénka.

Zabudování oblouků do podvozku: Úchytné body sloupků nebo hlavních oblouků na podvozku musí být zesíleny ocelovou deskou minimálně 2 mm silnou, přivařenou, přinýtovanou nebo přišroubovanou ke skořepině, s prodloužením přiléhajícím k svislému sloupku podvozku (např. sloupku dveří, viz výkres 8).

Celková plocha této desky musí být nejméně 35 cm², z čehož nejméně jedna třetina zajišťuje spojení se svislým sloupkem podvozku. Upevnění sloupků oblouku musí se provést nejméně třemi šrouby a maticemi se šestihrannou hlavou o průměru nejméně 8 mm. Upínací deska tvořící jeden celek se sloupky oblouku musí mít sejnou tloušťku jako stěna trubky, na níž je deska upevněna.

Jestliže je oblouk uložen na některé skříni (komoře), musí tato být na příslušném místě zesílena konstrukcí buď přivařených šroubů (čepů), nebo přivařených konců trubek (viz výkres 9).

Snímatelné spoje: Kdyby v konstrukci oblouku byly použity snímatelné spoje, musí tyto spoje odpovídat některému typu, který schválila FIA. Dosud jsou schválené: jeden spoj s kuželovým pouzdem, jeden spoj s dvojitým třmenem a čepem, pracujícím za podmínek dvojitého stříhu a jeden spoj s pouzdem podle výkresů 10, 11 a 12.

Spoj s dvojitým třmenem může však být použit jen pro podélné vzpěry (výztuhy) a nikoliv pro hlavní rám oblouku (oblouků).

Specifikace používaných trubek

	otevřené vozy		zavřené vozy	
	do 1200 kp	nad 1200 kp (vnější průřez/tloušťka)	do 1200 kp	nad 1200 kp
uhlíková ocel tažená za studena bez svaru E ~ 30 daN	38 /2,6	48,3/2,6	44,5/2,6	57 /2,9
legovaná ocel typ 25 CD4 SAE 4125 etc E ~ 50 daN	33,7/2,3	42,4/2,6	38 /2,6	48,3/2,6

Tyto rozměry v mm představují přípustná minima a odpovídají normalizovaným trubkám (mezinárodní normy ISO R 64).

U vozů nad 1200 kp jsou předepsané rozměry povinné jen pro hlavní oblouk, umístěný za předními sedadly, zatím co pro ostatní trubkové elementy (díly) je možné použít rozměrů předepsaných pro vozy do 1200 kp.

Poznámka: CSI, vědoma si problému „obyvatelnosti“ vyvolaného používáním bezpečnostních oblouků, navrhuje, aby každý výrobce vozu doporučoval jeden typ bezpečnostního oblouku, odpovídající normám FIA, pro všechny své vozy skupin 1 až 4.

Tento oblouk musí být popsán v listu rozšířené homologace, který se zašle CSI ke schválení.

Důležité: Přesná váha této armatury musí být uvedena v prohlášení soutěžícího, které přiloží k přihlašovacím formuláři. Tato váha se pak připočte k váze, kterou má vozidlo uvedenu v homologačním listu.

Použití: skupiny 1 a 3.

Vozy skupin 1 a 3: Povinná montáž pro všechny rychlostní podniky na okruhu; po libovůli pro rallye, závody do vrchu, slalomy. Usoudí-li však pořadatel některé rallye nebo závodu do vrchu, že jízdní podmínky při jejich podniku jsou srovnatelné s podmínkami při rychlostním podniku, mají právo předepsat povinnou montáž bezpečnostního oblouku, nebo bezpečnostní armatury i pro vozy skupin 1 a 3. Tato povinnost musí pak být výslovně uvedena v pozicích podniku.

Vozy skupin 2 a 4: Povinná montáž pro všechny podniky. Jde-li o rallye, není diagonála povinná.

Klecová bezpečnostní armatura podle výkresu 6, požadovaná pro vozy nad 1200 kp, je povinná pro všechny vozy s válcovým objemem přes 2 litry.

Vozy skupiny 5: Povinná montáž pro všechny vozy a všechny podniky klecové bezpečnostní armatury podle výkresu 6, požadované pro vozy nad 1200 kp.

Vozy skupiny 6: Všechny vozy musí být vybaveny bezpečnostním obloukem symetrickým vzhledem k podélné ose vozu.

Ve vozech, které mají dveře, musí mít oblouk výšku nejméně 92 cm, měřenou svisle od nejnižšího bodu zcela odpérované struktury vozu.

Ve vozech bez dveří je minimální výška 120 cm.

V každém případě musí být vrchol oblouku nejméně 5 cm nad přílbou jezdce normálně sedícího za volantem.

Vozy skupiny 7 a 8:

Rozměry: Rozměry bezpečnostních oblouků musí být následující: Minimální výška musí být nejméně 92 cm (36 palců), měřeno podél přímky souběžné s páteří jezdce, a to od kovové kostry sedadla až k vrcholu oblouku. Vrchol oblouku musí přesahovat přílbu jezdce sedícího normálně za volantem nejméně ϕ 5 cm. Šířka musí být nejméně 38 cm měřeno uvnitř oblouku mezi oběma svislými sloupky. Měří se ve výšce 60 cm nad kovovou kostrou sedadla, na kolmici k přímce procházející páteří jezdce.

Pevnost: Aby byla zajištěna dostatečná pevnost (mohutnost) oblouku, jsou výrobcem ponechány dvě možnosti:

a) oblouk zcela libovolné strukturální koncepce musí být schopen vydržet (zachytit) minimálně síly uvedené v hořené tabulce;

b) trubka a vzpěra (vzpěry) musí mít průměr nejméně 3,5 cm ($1\frac{3}{8}$ palce) a tloušťku stěny nejméně 2 mm (0,090 palce). Materiálem je chrommolybdenová ocel SAE 4130 nebo SAE 4125 (nebo ekvivalent v jednotkách NF, DIN atd.).

Je nutné, aby vrchol oblouku byl opatřen nejméně jednou vzpěrou směrem dozadu, která s vodorovnou rovinou svírá úhel nepřesahující 60°. Průměr a materiál vzpěry musí být stejné, jako je má vlastní oblouk.

Má-li oblouk dvě vzpěry, může být průměr každé z nich snížen na 20/26 mm. Snímatelné spoje mezi hlavním obloukem a vzpěrou musí odpovídat výkresům 10 a 11 anebo jinému typu, který schválila FIA.

Pod podmínkou, že se dodrží předpisy o otevírání kabiny (cockpitu) a shora uvedené předpisy o pevnosti, mohou být podpěry namontovány směrem kupředu.

f) Bezpečnostní nádrže schválené FIA:

Technické předpisy:

FIA si vyhrazuje právo schválit každý další souhrn technických předpisů pro studování podkladů, které jí předloží příslušný výrobce (nebo výrobci).

Předpisy FIA (spec.) FT3:

1. Materiál:

Plášť (v angl. a franc.: kůže, v něm.: měchýř) poddajné nádrže musí být vyroben z polyamidové, polyesterové nebo rovnocenné tkaniny, impregnované elastomerem, který je odolný vůči palivu.

2. Minimální fyzikální vlastnosti pláště nádrže:

- napětí: 450 liber nejméně. Spec. CCC-T-191 b, meth. 5102
- přetržení: 50 liber nejméně. Spec. CCC-T-191 b, meth. 5134
- proděravění: 175 liber nejméně. Spec. Mil-T-6396, čl. 4.5.17.

Tyto fyzikální vlastnosti musí být dodrženy v každém místě pláště dohotovené nádrže, tedy včetně svárů, švů (styků, spár) a přípojek (spojek).

3. Obecná upozornění k příslušenství a spojení: Všechna elastomerová příslušenství a spojení musí být přivulkanizována na plášť, aby s ním tvořila jednotný celek.

Kovové příslušenství může být:

- buď obalena (obložena) elastomerem a přivulkanizována k plášti
- nebo spojena v jeden nedílný celek s pláštěm za tepla, pod tlakem
- nebo mechanicky připojena k plášti systémem nákrůžků a výkrůžků, při-

čemž se těsnost (nepropustnost) zajistí buď plochým (rovným) anebo torickým (prstencovým) spojem.

Ve všech případech, jde-li o spojení šrouby, doporučuje se opatřit desky z lehké slitiny ocelovými vložkami.

— Spoje potrubí s pružnými spojkami pomocí sponky (svěracího kroužku) musí být chráněny navinutou tkaninou nebo ochrannými prstenci, aby se zabránilo přílišným deformacím pod tlakem sevřených sponek.

4. Výrobci nádrží schválení FIA.

Soutěžící musí používat bezpečnostních nádrží, jež vyrobil některý výrobce schválený FIA.

Aby dostal schválení FIA, musí výrobce prokázat trvalou kvalitu svého výrobku a jeho souhlasnosti s předpisy, které přijala FIA.

Výrobci nádrží schválení FIA se zavazují, že nedodají svým zákazníkům jiné nádrže než odpovídající přijatým nirmám. K tomu účelu musí být na každé dodané nádrži vytištěn kód, který udává jméno výrobce, přesné specifikace (předpisy), podle nichž byla nádrž vyrobena a datum výroby.

5. Stárnutí bezpečnostních nádrží.

Stárnutí bezpečnostních nádrží přivodí po pěti letech značný pokles jejich fyzikálních vlastností.

Potom musí být každá nádrž nejpozději 5 roků po datu vyrobení, vyznačeném na nádrži, nahrazena nádrží novou.

Nádrže bez kódu, který dovolí zjistit datum výroby, budou považovány za výrobek z doby před 1. 1. 1970.

6. Seznam schválených výrobců.

Předpisy FIA (Spec.) FTA:

1. Nádrž musí sestávat ze tří zón (pásem, oblastí):

(A) Vnější zóna:

Hasicí kapalina musí být uložena zvenčí palivových buněk, kolem nádrže tak, aby stěna nádrže ve styku se vzduchem byla plně v dotyku na vnitřní straně s hasicí kapalinou a nikdy s palivem.

(B) Palivová zóna:

Palivo musí být v buňkách o maximální kapacitě (obsahu) 2 l; buňky jsou navzájem ve spojení jen proto, aby umožnily plnění a vyprázdnění nádrže.

(C) Zóna hasicí kapaliny:

Jde o zónu mezi jednotlivými palivovými buňkami, která obklopuje buňky hasicí kapalinou.

2. Materiál nádrže:

Nádrž může být vyrobena z libovolného materiálu: kovu, plastické hmoty, kaučuku.

Použitý materiál nesmí být lámavý, aby se zabránilo lomům (prasklinám), způsobeným chvěním vozu a motoru.

3. V důsledku chvění musí nádrž, která není vyrobena z kaučuku nebo jiných pružných materiálů, zavěšena oproti chassis pomocí pružných držáků. (Stejný typ držáků jako jsou obvykle používány u chladičů vody.)

4. Jestliže je nádrž vyrobena z kovu, musí projít expozytovou (pryskyřičnou) lázní F.90, která proniknutím do kapacit (prostorů) pro hasicí látku a palivo zabráni případnému unikání, způsobenému pórovitostí, svary atd.

5. Uzávěr plnicího hrdla pro hasicí kapalinu musí být kalibrován (cejchován) jako uzávěry chladičů, aby při tlacích větších než 0,2 p/cm² nebo nižších než 0,2 p/cm² mohl přebytečný tlak uniknout a tím se dosáhlo vyrovnání tlaků vnitřních a vnějších.

6. Minimální poměr v objemu mezi palivem a hasicí kapalinou je: 30 l hasicí kapaliny pro 100 l benzínu.
7. Fyzikální vlastnosti hasicí kapaliny:
 minimální teplota varu při tlaku 1 p/cm²: 45 °C.
 Pozn. Použije-li se pro vozy skupin 6 a 7 (F 1 a F 2) nádrží odpovídajících těmto předpisům, pak se montáž deformovatelných struktur ponechává na vůli.

Použití různých předpisů

Vozy skupin 5, 6, 7, 8: Povinná montáž nádrží FT3 nebo FTA při všech podnicích.

Vozy skupin 1, 2, 3, 4: Vozy skupin 1 až 4 mohou být vybaveny bezpečnostní nádrží, pokud nutné vnitřní úpravy nenaruší strukturální části a uchycení pérování.

g) Elektrický odpojovač:

Hlavní elektrický odpojovač musí vypnout všechny elektrické okruhy (akumulátor, alternátor nebo dynamo, světla, výstražná zařízení, zapalování, elektr. zpětné vazby, atd. Předepsán je model bezpečný proti výbuchu (vzplanutí). Musí se dát ovládat jak zevnitř tak i zvenčí vozu. Pokud jde o vnějšek, musí být u zavřených vozů ovládnutí umístěno na spodku sloupku čelního okna a to na straně jezdce, nebo u otevřených vozů na spodku hlavního sloupku bezpečnostního oblouku a to buď vpravo nebo vlevo. Musí být zřetelně označen červeným bleskem v modrém bíle lemovaném trojúhelníku se základnou nejméně 12 cm.

Použití: Povinná montáž pro všechny vozy zúčastňující se závodu na okruhu nebo závodů do vrchu. Pro ostatní podniky se montáž doporučuje,

h) Zachycovač oleje:

Všechny vozy, které se zúčastňují podniku zapsaného ve sportovním kalendáři FIA a mají mazací systém s odvětráním, musí být vybaveny tak, aby vystupující olej nemohl volně unikat. Použitý zachycovač musí být s to pojmout minimálně 2 l u vozů, jejichž válcový objem je menší nebo se rovná 2000 cm³ a 3 l u vozů s válcovým objemem nad 2000 cm³. Musí být vyroben z průsvitné plastické hmoty nebo mít průhledný panel.

i) Pohled dozadu:

Vozy skupin 1, 2, 3, 4, 5.

Viditelnost dozadu musí být zajištěna zrcátkem. Musí jím být vidět zadní okénko, jehož průhled má výšku nejméně 10 cm (měřeno svisle) a šířku nejméně 50 cm (výkres č. 5). Tvoří-li však spojnice horního a spodního okraje tohoto otvoru s vodorovnou rovinou úhel menší než 20°, musí být pohled dozadu zajištěn jinými prostředky (dvěma venkovními zpětnými zrcátky nebo jakýmkoli jiným zařízením, umožňujícím pohled dozadu stejně účinně).

Dále musí být všechny tyto vozy dvě venkovní zpětná zrcátka pro podniky na okruhu.

Skupiny 6, 7, 8.

Zpětná zrcátka musí jezdci zajišťovat viditelnost dozadu na obě strany.

j) Bezpečnost brzdění:

Dvouokružová brzda, ovládaná týmž pedálem, je definována takto: Činnost pedálu musí se projevat normálně na čtyřech kolech. V případě netěsnosti v kterémkoli místě vedení anebo jakékoli poruchy brzdového okruhu musí se činnost pedálu i nadále přenášet nejméně na dvě kola.

Použití: Povinná montáž na všech vozích skupin 2, 4, 5, 6, 7, 8.

k) Oko závěsu pro přívěs:

Okno závěsu pro přívěs musí být namontováno na přední zádí vozů pro

všechny podniky. Použije se ho jen tehdy, je-li vůz volně pojízdný a nikoli má-li být zvedán.

Použití: Vozy skupin 1, 2, 3, 4, 5, 6.

l) Bezpečnostní upevnění čelního okna:

Taková upevnění mohou být volně používána u všech vozů opatřených čelním oknem, bez homologování.

m) Čelní okno:

Čelní okno z vrstevnatého (bezpečnostního) skla je povinné.

Použití: Skupiny 1, 2, 3, 4, 5.

n) Červené koncové světlo:

Jedno červené koncové světlo o minimálním příkonu 15 W musí být namontováno na zádí, v podélné ose vozu, co možná vysoko, aby bylo jasně viditelné zezadu. Tato svítidla musí být rozsvícena na příkaz ředitele závodu.

Použití: Vozy skupin 7 a 8.

o) Plnicí hrdla a odvětrání:

Připomíná se, že na formulových vozích nesmí plnicí otvory a jejich uzávěry tvořit výstupky z obrysu karosérie.

Uzávěr musí být proveden tak, aby zaručoval účinnou aretaci, která vyloučí nebezpečí nahodilého otevření při prudkém nárazu, nebo při nesprávném uzavření.

Plnicí otvory nesmí být v místech, která jsou zranitelná při kolizi. Odvětrávací otvory musí být umístěny nejméně 25 cm za prostorem pro jezdce.

Použití: Skupiny 7 a 8.

p) Systém pro přežití:

Pro všechny jednomístné vozy se doporučuje používání „systému pro přežití“, který sestává ze zdravotnické vzdušné láhve, připojené k jezdcově přilbě žáruvzdornou hadicí.

Použití: Skupina 7 (avšak pouze F 1 a F 2) a skupina 8.

Kapitola 4 — ZAKLADNÍ PŘEDPISY

Čl. 254 — Podmínky pro povolené změny skupin a přeskupení

Vozy původně patřící do některé stanovené skupiny, na kterých však byly provedeny změny nebo doplňky řádně ohlášené a přesahující meze povolené pro původní skupinu, mohou přejít do takové vyšší skupiny, vypsané v propozicích, jejichž předpisům vyhovují, a to za těchto podmínek:

skupina 1 přechází do skupiny 2

skupina 3 přechází do skupiny 4

nebo případně do skupiny 5

skupiny 2 a 4 přecházejí do skupiny 5

Čl. 255 — Společné předpisy pro všechny vozy skupin 1 až 6

a) Světlost nad zemí, poloměr otáčení:

Žádná část vozu nesmí se dotýkat země, je-li některá z jeho pneumatik prázdná.

Poloměr otáčení smí být maximálně 6,75 m, tj. vůz musí být s to zcela se otočit nalevo i napravo do protisměru mezi dvěma rovnoběžnými čarami, vyznačenými na zemi ve vzdálenosti 13,5 m od sebe.

b) Karosérie:

— Podmínky homologace:

Karosérie téže minimální série musí být zcela shodné s jedinou výjimkou „sklápěcí střechy“ („toit ouvrant“).

Byl-li však na základě určité minimální série homologován některý model, jehož karosérie má určený počet dveří, může tato homologace zahrnout i jinou

karosérii s odlišným počtem dveří, a to od okamžiku, kdy minimální výroba dosáhla poloviny počtu, potřebného pro homologaci základní (výchozí) série, a pod podmínkou, že vzhledem k základnímu modelu má:

1. podobnou karosérii, tj. takovou, jejíž základní rysy jsou stejné a která nebyla pozměněna více, než bylo nutné pro přechod ze čtyřdveřové na dvou-dveřovou verzi (nebo naopak)
2. přesně stejný mechanický celek (soustavu)
3. stejný rozvor a rozchod kol, jakož i počet míst
4. nejméně stejnou váhu
5. rozhodnutí FIA homologovat tuto variantu karosérie a z toho vyplývající vystavení doplňkového homologačního listu pro „variantu“.

Pokud jde o vozidla s přeměnitelnou karosérií, musí tato vozidla ve všech bodech vyhovovat předpisům pro vozy s uzavřenou karosérií, jestliže se podniku zúčastní v této formě, anebo předpisům pro vozy s otevřenou karosérií, jestliže jedou se spuštěnou nebo s demontovanou snímatelnou střechou.

— Maximální vnější rozměry:

Všechny vozy zúčastňující se podniků na okruhu smí mít celkovou šířku maximálně 200 cm.

— Minimální vnitřní rozměry a minimální počet míst:

Podle skupiny, ve které má být model homologován a uvnitř téže skupiny podle objemu válců motoru, musí vozy mít nejméně 4 nebo nejméně 2 místa.

Minimální počet míst je v dalším textu uveden pro každou skupinu, zavedenou těmito řády, i s minimálními vnitřními rozměry pro oba případy.

První případ (viz výkres č. 1): Vůz se 4 (nebo více) místy.

Výška vpředu (B) měří se mezi dosedací plochou polštáře předního sedadla, zatíženého standardním tělesem o váze 60 kg (viz výkres č. 2) a stropem (jde-li o strop polštářovaný, pak se polštářování při měření zmáčkne). Jestliže sedadlo předního sedadla nebo sedadel je skloněno dozadu, musí se i požadovaná výška měřit pod stejným úhlem sklonu, jaký má opěradlo.

Jde-li o přední sedadla oddělená, měří se v ose obou sedadel. Jsou-li seřiditelná, umístí se pro měření do střední polohy. Tvoří-li jeden celek („lavici“), měří se 25 cm od střední osy vozu.

Výška vzadu (D) měří se mezi dosedací plochou lavice zatížené standardním tělesem a stropem (event. polštářování je přitom stlačeno) a to 25 cm od střední osy vozu. Jestliže je opěradlo sedadla skloněno dozadu, musí se i požadovaná výška měřit pod stejným úhlem sklonu.

Šířka v místech předních sedadel (C) měří se napříč vozem ve svislé rovině, proložené středem standardního tělesa, umístěného na sedadle, a musí být dodržena na výšku nejméně 25 cm. Šířka v místech zadních sedadel (E) měří se napříč vozem ve svislé rovině proložené středem standardního tělesa, a musí být dodržena rovněž na výšku nejméně 25 cm.

Minimální rozměry (v cm) jsou:

Objem válců:	B	C	D	E
do 1000 cm ³	85	100	—	—
od 1000 do 2000 cm ³	85	110	85	110
přes 2000 cm	90	120	85	120

Kromě toho musí model vozu, aby mohl být homologován jako čtyřmístný, vyhovovat těmto podmínkám obyvatelnosti (viz výkres č. 3):

1. l — musí vykazovat nejméně 90 % L
- m — musí vykazovat nejméně 85 % M
- p — musí vykazovat nejméně 85 % k + m

2. k — musí měřit nejméně 15 cm a pro uložení nohou zadních spolujezdců je předepsána minimální délka 32 cm, minimální šířka 5 cm (pro každého z dvojice spolujezdců), minimální šířka 25 cm.

3. Místo pro zadní spolujezdce musí vyhovovat této podmínce: $k + l + m = 95$ cm nejméně.

4. Vůz, jehož opěradlo zadního sedadla (nebo sedadel) je skloněné dopředu přes svislou rovinu, nemůže být považován za čtyřmístný.

Měření shora uvedených rozměrů musí se provádět za těchto podmínek:

— přední sedadlo, jestliže je seřiditelné, musí být umístěno do normální provozní polohy, tj. $K + L + M$ musí měřit nejméně 120 cm,

— jsou-li přední nebo zadní sedadla opatřena opěradly, jejichž sklon se dá seřidit (ať mechanickým systémem, či pomocí vložek, nebo jakýmkoli způsobem), musí být tato opěradla nakloněna dozadu pod úhlem 15°,

— K — měří se vodorovně od brzdového pedálu (ve volné poloze) až k nejpřednějšímu bodu předního sedadla i k — měří se vodorovně (ve výšce rovnající se l —) mezi opěradlem předního sedadla a nejvíce kupředu vysunutým bodem sedadla zadního,

— L (l) — měří se svisle od nejvyššího bodu polštáře sedadla k podlaze vozu. Vpředu se L musí měřit v místě, kde normálně spočívají podpatky jezdce,

— M (m) — měří se vodorovně od nejvíce vpředu vysunutého bodu sedadla až k opěradlu, a to ve výšce L (l).

Je nutné rozlišovat dva zvláštní případy:

1. oddělené sedadlo: měření se provádí v podélné ose každého sedadla

2. sedadlo ve tvaru lavice: měření se provádí 25 cm od podélné osy vozu.

V každém případě však se musí u zadního sedadla (sedadel) měření provést v téže svislé rovině jako u sedadel předních.

— p — měří se (ve stejné svislé rovině jako m —) vodorovně od nejzadnějšího bodu opěradla předního sedadla až k opěradlu sedadla zadního,

— polštář sedadla, jestliže je na výšku seřiditelný, musí být uveden do své střední polohy,

— pro shora uvedená měření musí být sedadla volná.

Definice výrazu „sedadlo“:

— sedadlem je nutné rozumět dvě plochy tvořící polštář sedadla a zadní stěnu (hřbet) sedadla nebo opěradlo,

— zadní stěnou sedadla nebo opěradlem je myšlena plocha (povrch), měřená od spodku páteře normálně sedící osoby, směrem nahoru,

— polštářem sedadla rozumíme plochu měřenou od spodku páteře téže osoby směrem kupředu.

Tyto dva základní díly sedadla musí tvořit homogenní celek a musí být zcela protaženy obložením (např. přírodní nebo umělou tkaninou).

Při zkoumání určitého vozu nesmíme považovat umístění zadních spolujezdců za vyhovující pojmu „sedadlo“, pokud neposkytuje podobné pohodlí jako sedadlo přední, tj. že jeho obložení musí mít přibližně stejnou tloušťku a stejnou poddajnost jako obložení předních sedadel, anebo prakticky vyjádřeno: při měření musí se standardní těleso (60 kg) promáčknot do polštáře zadního sedadla přibližně stejně hluboko jako do předních sedadel.

Druhý případ (viz výkres č. 4 a 5): Vozy s nejméně 2 místy:

Obě místa musí být vedle sebe, každé po jedné straně podélné osy vozu a ve stejné úrovni, při čemž je normální seřízení vzhledem k postavě jezdce dovoleno. Prostor pro postavení nebo uložení dvou předních sedadel musí mít šířku nejméně 40 cm v celé hloubce sedadla. Sedadla samotná musí mít shodné rozměry.

„Chráněná výška“ je 80 cm, a to mezi dosedací plochou sedadla zatíženého standardním tělesem (viz výkres č. 2) a stropem (případně polštářování se při

tom zmáčkne) u vozů se zavřenou karosérií, anebo mezi dosedací plochou sedadla zatíženého standardním tělesem (viz výkres č. 2) a horním okrajem předního ochranného skla (čelního okna) u vozů s otevřenou karosérií (měří se svisle ve středu standardního tělesa).

Vnitřní šířka v místě předních sedadel (viz míru C) je 100 cm pro vozy s objemem válců menším nebo rovnajícím se 1000 cm³, 110 cm pro vozy s objemem válců mezi 1000 a 2000 cm³ a 120 cm pro vozy s objemem válců větším než 2000 cm³. Minimální šířka pro uložení nohou (každé osoby) musí být 25 cm a měří se ve svislé rovině pedálů, kolmé k podélné ose vozu.

Vzdálenost mezi dvěma podélnými osami sedadel nesmí být menší než 50 cm. V případě, že dvě osy by nebyly rovnoběžné, musí se měření provést z dutiny (prohloubení) dvou sedadel.

Prostor a sedadlo spolujezdce musí zůstat volné po celou dobu podniku a nesmí je zabírat žádný díl nebo příslušenství vozu, ledaže příloha J stanoví něco jiného. Prostor a sedadlo spolujezdce v otevřeném voze nesmí být jakkoli přikryty.

P o z n . : Jestliže některá změna dovolená přílohou J postihne některý rozměr uvedený v homologačním listu, pak už tento rozměr nemůže být brán v úvahu co kritérium pro uznání vozu.

c) Čelní okno, stěrač:

Čelní okno z bezpečnostního skla je povinné. Musí být opatřeno nejméně jedním automatickým stěračem, který stírá dostatečný povrch, aby jezdec ze svého místa zřetelně viděl silnici.

Čelní okno musí odpovídat těmto požadavkům:

1. musí být symetrické vzhledem k podélné ose vozu,
2. musí mít výšku nejméně 25 cm, která je dodržena mezi dvěma body, ležícími symetricky vzhledem k podélné ose vozu, přičemž jeden z nich je určen svislicí (vertikálou), procházející středem volantu. Tyto dva body musí být v každém případě vzdáleny od sebe nejméně 60 cm,
3. musí mít šířku nejméně 100 cm, měřenou v sečně a to v polovině skutečné výšky skla.

Za čelní okno se považuje jen ta část skla, která dovoluje volný výhled kupředu, neomezovaný jakýmkoli neprůhlednými venkovními výčnělky, vyjma zaoblení blatníků, kryjících přední kola.

d) Blatníky:

Blatníky vozidel nesmějí vykazovat žádné znaky provizoria a musí být řádně upevněny.

Musí být umístěny nad koly a musí je účinně krýt nejméně po jedné polovině jejich obvodu a nejméně po celé šířce pneumatiky. Jsou-li blatníky překryty zcela nebo zčásti délkou karosérie, musí blatníky společně s karosérií nebo karosérie sama o sobě vyhovovat uvedeným požadavkům ochrany.

Musí bý spojené s karosérií bez jakéhokoli přerušení.

e) Dveře:

Všechna vozidla musí být opatřena po každé straně nejméně jedněmi pevnými dveřmi se zařízením pro uzavření a s dveřními závěsy, které nesmějí být umístěny na zadním sloupku ani na prahu otevíraných dveří. Zařízení pro otevírání dveří zvenčí u zavřených vozů musí být zřetelně označeno.

Rozměry spodní části dveří (obvykle je neprůhledná), musí být takové, aby se do ní dal vepsat obdélník nejméně šířky 50 cm a výšky 30 cm, jehož rohy mohou být zaoblené v poloměru maximálně 15 cm. Vozy s posouvacími dveřmi budou připuštěny jen tehdy, mají-li bezpečnostní zařízení, umožňující v případě nehody rychlé a snadné vyproštění osádky vozu.

U vozů se zavřenou nebo přeměnitelnou karosérií musí být dveře opatřeny pohyblivými okny z hmoty, kterou pro příslušný model používá výrobce vozu. Každé okno musí mít šířku nejméně 40 cm a výšku nejméně 25 cm. Okna musí se dát otevřít nejméně o jednu třetinu své minimálně požadované plochy, aby umožnila větrání vozu.

Dveře musí po otevření umožnit přímý přístup k sedadlům.

Musí být konstruovány tak, aby nikdy neomezovaly jezdci výhled do stran.

Dveřmi se rozumí ona část karosérie, která se otevírá, aby uvolnila přístup k sedadlům.

f) Místo pro zavazadla:

Požaduje se krytý prostor tvořící nedílnou část karosérie, nacházející se však mimo prostor, který zabírají sedadla s osádkou.

Tento prostor musí být úměrně zdvihovému objemu použitého motoru tak veliký, aby se v něm dalo snadno umístit a ochránit proti špatnému počasí a znečištění daný počet zavazadel minimálních rozměrů 60 X 40 X 20 cm,

— zdvihový objem menší nebo rovný 2000 cm³: 1 zavazadlo,

— zdvihový objem větší než 2000 cm³: 2 zavazadla.

Má-li však vůz vnitřní rozměry menší než jsou předpisy v čl. 255 b) a nemůže proto být považován za čtyřmístný, má ale za předními sedadly prostor, v němž mohou být umístěni spolujezdci, pak může být tento prostor buď v celku, nebo z části považován za místo pro zavazadla. Nepožaduje se při tom, aby byl pro uvedený účel zvlášť upraven, není však dovoleno pozměnit kterýkoli jeho původní díl.

Zvlášť se připomíná, že obsah zavazadlového prostoru u vozů, které homologovala FIA, se zjišťuje již při homologaci. Není tedy na technických komisariátech, aby se starali o minimální obsah zavazadlového prostoru u vozů, které mají homologaci FIA ve skupinách 1, 2, 3 a 4.

g) Nádrže na palivo:

Kapacita nádrže na palivo (hlavních a pomocných) nesmí přesahovat tyto limity:

— vozy do zdvihového objemu	700 cm ³ :	60 l
— vozy od	700—1000 cm ³ :	70 l
— vozy od	1000—1300 cm ³ :	80 l
— vozy od	1300—1600 cm ³ :	90 l
— vozy od	1600—2000 cm ³ :	100 l
— vozy od	2000—2500 cm ³ :	110 l
— vozy nad	2500 cm ³ :	120 l

Nádrži se rozumí všechny kontejnery (nádoby) obsahující palivo, které může

odtékat jakýmkoli způsobem do hlavní nádrže nebo do motoru.

Plnicí hrdlo nebo hrdla (a otvory) všech nádrží musí být umístěno vždy zevně prostoru pro osádku a musí plně zaručovat, že palivo nebude unikat.

Umístění palivové nádrže: Umístění nádrže (nebo nádrží) a jejich systému přívodu k motoru, jak je provedl výrobce, je podstatnou složkou sériové výroby. Z toho vyplývá, že jakákoli jejich změna je dovolená jen tehdy, jestliže je výslovně uvedena v příloze J.

Výjimka z tohoto pravidla může však být učiněna u vozů, u nichž výrobce umísťuje nádrž přímo v prostoru pro osádku a v bezprostřední blízkosti osádky.

V tomto zvláštním případě je v zájmu bezpečnosti dovoleno, a to v které-

koli skupině vozů, zamontovat mezi nádrž a osádku nepropustnou ochranu anebo přemístit nádrž, a je-li třeba i k ní patřící příslušenství (plnicí hrdlo, palivové čerpadlo, palivové potrubí).

h) Minimální váha:

Rozumí se jí skutečně minimální váha prázdného vozu (bez osob a zavazadel), úplně vybaveného a připraveného k předání zákazníkovi. Musí mít své náhradní kolo s montovanou pneumatikou, podobnou těm, které má vůz nejméně na 2 kolech. Dále musí mít veškeré příslušenství, které má normálně vůz nejdostupnějšího typu příslušné série, s výjimkou běžně dodávaných potřeb pro opravy (zvedáku, sady nářadí). Všechny nádrže na kapaliny (pro mazání, chlazení, brzdění, příp. topení) s výjimkou nádrže na palivo musí být plné! Výrazem „plné“ rozumíme: do hladiny doporučené výrobcem.

Minimální váha vozu musí být bezpodmínečně dodržena. Je zakázáno jakékoli odlehčení narušující stav vozu, a sledující jedině zmenšení váhy.

i) Náhradní kolo:

Vozy musí mít nejméně jedno náhradní kolo opatřené obručí. Musí být uloženo na místě zvlášť pro ně vyhrazeném, aniž by zmenšovalo předepsaný minimální prostor pro zavazadla.

Pneumatika náhradního kola, použitelného za všech okolností, musí mít stejné rozměry jako nejméně dvě kola vozu.

Stejnými rozměry rozumíme stejný minimální dynamický obvod.

j) Tlumiče a výfukové potrubí:

I když zvláštní předpisy pro některou skupinu dovolují výměnu původního tlumiče výfuku, musí mít vozy startující v podnicích na otevřených silnicích vždy tlumič, který vyhovuje dopravním předpisům země, nebo zemí, jimiž trať probíhá.

Při podnicích konaných výhradně na uzavřeném okruhu mohou propozice povolit změnu, výměnu nebo odstranění tlumiče výfuku.

Výfukové potrubí musí být vyvedeno dozadu nebo do strany.

Je-li vyvedeno dozadu, musí být vyústění výfukových trubek maximálně 45 cm a minimálně 10 cm vysoké a nesmí sahat dále než 15 cm za nejzazší konec vozidla. Je-li vyvedeno do strany, nesmí být blíže vpředu, než je kolmice vedená středem rozvoru a nesmí v žádném bodu přechýlávat plech karosérie. Mimoto musí být postaráno o účinnou ochranu, aby horká potrubí nemohla způsobit popáleniny.

k) Minimální světelná výbava:

Pro všechny podniky na okruhu musí být nehomologované vozy vybaveny nejméně dvěma stop světly (brzdovými) a dvěma koncovými červenými světly, každé opatřené žárovkou o příkonu minimálně 15 W. Všechny vozy skupin 1 až 5 musí být vybaveny dvěma světly rovinné účinnosti, jakou mají světla, jimiž jsou obvykle opatřovány vozy cestovní nebo GT. Tyto světla musí být ve fungujícím stavu po celou dobu závodu, i když celý závod proběhne za dne.

Dva blikáče musí být namontovány vzadu.

Pro podniky na otevřených silnicích (rally) musí vozy odpovídat úředním předpisům země, ve které se podnik koná. Vozy z jiných zemí (cizích) musí odpovídat v tomto ohledu mezinárodní úmluvě o silniční dopravě.

l) Přepřívání:

Má-li motor některého vozu samostatné zařízení, sloužící k přepřívání motoru, násobí se jeho nominální objem koeficientem 1,4 a vůz se přeřadí do třídy odpovídající takto vypočtenému objemu. Po všech stránkách bude pak tento vůz posuzován tak, jako by zvětšený objem byl jeho objemem skutečným. Platí to zejména pro jeho zařazení podle objemové třídy, jeho vnitřní rozměry, jeho počet míst atd. Dynamický přívod venkovního vzduchu k sacímu hrdlu motoru se nepovažuje za přepřívací zařízení.

m) Meze povolených změn:

Tímto řádem jsou výslovně povoleny určité změny původních dílů, určité doplňky a (nebo) vynechání příslušenství, které výrobce normálně montuje na příslušný model. Meze těchto změn jsou přesně stanoveny pro každou ze skupin 1 až 5. Všechny další změny, které nejsou výslovně uvedeny jako povolené na skupinu, v níž má být vůz zařazen a které ovlivňují — byť i jen v podřadné míře — mechanický výkon motoru, řízení, převody, stabilitu na silnici nebo brzdění, mají za následek, že vůz nemůže být uznán v žádané skupině.

Jestliže soutěžící tyto změny nebo doplňky předem ohlásil, může se vůz zúčastnit podniku v některé jiné skupině, která je případně propozicemi připuštěna, a jejímž předpisům vůz vyhovuje.

Pokud by však šlo zjevně o špatný (podvodný) úmysl ze strany soutěžícího, nesmí být soutěžící připuštěn ke startu, anebo musí být z podniku vyloučen, pokud už odstartoval a příslušný ACN musí být požádán, aby uložil trest nejméně 12měsíční suspenze.

n) Palivo:

Rallye

Obchodní palivo, volně prodávané v zemi, nebo v zemích, v nichž se podnik koná. Jde-li o zemi, jejíž nejlepší obchodní palivo dává menší výkon než palivo s nejmenším oktanovým číslem ve Francii, Velké Británii, USA anebo v Itálii, může být pořadatelům povolena se souhlasem CSI zvláštní výjimka. Mazadla pro tzv. vrchní mazání nebo pro dvoudobé motory jsou povolena s výhradou, že jejich přidáním se nezvýší oktanové číslo paliva.

Závody

1. Pro všechny motory s pístem (vratným nebo rotačním):

Výrazem „obchodní palivo“, jež se používá v automobilových závodech, chce FIA označit automobilové palivo, které je vyráběno petrolejovou (naftovou) společností a běžně distribuováno čerpacími stanicemi téže země.

Ve všech závodech, pro něž je předepsáno povinné používání „obchodního paliva“ mohou tedy být použita všechna obchodní paliva země, ve které se závod koná, avšak bez jakékoli jiné příměsi než je jediné obvykle prodávané mazací produkt, který nezvyšuje oktanové číslo.

Mohou být také používána za stejných podmínek ona obchodní paliva, která v NSR, Francii, Itálii a Velké Británii mají nejvyšší oktanová čísla (určená podle Research Method). Není-li možné takovéto palivo snadno dovézt do země, kde se podnik koná, může být nahrazeno jiným, podobné kvality, se stejným počtem oktanů (RM) — s tolerancí + i — jež speciálně vyrobila některá petrolejová společnost.

Při zavedení na trh v NSR, Francii, Itálii nebo Velké Británii nového obchodního paliva s vyšším oktanovým číslem než jaké měla paliva dosavadní, musí o tom výrobní společnost vyrozumět FIA doporučeným dopisem a toto nové obchodní palivo (nebo jeho shora zmíněný ekvivalent) může být používáno

v závodech počínaje 30. dnem po zaslání doporučeného dopisu. Petrolejové společnosti, které dodávají palivo přímo soutěžcům některého závodu, musí zaslat pořadatelům charakteristiky a vzorek dodaného paliva v množství postačujícím pro potřebné analýzy, jakož i potvrzení, že toto palivo vyhovuje shora uvedeným požadavkům.

2. Pro vozidla poháněná turbínovými motory:

Kerosén (petrolej), jehož používají obchodní letecké společnosti pro turbóvrtulové a proudové motory, nebo benzín používaný pro vozy s klasickým motorem a odpovídající shora uvedené definici „obchodního paliva“.

o) Použití základních předpisů:

Podle základních předpisů musí být postupováno tam, kde popis jednotlivých skupin vozů je pro skupiny 1 až 6 neuvádí, anebo nepřináší žádný přísnější předpis.

p) Zákony proti znečišťování ovzduší:

Upřesňuje se, že volnost přiznávaná úpravám systémů proti znečišťování ovzduší je platná jen pokud tyto úpravy neodporují zákonným předpisům země, ve které se podnik koná.

CESTOVNÍ SÉRIOVÉ VOZY (skupina 1)

Čl. 256 — Definice

Cestovní vozy vyráběné ve velké sérii.

Jediné práce na nich dovolené jsou normální údržba a výměna dílů poškozených opotřebením nebo nehodou. Rozsah povolených změn a montáží je uveden v čl. 258. Vyjma toho, co je výslovně povoleno, smí být vyměněn každý díl poškozený opotřebením, nebo nehodou jediné dílem původním (originálním), který se přesně shoduje s dílem odstraněným.

Čl. 257 — Minimální produkce a počet míst

Cestovní sériové vozy musí být vyrobeny nejméně v 5000 shodných exemplářích ve dvanácti po sobě jdoucích měsících a musí mít nejméně čtyři místa, leč by jejich zdvihový objem byl nižší anebo roven 1000 cm³. V tomto případě může je výrobce dodávat v dvoumístném provedení.

Čl. 258 — Povolené montáže a změny

a) Svítidla:

Všechna svítidla a výstražná zařízení musí odpovídat úředním předpisům té země, ve které se podnik jede. Zahraniční vozy musí v tomto ohledu odpovídat mezinárodní úmluvě o silniční dopravě.

Svítidla patřící k normální výbavě musí zůstat táž, jako je montuje výrobce, a ani funkce jejich zařízení se nesmí změnit oproti příslušnému modelu, dodávanému výrobcem. Když tedy se přechází z dálkových světel na potkávací tím, že se uvnitř téhož reflektoru prostě změni úhel světelného svazku, pak nesmí být tento systém změněn.

Úplná volnost se ponechává, pokud jde o ochranné sklo světlometu, reflektor (odrazovou parabolou) a žárovky. Je dovolena montáž doplňkových světlometů, nesmí však být překročen celkový počet šesti (nepočítaje poziční svítily nebo světla). Podle potřeby mohou být zapuštěny do přídě karosérie nebo masky chladiče, avšak otvory, které by byly pro zapuštění udělány, musí být zcela vyplněné světlomety.

Počet světlometů a různých venkovních světel musí vždy být sudý. Světlo-tem se rozumí každé optické zařízení, jehož světelný zdroj vytváří intenzivní svazek paprsků směřující kupředu (hlavní světlomet s tlumením, dálkový, mlhový).

Montáž zpětného světlometu je povolena i v případě vestavby do karosérie, avšak pod podmínkou, že může být použit jedině při zařazení zpětného rychlostního stupně a že jsou dodrženy příslušné policejní předpisy.

Montáž střešních nebo jiných natáčecích světlometů je zakázána.

Odchytky od těchto předpisů jsou přípustné, avšak jen tehdy, jsou-li výslovně uvedeny v pozicích.

Je dovoleno změnit umístění návěstních a pozičních světel.

Značka svítidel je libovolná.

b) Nádrže paliva a maziva:

Smí být jen takové, jaké výrobce montuje normálně na příslušný model a jejichž obsah je uveden v homologačním listu (čl. 252/h).

Jestliže je některý model běžně dodáván s nádržemi rozdílného obsahu, jsou povoleny jen ty, kterými byl vybaven nejméně takový počet vozů dotyčného modelu, jaký je předepsán pro homologaci.

Bezpečnostní nádrž podle předpisů FIA (FT3, FTA) — viz čl. 253/f) nebo kterou si výrobce dotyčného vozu dá schválit u FIA bez určitého minima výrobků, může být použita, jsou-li splněny tyto dvě podmínky:

- její obsah je menší nebo stejný jako u původní nádrže,
- je dodrženo původní umístění. Jestliže však je některá nádrž pod vozem, může být namontována do prostoru pro zavazadla.

Je dovoleno použít plnicího hrdla se svislou trubkou jak pro sériovou, tak i pro případnou bezpečnostní nádrž. Žádná změna na karosérii však nebude povolena a otvor dřívějšího plnicího hrdla musí být zcela uzavřen.

Budou-li nádrž a její plnicí hrdlo zamontovány do prostoru pro zavazadla, je požadován vypouštěcí otvor pro benzín, který by se v tomto prostoru rozlil.

Pro závody na okruhu, během nichž se doplňuje palivo, je dovoleno používat hrdla pro doplňování schváleného CSI, a to i za cenu určité úpravy karosérie; část přípojky upevněná na voze nesmí však přesahovat obrys karosérie.

Použití nádrže na palivo s větším obsahem může povolit ACN se souhlasem FIA pro podniky pořádané ve zvláštních zeměpisných podmínkách (např. v poušti nebo v tropech).

c) Chladič okruh:

Jestliže je určitý model běžně vybavován chladiči různého obsahu, jsou přípustné jen ty, kterými je vybaven nejméně takový počet vozů dotyčného modelu, jaký je předepsán pro homologaci. Montáž clony před chladič je povolena. Použití chladiče o větším obsahu může povolit ACN se souhlasem FIA pro podniky pořádané ve zvláštních zeměpisných podmínkách.

Značka a typ termostatu jsou libovolné, také však může být odstraněn.

d) Plnění:

Karburátor(y) nebo vstřikovací čerpadlo(a), montované normálně na homologovaném modelu a zapsané v homologačním listu, nesmí být zaměněny jinými ani pozměněny. Je však dovoleno zaměnit jejich díly, které regulují množství paliva přiváděného do motoru, nikoli však vzduchu. Jestliže se zůstane při původním obalu (pouzdru) vzduchového filtru (čističe vzduchu), je dovoleno odstranit z ní filtrující element (díle).

e) Elektrický systém:

Napětí elektrického systému (ve voltech) nesmí být měněno. Při elektrickém okruhu napájeném 12 volty může být tohoto napětí dosaženo stejně tak jedním akumulátorem 12 voltovým jako několika akumulátory s nižším napětím. Podmínka však je, že pro ně bude zachováno původní umístění. Umístěním akumulátoru rozumíme onu část (oddíl) karosérie, kde je montován akumulátor původní.

Značka a kapacita (v ampérhodinách) akumulátoru a generátoru jsou libovolné. Výrobce však může vybavit tutéž minimální sérii dynamem nebo alternátorem pod podmínkou, že to přesně uvede v homologačním listu nového modelu anebo v dodatkovém listu pro „variantu“.

Zapalovací cívka, kondenzátor, rozdělovač a napěťový regulátor jsou libovolné pod podmínkou, že zapalovací systém zůstane stejný jako je výrobcem dodáván na příslušném modelu.

Upřesňuje se však, že montáž elektronického zapalovacího systému je povolena na sériových vozech pod podmínkou, že kromě shora uvedených mechanických dílů žádný jiný díl nebude pozměněn nebo nahrazen jiným.

Svíčky: Značka a typ jsou libovolné.

f) Převody:

Pro stejnou sérii 5000 vozů je povoleno následující pod výslovnou podmínkou, že jde o různé možnosti sériové výroby a normálního prodeje zákazníkům, a že je to uvedeno v homologačním listu.

Převodovka:

- buď dvě odstupňování různých převodových stupňů bez závazku minimální produkce
- nebo dvě převodovky jak s různým stupněm, tak také s různým odstupňováním převodových stupňů, avšak s podmínkou, že každou z těchto různých dvou převodovek bylo vybaveno 50 % požadovaného minimálního počtu vozů. Montáž rychloběhu navíc k použité převodovce je povolena.

Rozvodovka: Dva různé převody.

Má-li výrobce větší počet převodovek, lišících se buď odstupňováním nebo počtem převodových stupňů a (nebo) větší počet rozvodovek, je nutné, má-li být jejich používání dovoleno, aby prokázal, že vyrobil předepsanou minimální sérii tolikrát, kolik má párů kombinací převodovky a různých převodů rozvodovky.

Použití automatické převodovky je povoleno, avšak pod podmínkou, že ji výrobce dodává a že je uvedena v homologačním listu. Podmínka minimální produkce se přitom neklade.

Pro automatickou převodovku může však být použit jedině převod rozvodovky uvedený pro ni v homologačním listu; převody určené pro ruční převodovku jsou tedy vyloučeny.

Použití automatické převodovky a odpovídajícího převodu převodovky je vždy povoleno jako doplněk schválené převodovky ručně ovládané.

Radící páka převodovky musí být na místě (nebo místech) kam ji dává výrobce a které je uvedeno v homologačním listě. Jej tvar a délka jsou libovolné.

Každá kombinace převodů převodovky, uvedená v homologačním listu, musí být považována za nedílný celek.

Pro každou další sérii 5000 vozů může výrobce požádat o homologaci nové převodovky a dvou převodů rozvodovky, pokud může prokázat, že v každé

této sérii byly vozy skutečně dodány s vybavením, které je předmětem homologace, v dostatečném počtu.

g) Tlumiče:

Značka a typ jsou libovolné. Nesmí však být doplněny žádným přídavným dílem a není dovoleno měnit cokoli na jejich původním určení, jak je provedl výrobce. Dále není dovoleno měnit jejich počet, ani funkční princip. Funkčním principem rozumíme: tlumič hydraulický, nebo třecí, teleskopický, nebo pákový. Původní způsob upevnění nesmí být měněn.

Bude-li nutné při výměně některého dílu pérování typu McPherson vyměnit teleskopický díl, musí se nové díly přesně podobat dílům původním, s výjimkou tlumiče (části určených pro tlumení).

h) Kola a pneumatiky:

Kola musí být tatáž, jakých používá výrobce pro příslušný model. Jsou určována svým průměrem, šířkou ráfku a stopou. Kola odlišného tvaru nebo rozměrů mohou být pojata do rozšířené homologace za těchto podmínek:

- vozy daného modelu, opatřené těmito koly, existují v počtu postačujícím pro homologaci;
- jsou montovány v souladu s ustanoveními odstavce „blatníky“ v čl. 255/d. V každém případě všechna čtyři kola vozu musí patřit do téže homologované soupravy kol.

i) Brzdy:

Musí být v provedení dodávaném výrobcem. Výměna opotřebovaného obložení je povolena a způsob jeho upevnění je libovolný, avšak pod podmínkou, že se neztvrdí třecí plochy (čl. 252/n).

Brzdy s posilovačem a omezovače tlaku jsou povoleny jen tehdy, je-li v homologaci potvrzení, že jsou používány na sérii tolika vozů, kolik je jich požadováno pro základní homologaci. Jestliže je posilovací systém normálně montován na některém voze, může být posilovač odpojen.

Je povoleno montovat dvouokruhové brzdy pod podmínkou, že systém pochází od stejného výrobce jako původní hlavní válec brzdy a nebo je dodáván výrobcem vozidla, a že byl homologován bez minimální produkce.

Materiál a způsob upevnění obložení je libovolný.

j) Spojka:

Materiál a způsob upevnění obložení spojky jsou libovolné.

k) Dodatečné příslušenství nepodléhající homologaci:

Je povoleno bez omezení každé příslušenství, pokud nemá vliv na jízdní vlastnosti vozidla a týká se vzhledu nebo pohodlí uvnitř vozu (osvětlení, topení, rádio atd.), pod výslovnou podmínkou, že toto příslušenství neovlivňuje ani v podružné míře mechanický výkon motoru, řízení, převody, brzdění, nebo stabilitu vozu na silnici. Všechna ovládací ústrojí včetně jejich funkce musí zůstat stejná, jak je dodává výrobce, je však dovoleno upravit je pro snazší používání a dostupnost: např. prodloužením páky ruční brzdy, přidáním obložení na pedál brzdy atd.

Poloha volantu může být libovolně na levé nebo pravé straně, podmínkou však je, že jde prostě o obrácení systému ovládaní předních kol, prováděného a dodávaného výrobcem, bez jiných mechanických změn (trubky atd.).

Je dovoleno:

1. původní čelní okno může být vyměněno za jiné ze stejného materiálu, avšak se zabudovaným ohříváním a rozmrazováním,

2. původní topidlo (zařízení pro vytápění) může být vyměněno za jakékoli jiné, dodávané výrobcem vozu a uvedené v jeho katalogu jako součást dodávaná na objednávku,

3. úplná volnost se ponechává, pokud jde o montáž nebo výměnu všech měřicích a počítacích přístrojů atd. Musí být montovány tak, aby nezpůsobily jakékoli ohrožení,

4. je dovoleno vyměnit houkačku, případně přidat další pro potřebu spolujezdce,

5. mechanismus páky ruční brzdy může být doplněn zařízením pro okamžité odbrzdění (ruční brzda fly-off),

6. elektrické vypínače mohou být libovolně změněny, jak pokud jde o jejich určení a umístění, tak i o počet — bylo-li namontováno další příslušenství,

7. je dovoleno přidat relé nebo tavné pojistky do elektrického okruhu, prodloužit kabely akumulátorů a vyměnit ovládací bowden akceleratoru jiným, ať už ho výrobce používá či nikoli,

8. je dovoleno pozměnit upevnění sedadel a přidat k nim jakýkoli druh povlaků, včetně těch, jež utvoří anatomické sedadlo,

9. je dovoleno zesílit opěrné body zvedáku, přemístit je anebo přidat další,

10. je dovoleno namontovat chrániče světlometů, jejichž jediným účelem je chránit sklo, aniž přitom ovlivní aerodynamiku vozu,

11. úplná volnost se ponechává, pokud jde o umístění a způsob připevnění tabulek se státní poznávací značkou, a to vzhledem k rozdílným policejním předpisům v jednotlivých zemích,

12. je dovoleno upravit zavazadlový prostor pro lepší uložení přepravovaných předmětů (řemeny k upevnění skříňky na nářadí, ochrana kanystru náhradního paliva, dalšího náhradního kola atd.). Způsob upevnění normálního kola může být pozměněn, zůstane-li kolo na svém místě,

13. je dovoleno přidat další odkládací přihrádky a další kapsy na dveře,

14. desky z izolačního materiálu mohou být přidány všude, kde chrání osádku vozu proti nebezpečí požáru,

15. je dovolena montáž zachycovače oleje a chladicí vody (čl. 253/h),

16. je dovolen jakýkoli systém zajištění zátky chladiče,

17. další bezpečnostní upevnění mohou být použita pro čelní okno,

18. volant je libovolný.

l) Karosérie:

Zádný normální díl karosérie (přístrojová deska, jakékoli vybavení bez ohledu na jeho umístění) nemůže být vynechán nebo vyměněn; stejně tak nesmí být vynecháno žádné příslušenství normálně montované výrobcem do homologovaného vozu cenově nejdostupnějšího.

Jsou však povoleny adaptační práce nutné pro montování dalšího příslušenství, přípustného podle předešlého odstavce, jako např. práce spojené s instalací omývače oken (provrtání kapoty).

Jedna a táž minimální série může být vybavena sedadly a čalouněním z různého materiálu (sukna, kůže, plastické hmoty atd.).

Pro jednu a tutěž minimální sérii může být použito dvou typů předních sedadel (lavice, nebo oddělených). Tyto varianty musí být uvedeny v homologačním listu a zejména rozdílné celkové váhy vyplývající z použití různých předních sedadel.

Všechny průhledné části, jestliže byly rozbity, musí být nahrazeny částmi ze stejného typu materiálu, jaký byl použit původně a je uveden v homologačním listu. Musí být zaměnitelné s původními, musí být namontovány na původních podkladech a musí mít původní systém obsluhy.

Šrouby a matky mohou být vyměněny libovolně a mohou mít zajištění závlačkou nebo drátem.

Kryty kol, které jsou dílci karosérie, musí být odstraněny.

m) Nárazníky, ozdobné kryty, kapotování:

Je dovoleno sejmut „banány“ z nárazníků.

Ozdobné kryty hlav kol (poklice) musí být odstraněny. Přidání jakéhokoli krytu pod vůz je zakázáno, leč by šlo o díl řádně uvedený v homologačním listu nebo o výslovné povolení anebo o požadavek kladený propozicemi podniku.

Pro podniky, které se celé jedou na uzavřené dráze, je dovoleno odstranit nárazníky. Žádný výčnělek však nesmí pak přesahovat vnější obrys karosérie. Tvoří-li nárazník jednotný celek s karosérií, nemůže být demontován (příklad: Porsche 911).

Pro rallye jsou nárazníky povinné u všech vozů, které jsou jimi normálně opáreny a jejichž homologační list to prokazuje (odkaz na fotografie A a B).

n) Rozměry převrtání, výrobní tolerance:

Povolen je rozměr (kóta převrtání maximálně 0,6 mm s podmínkou, že jde o originální píst a že bude zachována dosavadní objemová třída (čl. 252/i).

Výrobní tolerance: Jestliže tolerance uváděné výrobcem odpovídají tolerancím povoleným FIA, pak už není zapotřebí uvádět je jednotlivě v homologačním listu.

Kdyby však některá(é) z nich přesahovala povolené tolerance, musí výrobci dodat přesné údaje subkomisi pro technické řády.

Tabulka tolerancí (číslo článku je uvedeno podle homologačního listu — 975):

1. Tolerance pro všechna mechanická opracování, vyjma vrtání a zdvihu: $\pm 0,2\%$ (články 156, 158, 159, 181, 196, 215, 216, 225, 262, 263 jako i hrdla na 8. stránce homologačního listu)
2. Článek 146: tolerance $\pm 0,5\%$
3. Hrubé odlitky: $+ 4\%$ — $- 2\%$
4. Zdvih vačky: $+ 1\%$ (články 182, 197, 255)
5. Váhy (články 160 až 164): $+ 7\%$ — $- 3\%$
6. Šířka vozu nad přední a zadní osou: $+ 1\%$ — $- 0,3\%$
7. Rozvor kol (článek 1): $\pm 0,5\%$

CESTOVNÍ VOZY (skupina 2)

Článek 259 — Definice

Vozy vyráběné v sérii, na nichž mohou být provedeny úpravy, jejichž účelem je dosáhnout větší způsobilosti pro sportovní podniky.

Seznam povolených změn a doplňků je uveden v čl. 261.

Mimoto zahrnuje tato skupina také vozy skupiny 1, jejichž změny a doplňky překročily meze povolené pro skupinu 1. Na tyto vozy vztahují se proto také všechna povolení přiznaná skupině 2.

Čl. 260 — Minimální produkce a počet míst

Cestovních vozů muselo být vyrobeno nejméně 1000 exemplářů ve 12 po sobě následujících měsících, a to čtyřmístných; jestliže však jejich válcový objem se rovná nebo je menší než 1000 cm^3 , může je výrobce dodávat jako dvoumístné.

Čl. 261 — Povolené změny a doplňky

Všechny, které jsou povoleny pro vozy skupiny 1 a navíc ještě ty, o nichž pojednává tento článek.

a) Minimální váha:

Dolejší stupnice uvádí minimální váhy absolutní, tj. váhu vozu po přejetí cílové čáry po odečtení váhy paliva. V žádném případě nemohou techničti komisaři brát v úvahu váhy uvedené v homologačních listech.

do 500 cm ³	495 kp	do 3500 cm ³	1050 kp
do 600 cm ³	535 kp	do 4000 cm ³	1115 kp
do 700 cm ³	570 kp	do 4500 cm ³	1175 kp
do 850 cm ³	615 kp	do 5000 cm ³	1225 kp
do 1000 cm ³	655 kp	do 5500 cm ³	1280 kp
do 1150 cm ³	690 kp	do 6000 cm ³	1330 kp
do 1300 cm ³	720 kp	do 6500 cm ³	1365 kp
do 1600 cm ³	775 kp	do 7000 cm ³	1405 kp
do 2000 cm ³	845 kp	do 7500 cm ³	1425 kp
do 2500 cm ³	920 kp	do 8000 cm ³	1445 kp
do 3000 cm ³	990 kp	nad 8000 cm ³	1530 kp

b) Změny původních mechanických dílů:

Původní mechanické díly, které prošly všemi výrobními postupy, s nimiž výrobce počítal pro sériovou výrobu, s výjimkou těch, které podle tohoto článku mohou být libovolně vyměněny, mohou být vylepšeny finišem nebo opracováním, nesmí však být nahrazeny jinými. Jinými slovy: bude-li možné kdykoli nepopíratelně zjistit, že jde o původní sériový díl, pak může tento díl být vyrovnán, vyvážen, zmenšen, nebo tvarově pozměněn.

Toto povolení však neplatí pro brzdové třmeny.

Zakázáno je jakékoli přidání materiálu homogenním (stejnorodým) způsobem (svařováním, lepením, elektrolýzou atd.) pro všechny následující mechanické jednotky: motor, převodovka, převody, orgány pérování.

c) Motor — hlavy válců a ventily:

Kromě prací, které mohou být provedeny na hlavě válce podle specifikace uvedené v bodu b), ponechává se úplná volnost, pokud jde o ventily, jejich vedení a sedla. Počet ventilů pro válec nesmí být změněn. Je dovoleno přidat misky k pružinám ventilů. Pružiny ventilů nepodléhají žádnému omezení, pokud jde o jejich počet a jejich typ, pod podmínkou, že změny zůstanou v mezích povolených v bodu b).

d) Motor — systém plnění a jeho části:

Libovolný. Je však zakázáno namontovat systém přeplňování, nebyl-li homologován v sérii.

e) Převrtání:

Hranice objemové třídy nesmí být v žádném případě překročena (čl. 252/i). Dovoleno je převrtání o 0,6 mm maximálně. Povoleno je vypouzdřit (nebo přepouzdřit) motor v mezích přípustných rozměrů. Pouzdrům rozumíme kovovou vložku, uvnitř které se přemísťuje píst. Jde o vsazený díl, který může být zamontován do bloku různými způsoby: lisováním, svařováním atd. Může být vy-

roben z libovolného materiálu. Kdyby byl vyvrtán přímo motorový blok, bez použití mezilehlých dílů, je dovoleno přidání pouzdra z libovolného materiálu. Přidání materiálu je rovněž dovoleno uvnitř válců.

f) Motor — systém výfuku a jeho části:

Libovolný. Pro všechny druhy podniků mohou však pořadatelé předepsat určité omezení, které musí být uvedeno v propozicích podniku. Mimoto při podnicích na otevřených silnicích musí účinnost tlumících zařízení odpovídat dopravním předpisům země, ve které se podnik koná.

g) Motor — ložiska:

Kluzná nebo valivá ložiska mohou být nahrazena jinými stejného typu.

h) Motor — těsnění:

Těsnění mohou být nahrazena jinými nebo vynechána.

i) Motor — systém mazání:

Jímka oleje je libovolná. Olejové čerpadlo může být pozměněno (upraveno), jeho těleso však musí zůstat původní.

Původní počet olejových čerpadel nemůže být změněn.

Žádné omezení pokud jde o olejové filtry a chladiče oleje (typ, počet a objem).

Montáž olejového chladiče zvenčí karosérie je povolena jen pod vodorovnou rovinou proloženou hlavami kol. K takto namontovanému chladiči nesmí však v žádném případě být přidán aerodynamický kryt (obal).

Navíc nesmí chladič oleje přesahovat celkový obrys vozu při pohledu shora i uvažován je stav vozu předvedeného na startovní čáru.

j) Motor — vačkový hřídel a systém rozvodu:

Libovolné. Avšak poloha, počet, typ a systém pohonu vačkového nebo vačkových hřídelů se nesmí změnit (řetěz, řemen, ozubený převod, táhla atd.).

k) Píst, čep a pístní kroužky:

Libovolné.

l) Motor — ostatní části:

Žádné omezení pro uchycení. Ventilátor a vodní čerpadlo mohou být upraveny, nahrazeny jinými nebo odstraněny.

Pro benzinové čerpadlo není omezení, pokud jde o původní počet, typ, umístění a výkon (průtokové množství). Nikdy však nesmí být umístěno v prostoru pro osádku.

Náklon a poloha motoru v motorovém prostoru jsou libovolné, avšak s výhradou, že potřebné úpravy nepřesahují to, co je povoleno v čl. 261/b, 1, m, n.

m) Převody:

Pro stejnou sérii 1000 vozů je povoleno následující pod výslovnou podmínkou, že jde o různé možnosti sériové výroby a normálního prodeje zákazníkům a že je to uvedeno v homologačním listu.

Převodovka:

3 série homologovaných převodů navzájem kombinovatelných.

Zasouvací vidlice mohou být zesíleny přidáním materiálu.

Žádné omezení pro uchycení. Umístění a typ řadič páky jsou libovolné. Skříň převodovky musí zůstat původní v mezích přeměn, povolených v bodu b).

Původní princip mazání převodovky musí být zachován, je však povoleno zařízení pro chlazení oleje převodovky (oběhové čerpadlo a chladič).

Diferenciál

Žádné omezení pro uchycení. Převod kuželového soukolí je libovolný, avšak s podmínkou, že je homologován. Pro tuto homologaci se nepožaduje žádné minimum výrobků.

Diferenciál s omezeným chodem nebo samosvorný může být namontován, jestliže se dá ve skříni uložit bez úprav, které přesahují to, co je povoleno v odst. b). Všechny převodové hřídele mezi motorem a koly jsou libovolné.

Původní princip mazání musí být zachován, povoleno je však zařízení pro chlazení oleje (oběhové čerpadlo a chladič). Úplná volnost je ponechána, pokud jde o řemeny a řemenice, jde-li o řemenový převod.

Pro vozy s automatickou převodovkou ponechává se úplná volnost, pokud jde o převody, avšak s podmínkou, že počet těchto převodů zůstává nezměněn. Měníč točivého momentu je libovolný.

Spojka :

Spojka je libovolná, jestliže může být namontována bez jakéhokoli oprávnění, má-li stejný počet lamel jako spojka sériová a zůstane-li zachována původní skříň a setrvačnik.

n) Pérování:

Je dovoleno měnit původní díly pérování podle ustanovení čl. 261/b. Je dovoleno přidat nebo odstranit stabilizátor proti naklání. Materiál a rozměry hlavní pružiny jsou libovolné. Je dovoleno přidání pomocných pružin, jestliže se zachová v celistvosti pružina hlavní.

Úchytné body tlumičů mohou být zesíleny.

o) Řízení:

Převod řízení je libovolný pod podmínkou, že původní skříň řízení zůstane zachována.

Je dovoleno odpojit systém pomocného řízení. Takový systém může být homologován bez minima výrobků.

p) Kola a pneumatiky:

Libovolné pod podmínkou, že jejich namontování lze provést v plném souladu s čl. 255/d a že šířka kompletního kola (čl. 252 /m) vzhledem k válcovému objemu vozu nepřekročí tyto rozměry:

— do 1300 cm ³	. . . . .	9"
1600 cm ³	. . . . .	10,5"
2000 cm ³	. . . . .	11,5"
3000 cm ³	. . . . .	13"
5000 cm ³	. . . . .	14"
6000 cm ³	. . . . .	15"
přes 6000 cm ³	. . . . .	16"

Kromě toho musí mít všechna čtyři kola vozu vždy stejný průměr (čl. 252/m). Náhradní kolo není povinné. Jestliže však je vůz má, musí být řádně upevněno, nesmí být umístěno v prostoru pro jezdce a vpředu sedícího spolujezdce a nesmí pozměnit vnější vzhled karosérie.

q) Elektrická výbava, svítlna:

Libovolné. Při podnicích na otevřených silnicích musí však vozidlo odpovídat dopravním předpisům země, v níž se podnik koná, nebo mezinárodní úmluvě o silniční dopravě (čl. 255/k).

Volnost pro svítlny se týká jejich výměny nebo úpravy, nikoli však odstranění.

Musí jich být sudý počet. Minimální světelná výbava musí zůstat v normálním fungujícím stavu po celou dobu podniku a musí povinně zahrnovat dvě stop světla.

Uložení akumulátoru je libovolné. Nesmí však být umístěn v prostoru pro osádku. V případě, že tam je umísťován u sériově vyráběného vozu, může tam být ponechán pod podmínkou řádného zajištění.

Příslušenství motoru: Je dovoleno nahradit dynamo střídavým generátorem a naopak. Jeho body upevnění a řemenice klikového hřídele jsou libovolné. Dynamo nebo generátor mohou být odstraněny nebo vyřazeny z provozu. Žádné omezení pro zapalovací systém, pokud jsou příslušné úpravy povoleny článkem 261/b.

Montáž dvojitého zapalování není dovolena, leč by byla homologována se stejnou minimální produkcí, jaká je předepsána pro homologaci základní.

r) Nádrže paliva a chladiče vody:

Kapacita nádrží paliva je libovolná do limitu předepsaného článkem 255/g. Změní-li se však nádrž, musí být změna provedena buď v soulase s článkem 261/bb anebo musí jít o bezpečnostní nádrž homologovanou FIA (minim. Spec/FT3).

Jsou-li nádrž a její plnicí hrdlo namontovány v prostoru pro zavazadla, musí být postaráno o otvor pro vypuštění benzínu, který by sem vytekli.

Umístění a rozměr plnicího hrdla, jakož i zátky mohou být změněny pod podmínkou, že nová instalace nepřechází karosérii a plně zaručuje, že palivo nebude unikat do některé vnitřní části vozu.

Úplná volnost se ponechává pro chladič vody, včetně jeho obsahu. Jeho umístění může být změněno pod podmínkou, že nedojde k žádné úpravě vnějšku nebo vnitřku (prostoru pro osádku) karosérie.

s) Brzdový systém:

Namontování dvojitého hlavního válce nebo jakéhokoli zařízení, které umožňuje působení na všechna čtyři kola současně a působení na nejméně dvě kola odděleně, je povinné.

Kotouče mohou být nahrazeny jinými pod podmínkou, že rozměry třecí plochy se nezmění. Totéž platí o bubnech. Brzdová obložení jsou libovolná. Upevňovací příruby mohou být upraveny a opatřeny větracími otvory. Ochranné kryty mohou být upraveny nebo odstraněny. Přírůdky vzduchu mohou být přidány pod podmínkou, že to nebude vyžadovat úpravu karosérie.

Přidání nebo odstranění servobrzd je povoleno.

Není dovoleno změnit třmeny kotoučových brzd, jež mohou být nahrazeny jedině třmeny, jež má výrobce homologovány, bez minima produkce (viz čl. 261/bb).

t) Vedení a potrubí:

Jsou povoleny veškeré změny v uspořádání, umístění a materiálu všech potrubí a vedení, jimiž proudí vzduch, voda, palivo a elektrický proud, včetně systému pérování. Potrubí pro palivo a pro kapaliny o vysoké teplotě a vedení pro přívod vzduchu nesmí procházet prostorem pro osádku, ledaže je tato

montáž prováděna sériově. V každém případě musí tato potrubí být účinně chráněna.

u) Pružiny:

Každá pružina může být upravena nebo nahrazena jinou podobného typu (příklad: listové pero, šroubovitá válcová pružina atd.).

v) Části karosérie:

Přední sedadla mohou být nahrazena jinými. Váha spolujezdceva sedadla musí mít nejméně stejnou váhu, jakou má původní sedadlo jezdce podle homologačního listu.

Odlehčení strukturních částí karosérie nebo chassis vozu je zakázáno. Každý druh zesílení je povolen. Je dovoleno přidat aerodynamická zařízení na přední vodu, a to pod vodorovnou rovinou procházející středem hlav kol. Tato zařízení však nesmí přesahovat celkový obrys vozu při pohledu shora.

Je dovoleno odstranit zadní sedadlo (sedadla). Vozy však musí být opatřeny tuhovou kovovou přepážkou, chránící před ohněm a kapalinami, která odděluje prostor pro osádku od motorového prostoru a nádrže.

Všechna homologovaná okenní skla a mechanismy pro manipulaci s nimi musí být zachovány. Původní zadní okénko musí být rovněž zachováno. Neviditelný materiál zvukové izolace může být odstraněn. Vybavení prostoru pro osádku, výplně dveří atd., jež patří normálně k vozu sériové výroby, mohou být odlehčeny, nikoli však odstraněny. Původní vzhled vnitřku musí být zachován. Je dovoleno odstranit víčko odkládací přihrádky a podlažní koberečky.

w) Systém vytápění:

Jde-li o homologovaný sériový model s topidlem (zařízením pro vytápění), může být toto topidlo a jeho příslušenství odstraněno, je-li zajištěno odmlžení čelního okna a zadního okénka.

x) Volba (na přání) — definice:

Varianta sériové výroby.

Příslušenství nebo vybavení dodané na výslovnou žádost zákazníka. Volbou (přáním) se proto rozumí veškeré vybavení, dodané navíc nebo místo vybavení základního modelu, které se dodává na požádání, i když toto vybavení je normálně sériově montováno do určitých vozů, jako jsou např. vozy určené pro vývoz.

aa) Homologace volby:

Volba bude homologována jen v případě, že zvolené vybavení si může kdokoli bez rozdílu koupit u výrobce nebo jeho prodejního zástupce.

bb) Zvolené vybavení, které může být homologováno bez minimálního počtu výrobků:

- zesílené články pérování a zesílené nápravy pod podmínkou, že jsou zcela zaměnitelné s původním dílem, že osy otáčení chassis zůstanou na svém původním místě a že kinematika pérování se nezmění
- odlišná palubní deska
- brzdy: brzdové třmeny
- nádrž paliva
- tyče řízení
- pomocné řízení (čl. 261/o)
- převodovka (viz čl. 261/m).

cc) Vybavení, které nemusí být homologováno:

- spodní ochranné kryty
- rozšíření blatníků (jednoduchý polokruhový deflektor max. šířky 5 cm a max. výšky 10 cm).

dd) Každá jiná volba,

kteří přímo či nepřímo ovlivňuje mechanický výkon vozu, může být homologována jen tehdy, bylo-li vyrobeno ve dvanácti po sobě následujících měsících nejméně 1000 shodných takto vybavených vozů. Bude-li tento článek použit pro skupinu 4 (GT vozy), bude se přirozeně požadovat minimální výroba 400 a nikoli 1000 ve 24 měsících.

Pozn. — Mechanické části homologované ve skupině 2 před 31. 12. 1975 (schůze v září), jakož i změny a doplňky povolené podle předpisů čl. 260 staré přílohy J, mohou být používány do 31. 12. 1977 v soutěžích (rallye). Vůz bude automaticky přeřazen do skupiny 4.

SÉRIOVÉ VOZY GRAND TOURISME (skupina 3)

Čl. 262 — Definice:

Vozy nejméně dvoumístné, vyráběné v malé sérii pro potřebu zákazníků, kteří žádají lepší výbavu a (nebo) maximum pohodlí bez zvláštního zřetele na náklady.

Čl. 263 — Minimální produkce a počet míst:

Vozy Grand Tourisme musí být vyrobeny v nejméně 1000 exemplářích shodných ve všech bodech (vyjma povolení v následujícím článku 264) a to ve 12 po sobě následujících měsících a musí mít nejméně dvě místa.

Čl. 264 — Povolené změny a (nebo) doplňky:

Jsou přesně tytéž jako ve skupině 1 (viz vpředu čl. 258).

Vozy GRAND TOURISME (skupina 4)

Čl. 265 — Definice:

Vozy nejméně dvoumístné, vyráběné v malé sérii, na nichž mohou být provedeny úpravy, jež je lépe uzpůsobí obzvláště pro sportovní účely. Mimo to zahrnuje tato skupina také vozy odvozené od vozů homologovaných ve skupině 3 (sériové GT), jejichž změny přesahují meze povolené pro skupinu 3.

Čl. 266 — Minimální produkce a počet míst:

Vozy GT musí být vyrobeny v nejméně 400 exemplářích, a to v období, jež nepřesahuje 24 po sobě jdoucích měsíců a musí mít nejméně dvě místa.

Čl. 267 — Povolené změny:

Přesně tytéž jako u skupiny 2 (cestovní vozy) podle čl. 261, avšak s výjimkou vah, které jsou zde předepsány podle dolejší stupnice. Tyto váhy (viz čl. 255/h) se týkají vozu po přejetí cílové čáry a to po odečtení váhy paliva.

do 500 cm ³	495 kp	do 3500 cm ³	1005 kp
do 600 cm ³	535 kp	do 4000 cm ³	1075 kp
do 700 cm ³	570 kp	do 4500 cm ³	1120 kp
do 850 cm ³	615 kp	do 5000 cm ³	1170 kp
do 1000 cm ³	655 kp	do 5500 cm ³	1285 kp
do 1150 cm ³	670 kp	do 6000 cm ³	1330 kp
do 1300 cm ³	700 kp	do 6500 cm ³	1365 kp
do 1600 cm ³	740 kp	do 7000 cm ³	1405 kp
do 2000 cm ³	810 kp	do 7500 cm ³	1425 kp
do 2500 cm ³	880 kp	do 8000 cm ³	1445 kp
do 3000 cm ³	945 kp	nad 8000 cm ³	1530 kp

Pozn. — Mechanické části homologované ve skupině 2 před 31. 12. 1975 (schůze v září), jakož i změny a doplňky povolené podle předpisů článku 260 staré přílohy J, mohou být používány do 31. 12. 1977 v soutěžích (rallye).

SPECIALNÍ PRODUKČNÍ VOZY (skupina 5)

Čl. 268 — Definice:

Speciální produkční vozy, pro které žádné produkční minimum není potřebné, které však mají svůj původ ve vozích homologovaných ve skupinách 1, 2, 3 a 4.

Čl. 269 — Povolené změny:

Všechny změny a doplňky povolené pro skupiny 1 až 4 (čl. 258 a 261) a navíc ještě ty, o nichž pojednává tento článek.

a) Minimální váha:

Vozy skupiny 5 musí mít nejméně doleji uvedené váhy (čl. 255/h). Všechna normálně na voze montovaná bezpečnostní zařízení (oblouky, hasicí přístroje atd.) nejsou zahrnuta v těchto vahách.

— Zdvihový objem menší nebo rovný	500 cm ³	450 kp
	600 cm ³	495 kp
	700 cm ³	525 kp
	850 cm ³	555 kp
	1000 cm ³	595 kp
	1150 cm ³	610 kp
	1300 cm ³	635 kp
	1600 cm ³	675 kp
	2000 cm ³	735 kp
	2500 cm ³	800 kp
	3000 cm ³	860 kp
	3500 cm ³	915 kp
	4000 cm ³	970 kp
	4500 cm ³	1025 kp
	5000 cm ³	1065 kp
	5500 cm ³	1115 kp
	6000 cm ³	1155 kp
	6500 cm ³	1190 kp
	7000 cm ³	1220 kp
	7500 cm ³	1240 kp
	8000 cm ³	1255 kp
	nad 8000 cm ³	1330 kp

b) Karosérie, chassis:

Původní vnější tvar karosérie musí být zachován. Žádná změna nesmí být provedena na sériové skořepině a (nebo) na chassis a na původní karosérii, vyjma přidání výztuh (zesílení), jež jsou libovolné. Materiál je libovolný pro tyto části, jestliže jejich původní tvar zůstane zachován:

- dveře
- kryt motoru a prostoru pro zavazadla.

Materiál pro okna je libovolný. Avšak okenní tabule u dveří jezdce a tabule u dveří spolujezdce, je-li propozicemi povolena, musí být z původního homologovaného materiálu. Původní rozměr otevření musí být zachován.

Pro větrání prostoru pro osádku je možno udělat do karosérie otvory, jestliže budou takto umístěny:

- v dozadu přečnivající části střechy, nad tabulí zadního okénka a (nebo)
- v prostoru mezi zadní postranní tabulí a tabulí zadního okénka,
- nepřečnivající původní obrys karosérie.

Blatníky: Materiál a tvar jsou libovolné. Tvar otvoru pro průchod kola musí však být zachován.

Blatníky musí být umístěny nad koly a musí je účinně krýt nejméně po polovině jejich obvodu a nejméně po celé šířce pneumatiky.

Mohou být do nich udělány větrací tvory.

Vnitřek: libovolný. Původní místo pro sedadlo jezdce však musí být zachováno. V místě sedadla pro spolujezdce není dovoleno cokoli instalovat. Palubní deska nesmí vykazovat žádné vyčnívající hrany.

c) Motor:

Původní blok motoru, homologovaný na základním modelu vozu, musí být zachován. Zdvihový objem je libovolný a může ho být dosaženo změnou původního zdvihu a (nebo) vrtání. Vypouzdření / přepouzdření je povoleno. Motor musí být umístěn v původním prostoru pro motor a původní natočení klikového hřídele při pohledu shora musí být zachováno. Není dovoleno používání několika bloků motoru.

d) Jiné mechanické části:

Libovolné. Hnací kola homologovaného základního modelu musí však zůstat hnacími koly. Tím se také rozumí, že pohon na 4 kola může být použit jen u vozu, který ho má už z původní koncepce.

Převodovka musí zůstat na svém původním místě

Přidání rychloběhu je povoleno.

e) Pérování:

Typ homologovaného pérování musí být zachován. Je však dovoleno přidat nebo upravit úchytné články, upravit nebo vyměnit spojovací orgány systému pérování. Typ a počet per a tlumičů je libovolný.

„Typem pérování“ se rozumí: Mc Pherson, tuhá (zadní) náprava, výkyvná ramena, paralelogram, zadní osa De Dion atd.

f) Řízení:

Libovolné.

g) Kola:

Maximální šířky kompletních kol (viz čl. 252/m) jsou dovolené vzhledem k válcovému objemu:

— do 1000 cm ³	11"
1300 cm ³	12"
1600 cm ³	13"
2000 cm ³	14"
3000 cm ³	15"
přes 3000 cm ³	16"

h) Brzdy:

Libovolné (čl. 253/j).

i) Nádrže:

Vozy musí být vybaveny bezpečnostními nádržemi podle specifikací FIA/Spec/FT3 nebo FIA/Spec/FTA, podle podmínek článku 272/h.

Místo pro nádrž je libovolné, nesmí však být v prostoru pro osádku ani v prostoru pro motor, ledaže toto umístění odpovídá homologaci.

Pro závody do vrchu, jestliže celkový obsah nádrže nebo nádrží paliva není větší než 20 l, není bezpečnostní nádrž povinná; podmínkou však je, že nádrž nesáhá dále než 30 cm od podélné osy vozu na jednu i druhou stranu a že je obklopena deformovatelnou strukturou tloušťky 1 cm.

j) Aerodynamická zařízení:

Aerodynamická zařízení musí se dát vepsat do frontálního (čelního) průměru vozu:

V p ř e d u : Nesmí přesahovat o více než 10 % rozvoru vozu (měří se od celkového limitu karosérie a v žádném případě nesmí přesahovat o více než 20 cm celkový limit původní karosérie. Povinně musí být umístěna pod vodorovnou rovinou procházející hlavou kol.

V z a d u : Nesmí přesahovat o více než 20 % rozvoru vozu (měří se od celkového limitu karosérie) a v žádném případě nesmí přesahovat o více než 40 cm celkový limit původní karosérie.

DVOUMÍSTNÉ ZÁVODNÍ VOZY (skupina 6)**Čl. 270 — Definice:**

Dvoumístné vozy pro sportovní účely speciálně vyrobené pro závody na uzavřených okruzích.

Čl. 271 — Základní předpisy:

Tyto vozy musí vyhovovat obecným předpisům platným pro vozy skupin 1 až 6 (viz čl. 252 a 255), vyjma v těchto bodech:

- místo pro zavazadla je libovolné (čl. 255/f)
- náhradní kolo je libovolné (čl. 255/i)
- jde-li o otevřený vůz, jsou případně čelní okno a průhledné části dveří libovolné a rovněž i jejich rozměry.

Čl. 272 — Zvláštní předpisy:**a) Minimální váha:**

Tyto vozy musí mít nejméně váhy uvedené v této stupnici:

— zdvihový objem menší nebo rovný	1000 cm ³	500 kp
	od 1000 do 1300 cm ³	535 kp
	od 1300 do 1600 cm ³	560 kp
	od 1600 do 2000 cm ³	600 kp
	od 2000 do 3000 cm ³	700 kp
	od 3000 do 4000 cm ³	765 kp
	od 4000 do 5000 cm ³	810 kp
	od 5000 do 6000 cm ³	840 kp
	nad 6000 cm ³	860 kp

b) Akumulátor:

Místo pro akumulátor je libovolné. Musí však být řádně zajištěn a zcela chráněn (kryt) skříňkou z izolačního materiálu.

c) Kola a pneumatiky:

Doporučuje se používat kol, která mají rozšíření pro zajištění pneumatik. Použije-li se šroubů kol typu „kock-off“ (motýlkového), nesmí tyto nikdy přesahovat průměr ráfků.

Šířka ráfků je omezena na maximálně 16".

d) Brzdy:

Brzdový systém musí být proveden tak, aby se činnost brzdového pedálu přenášela normálně na 4 kola. V případě netěsnosti v kterémkoli místě vedení anebo jakékoli poruchy brzdového okruhu, musí se činnost pedálů i nadále projevovat na nejméně dvou kolech.

e) Díly pérování:

Zákaz chromování dílů pérování, vyrobených z oceli o pevnosti větší než 45 tun na 1 čtverečný palec.

f) Karosérie:

Karosérie musí být vyrobena tak, aby poskytovala pohodlí a bezpečnost jezdců i spolujezdců. Všechny části karosérie musí být kompletně a pečlivě dohotoveny, bez zatímních a náhodných dílů. Karosérie musí překrývat všechny mechanické součásti; jediné mohou přečínat výfukové nebo sací potrubí, jakož i vrchní část motoru.

f 1. — rozměry: Žádná část karosérie s výjimkou bezpečnostního oblouku nesmí na výšku přesahovat vodorovnou rovinu proloženou 80 cm nad nejnižším bodem plně (zcela) odpovídající struktury vozu.

Maximální šířka karosérie nesmí přesahovat 200 cm.

Maximální délka vozu nesmí přesahovat 450 cm.

f 2. — blatníky: Blatníky musí překrývat kola tak, aby je účinně kryly nejméně po polovině jejich obvodu a nejméně po celé šíři pneumatiky. V zádi vozu musí blatníky sahát níže než je osa zadních kol. Otvory pro chlazení mohou být zařízeny (upraveny) mezi blatníky a skořepinou, s výjimkou vzadu.

f 3. — otvor prostoru pro osádku: Jde-li o otevřený vůz, musí otvor vymežující tento prostor být symetrický vůči podélné ose vozu.

f 4. — viditelnost: Karosérie musí zajišťovat jezdci a spolujezdci viditelnost dopředu a do stran, odpovídající podmínkám závodu. Zpětná zrcátka musí zajišťovat jezdci viditelnost dozadu po obou stranách vozu.

f 5. — prostor pro osádku a sedadla: Rozměry prostoru pro osádku musí odpovídat předpisům článku 255/b pro dvoumístné vozy. Sedadla pro jezdce a spolujezdce musí mít stejné rozměry. Musí být umístěna symetricky po jedné i druhé straně podélné osy vozu a musí být pevně namontována. Mohou však být individuálně přizpůsobena.

g Světelná výbava:

Vozidla musí být vybavena nejméně dvěma stop světly a dvěma koncovými červenými světly, každé opatřené žárovkou o příkonu nejméně 15 W. Výbava musí být umístěna viditelně a z jedné i druhé strany symetricky vzhledem k podélné ose vozu.

Pro závody v noci musí být vybaveny nejméně dvěma světlomety stejné účinnosti, jakou mají světlomety, jimiž jsou uobvykle opatřovány vozy cestovní, a dvěma návěstními světly namontovanými dozadu. Náročnější požadavky, pokud jde o signalizaci a (nebo) osvětlení mohou být předepsány propozicemi.

h) Nádrže na benzin:

Všechny vozy zúčastňující se závodů na okruhu, které mají jeden nebo více jízd na minimálně 100 km, musí být vybaveny bezpečnostními nádržemi odpovídajícími specifikacím FIA/Spec/FT 3, nebo FTA a dodávanými uznaným výrobcem. Nádrže naplněné bezpečnostní pěnou odpovídající americkým vojenským předpisům Mil-B-83054 (anglicky Baffle materiál, česky doslovně: materiál, který maří, zadržuje, překazí) musí být povinně umístěny uvnitř hlavní struktury vozidla.

Vedení paliva musí být provedeno tak, aby nebylo prvním dílem, který je postižen při nehodě. Je-li vůz vybaven některým standardním doplňovacím (tankovacím) systémem, musí být nasunutí (nasazení) na vůz chráněno (opatřeno ochranou).

i) Obsah nádrží:

Celkový obsah nádrží paliva nesmí přesahovat tyto meze:

— zdvihový objem menší nebo rovná se	700 cm ³	60 l
	od 700 do 1000 cm ³	70 l
	od 1000 do 1300 cm ³	80 l
	od 1300 do 1600 cm ³	90 l
	od 1600 do 2000 cm ³	100 l
	od 2000 do 2500 cm ³	110 l
	přes 2500 cm ³	160 l

Celkový obsah jedné nádrže nesmí přesahovat 80 l. Systém musí být proveden tak, aby při prasknutí jedné nádrže se nerozlilo více než 80 l. Jedna sběrná nádrž o maximálním obsahu 8 l může být umístěna zvenčí hlavního chasis pod podmínkou, že je obklopena schválenou deformovatelnou strukturou tloušťky 10 mm.

j) Nádrže na olej:

Všechny nádrže na olej umístěné zvenčí hlavní struktury vozu musí být obklopeny deformovatelnou strukturou tloušťky 10 mm. V žádném případě nádrž na olej, která by nebyla umístěna uvnitř hlavní struktury, nesmí být namontována za převodovkou nebo skříní diferenciálu.

k) Přepážky a nádrže:

Žádná část nádrží na tekutiny (palivo, olej, vodu) nesmí mít přímý styk s místem vyhrazeným pro jezdce nebo spolujezdce. Nádrže na palivo musí být větrány, aby se zabránilo shromažďování jedovaných par nebo proniknutí těchto par do prostoru pro jezdce nebo pro motor.

Nádrže na palivo musí být izolovány přepážkami, které zabrání jakémukoli prosakování (infiltraci) paliva do prostoru pro jezdce nebo pro motor anebo styku s výfukovým potrubím, dojde-li k odtékání, unikání nebo k porouchání nádrže.

l) Bezpečnostní výbava:

Viz čl. 253 a 255.

Opěradlo hlavy:

Povinná montáž opěradla (opěrky) hlavy, která je s to vydržet (zachytit) hmotu (sílu) 17 kp při zrychlení 5 g, směřující dozadu. Jeho rozměry musí být takové, aby v žádném případě hlava jezdce s nasazenou přilbou nemohla být sevřena mezi bezpečnostní oblouk a samotné opěradlo.

Deformovatelná struktura:

Celá zóna nádrží, která je v přímém styku s proudícím vzduchem, musí být opatřena deformovatelnou strukturou podle specifikací článku 273 B.

Deformovatelná struktura stejných charakteristik jako pro nádrže, tloušťka 150 mm a výšky 200 mm musí pokračovat podélně před pedály nejméně 500 mm po obou stranách vozu. Tyto struktury musí být navzájem řádně spojeny, stejně jako i na strukturu vozu. Jiné typy struktur mohou být rovněž použity pod podmínkou, že vykazují stejný koeficient pohlcování (absorpce) energie.

Protipožární stěna, podlaha:

Vozy musí být opatřeny chráničem proti plamenům, který brání rozšíření ohně z prostoru pro motor nebo zespodu vozu do prostoru pro osádku. Otvory v chrániči, jimiž procházejí pedály, kovové kabely a vedení, musí být omezeny co možná nejvíce. Podlaha prostoru pro osádku musí být provedena tak, aby chránila jezdce proti štěrku, oleji, vodě a úlomkům ze selnice nebo motoru. Desky podlahy a oddělovací sětny musí umožnit systém odtékání, aby se zabránilo každému hromadění kapalin.

JEDNOMÍSTNÉ ZÁVODNÍ VOZY (skupiny 7 a 8)

Čl. 273 — Společné předpisy pro vozy skupiny 7:

A. Společné předpisy pro F 1, 2, 3:

1. Minimální váha: Rozumí se jí váha vozu v pohotovostním stavu, tj. se všemi mazacími a chladicími kapalinami, avšak bez paliva.

2. Konstrukce vozu: Musí být symetrická v tom smyslu, že je-li vůz po straně zvednut a vážen, musí na každou stranu připadnout polovina celkové váhy, přičemž se toleruje úchylka maximálně $\pm 5\%$ poloviční váhy.

Pro toto kontrolní vážení musí mít vůz všechny nádrže (palivo, voda, olej) naplněné a jezdce vážící nejméně 75 kg musí sedět normálně za volantem (anebo musí na jeho místě být zátěž stejné váhy).

3. Sedadlo jezdce: Musí být konstruováno tak, aby se dalo obsadit anebo opustit, aniž by bylo nutné otevřít dveře nebo přemístit některý kryt (panel). Jezdec musí sedět za volantem čelem vpřed.

Dále musí být prostor pro jezdce (cockpit) vyřešen tak, aby vstup nebo výstup z něho netrval déle než 5 sekund.

4. Karosérie: Žádný díl karosérie, vyjma bezpečnostní oblouk, nesmí

na výšku přesahovat vodorovnou rovinu, myšlenou 80 cm nad nejnižším bodem zcela odpérované struktury vozu.

Jinými slovy: Vůz, jehož kola a pohyblivé díly pérování byly odmontovány, musí projít mezi dvěma rovnoběžnými rovinami vzdálenými od sebe 80 cm, při čemž případně ponecháme bezpečnostní oblouk nepovšimnut. Toto měření se musí provést v normálním stavu, jaký má vůz na startovní čáře.

Kola musí být zvenčí karosérie. Otvor v karosérii umožňující přístup do cockpitu, musí vykazovat tyto minimální rozměry:

délka: 60 cm,

šířka: 45 cm, dodržené ve vodorovné rovině na výšku 30 cm a měřené od nejzazšího bodu sedadla směrem kupředu.

Žádná část karosérie nesmí dozadu přesahovat osu zadních kol o více než 1 m.

5. Plnicí hrdlo palivové nádrže:

— Plnicí hrdlo (nebo hrdla) a jejich uzávěr nesmí vyčnívat z plechového povrchu karosérie.

— Jejich otvor musí mít dostatečný průměr, aby při rychlém plnění (zejména pod tlakem) mohl unikát vzduch a případný odvodušňovací otvor musí být tak uzpůsoben, aby se zabránilo jakémukoli unikání kapaliny během provozu.

6. Výfukové potrubí: Výstupní hrdla výfukového potrubí, směřující vodorovně dozadu, musí být umístěna ve výšce 30 až 60 cm nad zemí. Nejsou-li úplně zakryta některou částí karosérie, nesmí v žádném případě přesahovat celkovou délku vozidla o více než 25 cm.

7. Nádrže oleje a chladiče vody: Všechna plnicí hrdla olejových nádrží a chladičů musí být uzpůsobena tak, aby se dala uzavřít připojením plomby. Plomby uzavírající hrdlo nebo hrdla olejových nádrží musí zůstat na svém místě po celou dobu trvání podniku. Plomba nebo plomby uzavírající hrdlo nebo hrdla chladiče nebo chladičů musí být na svém místě při startu, mohou však být odstraněny při zastavení v doplňovacím depu.

B. Společné doplňkové předpisy pro F 1 a F 2:

1. Karosérie: Za předními koly nesmí být karosérie širší než maximálně 140 cm pro F 1 a 130 cm pro F 2.

Deformovatelná struktura je pojata do této šířky.

Před předními koly může být karosérie rozšířena až na maximální celkovou šířku 150 cm.

Avšak žádná část karosérie nacházející se před předními koly a vykazující celkovou šířku větší než 110 cm, nesmí být vyšší než je výška ráfků předních kol.

Deformovatelná struktura:

Celá zóna nádrže, která je přímo vystavená proudění vzduchu, musí být opatřena deformovatelnou strukturou podle těchto předpisů:

Výrazem „přímo vystavená proudění vzduchu“ rozumíme celou zónu (v angl. textu: celou vnější zónu) konstrukce karosérie (nebo skořepiny) s výjimkou přidaných součástí, jako jsou chladiče vody, přívody vzduchu, čelní okno atd.

a) Deformovatelná struktura musí sestávat ze „sandwichové“ konstrukce se zabudovaným nehořlavým materiálem o pevnosti nejméně 25 p. s. i., 1,8 p/cm². Je dovoleno, aby vodní potrubí procházelo tímto materiálem.

Konstrukce „sandwich“ má povinně dvě fólie o tloušťce 1,5 mm, z nichž jedna je aluminiová a má pevnost 14 tun za čtverečný palec (2,2 t/cm²) a roztaživost nejméně 5 %.

b) Minimální tloušťka konstrukce „sandwich“ je 10 mm.

V zóně nádrží musí však tato konstrukce mít tloušťku nejméně 100 mm,

která musí být dodržena v délce nejméně 350 mm. Správné místo pro umístění této zesílené části je ponecháno na vůli výrobci. Postupně pak může být její tloušťka snížena na 10 mm.

2. Spuštění: Spuštění motorů F 1 a F 2 je povoleno jak na předběžném startovišti, tak při zastávce v depu s použitím dalšího akumulátoru, který se přechodně napojí na odpovídající zásuvku na voze.

Čl. 274 — Mezinárodní formule 1:

Platnost: Od 1. ledna 1966 do 31. prosince 1977.

Motory s vratnými písty:

a) zdvihový objem bez přeplňování: menší nebo rovná se 3000 cm³,

b) zdvihový objem s přeplňováním: menší nebo rovná se 1500 cm³.

Počet válců: max. 12.

Motory turbínové: Použití je přípustné na základě srovnávacího vzorce v čl. 252/i.

Minimální váha bez zátěže: 575 kp.

Celkové rozměry karosérie: Celková maximální šířka karosérie, pokud jde o její část před zadními koly a za předními koly, nesmí být větší než 14 cm. Žádné potrubí olejové, palivové a žádný elektrický drát nesmí být instalovány dále než 60 cm po obou stranách podélné osy vozu, uvnitř deformovatelné struktury, anebo podél hlavních nádrží.

Maximální šířka křídélka je stanovena na 110 cm.

Nádrže typu „pryžový měch“: Nádrže na palivo musí být umístěny uvnitř hlavní struktury vozu.

Všechny nádrže umístěné dále než 30 cm po jedné a druhé straně podélné osy vozu, musí být typu „pryžový měch“ bez samočinného uzavírání, který odpovídá specifikacím FIA (Spec/FT 3, FIA/Spec/FTA — čl. 253/f).

Nádrž umístěná uvnitř hlavní struktury skořepiny a nepřesahující 30 cm po jedné a druhé straně podélné osy vozu, musí být typu FT 3, nebo typu „pryžový měch“ bez samočinného uzavírání.

Jedna sběrná nádrž o maximálním obsahu 1 galonu může být umístěna zvenčí hlavního chassis pod podmínkou, že je obklopena deformovatelnou strukturou podle čl. 273 B, která má tloušťku nejméně 10 mm.

Nádrž může být typu „pryžový měch“ podle specifikace FT 3 a musí být připojena na motor samočinně uzavírajícím spojením leteckého typu.

Vedení paliva musí být provedeno tak, aby nebylo prvním dílem, který je postižen při nehodě.

Nádrž na olej: Všechny nádrže na olej umístěné zvenčí hlavní struktury vozu musí obklopeny deformovatelnou strukturou tloušťky 10 mm. V žádném případě nádrž na olej, která by nebyla umístěna uvnitř hlavní struktury, nesmí být namontována za převodovkou nebo skříňi diferenciálu.

Obsah nádrží: Celkový obsah nádrží nesmí přesahovat 250 l a maximální obsah každé z nich smí být 80 l. Palivový systém musí být proveden tak, aby při prasknutí jedné nádrže se nerozlilo více než 80 l benzínu.

Bezpečnostní oblouk: Bezpečnostní oblouk musí mít výšku nejméně 82 cm (stejná měřicí metoda jako pro blatníky u karosovaných vozů) a ve všech případech musí přesahovat přílbu jezdce o nejméně 5 cm.

Přidavná bezpečnostní opatření pro formuli 1:

a) Předepsána je nouzová páčka, umístěná zvenčí vozu a zřetelně označená, která se dá snadno uvést v činnost záchrannou ekypou, ba i na dálku

- pomocí háku. Tato páčka musí ovládat současně spuštění hasicího přístroje, vypnutí motoru a odpojení akumulátoru.
- b) Povinná montáž opěradla (opěrky) hlavy, které je s to vydržet (zachytit) hmotu (sílu) 17 kp při zrychlení 5 g, směřující dozadu. Jeho rozměry musí být takové, aby v žádném případě hlava jezdce s nasazenou přilbou nemohla být sevřena mezi bezpečnostní oblouk a samotné pěradlo.
- c) Použití hořčíkového (magneziového) plechu je povoleno jen při tloušťce 3 mm nebo více.
- d) Akumulátorová baterie musí být schopna zajistit nejméně dvě spuštění motoru.
- e) Zákaz chromování dílů pérování, vyrobených z oceli o pevnosti větší než 45 tun na jeden čtverečný palec.

Čl. 275 — Mezinárodní formule 2:

Platnost: Od 1. ledna 1972 do 31. prosince 1977.

Motory s vratnými písty: Zdvihový objem menší nebo rovná se 2000 cm³ přeplňování zakázáno.

Minimální váha bez zátěže: 500 kp.

Motor: Libovolný, maximální počet válců 6.

Převodovka: Maximálně 5 stupňů, nepočítaje zpětný chod.

Pohon: Maximálně na dvě kola.

Max. šířka karosérie: 130 cm.

Čl. 276 — Mezinárodní formule 3:

Platnost: Od 1. ledna 1974 do 31. prosince 1976.

Motory s vratnými písty nebo Wankel výhradně (Wankel — viz čl. 252/)).

Zdvihový objem: Max. 2000 cm³.

Případ motoru s vratnými písty: Maximálního objemu je možné docílit zvětšením nebo zmenšením vrtání nebo zdvihu anebo obou těchto rozměrů.

Počet válců: Max. 4.

Odlitky tvořící blok motoru a hlavu válců, po opracování, musí být z motoru, jímž je vybaven model vozu, u něhož FIA zjistila sériovou výrobu nejméně 5000 exemplářů ve 12 po sobě následujících měsících. Původní blok a hlava mohou být libovolně upraveny odnětím materiálu, jakékoli přidání materiálu je vyloučeno. Je však dovoleno vypouzdřit (opatřit vložkami) blok, který normálně pouzdra nemá. Typ ložiska klikového hřídele nesmí být změněn (v důsledku toho je zakázáno nahradit kluzná ložiska valivými).

Ať je používán motor kteréhokoli typu, není povinné, aby různé mechanické díly motoru pocházely ze stejného původního motoru.

Systém plnění je libovolný, musí však být vybaven přírubou (clonou), která vymezuje otvor tvaru válce o průměru 24 mm a výšce 3 mm.

Touto přírubou musí procházet všechny vzduch nasávaný do motoru. Škrťací příruba musí být vyrobena z kovu nebo kovové slitiny.

Materiál vzduchové komory je libovolný, nesmí však být párovitý.

Celek sacího systému, zahrnující potrubí, vstřikovací trysky, vzduchovou komoru a škrťací přírubu (omezovač průtoku vzduchu) musí se vejít do šablony 1 m délky, 50 cm šířky a 50 cm výšky. Dále je povinné, aby se systém sání dal odmontovat z motoru společně s hlavou válců jako jediný celek. Celkem

sacího systému se rozumí všechny jeho díly, nacházející se mezi hlavou válců a venkovní plochou příruby pro přívod vzduchu. CSI vyhrazuje si právo, po praktických zkušenostech získaných s touto novou formulí 3, upravit rozměry škrťací příruby, což předem ohlásí ve lhůtě kratší než 2 roky před vstoupením v platnost.

Žádný systém přeplňování není povolen, ba ani v tom případě, je-li sériově montován na základním modelu motoru.

Ostatní základní (původní) orgány motoru mohou být nahrazeny jinými nebo upraveny libovolně. Je povoleno přivaření pouzder k bloku, patřícímu k základnímu modelu motoru.

Jiné mechanické části: Libovolné.

Rozměry: Rozvor nejméně: 200 cm

rozchod nejméně: 120 cm

šířka ráfků maximálně: 10".

Karosérie:

Za předními koly nesmí karosérie přesahovat max. šířku 95 cm. Karosérie před předními koly může být rozšířena až na 135 cm celkové maximální šířky.

Zádná část karosérie před předními koly, pokud má celkovou šířku větší než 95 cm, nesmí však na výšku přesahovat výšku ráfku předních kol.

Omezení pneumatik: Šířka běhounu pláště je omezena na hodnotu 8" plus určitá tolerance kompenzující opotřebené gumy. Tato tolerance je zahrnuta do schématu na stránce, která ukazuje kontrolní kalibr, jehož se má používat. Kontrola může být provedena kdykoli v průběhu závodu a tréninku.

Měřítka kalibru musíme držet rovnoběžně s osou kola, není však nutné držet je svísele.

V mezním případě, kdy body C a D (viz schéma) jsou ve styku s boky pneumatik, musí se body A a B vždy dotýkat běhounu pláště.

Používá-li soutěžící pneumatik, které mají rozměr zjevně menší, než je uvedených 8", nemohou se samozřejmě body A a B současně dotýkat běhounu pláště, kontrola však v tomto případě nebude nutná.

Minimální váha bez zátěže: 440 kp.

Osvědčení o původu: Každý vůz formule 3, který startuje v některém podniku, musí mít osvědčení vystavené výrobcem a potvrzené národním autoklubem (ACN), v němž je zvláště uveden původ základních částí vozu.

Přístroj pro kontrolu těsnosti sacího systému motorů F 3: V dalším popsané kontrolní zařízení je konečný prostředek, jímž se ověřuje správnost těsnosti přívodu vzduchu do motorů F 3; není proti němu odvolání. Každá pořadající organizace musí být s to dát je k dispozici technickým komisářům, pro ověřování jak před závodem, tak i po jeho skončení.

Toto zařízení, jímž se uměle vyvolává podtlak (pokles tlaku) v sacím systému, má:

- membránové sací čerpadlo, jehož nominální (jmenovitý) výkon je 25 až 28 l/min a jež je schopné dosáhnout podtlaku 55 až 65 cm rtuťového sloupce při nulovém výkonu;
- pryžový trubkový nástavek, který dokonale přilehne na přírubu přívodu vzduchu;
- vakuometr, který je připojen na potrubí spojující pryžový nástavek s čerpadlem.

Předepsaný postup pro kontrolu:

- a) nastavit motor do takové polohy, aby v každém válci byl nejméně jeden ventil zavřený,
- b) otevřít šoupátko vstřikovacího systému nebo škrtky klapky karburátorů,
- c) ověřit si na vakuometru, že čerpadlo přivodí v sacím systému podtlak, který je větší, nebo se rovná 15 cm rtu/ového sloupce,
- d) jestliže nelze splnit podmínku a), odpojit vahadla ventilů nebo demontovat vačkový hřídel, aby všechny sací ventily byly zavřené. Došlo-li během podniku k poškození jednoho nebo několika ventilů, může je soutěžící opravit pod kontrolou komisařů ještě než bude toto ověření provedeno. V těchto posledních případech postačuje dosažení minimálního podtlaku 20 místo 15 cm rtuového sloupce. Jeden příklad realizace tohoto přístroje je uveden na stránce 00. Další informace podá na požádání sekretariát CSI (8, place de la Concorde, Paris 8^e, France).

Čl. 277 — Závodní vozy volné formule (skup. 8)

Je povoleno pořádat sportovní podniky otevřené pro jiné vozy než které byly definovány v některé z předešlých skupin přílohy J.

Všechny předpisy týkající se vozů a zvláště každé omezení zdvihového objemu jsou tedy ponechány na vůli pořadatelům, jimž přísluší, aby je pokud možno co nejvýrazněji uvedli v propozicích podniku; tyto však musí v každém ohledu být schváleny nejvyšší národní sportovní pravomocí (ASN) odpovědnou FIA.

Vozy neodpovídající žádné mezinárodní formuli musí však z bezpečnostních důvodů vyhovovat základním předpisům článků:

253/b, c, d, e, f, g, h, i, j, n, o, p, 273 A/4.

Formule Sudam, národní formule:

Texty z vydání přílohy J z r. 1975 zůstávají beze změn.

ProHistoric.cz

Text přeložen z bulletinu FIA č. 5/1975

Vydal ÚAMK Praha I., Opletalova 29

ST 30 14800-75