

**ÚSTŘEDNÍ RADA AUTOMOTOKLUBU
SVAZARMU**

PŘÍLOHA „J“
**mezinárodních a národních
automobilových
sportovních řádů**

Tato publikace neprošla redakční ani jazykovou úpravou v redakci nakladatelství.
Publikace je vydána pro vnitřní potřebu Svaazarmu a rozšiřuje se bezplatně.

VYDÁNO V ROCE 1977

ROZDĚLENÍ, DEFINICE A SPECIFIKACE VOZŮ

ÚSTŘEDNÍ RADA AUTOMOTOKLUBU
SVAZARMU

ProHistoric.cz

PŘÍLOHA „J“

mezinárodních a národních
automobilových
sportovních řádů

ROZDĚLENÍ, DEFINICE A SPECIFIKACE VOZŮ

ProHistoricCZ

Mezinárodní automobilová federace (FIA)

Mezinárodní sportovní řády

PŘÍLOHA „J“

(platná od r. 1976)

OBSAH

Kapit. 1 — Rozdělení vozů

čl. 251 — Kategorie a skupiny

Kapit. 2 — Definice

čl. 252 — Definice

Kapit. 3 — Bezpečnostní předpisy

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

Kapit. 4 — Základní předpisy

čl. 254 — Podmínky pro povolené změny skupin a přeskupení

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

Cestovní sériové vozy (skup. 1)

čl. 256 — Definice

čl. 257 — Minimální produkce a počet míst

čl. 258 — Povolené montáže a změny

Cestovní vozy (skup. 2)

čl. 259 — Definice

čl. 260 — Minimální produkce a počet míst

čl. 261 — Povolené změny a doplňky

Sériové vozy Grand Tourismé (skup. 3)

čl. 262 — Definice

čl. 263 — Minimální produkce a počet míst

čl. 264 — Povolené změny a (nebo) doplňky

Vozy Grand Tourismé (skup. 4)

- čl. 265 — Definice
- čl. 266 — Minimální produkce a počet míst
- čl. 267 — Povolené změny

Speciální produkční vozy (skup. 5)

- čl. 268 — Definice
- čl. 269 — Povolené změny

Dvoumístné závodní vozy (skup. 6)

- čl. 270 — Definice
- čl. 271 — Základní předpisy
- čl. 272 — Zvláštní předpisy

Jednomístné závodní vozy (skupiny 7 a 8)

- čl. 273 — Společné předpisy pro vozy skupiny 7
- čl. 274 — Mezinárodní formule 1
- čl. 275 — Mezinárodní formule 2
- čl. 276 — Mezinárodní formule 3
- čl. 277 — Závodní vozy volné formule (skup. 8)

PŘÍLOHA „J“

mezinárodních sportovních řádů (1976)

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 skupiny 4, pro kterou vyrobené období je 24 měsíců po sobě následujících:

skupina 1: cestovní sériové vozy (5 000)

skupina 2: cestovní vozy (1 000)

skupina 3: sériové vozy „Grand Tourismé“ (1 000)

skupina 4: vozy „Grand Tourismé“ (400)

skupina 5: speciální produkční vozy (pocházející ze skupiny 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 jsou shodné (význam výrazu viz definici v dalším textu), byly sériově vyrobené v určitém počtu a v daném časovém období a jsou určeny pro normální prodej zájazníkům (význam výrazu viz v dalším textu). Toto období je 12 po sobě následujících měsíců pro skupiny 1 až 3 a 24 po sobě následujících měsíců pro skupinu 4. Po zjištění minimální série je ACN (národní autoklub) oprávněn požádat FIA o homologaci (definici významu výrazu viz v dalším textu).

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 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 okruhy nebo uzavřené tratě. Tyto vozy jsou zásadně definovány mezinárodními závodními formulami, tj. předpisy, které FIA vydává s platností pro určité časové období. Závodní vozy, které nevyhovují žádné mezinárodní formuli FIA, se nazývají „volné formule“. Předpisy o nich musí být přesně stanoveny pořadatelstvem a uvedeny v propoříčích podniku.

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

„Mechanické díly“ zahrnují všechny díly potřebné pro pohon, pěrování, 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 karoserii, včetně všech součástí pevně spojených se zminěnou 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 následujících měsících pro skupinu 1 až 3, a 24 měsících pro skupinu 4. Minimální sérii může se 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 a nebo s jejichž výrobou bylo započato po tomto datu. Každá homologace sériově vyráběného vozu se stává neplatnou 5 let poté, co byla sériová výroba dotačného 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, předepsaných pro příslušnou skupinu.

Definice výrazu „model vozu“: „modelem vozu“ se rozumí všechny vozy, patřící do výrobní série, rozpoznatelné podle specifikace, koncepce a základní vnější linie karoserie 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 být případně zvláště homologovány.

I když FIA může z praktických důvodů provést homologaci určitých variant téhož modelu jednak ve skupinách 1 a 2 (cestovní) a jednak ve skupinách 3 a 4 (Grand Tourismé).

Vůz musí odpovídat ukončenému vývoji.

h) **Homologační list:** Pro každý model vozu, který FIA homologovala, bude vystavena popisní 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 přejímce a před startem a jsou oprávněni odmítnout účast soutěžícího, který by je nepředložil.

Pokud by nastala jakákoliv pochybnost při porovnávání 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 soutěžícího, 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 přejímce, že vůz plně odpovídá předloženému homologačnímu listu, pokud jde o požadavky na skupinu, do které je zařazen, pak není nutné ohlížet se na jeho rok výroby.

V důsledku toho nebudiž přihlíženo k číslu chassis a motoru případně uvedeným v homologačním listu.

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

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

Třída 15 může být propozicemi rozdělena na dvě nebo více mezitříd, jiná třída však nikoliv. 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 právo spojit dvě nebo více po sobě následujících tříd, a to podle okolnosti 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 maximálního a minimálního obsahu pracovní komory.

Motory turbínové:

Vozy poháněné turbínovým motorem budou připuštěny podle srovnávacího vzorce s motory s vratnými písty.

Tento vzorec zní:

$$S = \frac{C \times 0,09625}{(3,10 \times T) - 7,63}$$

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 .

T = tlaková hodnota odpovídající kompresoru turbínového motoru. Obdržíme ji umocněním hodnot odpovídajících druhu kompresoru. Mocnitem je počet stupňů, a to takto:

kompresor axiální s podzvukovou rychlosí průtoku:

1,15 pro stupeň

kompresor axiální s nadzvukovou rychlosí průtoku:

1,5 pro stupeň

kompresor radiální:

4,25 pro stupeň.

Příklad kompresoru s jedním stupněm radiálním a šesti stupni axiálními:

$$T = 4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \text{ nebo} \\ 4,25 \times 1,15^6$$

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

S k u p i n y 1 a 3

Vzhledem k sériovým turbokompresorům není dovolena záměna. Výrobci musí uvést charakteristiky kompresoru do homologačního listu při předložení žádosti o homologaci.

S k u p i n y 2 a 4

Systém sériového přeplňování musí být dodržen. Turbokompresor nesmí být nahrazen jiným typem.

k) **Karoserie: karoserii rozumíme:**

- zevně: všechny části vozu ovívané proudem vzduchu, umístěné nad rovinou, procházející středem hlav kol.
- uvitř: všechny viditelné části prostoru pro posádku.
- u skupin 7 a 8 (jednomístné) všechny části ovívané proudem vzduchu.

Rozeznáváme tyto druhy karoserií:

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

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

Při výkladu (interpretaci) článku 252/1 — budou se karoserii zásadně rozumět všechny vnější části vozu, které přesahují na výšku nejvyšší bod kol s namontovanými pneumatikami, s výjimkou bezpečnostního oblouku a součástí, které nepořádatelně 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) **Třetí plocha brzd:** Třetí 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 válce.

p) **Sběrné potrubí:**

Sání: Sběrným sacím potrubím rozumíme díl shromažďující směs vzduchu a paliva při výstupu z karburátoru (ú) a sahající až k vstupním otvorům hlavy válce jde-li o plnění pomocí karburátorů, nebo díl shromažďující vzduch při výstupu z ústrojí ovládajícího přítok vzduchu a sahající až k vstupním otvorům hlavy válce jde-li o plnění vstřikováním.

Výfuk: 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 spouštěn 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 požadavkům minimální váhy.

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

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

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 poskytuje okruhy, nebo o systém, který si opatřili soutěžící, musí plnici hadice mít těsnou přípojku (spojku) přiléhající

k normalizovanému hrdlu namontovanému na voze, normy tohoto hrdla jsou uvedeny v náčrtku na stránce 00.

- všechny vozy musí mít plnici hrdlo odpovídající náčrtku na stránce 00. Toto těsnící hrdlo spočívá na principu „mrtvého muže“ („l'homme 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 plnici 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 mistrovství 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 dopravovaných předmětů (jako náhradní kolo, skříňka s nářadím atd.).

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

- b) **Doplňková ochrana potrubí:** doplňková 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 palivové 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 alternátory, benzínová čerpadla atd., vyhovují leteckým předpisům, pokud jde o jejich umístění, materiály a jejich spoje, musí být umístěny nebo namontovány tak, aby jakékoli unikání nemohlozpůsobit:

- 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 prostrem pro jezdce 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/cm^2 (tisic 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 pasy:**

- Připoutání jedním diagonálním a jedním bederním popruhem; úchyty na skořepině: 3;

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 pas.

- Připoutání dvěma popruhy přes ramena, jedním bederním a dvěma stehenními; úchyty na skořepině: dva pro bederní popruh, dva nebo jeden symetrický oproti sedadlu pro popruhy přes ramena, dva 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 co nepřijatelný jako hasicí látka, musí mít použitá látka účinnost a charakteristiky nejedovatosti nejméně stejné jako BCF (Freon 12 Bi). Hasicí přístroj musí být dokonale po ruce jezdci a spolujezdci.

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

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

d/1 – Hasicí látka: BCF (CF 2 DI Br) – DTE (Br 2 F 4) – BTM () (CBr F 3)

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

d/3 – Umístění, způsob uchycení: tlaková láhev obsahu minimálně 5 kg musí být umístěna uvnitř základní struktury vozu.
Tlaková láhev obsahu minimálně 2,5 kg může být umístěna uvnitř nebo zevně základní struktury.

V každém případě držáky láhví musí být s to odolávat akceleraci 25 g.

d/4 – Doba vyprázdnění: prostor pro motor: max. 10 sekund
kabina: 30 sekund při BCF a DTE
60 sekund při BTM

d/5 – Systém ovládání: k automatickému spuštění hasicího systému mohou být použita tepelná čidla. Použití těchto čidel se jen doporučuje, není povinné. Obě láhve musí být spuštěny (uvezeny v činnost) současně.

Všechny systémy spouštění, které mají vlastní zdroj energie, jsou povoleny pod podminkou, 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 láhví: Na každé láhvi musí být uvedeno:
váha prázdné láhve
váha hasicí látky
celková váha po naplnění.

d/7 – Funkce: systém musí fungovat ve všech polohách, i když jsou láhvě převrácené.

e) Bezpečnostní oblouky:

Obecné ohledy:

1. Hlavním účelem těchto opatření je ochrana jezdce při převrhnutí 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 prováření (přednost má sváření obloukové nebo v heliové atmosféře). Ač dobrý vnější vzhled svaru nemusí zaručovat jeho jakost, nejsou špatně vyhližující 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 začycení oblouku na jediné trubce nebo na spoji trubek je nedostačující. Oblouk musí být vyřešen tak, aby byl prodloužením samotného podvozku a nikoliv 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 použít zcela uzavřený bezpečnostní oblouk, jehož spodní část objímá vnitřní profil skořepiny a je náležitě upevněna spínacími deskami, tento typ oblouku bude pak s podvozkiem tvořit jednotný celek.

Uchycení vzpěr oblouku musí být umístěno co nejbliže k vrcholu oblouku, ale minimálně ve 3/4 jeho celkové výšky.

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 č. 6. Pro určité skupiny vozů (viz dolejí) není oblouk u čelního okna povinný a armatura může být provedena podle výkresu č. 7. Hlavní oblouk (oblouky) nesmí bránit přístupu k předním sedadlům a nesmí zasahovat do prostoru pro jezdce a vpředu sedicího spolujezdce. Naproti tomu je dovoleno, aby elementy oblouku nebo armatury sahaly do prostoru zadních spolujezdů a procházely přitom čalouněním nebo zadními sedadly. Hlavní oblouk (oblouky) musí být umístěn co možná nejbliže střechy, aby se omezilo její porušení při převrhnutí vozu.

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

Trubka tvořící tuto výztuhu musí být spojena v jeden celek s bezpečnostní arma-

turou, jejíž přední a zadní oblouk navzájem váže středník. Na těchto obloucích je upevněna buď přivařením nebo snímatelným spojem; nesmí být upevněna na samotné karoserii.

Její průměr, tloušťka a materiál odpovídají normám, které stanovila FIA pro bezpečnostní oblouky. Její sklon vzhledem k horizontále nesmí být větší než 5 stupňů. 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 vozu, zúčastňujících se sportovních podniků a poměr 2 : 1 je přijatelný téměř pro 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 přilbou jezdce normálně sedicího za volantem

Šířka: měří se mezi svislými sloupky oblouku a musí být taková, aby ve výši 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 přilbou jezdce, normálně sedicího za volantem, nesmí být větší než 25 cm.

Za otevřené vozy budou též považovány vozy, které nemají nosnou strukturu (pevnou konstrukci) mezi vrchní částí sloupků čelního okna a sloupků případného zadního okénka. Zabudování sloupků do podvozku: úchytné body sloupků nebo hlavních oblouků 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 s šestihrannou hlavou o průměru nejméně 8 mm. Upínací deska tvořící jeden celek se sloupky oblouku musí mít stejnou tloušťku jako stěna trubky, na níž je deska upevněna.

Jestliže je oblouk uložen na některé skřini (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 schváleny: jeden spoj s kuželovým pouzdrem, jeden spoj s dvojitým třmenem a čepem pracujícím za podmínek dvojitého střihu a jeden spoj s pouzdrem podle výkresu 10, 11 a 12.

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

Specifikace používaných trubek	zavřené vozy		otevřené vozy	
	do 1200 kp	nad 1200 kp (vnější průřez/tloušťka)	do 1200 kp	nad 1200 kp
uhliková ocel tažená za studena bez svaru $E \sim 30 \text{ daN}$	38/2,6	48,3/2,6	44,5/2,6	57/2,9
legovaná ocel typ 25 CD 4 SAE 4125 etc. $E \sim 50 \text{ daN}$	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.

Poznámk a : 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 soutěžního, které přiloží k přihlašovacímu 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 libovoli pro rallye, závody do vrchu, slalomy. Usoudí-li však pořadatelé některé rallye nebo závod do vrchu, že jízdni 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 propozicích podniku.

Vozy skupin 2 a 4: povinná montáž pro všechny podniky. Jde-li o rallye, není diagonálna 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 přilbou 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 přilbu jezdce sedícího normálně za volantem nejméně 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 koncepcie musí být schopen vydržet (zachytit) minimálně síly uvedené v horní tabulce.
- b) trubka a vzpěra (vzpěry) musí mít průměr nejméně 3,5 cm (1 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 stejný, jako je má vlastní oblouk.

Má-li oblouk dvě vzpěry, může být průměr každé z nich snížen na 20/26 mm.

Snimatelné 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 nádrž schválené FIA:

Technické předpisy:

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

Předpisy FIA (spec.) FT3:

1. Materiál:

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

2. Minimální fyzikální vlastnosti pláště nádrži

- 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 nádrži, tedy včetně svarů, švů (styků, spár) a připojek (spojek).

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

Kovové příslušenství může být:

- buď obaleno (obloženo) elastomerem a přivulkанизováno k pláště
- nebo spojeno v jeden nedilný celek s pláštěm za tepla, pod tlakem
- nebo mechanicky připojeno k pláště systémem nákrúžků a výkružků, přičemž 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, musil 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 normám. K tomu účelu musí být na každé dodané nádrži vytiskněn kód, který udává jméno výrobce, přesné specifikace (předpisy), podle nichž byla nádrž vyrobena a datum výroby.

5. Stárnutí bezpečnostních nádrží.

Stárnutí bezpečnostních nádrží přivede 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 zon (pásů, 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 obkladuje buňky hasicí kapalinou.

2. Materiál nádrže:

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

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

3. V důsledku chvění musí být nádrž, která není vyrobena z kaučuku, nebo jiných pružných materiálů, zavěšena oproti chassis pomocí pružných držáků. (Stejný typ držáků jako jsou obvykle používány u chladiče 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 zabránilo případnému unikání, způsobenému půrovitosti, svary atd.

5. Uzávěr plnicího hrudla pro hasicí kapalinu musí být kalibrován (cejchován) jako uzávěry chladiče, aby při tlacích větších než $0,2 \text{ p/cm}^2$, nebo nižších než $0,2 \text{ p/cm}^2$, 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/cm^2 : 45 °C.

Pozn.: Použije-li se pro vozy skupin 6 a 7 (F 1 a F 2) nádrži odpovídajících těmto předpisům, pak se montáž deformovatelných struktur ponechává na vůli.

Použití různých předpisů:

Vozy skupin 5, 6, 7, 8: povinná montáž nádrží FT 3 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 (vzplanuti). Musí se dát ovládat jak zevnitř tak i zvenčí vozu. Pokud jde o vnějšek musí být u zavřených vozů ovládání 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 modré, bílé lemovaném trojúhelníku se základnou nejméně 12 cm.

Použití: povinná montáž pro všechny vozy zúčastňující se závodů 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 pojmut minimálně 2 l u vozů, jejichž válcový objem je menší nebo se rovná 2000 cm^3 , a 3 l u vozů s válcovým objemem nad 2000 cm^3 . 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 čís. 5). Tvoří-li však spojnice horního a spodního okraje tohoto otvoru s vodorovnou rovinou úhel menší než 20°, musí být pohled dozadu zajištěn ji-

nými prostředky (dvěma venkovními zpětnými zrcátky nebo jakýmkoli jiným zařízením, umožňujícím pohled dozadu stejně účinně).

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

S k u p i n y 6 , 7 , 8 .

Zpětná zrcátka musí jezdci zajišťovat viditelnost dozadu na obě strany.

j) Bezpečnost brzdění:

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

Použití: povinná montáž na všech vozech skupin 2, 4, 5, 6, 7, 8.

k) Oko závěsu pro přívěs:

Oko závěsu pro přívěs musí být namontováno na přidi i zádi 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 zádi, v podélné ose vozu, co možná vysoko, aby bylo jasně viditelné ze zadu. Tato svítilna musí být rozsvícena na příkaz ředitele závodu.

Použití: vozy skupin 7 a 8.

o) Plnicí hrudla a odvzdušnění:

Připomíná se, že na formulových vozech nesmí plnicí otvory a jejich uzávěry tvořit výstupy z obrysu karoserie.

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. Plnicí otvory musí být umístěny nejméně 25 cm za prostorem pro jezdce.

Použití: skupiny 6, 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 jezdové přilbě žáruvzdornou hadicí.

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

Kapitola 4 — Základní 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 rádně ohlášené a přesahující meze povolené pro původní skupinu, mohou přejít do takové vyšší skupiny, vypsané v propozicích, jejímž předpisům vyhovují, a to za těchto podmínek:

skupina 1 přechází do skupiny 2

skupina 3 přechází do skupiny 4 nebo případně do skup. 5

skupiny 2 a 4 přecházejí do skupiny 5

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

a) Světlost nad zemi, 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) Karoserie:

Podmínky homologace:

Karoserie též minimální série musí být zcela shodná s jedinou výjimkou „sklápací střechy“ („toit ouvrant“).

Byl-li však na základě určité minimální série homologován některý model, jehož karoserie má určený počet dveří, může tato homologace zahrnout i jinou karoserii 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 karoserii, tj. takovou, ježí základní rysy jsou stejné a která nebyla pozměněna více, než bylo nutné pro přechod ze čtyřdveřové na dvoudveřovou 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 karoserie a z toho vyplývající vystavení doplňkového homologačního listu pro „variantu“.

Pokud jde o vozidla s přeměnitelnou karoserií, musí tato vozidla ve všech bodech vyhovovat předpisům pro vozy s uzavřenou karoserií, jestliže se podniku zúčastní v této formě, anebo předpisům pro vozy s otevřenou karoseríí, 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 též skupiny podle objemu válců motoru musí mít vozy nejméně 4 nebo nejméně 2 místa.

Minimální počet míst je v dalším textu uveden pro každou skupinu, zavedenou těmito řády, i s minimálnimi 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 vozu 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 vozu 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 ³	90	120	85	120

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

1. I — 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 spolujezdci je předepsána minimální délka 32 cm, minimální výška 5 cm (pro každého z dvojice spolujezdci) 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 skloněno 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 nemechanickým 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 vozidla.

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 nejzadnejšího 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 uvedené 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. přirodní nebo umělou tkanicou).

Při zkoumání určitého vozu nesmíme považovat umístění zadních spolujezdci za vyhovující pojmu „sedadlo“, pokud neposkytuje podobné pohodlí jako sedadlo přední, tj. že jeho obložení musí mít přibližně stejnou tloušťku a stejnou podajnost jako obložení předních sedadel, anebo prakticky vyjádřeno: při měření musí se standardní těleso (60 kg) promáčknout 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, přičemž je normální seřízení vzhledem k postavě jezdce povoleno. 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 (případné polštářování se přitom zmáčkne) u vozů se zavřenou karoserií, anebo mezi dosedací plochou sedadla zatíženého standardním tělesem (viz výkres č. 2) a horním okrajem předního ochranného skla (čelního okna) u vozů s otevřenou karoserií (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 cm^3 , 110 cm pro vozy s objemem válců mezi 1000 a 2000 cm^3 , a 120 cm pro vozy s objemem válců větším než 2000 cm^3 . Minimální šířka pro uložení nohou (každé osoby) musí být 25 cm a měří se ve svislé rovině pedálů, kolmě k podélné ose vozu.

Vzdálenost mezi dvěma podélnými osami dvou 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 volný 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.

Pozn.: 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:

Materiál pro zasklávání ploch je libovolný vyjma čelního okna.

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, neomezený jakýmkoli neprůhlednými venkovními výčnělkami, 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 třetině jejich obvodu a nejméně po celé šířce pneumatiky. Jsou-li blatníky překryty zcela nebo zčásti délky karoserie, musí blatníky společně s karoseríí nebo karoserie sama o sobě vyhovovat uvedeným požadavkům ochrany.

Musí být spojené s karoseríí bez jakéhokoli přerušení, vyjma větracích otvorů uvedených v článku 269 b.

e) Dveře:

Všechna vozidla musí být opatřena po každé straně nejméně jedními pevnými dveřmi se zařízením pro uzavření a s dveřními závěsy, které nesmějí být umístěny na zadním sloupu 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 šířky nejméně 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 karoserií 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 se musí 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 karoserie, která se otevírá, aby uvolnila přístup k sedadlům.

f) Místo pro zavazadla:

Požaduje se krytý prostor tvořící nedílnou část karoserie, nacházející se však mimo prostor, který zabírá 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 počasi a znečištění daný počet zavazadel minimálních rozměrů $60 \times 40 \times 20 \text{ cm}$.

- zdvihový objem menší nebo rovný 2000 cm^3 : 1 zavazadlo
- zdvihový objem větší než 2000 cm^3 : 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 tento prostor být v celku nebo z části být 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 komisařích, 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	$700 - 1000 \text{ cm}^3$:	70 l
— vozy od	$1000 - 1300 \text{ cm}^3$:	80 l
— vozy od	$1300 - 1600 \text{ cm}^3$:	90 l
— vozy od	$1600 - 2000 \text{ cm}^3$:	100 l
— vozy od	$2000 - 2500 \text{ cm}^3$:	110 l
— vozy nad	2500 cm^3 :	120 l

Nádrži se rozumí všechny kontejnery (nádoby) obsahující palivo, které může od tékat jakýmkoli způsobem do hlavní nádrže nebo do motoru.

Plnící hrdlo nebo hrdla (a otvory) všech nádrží musí být umístěna 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 dovolena jen tehdy, jestliže je výslově uvedena v příloze „J“.

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

V tomto zvláštním případě je v zájmu bezpečnosti dovoleno, a to v kterémkoliv skupině vozů, zamontovat mezi nádrž a osádku nepropustnou ochranu anebo přemístit nádrž, a je-li třeba, i k ní patřící příslušenství (plnící hrdlo, palivové čerpadlo, palivové potrubí).

h) Minimální váha:

Rozumí se jí skutečná 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 náradí). 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 obruci. 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 daleko než 15 cm za nejjazdíkštější konec vozidla. Je-li vyvedeno do strany, nesmí být bliže vpředu, než je kolmice vedená středem rozvoru a nesmí v žádném bodu přečnívat plech karoserie. 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 světlomety rovnocenné účinnosti, jakou mají světlomety, jimiž jsou obvykle opatřovány vozy cestovní nebo CT. Tyto světlomety 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) Přeplňování:

Má-li motor některého vozu samostatné zařízení, sloužící k přeplňování motoru, násobi 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 hrdu motoru se nepovažuje za přeplňovací zařízení.

m) Meze povolených změn:

Tímto řádem jsou výslově povoleny určité změny původních dílů, určité doplnky 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 výslově uvedeny jako povolené na skupinu, v niž 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 doplnky 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, jejiž nejlepší obchodní palivo dává menší výkon než palivo s nejméněm oktanovým číslem ve Francii, Velké Britanii, USA anebo Itálii, může být předateli povolená se souhlasem CSI zvláštní výjimka. Mazadla pro tzv. vrchní mazání nebo pro dvoudobé motory jsou povolená s výhradou, že jejich přidáním se nezvýší oktanové číslo paliva.

Závody

1. — Pro všechny motory s pistem (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 též 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 jedině obvykle prodávaný mazací produkt, který nezvyšuje oktanové číslo, nebo je voda.

Mohou být také používána za stejných podmínek ona obchodní paliva, která v NSR, Francii, Itálii a Velké Britanii mají nejvyšší oktanová čísla (určené 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 Britanii 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 soutěžícím 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 turbinovými motory:

Kerozén (petrolej), jehož používají obchodní letecké společnosti pro turbo-vrtulové a proudové motory, nebo benzin používaný vozy s klasickým motorem a odpovídající shora uvedené definici „obchodního paliva“.

a) Použití základních předpisů:

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

b) Zákony proti znečištění ovzduší:

Upřesňuje se, že volnost přiznávaná úpravám systémů proti znečištění ovzduší je platná jen, pokud tyto úpravy neodporuji 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 montáži je uveden v čl. 258. Vyjma toho, co je výslově povoleno, smí být vyměněn každý díl poškozený opotřebením, nebo nehodou jedině 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 dvouácti 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 táz, 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 změní úhel světelného svazku, pak nesmí být tento systém změněn.

Úplná volnost se ponechává, pokud jde o ochranné sklo světlometu, reflektor (odrazovou parabolu) a žárovky. Je dovolena montáž doplnkových světlometů, nesmí však být překročen celkový počet šesti (nepočítaje poziční svitily nebo svítla). Podle potřeby mohou být zapuštěny do příde karoserie nebo masky chladiče, avšak otvory, které by byly pro zapuštění udělány, musí být zcela vyplněné světlometry.

Počet světlometů a různých venkovních světel musí vždy být sudý. Světlometem 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 karoserie, avšak pod podmírkou, 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.

Odchylky od těchto předpisů jsou připustné, avšak jen tehdy, jsou-li výslově uvedeny v propozicích.

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 karoserii 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 benzin, 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 karoserie; část připojky upevněná na voze nesmí však přesahovat obrys karoserie.

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

c) **Chladicí 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 chladičem 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 ostřikovací 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 původní skřince (pouzdro) vzduchového filtru (čističe vzduchu), je dovoleno odstranit z ní filtrující element (díl).

e) **Elektrický systém:**

Napětí elektrického systému (ve voltech) nesmí být měněno. Při elektrickém okruhu napájeném 12 voltů růží být tohoto napětí dosaženo stejně tak jedním akumulátorem 12voltovým jako několika akumulátory s nižším napětím. Podmínka však je, že pro ně bude zachováno původní umístění. Umístěním akumulátoru rozumíme onu část (oddíl) karoserie, 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 výslovou 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 nutné minimální produkce
- nebo dvě převodovky jak s různým počtem převodů, tak také s různým odstupňováním převodových stupňů, avšak s podmínkou, že každou z těchto různých dvou převodovek bylo vybaveno 100 % 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 páru kombinaci 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 jeden převod rozvodovky uvedený pro ni v homologačním listu; Převody určené pro ruční převodovku jsou tedy vyloučeny.

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

Řadicí páka převodovky musí být na místě (nebo místech) kam ji dává výrobce a které je uvedeno v homologačním listě. Její 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.

Při homologaci první série 5000 vozů je možno homologovat dvě převodové skříně a dva převody rozvodovky. Potom každou další převodovou skříň a další převod rozvodovky budou homologovány jakmile bude vyrobeno dalších 5000 vozů.

g) **Tlumiče:**

Značka a typ jsou libovolné. Nesmí však být doplněny žádným přidaným 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 pěrování typu Mc Pherson 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 poměrem, 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 4 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 nezvětší třetí plochy. (čl. 252/n).

Brzdy s posilovačem a omezovače tlaku jsou povoleny jen tehdy, je-li v homologaci potvrzeno, že jsou používány na sérii tolikrát 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 podmírkou, 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 jízdni vlastnosti vozidla a týká se vzhledu nebo pohodlí uvnitř vozu (osvětlení, topení, radio atd.), pod výslovou podmírkou, 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, podminkou však je, že jde prostě o obrácení systému ovládání 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 nezpůsobili 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 akcelerátoru jiným, at už ho výrobce používá či nikoli,
8. je dovoleno pozměnit upevnění sedadel a přidat k nim jakékoli druh povlaků, včetně těch, jež utvoří anatomické sedadlo,
9. dovoleno zesílit opěrné body zvedáku, přemístit je anebo přidat další,
10. je dovoleno namontovat chrániče světlometů, jejichž jediným účelem je chránit skla, 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 skřínky na nářadí, ochrana kanistru na náhradní palivo, dalšíto náhradního kola atd.). Způsob upevnění normálního kola může být pozměněn, zůstane-li kolo na svém místě,
13. je dovoleno přidat další odkládací příhrádky 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 chladící 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) **Karoserie:**

Žádný normální dil karoserie (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 cenně 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 táz minimální série může být vybavena sedadly a čalouněním z různého materiálu (sukna, kůže, plastické hmota atd.).

Pro jednu a tutéž 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 mit původní systém obsluhy.

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

Kryty kol, které jsou dílcí karoserie, musí být odstraněny.

m) **Nárazníky, ozdobné kryty, kapotování:**

Je dovoleno sejmout „banány“ z nárazníků. Ozdobné kryty hlav kol (poklice) musí být odstraněny. Přidání jakéhokoli krytu pod vůz je zakázáno, leč by šlo o dil 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 karoserie. Tvoří-li nárazník jednotný celek s karoserií, nemůže být demontován (příklad: Porsche 911).

Pro rallye jsou nárazníky povinné u všech vozů, které jsou jimi normálně opatřeny 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 podminkou, 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 řady.

Tabulka tolerancí (číslo článku je uvedeno podle homologačního listu (1975)).

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 odlistky: $+ 4\% - 2\%$

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 se vztahuji 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 pp. techničtí 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 vyrovnan, vyvážen, seřízen, zmenšen, nebo tvarově pozměněn.

Toto povolení však neplatí pro brzdové třmeny.

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

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. Průžiny 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 $0,6 \text{ mm}$ maximálně. Povolen je vypouzdřit (nebo přepouzdřit) motor v mezích připustných rozměrů. Pouzdrem rozumíme kovovou vložku, uvnitř které se přemisťuje píst. Jde o vsazený díl, který může být zamontován do bloku různými způsoby: lisováním, svařováním atd. Může být vyroben z libovolného materiálu. Kdyby byl vyvrácen 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:

Libovoľný. Pro všetky druhy podnikov mohou však pořadatelé predepsať určité omezenia, ktoré musí byť uvedeno v propozitívach podniku. Mimesto pri podnikoch na otevřených silnicích musí účinnosť tlumících zařízení odpovídat dopravním předpisům země, ve které se podnik koná.

g) Motor – ložiska:

Kluzná nebo valivá ložiska mohou byť nahrazena jinými stejného typu.

h) Motor – těsnění:

Těsnění mohou být nahrazena jinými nebo vynechána.

i) Motor – systém mazání:

Jímka oleje je libovoľná. Olejové čerpadlo môže byť pozmenené (upraveno), jeho telo však musí züstat pôvodný.

Pôvodný počet olejových čerpadiel nemôže byť zmienen.

Žádné omezení pokud jde o olejové filtry a chladiče oleje (typ, počet a objem). Montáž olejového chladiče zvenčí karoserie je povolená len pod vodorovnou rovinou proloženou hlavami kol. K takto namontovanému chladiči nesmí však v žádném prípade byť pridán aerodynamický kryt (obal).

Naväc nesmí chladič oleje presahovať celkový obrys vozlu pri pohledu shora i uvažován je stav vozlu predvedeného na startovní čáru.

Suchý karter pokud není homologovaný není povolen.

j) Motor – vačkový hřidel a systém rozvodu:

Libovoľné. Avšak poloha, počet, typ a systém pohonu vačkového alebo vačkových hřidel sa nesmí zmieniť (řetěz, řemen, ozubený prevod, táhla atď.).

k) Píst, čep a pístní kroužky:

Libovoľné.

l) Motor – ostatní časti:

Žádné omezení pro uchycenie. Ventilátor a vodní čerpadlo mohou byť upraveny, nahrazeny jinými alebo odstraneny.

Pro benzínové čerpadlo není omezení, pokud jde o pôvodný počet, typ, umiestnenie a výkon (prútokové množstvo). Nikdy však nesmí byť umiestnené v prostoru pre osádku.

Náklon a poloha motoru v motorovom prostredí sú libovoľné, avšak s výhradou že potrebné úpravy nepresahujú to, co je povolené v čl. 261/b, l, m, n.

m) Prevody:

Pro stejnou sériu 2500 vozov je povolené nasledujúce pod výslovou podmínkou, že jde o rôzne možnosti sériovej výroby a normálneho predeľa zákazníkom, a že je to uvedeno v homologačnom liste.

P r e v o d o v k a :

3. séria homologovaných prevodov navzájom kombinovateľných.

Pod podmínkou, že možnosť montáže prevodových kol na pôvodný hřidele je možná (hřidele zustanou pôvodní)

Pôvodný systém synchronizace a pôvodný počet prevodových pomerev zustane zachovany.

Zasouvacie vidlice mohou byť zesileny pridávaním materiálu.

Žádné omezení pro uchycenie. Umiestnenie a typ řadící páky sú libovoľné. Skriňa pre-vodovky musí züstat pôvodný v mezích pômen, povolených v bodu b). Pôvodný princip mazania prevodovky musí byť zachován, je však povolené zařízení pro chlazení oleja prevodovky (oběhové čerpadlo a chladič).

D i f e r e n c i á l :

Žádné omezení pro uchycenie. Prevod kuželového soukolí je libovoľný, avšak s podmínkou, že je homologovaný. Pro túto homologaci sa nepožaduje žádné minimum výrobkov.

Diferenciál s omezeným chodom alebo samosvorný môže byť namontovaný, jestliže sa dá v skriňi uložiť bez úprav, ktoré presahujú to, co je povolené v odst. b). Všetky prevodové hřidele medzi motorem a koly sú libovoľné.

Pôvodný princip mazania musí byť zachován, povolené je však zařízení pro chlazení oleja (oběhové čerpadlo a chladič). Úplná volnosť je ponechána, pokud jde o řemeny a řemenice, jde-li o řemenový prevod.

Pro vozy s automatickou prevodovkou ponecháva se úplná volnosť, pokud jde o prevody, avšak s podmínkou, že počet týchto prevodov zustáva nezmienen. Menič točivého momentu je libovoľný.

S p o j k a :

Spojka je libovoľná, jestliže môže byť namontovaná bez jakéhokoľvek opracovania, má-li stejný počet lamel ako spojka sériová a zustane-li zachována pôvodná skriňa a setrvačník.

n) Pérování:

Je dovoleno meniť pôvodné díly pereváni podľa ustanovení čl. 261/b. Je dovoleno pridať alebo odstranit stabilizátor proti naklánaniu. Stabilizátorem pereváni sa rozumí tyč proti naklánaniu. Jeho kloubové spojenie a materiál, z ktorého je vyrobený môže byť iný než u pôvodného typu. Materiál a rozmer hľavnej pružiny sú libovoľné. Pod podmínkou, že tato pružina bude plniť funkciu pereváni a žiadny iný pružiaci element nebude pridávaný.

Úchytné body tlumičov môžu byť zesilené.

o) Řízení:

Prevod řízení je libovoľný pod podmínkou, že pôvodná skriňa řízení zustane zachovávaná.

Je dovoleno odpojiť systém pomocného řízenia. Takový systém môže byť homologovaný bez minima výrobkov.

p) Kola a pneumatiky:

Libovoľné pod podmínkou, že ich namontovanie lze proviesť v plnom souladu s čl. 255/d a že šírka kompletného kola (čl. 252/m) vzhľadom k válcovému objemu vozlu neprekročí tyto rozmer:

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"
	pries 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 karoserie.

q) Elektrická výbava, svítidla:

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 svítily týká se 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 umístován 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 hřidele 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.

Značka a typ startéru jsou volné.

r) Nádrže paliva a chladiče vody:

Kapacita nádrží paliva je libovolná do limitu předepsaného článkem 255/g.

Změni-li se však nádrž, musí být změna provedena buď v souhlase s článkem 261/bb anebo musí jít o bezpečnostní nádrž homologovanou FIA (minim. Spec/TT3). Jsou-li nádrž a její plníci hrdlo namontovány v prostoru pro zavazadla, musí být postaráno o otvor pro vypuštění benzínu, který by sem vytékl.

Umístění a rozměr plnícího hrdu jakož i zátky mohou být změněny pod podmínkou, že nová instalace nepřechází karoserii 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) karoserie.

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. Přívody vzduchu mohou být přidány pod podmínkou, že to nebude vyžadovat úpravu karoserie.

Přidání nebo odstranění servobrzdy 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). Systém brzd zůstává nutně původní (diskový - bubnový).

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.).

Vozové pérování všech jen v případě jak uvádí článek 261/n, pružiny i jejich tuhosti mohou být pozměněny. Všechny dorazů a opěr.

v) Části karoserie:

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

Odlehčení všech částí karoserie nebo chassis vozu je zakázáno. Je dovoleno vyklenutím rozšířit blatníky o míry uvedené v odstavci 261/cc. Je dovoleno přidat aerodynamická zařízení na přídi vozu, 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) a sedadlo spolujezdce — sedadlo jezdce je volné. Vozy však musí být opatřeny tuhou 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 příhrádky a podlažní koberečky. Uvnitř vozidla není dovoleno umístit nic než hasicí přístroj a náhradní kolo.

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 výslovou žádost zákazníka. Volbou (přání) 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 výrobců:

— 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, která přímo či nepřímo ovlivňuje mechanický výkon vozu, může být homologována jen tehdy, bylo-li vyrobeno ve dvanácti po sobě následujících měsících nejméně 2500 shodných takto vybavených vozů. Bude-li tento článek použit pro skupinu 4 (GT vozy), bude se přirozeně požadovat minimální výroba 400 a nikoli 2500 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 (skup. 3)

Čl. 262 — Definice:

Vozy nejméně dvoumístné, vyráběné v malé sérii pro potřebu zákazníků, kteří žádají lepší výbavy 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 č. 258).

Vozy GRAND TOURISME (skup. 4)

Čl. 265 — Definice:

Vozy nejméně dvoumístné, vyráběné v malé sérii, na nichž mohou být provedeny úpravy, jež je lépe upříslobi obzvláště pro sportovní účely. Mimoto 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 předpisu článku 260 staré přílohy J. mohou být používány do 31. 12. 1977 v soutěžích (rallye).

Speciální produkční vozy (skup. 5)

Čl. 268 — Definice:

Speciální produkční vozy, pro které žádné produkční minimum není potřebné, které však mají svůj původ ve vozech homologovaných ve skupinách 1, 2, 3 a 4. Vozy musí být doloženy platnou homologací pro skup. 1 až 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, hasící 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) Karoserie, chassis:

Původní vnější tvar karoserie musí být zachován. Žádná změna nesmí být provedena na sériové skořepině a (nebo) na chassis a na původní karoserii, 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 karoserie otvory, jestliže budou takto umístěny:

- v dozadu přečnívající části střechy, nad tabulí zadního okénka a (nebo)
- v prostoru mezi zadní postranní tabulí a tabulí zadního okénka,
- nepřečnívají původní obrys karoserie.

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

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

Mohou být do nich udělány větrací otvory.

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 polohu na 4 kola může být použit jen u vozů, 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, vlečná a nebo tlačná kyvná ramena.

f) Řízení:

Libovolné.

g) Kola:

Maximální šířky kompletých 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 specifikaci 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 nádrži nebo nádrži paliva není větší než 20 l, není bezpečnostní nádrž povinná; podmínkou však je, že chladič nesahá daleko než 30 cm od podélné osy vozu na jednu i druhou stranu a že je obklopen deformovatelnou strukturou tloušťky 1 cm.

j) Aerodynamická zařízení:

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

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

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

Dvoumístné závodní vozy (skup. 6)

čl. 270 – Definice:

Dvoumístné vozy pro sportovní účely (speciálně vyrobené pro závody na uzavřených okruzích a vozy skupiny 5 podle přílohy „3“ 1975 za podmínky dodržení minimální váhy a maximální šíře pneumatik (viz čl. 272 a, c přílohy 3 1976).

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:

- a) místo pro zavazadla je libovolné (čl. 255/f)
- b) náhradní kolo je libovolné (čl. 255/i)
- c) jde-li o otevřený vůz, jsou případně čelní okno a průhledné části dveří libovolné a rovněž i jejich rozměry. Dveře nejsou povinné, pokud jsou musí odpovídat článku 255/c.

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 rádně zajištěn a zcela chráněn (kryt) skříňkou z izolačního materiálu.

c) Kola a pneumatiky:

Doporučuje se používat kol, která mají rozšíření pro zajištění pneumatik. Použíjte-li se šroubů kol typu „knock-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 notěnosti 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 čtvereční palec.

f) Karoserie:

Karoserie musí být vyrobena tak, aby poskytovala pohodlí a bezpečnost jezdci i spolujezdci. Všechny části karoserie musí být kompletně a pečlivě dohotoveny, bez zatímních a náhodných dílů. Karoserie musí překrývat všechny mechanické součásti; jedině mohou přecházet výfukové neb sací potrubí, jakož i vrchní část motoru. Pružné krytí zadních kol je povoleno.

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

Maximální šířka karoserie nesmí přesahovat 200 cm.

Maximální délka vozu nesmí přesahovat 450 cm.

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 sahat niže než je osa zadních kol. Otvory pro chlazení mohou být zařízeny (upraveny) mezi blatníky a skořepinou, s výjimkou na zadní části zadních blatníků.

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

4. — **viditelnost**: Karoserie musí zajišťovat jezdci a spolujezdci viditelnost dopředu a do stran, odpovídající podmíinkám závodu. Zpětná zrcátka musí zajišťovat jezdci viditelnost dozadu po obou stranách vozu.

5. — **prostor pro osádku a sedadla**: Rozměry prostoru pro osádku musí odpovídat předpisům článku 255/b, způsob měření jako u čtyřmístných vozů. 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 vzadu 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, jimž jsou obvykle 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 benzín:

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 material, 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 se rovná	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 chassis pod podmínkou, že je obklopena schválenou deformovatelnou strukturou tloušťky 10 mm.

j) Nádrž 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 nádrže na tekutiny (palivo, olej, voda) nesmí mít přímý styk s místem vyhrazeným pro jezdce nebo spolujezdce. Nádrž na palivo musí být větrány, aby se zabránilo shromažďování jedovatých par nebo proniknutí těchto par do prostoru pro jezdce nebo pro motor.

Nádrž na palivo musí být izolovány přepážkami, které zabrání jakémukoli prosakování (infiltraci) paliva do prostoru pro jezdce nebo pro motor a nebo 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 nádrž, tloušťka 150 mm a výšky 200 mm musí pokračovat podélne 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 podmírkou, 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 zespod 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 štěrků, oleji, vodě a úlomkům ze silnice nebo motoru. Desky podlahy a oddělovací stěny musí umožnit systém odtékání, aby se zabránilo každému hromadění kapalin.

Startování vozů skupiny 6 je možné pomocí přídavného elektrického zdroje.

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 vůz všechny nádrže (palivo, voda, olej) naplněné a jezdec 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. — **Karoserie:** žádný dil karoserie, 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 karoserie. Otvor v karoserii 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 karoserie nesmí dozadu přesahovat osu zadních kol o více než 1 m.

5. — Plnící hrdlo palivové nádrže:

Plnící hrdlo (nebo hrdla) a jejich uzávěr nesmí vyčnívat z plechového povrchu karoserie.

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

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

7. — Nádrže oleje a chladiče vody: všechna plnící hrdla olejových nádrží a chladičů musí být uzpůsobena tak, aby se dala uzavřít připojením plomb. 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. — Karoserie: za předními koly nesmí být karoserie 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 karoserie rozšířena až na maximální celkovou šířku 150 cm.

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

2. — 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 anglickém textu: celou v nější zónu) konstrukce karoserie (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 materiélem o pevnosti nejméně 25 p. s. i., $1,8 \text{ p/cm}^2$. Je dovoleno, aby vodní potrubí procházela tímto materiélem. Konstrukce „sandwich“ má povinně dvě folie o tloušťce 1,5 mm, z nichž jedna je aluminiová a má pevnost 14 tun na čtverečný palec ($2,2 \text{ t/cm}^2$) 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 výběru 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 pisty:

a) zdvihový objem bez přeplňování: menší nebo rovná se 3000 cm^3

b) zdvihový objem s přeplňováním: menší nebo rovná se 1500 cm^3

Počet válců: max. 12.

Motory turbinové: použití je připustné na základě srovnávacího vzorce v čl. 252/j.

Minimální váha bez zátěže: 575 kp.

Celkové rozměry karoserie: celková maximální šířka karoserie, pokud jde o její část před zadními koly až předními koly, nesmí být větší než 140 cm. Žádné potrubí olejové, palivové a žádný elektrický drát nesmí být instalován daleko než 60 cm po obou stranách podélné osy vozu, uvnitř deformovatelné struktury, anebo podél hlavních nádrží.

Maximální šířka křidélka je stanovena na 110 cm. **Nádrže typu „pryžový měch“:** nádrže na palivo musí být umístěny uvnitř hlavní struktury vozu.

Všechny nádrže umístěné daleko než 30 cm po jedné a druhé straně podélné osy vozu, musí být typu „pryžový měch“ bez samočinného uzavírání, který odpovídá specifikacím FIA (Spec/FT3, 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 FT3 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 FT3, a musí být připojena na motor samočinně uzavírajícím spojení 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 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.

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 měřící metoda jako pro blatníky u karosovaných vozů) a ve všech případech musí přesahovat přilbu 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 opěradlo.
- 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 čtvereční palec.

Čl. 275 – Mezinárodní formule 2

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

Motory s vratnými pisty: 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 karoserie: 130 cm.

Čl. 276 – Mezinárodní formule 3

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

Motory s vratnými pisty nebo Wankel výhradně (Wankel – viz čl. 252/j).

Zdvihový objem: max. 2000 cm³.

Případ motoru s vratnými pisty: maximálního objemu je možné dosáci 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 odnětí 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).

Até 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.

Tento přírubou musí procházet všechn vzdich nasávaný do motoru. Škrticí příruba musí být vyrobena z kovu nebo kovové slitiny.

Materiál vzdichové komory je libovolný, nesmí však být písavý.

Celek sacího systému, zahrnující potrubí, vstřikovací trysky, vzdichovou komoru a škrticí příruba (omezovač průtoku vzdichu), musí se vejít do šablony 1 m délky, 50 cm šířky a 50 cm výšky). Dále je povinné, aby se systém sáni 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 přírubu pro přívod vzdichu. CSI vyhrazuje si právo, po praktických zkoušenostech získaných s touto novou formulí 3, upravit rozměry škrticí přírudy, což předem ohláší 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 základnímu 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: libovolně.

Rozměry: rozvor nejméně: 200 cm,

rozchod nejméně: 120 cm,

šířka ráfků maximálně: 10".

Karoserie:

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

Žádná část karoserie před předními koly, pokud má celkovou šířku větší než 95 cm, nesmí však na výšku přesahovat výšku ráfků předních kol.

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

Měřítko kalibru musíme držet rovnoběžně s osou kola, není však nutné držet je svisle. V mezním případě, kdy body C a D (viz schéma) jsou ve styku s boky pneumatik, musí se body A a B vždy dotýkat běhoudu pláště.

Používá-li soutěžící pneumatik, které mají rozměr zjevně menší, než je uvedených 8", nemohou se samozřejmě body A a B současně dotýkat běhoudu 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 zvlášť uveden původ základních částí vozu.

Přístroj pro kontrolu těsnosti sacího systému motoru F 3: V dalším popsané kontrolní zařízení je konečný prostředek, jímž se ověřuje správnost těsnosti přívodu vzdichu do motoru F 3; není proti němu odvolání. Každá pořádající organizace musí být s to dát je k dispozici technickým komisařům, 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 dosíci 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 škrťici klapky karburátorů,
- c) ověřit si na vakuometru, že čerpadlo přivodi v sacím systému podtlak, který je větší, nebo se rovná 15 cm rtuťového sloupce,
- d) jestliže nelze splnit podmíinku 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 rtuťového 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).

ČI. 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 pořadatelů, jímž přísluší, aby je pokud možno co nejvýrazněji uvedli v propozicích podniku; tyto však musí v každém ohledu být schváleny nejvyšší národní sportovní pravomoci (ASN) odpovědnou FIA.

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

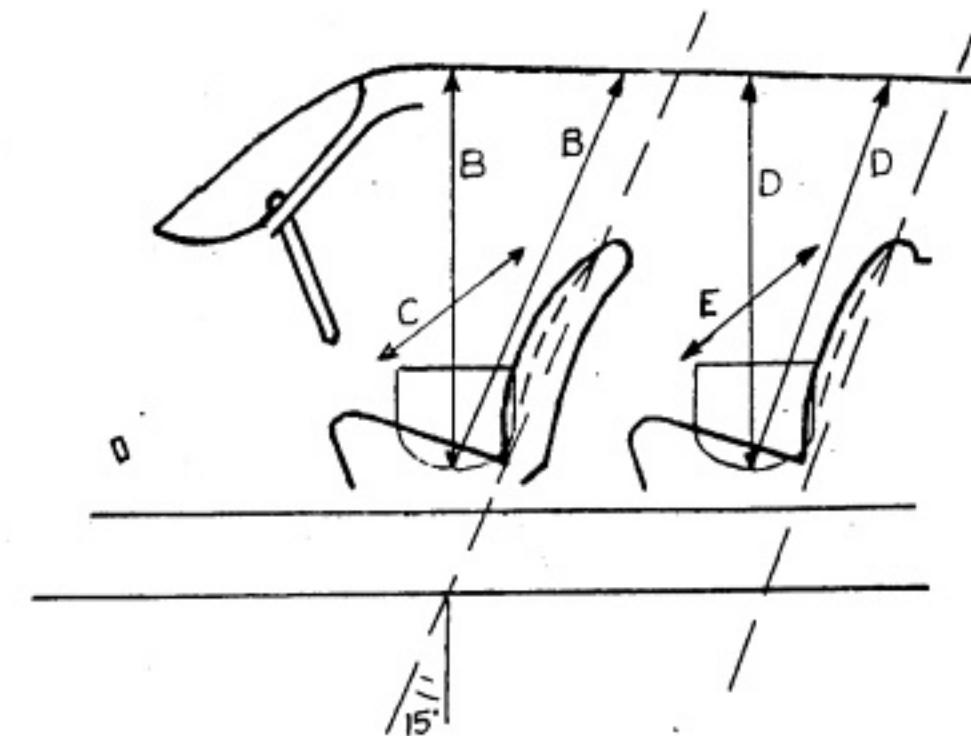
253/b, c, d, e, f, g, h, i, j, n, o, p, 273 A/4.

Formule Sudam, národní formulé:

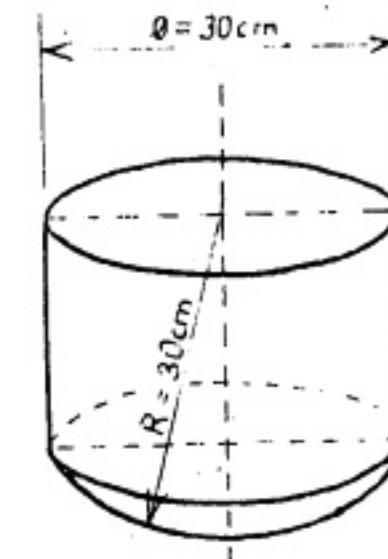
Texty z vydání přílohy J z r. 1975 zůstávají beze změn.

Poznámka vydavatele:

Tímto vydáním se ruší všechna dosavadní vydání „Přílohy J“, která vycházela pouze z bulletinu FIA č. 5/1975 a neobsahovala další změny.

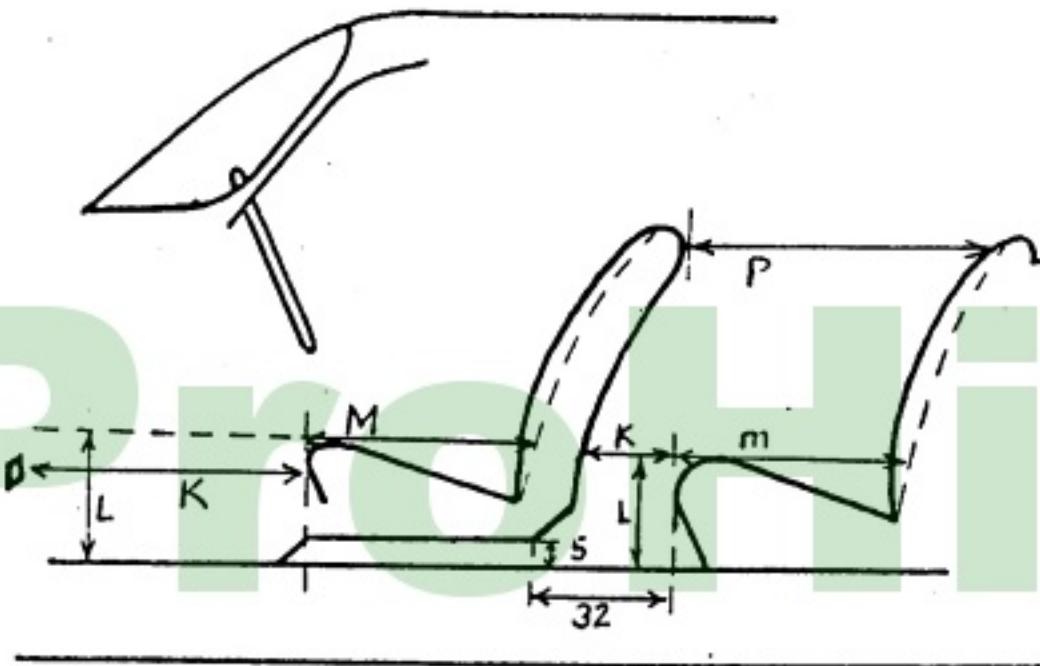


Obraz č. 1



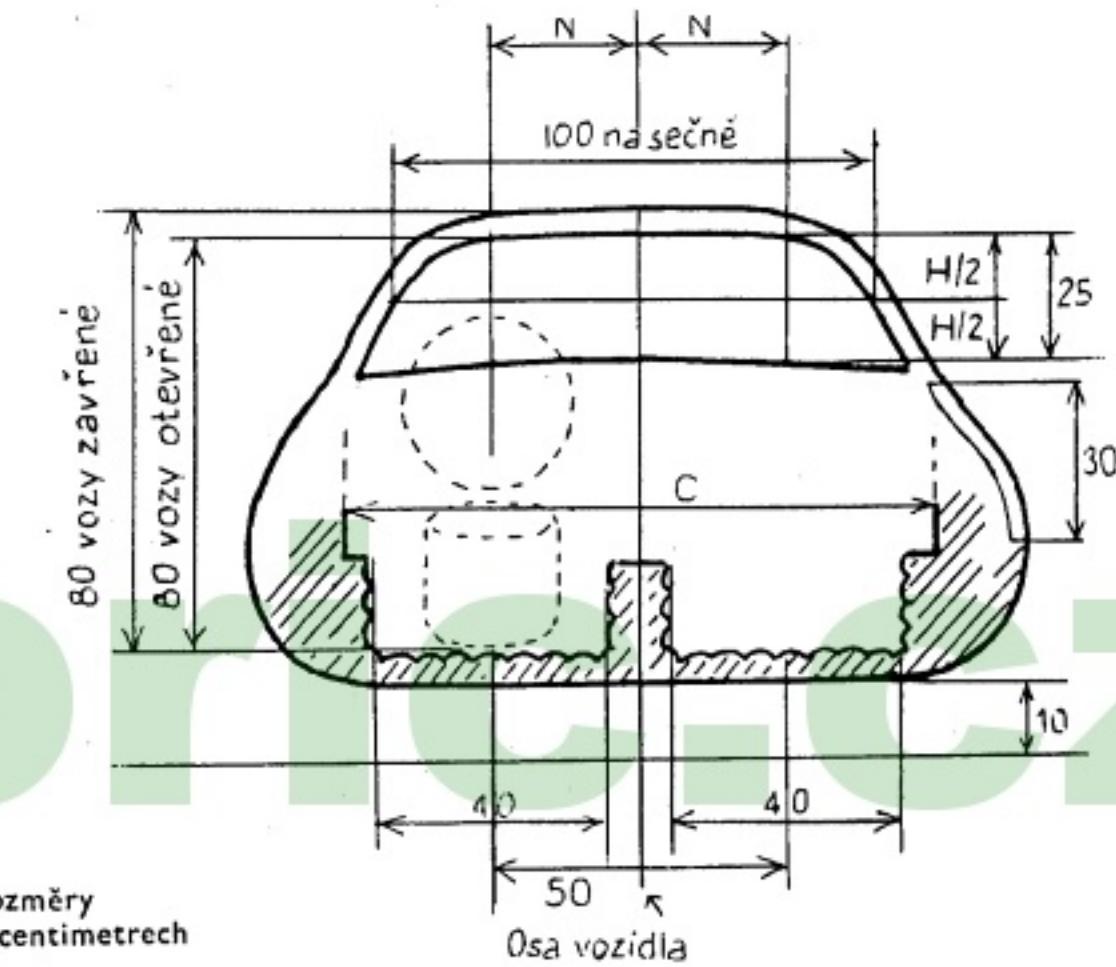
Váha = .60 kg ± 200 gramů

Obraz č. 2



Obraz č. 3

Šířka, na niž musí být dodržena „chráněná výška“



Rozměry
v centimetrech

$$\begin{aligned} N &= N' \\ N + N' &= 60 \text{ cm min} \end{aligned}$$

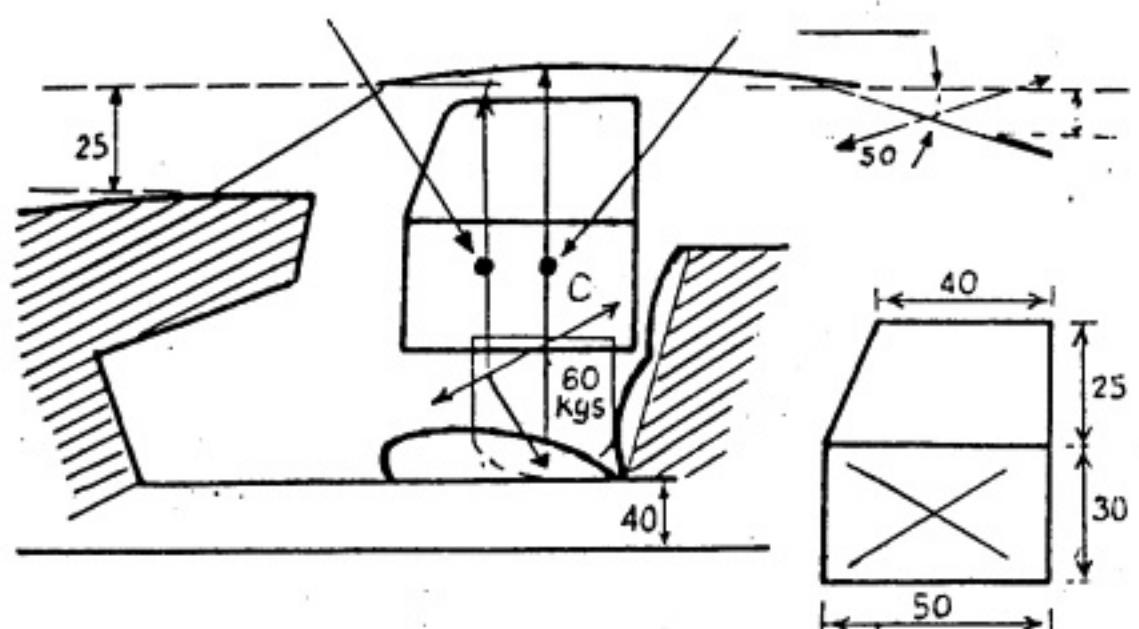
Obraz č. 4

	0 - 700 cc	700 - 2000 cc	2000 + cc
C	100	110	120

80 vozy otevřené

80 vozy zavřené

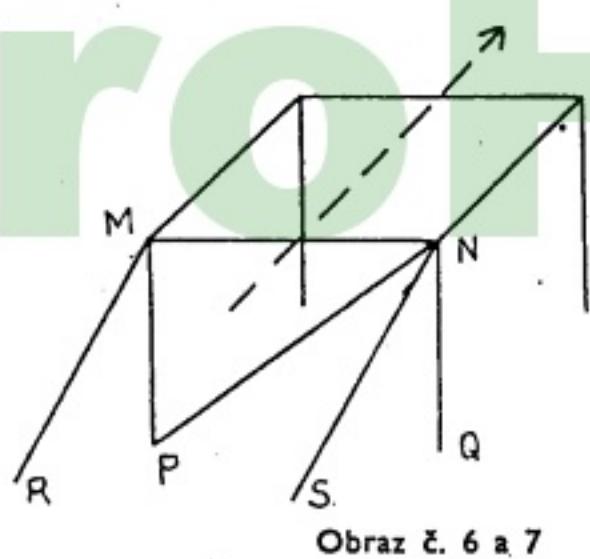
Pod 20° vnější zpětné
zrcátko povinné



Rozměry v centimetrech

Obraz č. 5

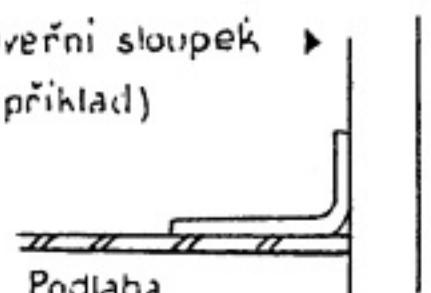
Rozměry dveří



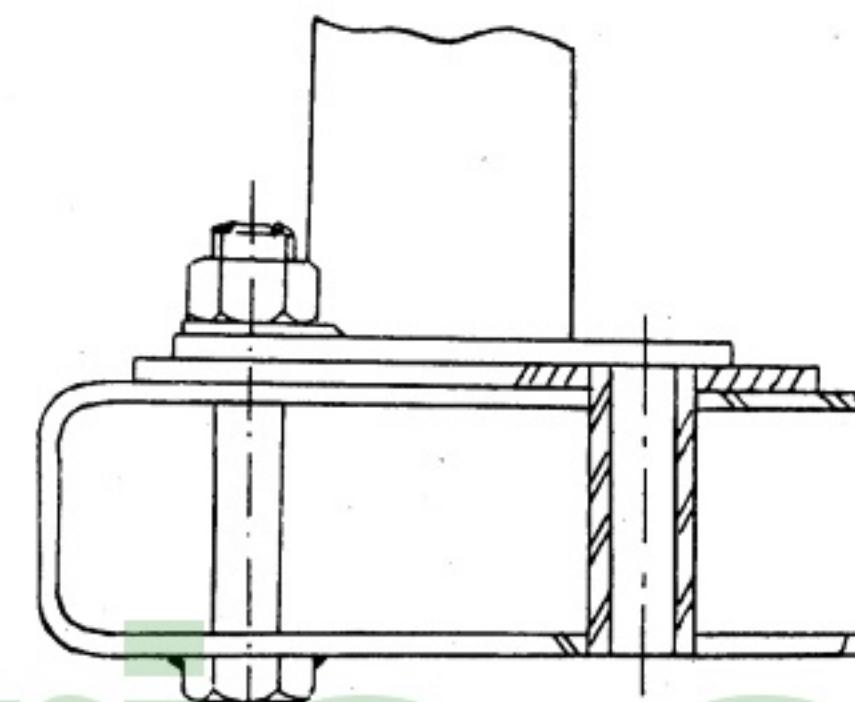
Skupina 1 až 4
Příčná vzpěra povinná
Povolené varianty NP
MQ MS NR

Obraz č. 6 a 7

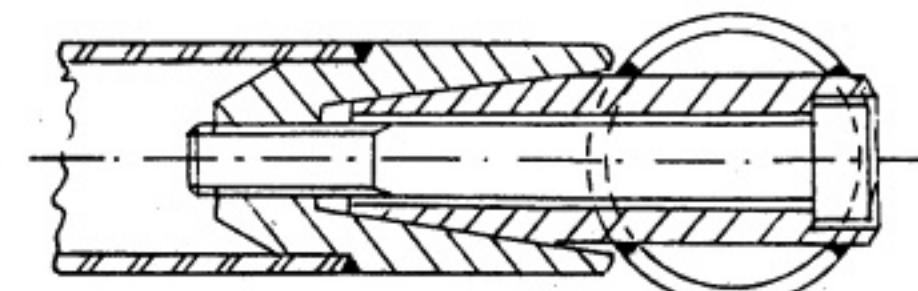
Dveřní sloupek ►
(na příklad)



Obraz č. 8

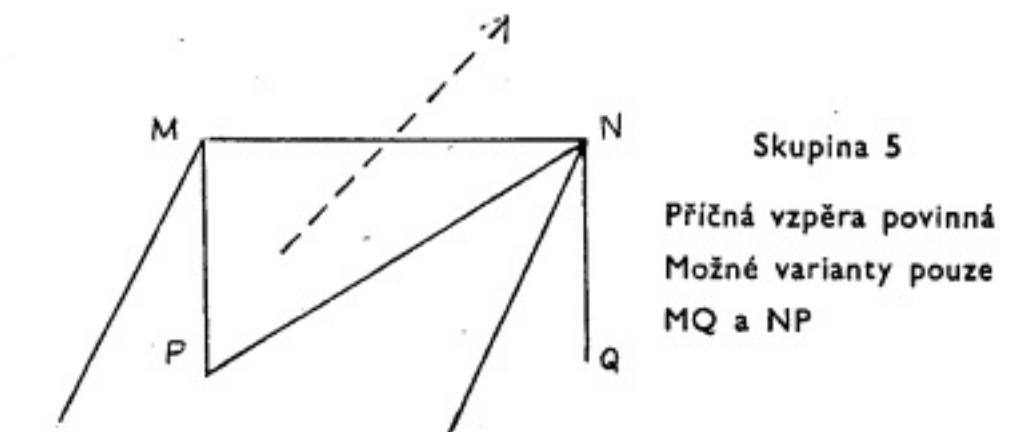
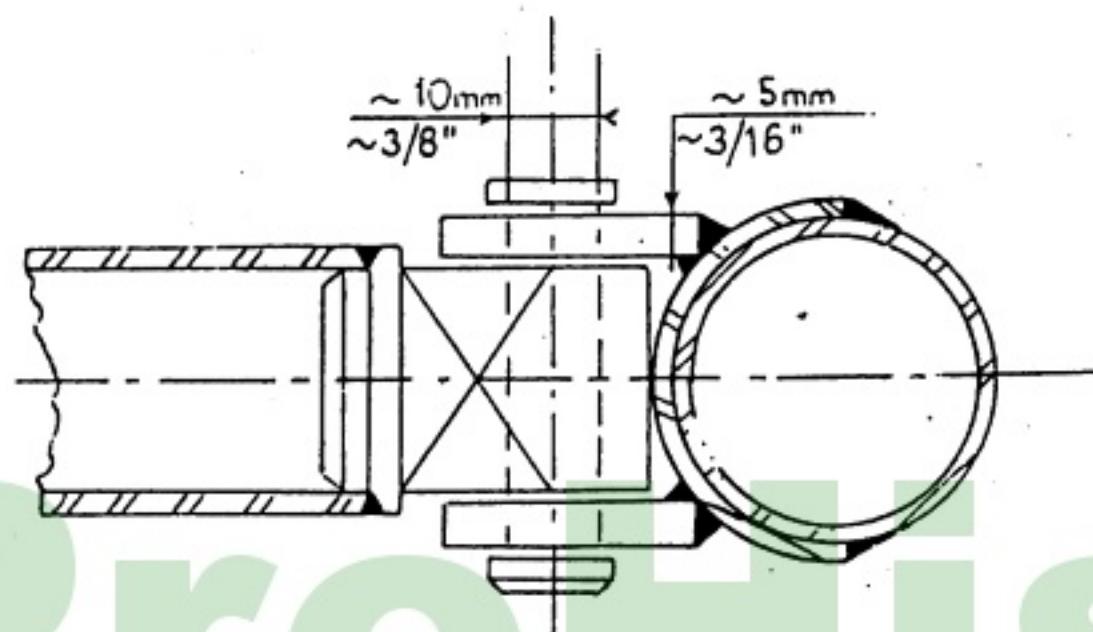
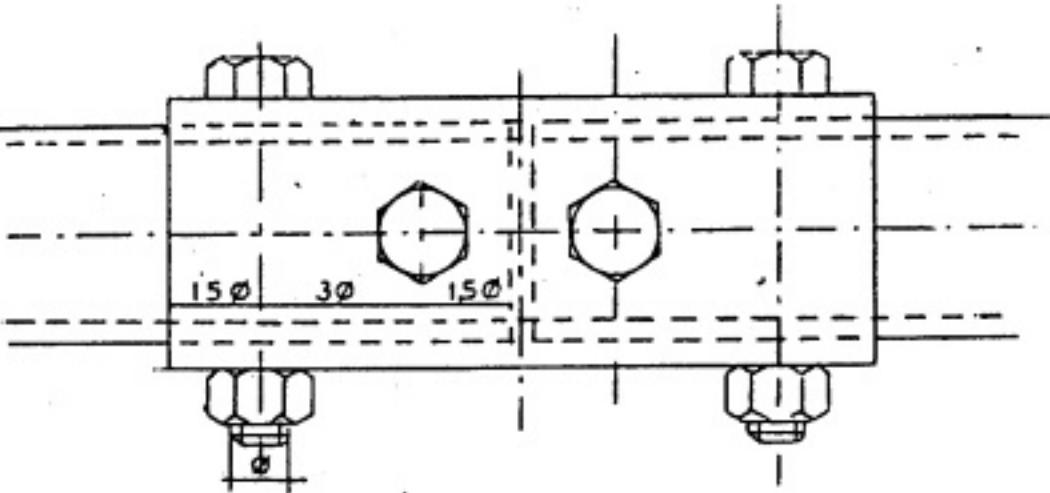


Obraz č. 9

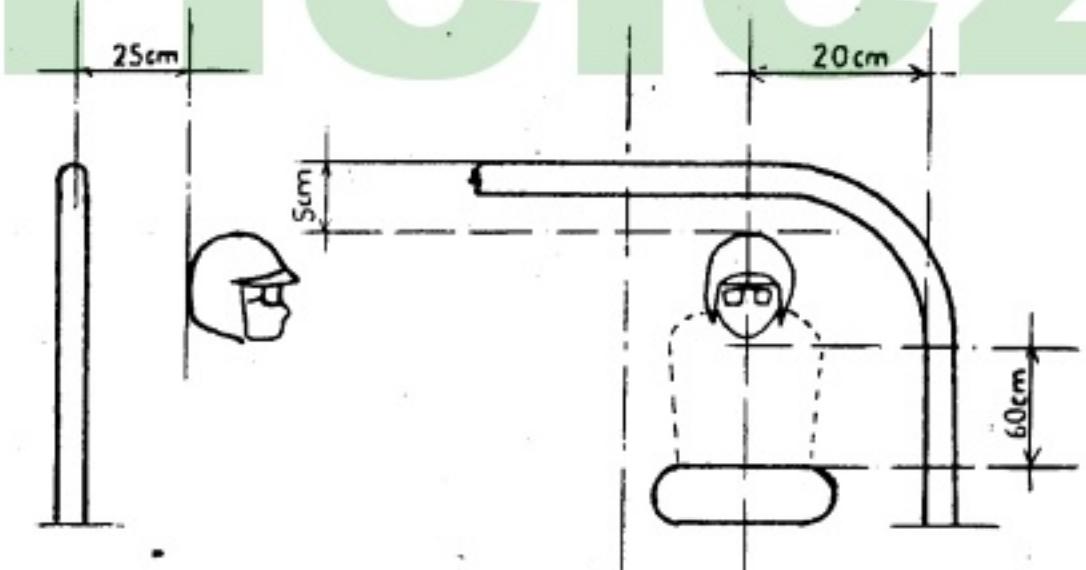


Obraz č. 10

Prohistoric.cz



Obraz č. 13



Obraz č. 14