

7

STRANÍSKY

ÚSTŘEDNÍ RADA MOTORISMU SVAZARMU

**POKYNY
PRO MOTORIZISTICKÝ
SPORT**

1980

ÚSTŘEDNÍ RADA MOTORISMU SVAZARMU

Pokyny

pro motoristický

sport

ProHistoric.cz

Ruší platnost

Pokynů pro motoristický sport

vydaných v roce 1977 a jejich doplňků

vydaných v roce 1978 a 1979

VYDÁNO 1980

VI. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Obecně:

Technické předpisy, jimiž musí odpovídat motorová vozidla na motoristických sportovních podnicích, jsou trvalou a nedílnou součástí sportovních řádů a pokynů pro motoristický sport a musí s nimi být obeznámeni všichni techničtí komisaři, jezdci a v přiměřené míře i ostatní delegovaní rozhodčí a pořadatelé příslušného motoristického sportovního podniku.

Tyto předpisy jsou rozhodujícím vodítkem pro přihlášení, převzetí a zařazení motorových vozidel do kategorií, skupin a tříd. Podle těchto předpisů se řeší technické protesty, odvolání a spory.

A. Technické předpisy pro automobily a motokáry

Cestovní automobily pro sportovní a závodní účely kategorie A skupina 1, 2, 3, 4 musí odpovídat příloze „J“ mezinárodních automobilových sportovních řádů, vydání 1980 v českém znění, a musí být naprosto shodné s homologovaným typem.

Pokud je sportovní podnik pořádán na otevřené silnici, musí tato vozidla odpovídat navíc čl. 11 těchto předpisů.

Kategorie A skupina 5 (vozy jsou připuštěny pouze na uzavřených tratích) musí odpovídat Příloze „J“ 1980 mezinárodních sportovních řádů.

Kategorie B skupina 6 pro národní sportovní podniky musí odpovídat technickým předpisům pro vozy skupiny 6 a 5/75 uvedených v článku 2 těchto pokynů.

Pokud se tyto vozy zúčastňují mezinárodních sportovních podniků, musí odpovídat technickým předpisům přílohy „J“ 1980, pro vozy B 6 a B 5/75.

Formule ŠKODA (B 8) technické předpisy čl. 3 těchto pokynů platné od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1980 a nebo technické předpisy čl. 4 těchto pokynů platné od 1. 1. 1979 do odvolání, které bude oznámeno nejméně 12 měsíců před ukončením platnosti.

Formule EASTER (B 8) technické předpisy čl. 5 těchto pokynů platné od 1. 1. 1980. Tyto předpisy platí na národních i mezinárodních sportovních podnicích do odvolání, přičemž všechny změny musí být oznámeny nejméně 6 měsíců před termínem změny platnosti.

Terénní závodní automobily — technické předpisy čl. 6 těchto pokynů do 31. 12. 1982. Od 1. 1. 1979 platí souběžně technické předpisy pro tato vozidla čl. 7 těchto pokynů, přičemž všechny změny těchto předpisů musí být oznámeny nejméně 12 měsíců předem.

Třída ŠKODA cestovní automobily skupiny 1, platí technické předpisy uvedené v článku 8 těchto pokynů.

Motokáry platí technické předpisy čl. 9 těchto pokynů.

Výjimky z vyhlášky č. 90/75 FMD čl. 11

Testování automobilů čl. 10

Podmínky pro povolení individuální stavby závodních automobilů čl. 12

Vzory startovních čísel pro automobily čl. 13

Schválené typy přileb čl. 14

Závodní cestovní automobily A 2 — pohárová třída čl. 15

Platnost homologací cestovních automobilů vyráběných v ČSSR čl. 16

Dodatek k propozicím pro mezinárodní Rallye čl. 1

Článek 1

Do propozic mezinárodních Rallye uvedou pořadatelé toto znění o vybavení vozidel pro zahraniční jezdce.

Vozidla musí svou konstrukcí a vybavením odpovídat ustanovením Mezinárodních sportovních řádů FIA (příloha „J“ 1980) a podmínkám provozu motorových vozidel na pozemních komunikacích (vyhláška FMD č. 90/75 Sb.) platných v ČSSR s těmito výjimkami:

1. Jsou povoleny všechny úpravy podle přílohy „J“ Mezinárodních sportovních řádů FIA pro tu kterou skupinu příp. třídu.

2. Je povolena vyšší emise plynných škodlivin v případě úpravy palivové soustavy podle přílohy „J“.

3. Zvýšení vnějšího hluku vozidel je povoleno za těchto podmínek:

Vozidla musí být opatřena stabilním tlumičem výfuku. Nejvyšší hladina hluku výfukového systému je 99 dB / A statickou metodou. Za překročení této hranice do 102 dB / A je jezdec potrestán 60 trestnými body a není znova měřen. Do soutěže je převzat.

Při překročení hranice 102 dB / A má jezdec právo upravit výfukový systém a být znova měřen. Dosáhne-li snížení hladiny hluku 102 dB/A a méně je převzat se 120 body. Při překročení hranice hluku 102 dB/A při druhém měření nesmí být převzat.

Měření může být opakováno kdykoliv během soutěže včetně závěrečného UP. Při překročení hranice hluku 102 dB / A při tomto měření během soutěže může být jezdec vyloučen.

Měření statickou metodou se provádí takto:

Mikrofon je umístěn nad zemí ve výši vodorovné roviny procházející středem ústí výdechové trubky tlumiče výfuku. V této rovině leží mikrofon ve vzdálenosti 0,5 m na přímce vedené pod úhlem 45° vzhledem k ose výdechové trubky (nejismí průmětu do jmenované roviny). Osa maximální citlivosti mikrofonu musí být rovnoběžná s povrchem země a musí směřovat k ústí výfuku. Vzhledem k vertikální rovině ležící ve směru výtoku plynu z výfukového potrubí musí být mikrofon umístěn na vnější straně vozidla. Má-li výfukový systém dva nebo více výdechů se vzdáleností menší než 0,3 m, měří se hluk pouze u výdechu nejbližšího vnější straně vozidla. Neexistuje-li takový výdech potom u výdechu umístěnému nejvíce nad zemí.

Měření se provádí při ustálených otáčkách motoru, a to:

U vozů skupiny 1 a 3 při $\frac{3}{4}$ otáček max. výkonu motoru udávaných výrobcem motoru.

U vozů skupiny 2, 4 a 5 s motorem čtyřdobým při 5000 ot./min. — s motorem dvoudobým při 4400 ot./min.

Ve sporných případech se měří vždy při $\frac{3}{4}$ otáček maximálního výkonu tak, jak je udává výrobce motoru.

4. Osvětlení vozidel: Ve smyslu čl. 255 k), 256 a), 261 q) přílohy „J“ 1980 FIA je povoleno použít při soutěži pouze světlometů schválených některou autorizovanou zkušebnou. Světlometry tedy musí být označeny písmenem „E“ s číslem zkušebny podle mezinárodní registrace.

Nejvyšší povolený počet světlometů a jejich značení:

4 dálkové „R“ (včetně přídavných)

2 potkávací „C“

2 světlometry do mlhy „B“

Pořadatelé mohou povolit použití těchto 8 světlometů i pro skupiny 1 a 3.

5. Použití pneumatik musí vždy odpovídat podmínkám stanoveným výrobcem pneumatik, přičemž na vozidle mohou být použity pouze pneumatiky stejného druhu (radiální, diagonální). Náhradní kolo musí mít stejný rozměr ráfků jako ostatní použitá kola, přičemž náhradní kolo může mít odlišný rozměr pneumatiky schválený na daný typ ráfků (odlišná šířka pneu). Hloubka vzorku pneumatik musí být po celou dobu provozu v ČSSR minimálně 1 mm. Pneumatiky bez vzorku (slicky) nejsou (s výjimkou výhradního použití v uzavřených rychlostních vložkách) povoleny a vozidlo s nimi nebude převzato.

Článek 2

Technický předpis pro dvoumístné závodní automobily kategorie B skupiny 6

A — definice: čl. 270 přílohy „J“ mezinárodních sportovních řádů FIA: Dvoumístné vozy pro sportovní účely speciálně vyrobené pro závody na uzavřených okruzích.

B — Základní předpisy:

Tyto vozy musí vyhovovat předpisům platným pro vozy skupiny 1 až 6 [viz čl. 252 a 255 „J“] vyjma těchto bodů:

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

Zdvihový objem motoru:

Musí být rovný nebo menší než 1300 ccm. Motor smí nasávat pouze vzduch, který kolem vozu za jízdy proudí.

Maximální hmotnost:

Maximální hmotnost vozu připraveného k jízdě se všemi náplněmi mazacími a chladicími kapalin, kromě paliva, včetně všech bezpečnostních zařízení nesmí být menší než 535 kg. Maximální hmotnost je možno doplnit o jednu nebo více přídavných zátěží, které budou připevněny ke struktuře vozu. Jedná se o kompaktní a v jednom kuse sestrojené předměty, na vozidlo mechanicky připevněné s možností zaplombování. Za předpokladu dodržení obecných předpisů může být jako zátěž uznáno i náhradní kolo. Vozy musí po celou dobu trvání podniku zachovat předepsanou minimální hmotnost. Pro zjištění této skutečnosti je možné, aby vozy podle dobrozdání sportovních komisařů byly od cíle odvezeny ke kontrole hmotnosti. Ta se provede po vyprázdnění nádrží na palivo a po doplnění ostatních nádrží na provozní kapaliny.

Tlumič výfuku

je libovolný a může být odstraněn. Výfukové potrubí musí být vyvedeno dozadu nebo do strany. Je-li vyvedeno dozadu, musí být vyústění výfukových trubek maximálně 450 mm a minimálně 100 mm vysoko nad vozovkou a nesmí sahat dále než 150 mm za nejzašší konec vozidla. Je-li vyvedeno do strany, nesmí být blíže vpředu než je kolmice vedená středem rozvoru a nesmí v žádném případě přečnívat karosérii. Mimo to musí být postaráno o účinnou ochranu, aby horké potrubí nemohlo způsobit popáleniny.

Palivo:

Obchodní benzín SUPER o 96 oktanech.

Kola:

Počet kol je omezen na 4. Doporučuje se užívat kol, která mají rozšíření pro zajištění pneumatik. Použije-li se matic (šroubů) křídlových, nesmí nikdy přesahovat ráfků. Šířka ráfků je omezena na 16".

Brzdění:

Brzda musí být dvouokruhová, ovládaná jedním pedálem. Činnost pedálu se musí projevit normálně na 4 kolech. V případě netěsnosti v kterémkoliv místě vedení nebo jakékoli poruchy brzdového okruhu musí se činnost pedálů i nadále přenášet nejméně na 2 kola, a to nejméně na 1 kolo z každé strany vozidla podél jeho svislé podélné roviny souměrnosti.

Startování:

Je povinný automatický startér se zdrojem elektrické nebo jiné energie. Musí být montován na palubě vozu a musí být ovládán jezdcem sedícím za volantem. Před startem a při pohybu v depu je startování vozidel povoleno pomocí zdroje přídavné energie, která se dodává pomocí provizorního připojení na zařízení upevněné na vozidle.

Zpětný chod:

Všechny vozy musí mít převodovku vybavenou zpětným chodem, který je při startu ve fungujícím stavu a může být zařazen jezdcem sedícím za volantem.

Oko závěsu pro odvlečení:

Oko závěsu pro odvlečení musí být zamontováno na přídi i zádi vozů pro všechny podniky. Použije se ho jen tehdy, je-li vůz volně pojízdný a nikoliv má-li být zvedán.

Akumulátor:

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

Chromování dílů:

Je zakázáno chromovat veškeré díly závěsů kol včetně pružin.

Světelná výbava:

Vozidla musí být vybavena nejméně dvěma stop světly a dvěma koncovými červenými světly, z nichž každé je opatřeno žárovkou o příkonu nejméně 15 W. Výbava musí být umístěna viditelně a symetricky vzhledem k podélné ose vozu.

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

Karosérie:

Pod pojmem karosérie se rozumí všechny části ovívané vzduchem s výjimkou bezpečnostního oblouku a součástí, které nepopíratelně souvisejí s funkcí motoru a převodů. Kontrola měr karosérie se provádí vždy s jezdcem sedícím ve voze.

Karosérie musí být vyrobena tak, aby poskytovala pohodlí a bezpečnost jezdci a spolujezdci. Všechny části karosérie musí být kompletně a pečlivě dokončeny, bez zatímních a náhodných dílů. Karosérie musí překrývat všechny

ny mechanické součásti. Mohou přečnívat jedině výfuková a sací potrubí, jikož i vrchní část motoru.

Rozměry: celková šířka 2000 mm, celková délka 4500 mm. Výška: otevřené vozy: s výjimkou bezpečnostního oblouku nesmí žádný díl karosérie přesahovat výšku 800 mm od nejnižšího bodu plně odpérované hmoty. Zavřené vozy: max. výška nesmí přesahovat 1100 mm (způsob měření je stejný jako u vozů otevřených).

Větrací otvory u otevřených i zavřených vozů, které slouží jako chladicí otvory pro funkci motoru, nesmí být v žádném případě výše než 800 mm nad rovinou proloženou nejnižším bodem plně odpérované hmoty vozu.

Aerodynamická zařízení: Každá část karosérie vozu, která má aerodynamický vliv na stabilitu vozidla musí být povinně namontována na plně odpružené části vozidla a musí být pevně zajištěna, je-li vůz v pohybu.

Blatníky vozidel nesmí vykazovat žádné znaky provizoria a musí být řádně upevněny. Musí být spojeny s karosérií bez jakéhokoliv vypružení. Blatníky musí překrývat kola účinným způsobem, a to nejméně po jedné třetině jejich obvodu a celé šířce pneumatiky. Vzadu musí blatníky sahat až k vodorovné rovině proložené středy kol. Chladicí otvory mohou být umístěny mezi blatníky a vlastní karoserii. Všechny chladicí otvory směřující dozadu musí být opatřeny žaluziemi nebo jiným vhodným zařízením, které znemožňuje viditelnost pneumatik ze zadu.

Dveře: je-li použito dveří, musí být po každé straně jedny, se zařízením pro uzavírání (závěsy), které nesmějí být umístěny na zadním sloupku nebo na prahu dveří. U zavřených vozů musí být zařízení pro otvírání dveří zvenčí zřetelně značené. Rozměry spodní části dveří (obvykle je neprůhledná) musí být taková, aby se do ní dal vepsat obdélník šířky nejméně 500 mm a výšky 300 mm, jehož rohy mohou být zaoblené v poloměru maximálně 150 mm. Vozy s posunovacími dveřmi budou připuštěny jen tehdy, mají-li bezpečnostní zařízení umožňující v případě nehody rychlé a snadné vyproštění osádky vozu. U vozů se zavřenou nebo přeměnitelnou karosérií musí být dveře opatřeny pohyblivými okny z hmoty, kterou pro příslušný model používá výrobce vozu. Každé okno musí mít šířku nejméně 400 mm a výšku nejméně 250 mm. Okna se musí dát otevřít nejméně o jednu třetinu své minimální požadované plochy, aby umožnila větrání vozu. Materiál pro zasklení nesmí být trášlivý.

Dveře musí po otevření umožnit přístup k sedadlům. Dveře musí být konstruovány tak, aby nikdy neomezovaly jezdci výhled do stran. Dveřmi se rozumí ona část karosérie, která se otvídá, aby uvolnila přístup k sedadlům. Tvar otvoru a prostor pro osádku: u otevřených vozů musí být otvor vymezující prostor pro osádku symetrický k podélné ose vozu. Prostor pro osádku musí být v souladu s předpisy pro dvoumístné vozy podle čl. 255/b a čl. 272/f5: Obě dosedací plochy sedadel (jezdce i spolujezdce) musí mít minimální šířku 400 mm přes celkovou hloubku sedadel (obr. 4). Obě sedadla musí vykazovat stejně míry. Musí být uspořádána symetricky podle podélné osy vozidla a soudně upevněna. Sedadla mohou být individuálně přizpůsobena. Prostor a sedadlo spolujezdce v otevřeném voze nesmí být jakkoli zakryté. Vnitřní míra v místě předních sedadel je minimálně 1100 mm (obr. 4). Vzdálenost mezi dvěma podélnými osami obou sedadel nesmí být menší než 500 mm (obr. 4). V případě, že by osy sedadel nebyly rovnoběžné, musí se měření provést z dutiny (prohloubení) dvou sedadel. Prostor a sedadlo spolujezdce musí zůstat volně po celou dobu podniku a nesmí je zabírat žádný díl nebo příslušenství vozu.

Maximální šířka pro uložení nohou každé osoby musí být 250 mm. Měří se ve svislé rovině pedálů, kolmě k podélné ose vozu (obr. 5).

Viditelnost: karosérie musí jezdci a spolujezdci umožňovat v mříce dané podmínkami závodu viditelnost dopředu a do stran. Zpětná zrcátka musí umožňovat pohled dozadu na obě strany.

Světlá výška nad zemí:

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

Poluměr otáčení:

Poluměr otáčení (stopový) smí být max. 6,7 m, tj. vůz musí být s to se zcela otočit nalevo i napravo do protisměru mezi dvěma čarami, vyznačenými na vozovce ve vzdálenosti 13,5 m od sebe.

Zachycovač oleje:

Všechny vozy, které se zúčastňují podniků 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 litry a musí být vyroben z průsvitné plastické hmoty nebo mít průhledný panel.

II — Bezpečnostní předpisy

Bezpečnostní pásky:

Jezdec musí být připoután dvěma popruhy přes ramena, jedním bederním a dvěma stehenními. Úchytky na skořepinu (rámu): dva pro bederní popruhy, dva nebo jeden symetrický proti sedadlu pro popruhy přes ramena a dva pro popruhy stehenní. Pro sportovní podniky na území ČSSR je povolena tato výjimka: Je dovoleno používat čtyřbodových pásů: jezdec musí být připoután k rámu vozidla dvěma ramenními a jedním bederním popruhem. Počet úchytů: 2 pro bederní pás, 2 pro ramenní pásky.

Elektrický odpojovač:

Hlavní elektrický odpojovač musí vypnout všechny elektrické okruhy (akumulátor, alternátor, dynamo, světla, výstražná zařízení, zapalování, elektrické zpětné vazby atd.). Předepsán je model bezpečný proti vzplanutí. Musí se dát ovládat jak zvenčí, tak zevnitř 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. Odpojovač musí být zřetelně označen červeným bleskem v modré bíle lemovaném trojúhelníku se základnou nejméně 120 mm.

Doplňková ochrana potrubí

Vedení paliva musí být provedeno tak, aby nebylo prvním dílem postiženým při nehodě. Palivové potrubí a potrubí brzdového systému pokud je mimo strukturu vozu (zvenčí skořepiny nebo rámu) musí být chráněno proti každému riziku poškození (kamení, koroze, ulomení mechanických dílů atd.), palivové potrubí uvnitř prostoru pro posádku pak musí být chráněno proti každému riziku požáru.

Vedení, potrubí a elektrické příslušenství (baterie, benzínová čerpadla atd.) musí být umístěny a montovány a jejich materiály a spoje voleny tak, aby jakékoli unikání nemožlo způsobit nahromadění kapaliny, vnikání kapaliny do prostoru pro jezdce nebo styk kapaliny s kterýmkoliv elektrickým vedením nebo příslušenstvím. V případě, že vedení potrubí nebo elektrické příslušenství by procházely prostorem pro jezdce nebo byly v něm namonto-

vány, musí být od tohoto prostoru izolovány zvláštním obalem z nepropustného a nehořlavého materiálu. Všechna palivová vedení zvenčí prostoru pro jezdce s výjimkou vedení trvale montovaných na motoru musí být zesílena a připojena šroubovými spoji. Musí odolávat tlaku 700 N/cm^2 (70 kp/cm^2) a teplotě 260°C . Všechny elektrické okruhy musí být opatřeny ohnivzdornou izolací.

Hasicí přístroje, systémy hašení:

Jsou povinné 2 hasicí přístroje o maximální hmotnosti obsahu hasicí látky 5 kg kokpitu, 2,5 kg pro prostor motoru. Tlaková láhev pro kokpit a obsahu min. 5 kg musí být umístěna uvnitř základní struktury vozu. Tlaková láhev 2,5 kg pro motor může být umístěna uvnitř nebo zevně základní struktury. V každém případě držáky lahvi musí být s to odolávat akceleraci 25 g, tj. statické síle přibližně 2500 N (250 kp) pro přístroj v kokpitu, event. 1250 N (125 kp) pro přístroj pro motor. Hasicí látka musí být nejedovatá, CO_2 není přípustný. Je možno použít buď zahraničních schválených přístrojů s látkami podle čl. 253/d bod d 1 přílohy „J“ mezinárodních automobilových sportovních řádů nebo čs. hasicích přístrojů Kodreta (Myjava). U jiných přístrojů je nutno předložit potvrzení výrobce o tom, že přístroj vyhovuje podmínkám uvedeným ve jmenovaném článku přílohy J (čl. 253/d).

Doba vyprázdnění je u hasicího přístroje pro kokpit 39 až 60 vteřin (podle druhu hasicí látky — viz 253/d), pro motor 10 vteřin.

Systém ovládání hasicích přístrojů: Obě lahve musí být spuštěny (uvedeny v činnost) současně. Všechny systémy spuštění, které mají vlastní zdroj energie, jsou povoleny pod podmínkou, že je možné uvést v činnost všechny hasicí přístroje při poruše všech elektrických okruhů. Předepsány jsou 2 spouště, jedna pro jezdce a druhá venkovní, která musí být umístěna na spodku nebo podél jednoho z hlavních slouků bezpečnostního oblouku. Umístění této spouště musí být signalizováno červeným kruhem o průměru 150 mm s bílým písmenem E uvnitř kruhu. Připouští se automatické spuštění hasicího systému pomocí tepelných čidel.

Na každé lahvi musí být uvedeno: hmotnost prázdné lahve, hmotnost hasicí látky, celková hmotnost po naplnění. Systém musí fungovat ve všech polohách, i když jsou lahve převrácené.

Hasicí přístroj musí odpovídat předpisům požární ochrany.

Ochranný oblouk:

Hlavním úkolem tohoto zařízení je ochrana jezdce při převrhnutí nebo jiné vážné nehodě.

Při použití šroubů a matic musí mít šrouby dostatečný průměr odpovídající jejich počtu. Musí mít nejlepší možnou jakost, přednostně leteckého typu. Není povoleno použití šroubů se čtyřhrannou hlavou.

Pro základní konstrukci je třeba použít trubek v jednom celku, jejich zakřivení musí být pravidelné o stálém poloměru a nesmí vykazovat žádné známky zmáčknutí nebo poškození stěn. Všechny svary musí mít nejlepší možnou jakost a úplné prováření. Přednost má sváření obloukové nebo sváření v helium atmosféře. Svary musí vykazovat i po vzhledové stránce patřičnou kvalitu, špatně vyhlížející svary nebudou považovány za bezpečné.

Vzpěry mají mít stejný průměr jako trubky ochranného oblouku samotného.

Jde-li o trubkový podvozek (prostorový příhradový), je důležité, aby bezpečnostní oblouk byl upevněn na voze tak, že rozdělí síly na co možno největší plochu. Prosté zachycení oblouku na jedné trubce nebo na spoji trubek je nedostačující. Oblouk musí být vyřešen tak, aby byl prodloužením samotného

podvozku (rámu) a nikoliv nějakým nasazeným dílem. Zcela mimořádnou příčí je třeba věnovat nezbytnému zesílení struktury podvozku, například přidáním výztuh nebo zesilovacích desek, aby síly byly rozděleny rovnoměrně přiměřeným způsobem.

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

Tvar a provedení oblouku: Ochranný oblouk za předními sedadly musí být symetrický vzhledem k podélné ose vozu a musí odpovídat těmto rozměrům: výška: vrchol oblouku musí být nejméně 50 mm nad přilbou jezdce normálně sedícího za volantem (obr. 2), ve vozech zavřených s dveřmi musí mít oblouk výšku nejméně 920 mm měřenou svisle od nejnižšího bodu zcela odpérované struktury vozu.

Sířka: měří se mezi svislými sloupky oblouku a musí být taková, aby ve výši 600 mm nad sedadly jezdce a spolujezdce byl vnější sloupek oblouku vzdálen nejméně 200 mm od podélné osy sedadla (měřeno kolmo k páteři).

Podélné umístění: podélná vzdálenost mezi vrcholem oblouku a přilbou jezdce normálně sedícího za volantem nesmí být větší než 250 mm (obr. 2). Armatura oblouku musí být provedena podle obr. 3. Použití diagonály z trubky stejné dimenze jako hlavní oblouk je povinné. Je možno ji vést buď směrem NP nebo MQ (obě varianty přípustné).

Rozebiratelné spoje: bylo-li v oblouku použito rozebiratelných spojů, musí tyto spoje odpovídat některému typu, které schválila FIA. Dosud jsou schválené: spoj s kuželovým pouzdrem (obr. 6 „J“), spoj s dvojitým třmenem a s čepem namáhaným dvojitým stříhem (obr. 7 „J“) a spoj s pouzdrem (obr. 8 „J“ příloha „J“ 1980, český překlad).

Specifikace používaných trubek oblouku a vzpěr: Uhlíkatá ocel tažená za studena beze švu o minimálním průměru 42,2 mm.

Opěrka hlavy:

Je nutno zamontovat opěrku hlavy, která je schopná zachytit a udržet hmotu 17 kg při zrychlení 5 g, tj. statickou sílu 850 N (85 kp) směřující dozadu. Rozměry opěry musí být takové, aby v žádném případě hlava jezdce s nasazenou přilbou nemohla být sevřena mezi bezpečnostní oblouk a samotné opěradlo.

Protipožární stěna — podlaha:

Vozy musí být opatřeny chráničem proti plamenům, který brání rozšíření ohně z prostoru pro motor nebo zespodu vozu do prostoru pro posádku. Otvory v ochranné stěně, jimiž prochází pedály, kabely a vedení musí být omezeny na nejmenší míru. Podlaha prostoru pro posádku musí být provedena tak, aby chránila jezdce proti štěrků, oleji, vodě a úlomkům ze silnice nebo motoru. Desky podlahy a oddělovací stěny musí umožnit odtékání kapaliny, aby bylo zabráněno jakémukoliv jejímu hromadění.

Palivové nádrže: platí od 1. 1. 1981:

Pro sportovní podniky na území ČSSR platí tyto výjimky z čl. 255 a 272 přílohy J mezinárodních sportovních automobilových řádů FIA:

a) Celkový obsah nádrže (nádrží) smí být maximálně 40 l.

b) Nádrž (nádrž) musí být umístěna uvnitř nosné struktury vozu tak, aby nebyla první součástí postiženou při kolizi vozu. V žádném případě nesmí být

nádrž umístěna před osou předních kol. Jsou-li nádrže umístěny v bocích karoserie, musí být chráněny deformovatelnou strukturou, vloženou mezi vlastní nádrž a plochu vystavenou přímo proudění vzduchu a provedenou takto: deformovatelná struktura musí sestávat ze sandwichové konstrukce, tj. kombinace plech—pěnová umělá hmota—plech, a to z hliníkových plechů o tloušťce 1,5 mm o pevnosti materiálu 220 N/mm^2 (22 kp/mm^2) a tažnosti minimálně 5 %. Hmota vložená mezi tyto plechy musí být nehořlavá o pevnosti nejméně 18 N/cm^2 ($1,8 \text{ kp/cm}^2$). Místo pěnové umělé hmoty je možno použít hliníkových voštín o stejně pevnosti v tlaku. Je dovoleno, aby vodní potrubí procházela tímto materiálem. Minimální tloušťka sandwiche je 10 mm, v oblasti nádrže však musí mít tato konstrukce tloušťku nejméně 100 mm, která musí být dodržena v délce nejméně 350 mm. Tato tloušťka se může postupně snižovat na 10 mm.

- c) Nádrže musí být oddělené od prostoru pro motor nehořlavou stěnou.
- d) Nádrže na palivo musí být větrány, aby se zabránilo shromažďování jedovatých par a pronikání těchto par do prostoru pro jezdce a do prostoru pro motor. Odvzdušňovací otvory musí být vyvedeny nejméně 250 mm za prostorem pro jezdce.

e) Plnící otvory a jejich uzávěry nesmí tvořit výstupky z obrysu karoserie. Uzávěr musí být proveden tak, aby zaručoval účinnou aretaci, která vyloučí nebezpečí nahodilého otevření při prudkém nárazu nebo při nesprávném uzavření. Plnící otvory nesmí být v místech, která jsou snadno zranitelná při kolizi, a musí být vyvedeny nejméně 250 mm za prostorem pro jezdce.

S platností od 1. 1. 1982 se doplňují předpisy pro nádrže pro sportovní podniky na území ČSSR takto:

f) Všechny testované vozy musí mít nádrže provedené buď podle čl. 253/f přílohy J nebo alespoň provedené z hliníkového nebo železného plechu. Jako materiál pro nádrže není povolena mosaz a skelný laminát.

g) Žádná část nádrže nesmí mít přímý styk s prostorem pro jezdce a spolujezdce a musí být za přepážkou, zamezující pronikání paliva do tohoto prostoru. Nádrž musí být chráněna ochrannou zónou 10 mm tlustou, umístěnou mezi jezdcem a náplní, provedenou sandwich podle bodu b).

Pro starty v zahraničí musí odpovídat co do provedení a obsahu příslušným článkům přílohy „J“ mezinárodních automobilových sportovních řádů FIA, a to pro závody na okruzích čl. 255/g a 272/h, i, k, pro závody do vrchu čl. 272/h.

Pro závody do vrchu (v ČSSR i v zahraničí) není použití bezpečnostní nádrže (palivové) předepsáno, pokud potřebné množství paliva v jedné nebo více nádržích nepřesáhne 20 litrů a pokud je nádrž umístěna tak, že na žádoucí stranu nepřesahuje vzdálenost 300 mm od podélné osy vozu, a pokud je opatřena deformovatelnou strukturou tloušťky 10 mm.

Nádrž na olej: Všechny nádrže na olej umístěné zvenčí hlavní struktury vozu musí být chráněny deformovatelnou strukturou tloušťky 10 mm. V žádém případě nesmí být nádrž na olej, která není umístěna uvnitř hlavní struktury, montována za převodovku nebo skříň diferenciálu.

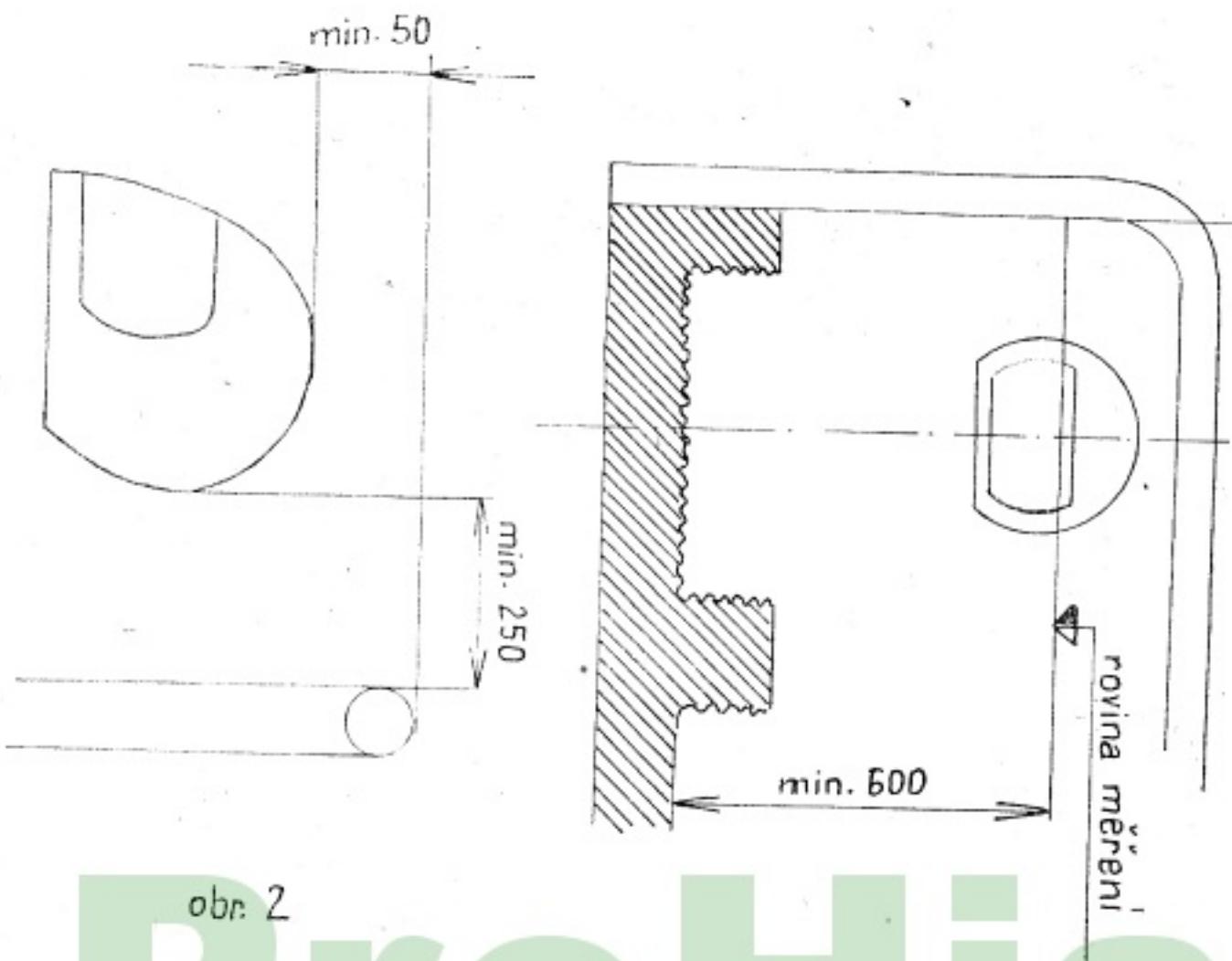
Deformovatelná struktura:

Pro bezpečnost jezdce je nutno vybavit vůz deformovatelnou strukturou na bocích a vpředu nejméně 500 mm před pedály. Doporučuje se deformovatelná zóna (sandwich) stejných charakteristik jako pro nádrže, a to v tloušťce 150 mm. Deformovatelné části na bocích a vpředu musí být řádně připojeny

na nosnou strukturu vozu. Jiné typy struktur mohou být rovněž použity pod podmírkou, že vykazují stejný koeficient pohlcování energie.

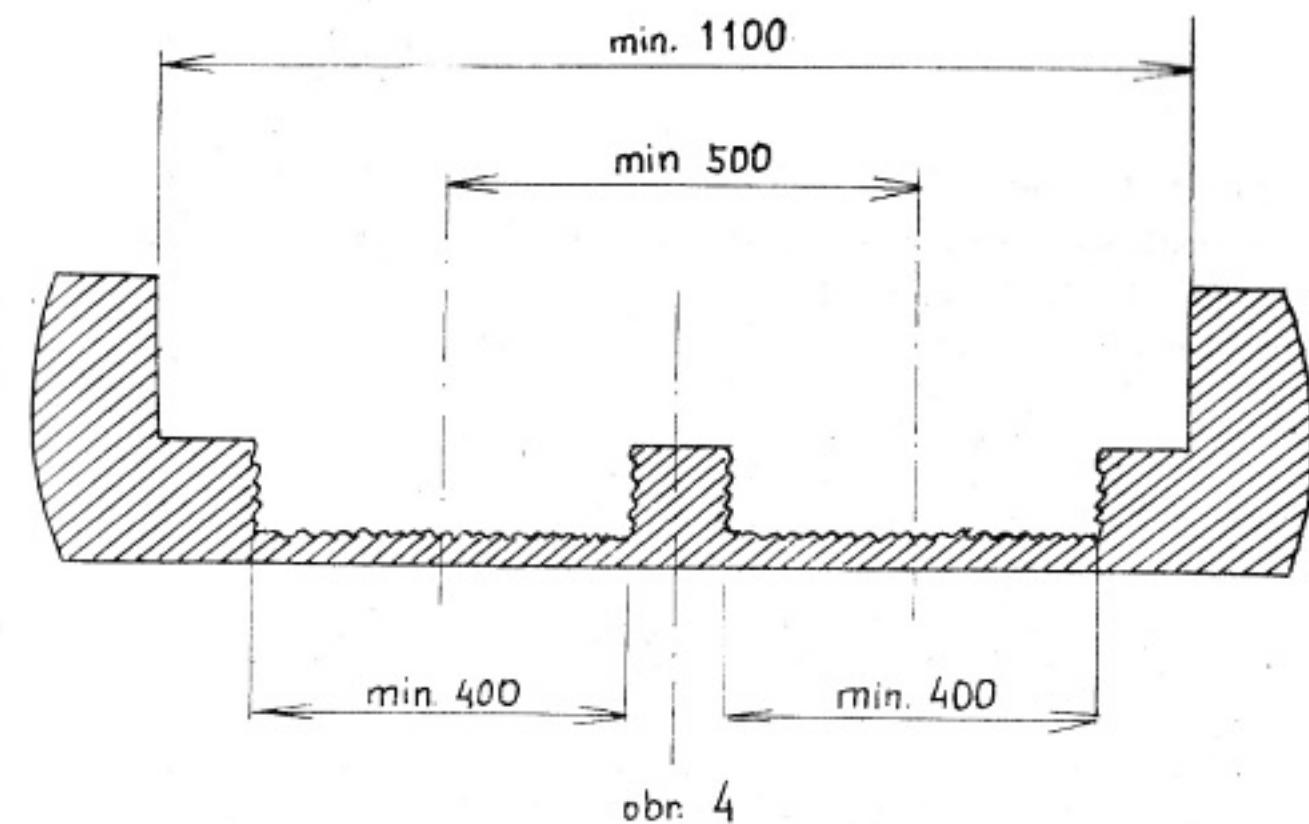
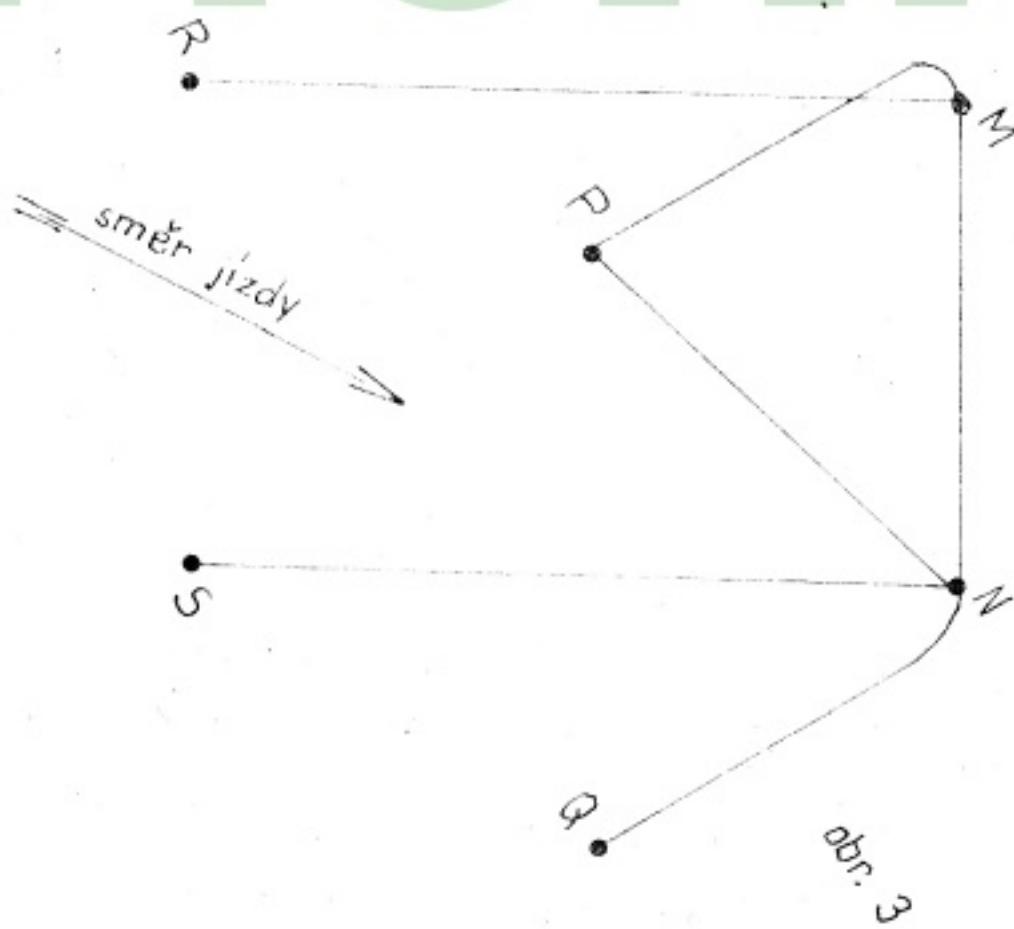
Doplněk:

Do 31. 12. 1982 budou připuštěny v závodech vozů skupiny B/6 sportovní vozy staré skupiny B/5, u nichž max. povolená šířka je 2100 mm a u nichž neplatí omezení min. výšky ochranného oblouku 920 mm a 1200 mm. Rovněž neplatí u těchto vozů předpis o max. výšce karoserie.

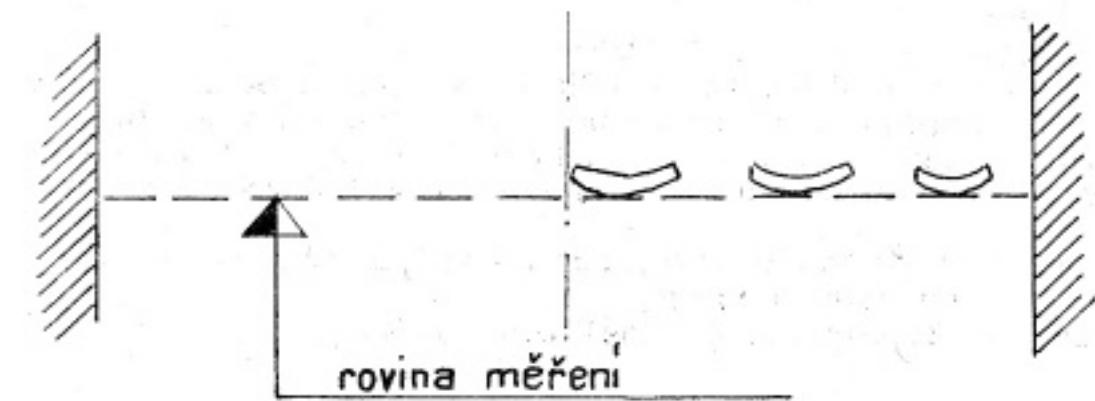
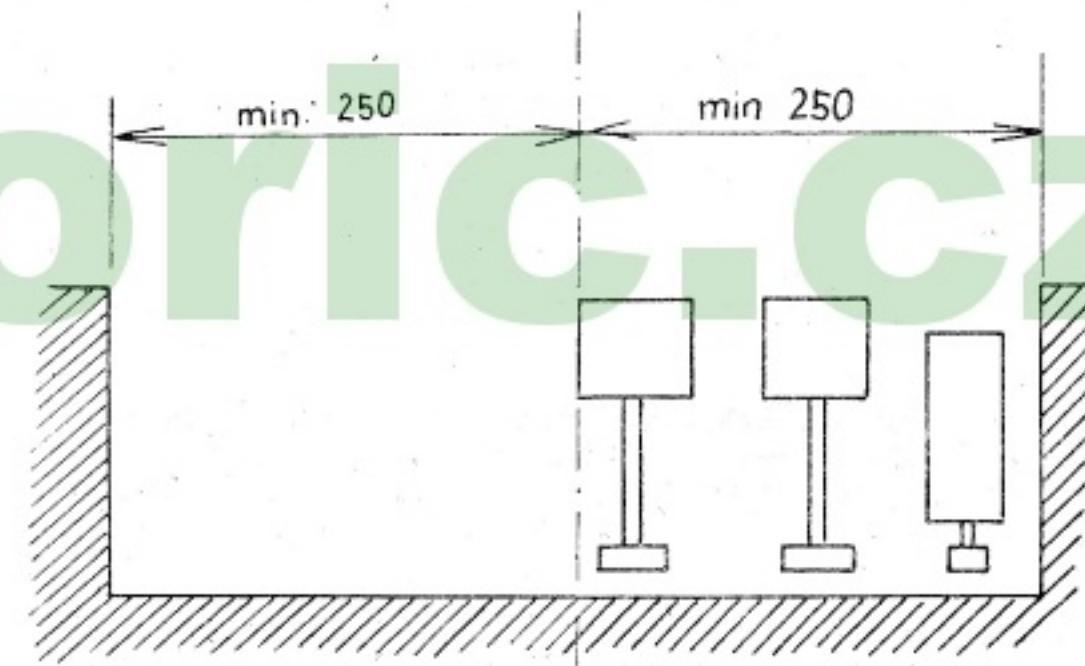


obr. 2

obr. 1



obr. 4



obr. 5

Článek 3

TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO ZÁVODNÍ AUTOMOBILY FORMULE ŠKODA

Závodní vozy této národní formule musí odpovídat těmto předpisům:

Platnost od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1980.

Hlavní rozměry: min. rozvor	2000 mm
min. rozchod	1100 mm
min. celková výška	800 mm
min. světlost	100 mm
min. hmotnost podle FIA	400 kg
max. šířka karosérie	950 mm

Osvědčení o původu

Každé vozidlo formule Škoda startující v závodě, musí mít osvědčení, které vydá po zkouškách a měření ÚR motorismu Sazarmu.

Ochrana proti požáru

Vůz musí být vybaven odpojovačem hlavního elektrického obvodu akumulátoru, přístupným a dosažitelným jak z místa řidiče, tak zvenčí a označeným modrým trojúhelníkem a červeným bleskem o minimální výšce 100 mm.

Montáž automatického odpojovače při nárazu je možná jen spolu s uvedeným odpojovačem mechanickým.

Vůz musí být opatřen hasicím přístrojem o náplni minimálně 2 kg hasicí hmoty nebo dva přístroje po 1 kg, který je dosažitelný jak z místa řidiče, tak i zvenčí. V případě, že je hasicí přístroj dálkově ovládán musí být umístění jeho spouště signalizováno červeným kruhem Ø 150 mm a bílým písmenem E uvnitř kruhu.

Umístění hasicího přístroje na ochranném oblouku je zakázáno. Upevnění lávky musí odolávat akceleraci 25 g, tj. statické síle přibližně 2500 N (250 kp).

Hasicí látka musí být nejedovatá, CO₂ není příspustný.

Sedadlo jezdce

Musí být konstruováno tak, aby se jezdec mohl posadit nebo sedadlo opustit bez otevření dvířek, nebo sejmout jakéhokoliv krytu nebo volantu. Sedadlo musí být opatřeno čtyřbodovými bezpečnostními pásy, jejichž kotevní místa musí být umístěna na kovovém rámě vozidla.

Rám

Je dovolen jednoduchý trubkový příhradový rám. Tvarové výztuže trubek v namáhaných místech jsou povoleny. Min. rozměry hlavních rámových trubek: Ø 30 mm, síla stěny 1,5 mm a min. pevnost v tahu 42 kp/mm².

Rám musí být vybaven bezpečnostním obloukem, který vyhovuje těmto podmínkám:

- nesmí být přímo nad hlavou jezdce,
- musí převyšovat přilbu jezdce sedícího za volantem nejméně o 50 mm,
- do šířky musí přesahovat ramena jezdce sedícího za volantem,
- musí být opatřen vzpěrkou z trubky o Ø 35 mm a o tloušťce stěny min. 2 mm upevněnou tak, aby úhel sklonu od vodorovné roviny nebyl větší než 60°,
- oblouk musí být natolik pevný, aby ve svislém směru snesl zatížení 7,5 G, kde G je váha vozu s jezdcem,
- samonosná karosérie (skořepina) není povolena,

- při použití legovaných ocelí na výrobu rámu je třeba dodat atest použitého materiálu a potvrzení o provedeném tepelném zpracování po sváření.

Přední náprava

Je předepsáno použití těchto sériových dílů z typu Š 100 (717) nebo Š 110 (724), Š 105 (742):

- úplný čep kola s řídící pákou,
- úplný držák třmenu brzdy s brzdou (bez štítu),
- čep s hlavicí a upevnění,
- úplné spodní rameno (je povolena úprava — zesílení místa uchycení pružic jednotky, bod upevnění musí zůstat sériový).

Horní rameno závěsu předních kol je libovolné.

Rízení

Je předepsáno použití těchto sériových dílů: Š 100 (722), Š 105 (742):

- úplná skříň řízení,
- úplná pomocná páka řízení,
- úplná spojovací tyč s řídícími tyčemi.

Motor

Lze použít pouze sériový motor Škoda 110 L o obsahu 1107 ccm nebo Š 105 (742), obsah 1046 ccm.

Homol. u FIA kategorii A skupině 1 (homologační list FIA pro Š 110 č. 5312 nebo homologační list pro Š 105 č. 5682).

Motor Š 110 L

- a) vrtání Ø 72 + 0,03 mm — výbrus není povolen,
- b) zdvih 68 + 0,1 mm,
- c) objem kompr. prostoru smontovaného motoru — min. 34,81 ccm,
- d) objem spalovacího prostoru v hlavě se zamont. ventily — min. 28 ccm, od 1. 8. 1975 i hlava č. dílu (441.0.1003-276.6),
- e) tloušťka stlačeného těsnění hlavy válců — min. 1,4 mm,
- f) přesah vložek válců (přist v horní úvrati v úrovni bloku) — min. 0,2 mm,
- g) průměr talíře sacího ventilu — 32,2 mm + 0,2 mm,
- h) průměr talíře výfukového ventilu — 27,2 mm + 0,2 mm,

Kanály v hlavě motoru (saci i výfukové) a kanály sacího potrubí nesmí být leštěny, tovární opracování vstupu kanálů pod úhlem 60° Ø 28–31 mm je povoleno.

- i) karburátor JIKOV 32 BS průměr difuzoru 24 mm ± 0,2 mm průměru hrdla příruby 32 mm + 0,2 mm.

Vzhledem k tomu, že uvedený motor se používá pro zá stavu do závodního automobilu Formule Škoda, jsou povoleny následující výjimky:

- libovolný vačkový hřídel motoru Škoda
- čistič vzduchu může být odstraněn a nahrazen nástavkem libovolného tvaru nebo sítkem
- celé výfukové potrubí je libovolné v rámci článku 296 přílohy „J“ FIA
- ventilové pružiny jsou libovolné
- je povolena změna trysky pro mazání náhonu rozdělovače
- je dovoleno měnit díly karburátoru regulující množství paliva (hlavní tryska) a množství vzduchu (hlavní vzdušník). Nesmí být měněno těleso karburátoru vyjma výměny termosytiče za sytič mechanický. Karburátor je do-

- voleno připevnit k sacímu potrubí pružně, při zachování vzdálenosti příruby karburátoru od příruby sacího potrubí přes tzv. „O“ kroužek
- je povoleno použít chladič oleje a zvláštní plnoprůtokový olejový čistič umístěný mimo vlastní motor. Za tím účelem je povolena úprava předního víka motoru (úprava olejového kanálu)
- konzola větráku a větrák může být odstraněn
- může být odstraněn generátor el. proudu
- u sériové vany je povoleno použít libovolných přepážek proti odlévání oleje. Všechny zbývající zde nejmenované díly motoru musí zůstat sériové.

Motor Š 105

- vrtání $68 + 0,03$ — výbrus není povolen
- zdvih $72 + 0,1$ mm
- objem spolovacího prostoru smontovaného motoru — min. 31,5 ccm
- tloušťka stlačeného těsnění hlavy válců — 1,3 mm
- přesah vložek válců / píst v horní úvrati v úrovni bloku — $0,11 - 0,17$ mm
- průměr talíře výfukového ventilu — $31,2 \pm 0,2$ mm
- průměr talíře výfukového ventilu — $27,0 \pm 0,2$ mm
- ventilové pružiny jsou libovolné
Kanály v hlavě motoru (sací a výfukové) a kanály sacího potrubí nesmí být leštěny, tovární opracování vstupu kanálu do hlavy pod úhlem 60° , průměr 28 až 31 mm je povoleno
- karburátor JIKOV 32 EDSR — průměry hrdel příruby karburátoru 32 mm $\pm 0,2$ mm.

Vzhledem k tomu, že se motoru používá pro zástavbu do závodního automobilu „Formule Škoda“, jsou povoleny všechny výjimky jako u motoru Š 110 L s tím, že jsou povoleny dva „O“ kroužky mezi karburátor a sací potrubí (příruby) za stejných podmínek.

Rovněž pro tento motor platí, že ostatní ve výjimkách nejmenované díly motoru musí zůstat sériové.

Spojka

Sériová z typu Š 110 L o průměru 180 mm nebo z typu Š 105. Způsob upevnění obložení lamel je libovolný.

Převodovka

Sériová z typu Š 110 L nebo Š 105 s tímto odstupňováním převodů:

I. 3,8 (10/38)	nebo	I. 3,08 (12/37)
II. 2,12 (16/34)		II. 1,94 (17/33)
III. 1,41 (22/31)		III. 1,35 (23/31)
IV. 0,96 (27/26)		IV. 1,08 (26/28)
zpátečka 3,27 (11/36)		

Stálý převod

Libovolný, je povolena úprava pro změnu smyslu otáčení talíře a s tím spojená úprava skříně rozvodovky (přemístění talíře na druhou stranu).

Zadní náprava

Sériové úplné hnací polonápravy včetně hnacích hřídelů, brzdové ústrojí a hlavy kol. Na polonápravách jsou povoleny úpravy spočívající v odstranění

dorazu patky s čepem a úprava upevnění držáku pružící jednotky a ramena zachycujícího brzdné a suvné síly. Upevněvací práce mohou být prováděny svářením.

Je povolena libovolná úprava pro mazání kamenů rozstříkem.

Brzdy

Sériové z typu Č 110 (717) nebo Š 105 (742) — bezpečnost brzdění musí být zajištěna dvouokruhovým brzdovým systémem. Oba brzdové okruhy musí být ovládány jedním pedálem, který musí působit normálně na všechna kola. V případě selhání brzdicího ústrojí jednoho okruhu musí pedál působit nejméně na dvě kola jedné osy druhého okruhu. Hlavní brzdový válec (válce) je libovolný.

Tlumiče pružiny

Pružiny a tlumiče použité pro pérování vozu jsou libovolné.

Kola a pneumatiky

- Pro vozy formule ŠKODA lze použít pouze disků litých $5,5 \text{ J} \times 13$ vyrobených v ČSSR a schválených pro veřejný provoz.
- Pneumatiky musí být československé výroby. Lze použít pouze pneumatiky OR 22-185/60-13 — hloubka vzorku minimálně 2 mm. Všechny čtyři kola musí být shodná (disk, ráfek, pneumatika).

Reakční tyče

Musí být použito kvalitního materiálu s uchycením šrouby min. M 10. Nesmí být chromovány.

Palivo

Benzin SUPER 96 oktanů, obchodní jakost FIA.

Nádrž na palivo

Plnicí otvory nesmí přečnívat stěnu karosérie. Odvzdušnění nádrží musí být provedeno tak, že jeho vývody jsou umístěny nejméně 250 mm za prostorom pro řidiče. Uzávěr palivové nádrže musí vyloučit unikání paliva za jízdy a náhodné otevření. Materiál na výrobu nádrže je libovolný. Max. obsah nádrže 30 litrů.

Zachycovač oleje

Je předepsán zachycovač oleje o obsahu nejméně 2 litry, který může být z umělé hmoty nebo kovový, avšak bez známek provizoria. Neprůhledný zachycovač musí být opatřen průhledným pruhem, aby hladina oleje v nádobě byla patrná na první pohled.

Konstrukce vozu

Musí být symetrická, je-li vozidlo na jedné straně zvednuto, musí na druhou stranu připadat polovina celkové váhy s tolerancí $\pm 5\%$. Váha vozidla se zjišťuje bez paliva, ale se všemi ostatními náplněmi, s jezdcem za volantem.

Spouštěč

Vozidlo musí být opatřeno samočinným spouštěčem uváděným do chodu z místa řidiče, jezdcem sedícím za volantem. Spouštěč musí během celého podniku bezvadně fungovat.

Různé

Na všech specifikovaných sériových dílech nesmí být prováděny žádné úpravy s výjimkou těch, které jsou výslovně povoleny.

Každý vůz Formule Škoda musí být vybaven jedním brzdovým světlem žluté barvy o min. ploše 50 cm^2 s žárovkou 20 W, které je umístěno na zádi vozidla v min. výšce 40 cm nad vozovkou a jedním pozicičním světlem červené barvy ve skupině se světlem brzdovým s žárovkou o příkonu 15 W. Toto poziciční světlo se rozsvěcuje z místa řidiče na pokyn sportovního komisaře.

Článek 4

TECHNICKÉ PŘEDPISY PRO ZÁVODNÍ AUTOMOBILY FORMULE ŠKODA

Tyto předpisy platí od 1. 1. 1980. V případě změny těchto předpisů je třeba novou formulaci oznámit nejméně 12 měsíců před termínem, než vstoupí v platnost.

A. Definice

Formule Škoda jsou jednomístné závodní automobily určené pro závody na uzavřených tratích. Jsou vyráběny na základě dílů Škoda AZNP a jsou určeny pro výcvik okruhových jezdců. Na všech specifických dílech Škoda AZNP nesmí být prováděny žádné úpravy kromě těch, které jsou výslovně povoleny. Z hlediska mezinárodních sportovních řádů (příloha „J“) spadají tyto vozy do kategorie B skupiny 8 (čl. 277). Z bezpečnostních důvodů musí tedy vyhovovat základním předpisům čl. 253/b, c, d, e, f, g, h, i, j, n, o. Každé vozidlo Formule Škoda musí mít osvědčení, které vydá po zkouškách a měřeních ÚRM Svazarmu.

B. Technické předpisy

Minimální hmotnost

Minimální hmotnost vozu připraveného k jízdě se všemi náplněmi mazacími a chladicími kapalin kromě paliva (včetně všech bezpečnostních zařízení) nesmí být menší než 400 kg.

Hlavní rozměry

Minimální rozvor 2000 mm

Minimální rozchod 1100 mm

Světlost: vůz musí být konstruován tak, aby žádná část vozidla kromě ráfku se nedotýkala země, je-li jedna pneumatika prázdná — vypuštěná.

Konstrukce vozu

Musí být symetrická v tom smyslu, že je-li vůz po jedné straně zvednut a vážen, musí na každou stranu připadat polovina celkové hmotnosti, přičemž se toleruje úchylka max. 5 % poloviční hmotnosti. Pro toto kontrolní vážení musí vůz všechny nádrže (palivo, voda, olej) naplněné a jezdec vážící nejméně 75 kg musí sedět za volantem.

Sedadlo jezdce

Musí být konstruováno tak, aby se dalo obsadit nebo opustit, aniž by bylo nutné otevřít dveře nebo přemístit nebo sejmout některý kryt (panel) nebo volant. Prostor pro jezdce musí být vyřešen tak, aby vstup nebo výstup z něho netrval déle než 5 sec. Opěradlo sedadla musí být opatřeno opěrou hlavy,

schopné zachytit a udržet hmotu 17 kg při zrychlení 5 g, tj. sílu 850 N (85 kp) směřující dozadu. Rozměry opěry musí být takové, aby v žádném případě hlava jezdce s nasazenou přilbou nemohla být sevřena mezi bezpečnostní oblouk a samotnou opěrkou.

Rám

Je povolen pouze trubkový příhradový rám, minimální rozměr hlavních rámových trubek:

průměr 30 mm a síla stěny 1,5 mm.

Minimální pevnost v tahu 42 kp/mm². Tvarové výstuhy v namáhaných místech jsou povoleny. Při použití legovaných ocelí pro výrobu rámu je třeba předložit atest použitého materiálu a potvrzení o provedeném tepelném zpracování po sváření. Samonosná skořepina není povolena.

Bezpečnostní oblouk

Vůz musí být vybaven bezpečnostním obloukem, který je nedílnou součástí nosné struktury rámu. Oblouk musí mít výšku minimálně 920 mm (měřeno v přímce souběžně s páteří jezdce) od kostry sedadla k vrcholu oblouku. Vrchol oblouku musí přesahovat přilbu jezdce sedícího normálně za volantem nejméně o 50 mm. Šířka oblouku musí být nejméně 380 mm (měřeno uvnitř oblouku mezi dvěma svislými sloupek), a to ve výšce 600 mm nad kostrou sedadla a na kolmici k přímce procházející páteří jezdce.

Hlavní oblouková trubka má minimální průměr 35 mm a tloušťku 2 mm. Je nutné, aby vrchol oblouku byl opatřen buď jednou vzpěrou směřující dozadu o stejném průměru a síle stěny, jako má vlastní oblouk, nebo dvěma vzpěrami o průměru 26 mm a síle stěny trubky 3 mm. Vzpěry nesmí svírat s vodorovnou rovinou úhel větší než 60°. Snímatelné spoje mezi hlavním obloukem a vzpěrou musí odpovídat výkresům číslo 6, 7, 8 přílohy „J“.

Pod podmínkou, že se dodrží bezpečnostní předpisy o rozměrech vstupního otvoru do kokpitu a shora uvedené předpisy o pevnosti, mohou být dyž vzpěry montovány také směrem kupředu. Šířka oblouku musí být nejméně 380 mm (měřeno uvnitř oblouku mezi dvěma svislými sloupek), a to ve výšce 600 mm nad kostrou sedadla. Tato šířka se měří v rovině oblouku určené jeho hlavní rourou na kolmici k přímce, procházející páteří jezdce (viz. rozměrový náčrt).

Bezpečnostní pásy

Jsou předepsány čtyřbodové bezpečnostní pásky. Jezdec je připoután k rámu vozidla dvěma ramenními a jedním bederním popruhem. Počet úchytů: 2 pro bederní pás, 2 pro ramenní pásky.

Přední náprava

Je předepsáno použití těchto sériových dílů z typu Š 100 (717), Š 110, Š 105 (742), Š 120 (742), úplný čep kola s řídící pákou, úplný držák třmenu brzdy s brzdou (bez štitu), čep s hlavicí a upevněním.

Konstrukce horního a spodního ramene a předního závěsu je libovolná, je však nutno doložit tyto díly výslovným potvrzením garanta po stránce konstrukční i výrobní, pokud nepocházejí již předem ze schváleného typu vozu této formule. Pryžová lůžka (stílenbloky) na sériových dílech je možno nahradit kluznými pouzdry bronzovými, teflonovými, nikoliv však silikonovými.

Je zakázáno chromovat veškeré díly závěsů kol včetně pružin.

Je předepsáno použití těchto sériových dílů z Š 100 (722), Š 110, Š 105 (742).

úplná skříň řízení

úplná pomocná páka řízení

úplná spojovací tyč s mědicími tyčemi

Motor

Lze použít pouze sériový motor Škoda Š 105 (742) o obsahu 1046 ccm homologovaný u FIA v kategorii A, skupina 1, homologovaný hom. listem číslo 5682.

Motor má tyto hodnoty:

vrtání $68 + 0,03$ mm

zdívah $72 + 0,1$ mm

objem spalovacího prostoru smontovaného motoru (nalití) minimálně $31,5 \text{ cm}^3$; objem spalovacího prostoru v hlavě min. $29,89 \text{ cm}^3$

síla stlačeného těsnění pod hlavou válců $1,3$ mm

přesah vložek válců (píst v horní úvratí v úrovni bloku válců) $0,11$ až $0,17$ milimetrů

průměr talíře sacího ventilu $31,2 + 0,2$ mm

průměr talíře výfukového ventilu $27,00 + 0,2$ mm

Kanály v hlavě motoru (sací i výfukové) jakož i kanály sacího potrubí nesmí být leštěny ani jinak opracovány.

Tovární opracování vstupů kanálů do hlavy jakož i vstupy do potrubí pod úhlem 60° prováděné výrobcem podle technologického postupu je přípustné.

Karburátor Jikov 32 EDSR, průměry hrdele příruby karburátoru $32 \pm 0,2$ mm.

Vzhledem k tomu, že uvedený motor se používá pro zá stavbu do závodního automobilu formule Škoda jsou povoleny následující výjimky:

1. Lze odejmout ochranný plechový kryt pod karburátorem.
2. Ventilové pružiny, misky ventilů, jsou libovolné, avšak misky ventilů musí být z téhož materiálu jako sériové. Z uvedeného vyplývá, že i počet pružin je libovolný.
3. Vačkový hřídel libovolný.
4. Čistič vzduchu může být odstraněn a nahrazen nástavkem libovolného tvaru nebo sítkem.
5. Celé výfukové potrubí je libovolné v rámci čl. 296 přílohy „J“.
6. Je povolena změna trysky pro mazání náhonu rozdělovače.
7. Je povoleno použít chladič oleje a zvláštní plnoproudový čistič oleje umístěný i mimo motor. Za tím účelem je povolena úprava předního výka motoru, úprava olejového kanálu a montáž potřebného mezikusu pro upevnění čističe oleje přímo na blok motoru.
8. Může být odstraněn generátor elektrického proudu.
9. Do vany motoru lze přidat přepážky zabráňující odlévání oleje při brzdění a při projíždění rychlých zatáček. Rozmístění je libovolné.
10. Lze použít kteroukoliv vanu motoru z typu Škoda 100, 105, 110, 120.

Všechny zde nejmenované díly motoru musí zůstat sériové.

Spouštěc

Vozidlo musí být opatřeno samočinným spouštěčem, uváděným do chodu z místa řidiče jezdcem sedícím za volantem. Spouštěč během celého sportovního podniku musí bezvadně pracovat.

Spojka

Sériová typu Š 105. Obložení lamely a způsob jeho upevnění je libovolný.

Převodovka

Sériová z typu Š 105 s tímto odstupňováním převodů: I. 3,8, II. 2,12, III. 1,41, IV. 0,96 — zpátečka 3,27; nebo I. 3,08, II. 1,94, III. 1,35, IV. 1,08, Z: 3,27.

Stálý převod

Libovolný, je povolena úprava pro změnu smyslu otáčení talíře a tím spojená úprava skříně rozvodovky.

To znamená přemístění talíře na druhou stranu skříně.

Zadní náprava

Zcela sériové zůstávají úplné hnací polonápravy včetně hnacích hřídelů, brzdového ústrojí a hlav kol.

Na polonápravách jsou povoleny úpravy spočívající v odstranění dorazu patky s čepem a úprava připevnění držáku pružicí jednotky a ramena táhla zachycujícího brzdné a suvné síly. Upevňovací práce mohou být provedeny svářením. Je povolena libovolná úprava pro mazání kamenů kloubů rozstříkem, pokud tato úprava nebude mít charakter odlehčení. Pro reakční táhla musí být použito vhodného materiálu s uchycením šrouby minimálně M 10. Toto táhlo, pružiny ani závěsy kol nesmějí být chromovány.

Brzdy

Sériové z typu Š 110, 105, 120 (742). Bezpečnost brzdění musí být zajištěna dvouokruhovým brzdným systémem. Oba brzdové okruhy musí být ovládány jedním pedálem, který musí působit na všechna kola. V případě selhání brzdícího ústrojí jednoho okruhu, musí pedál působit nejméně na dvě kola jedné nápravy okruhu druhého. Hlavní brzdový válec (válce) je libovolný.

Tlumiče, pružiny

Pružiny jsou libovolné, je nutno však použít pouze tlumiče československé výroby. Úpravy tlumičů jsou povolené.

Kola a pneumatiky

Je nutno použít pouze litých ráfků Škoda o rozměru $5,5 \text{ J} \times 13$. Jiné ráfky nejsou povoleny. Je dovoleno použít pouze pneumatiky československé výroby OR 22 185/60 - 13 na ráfek $5,5 \text{ J} \times 13$.

Karosérie

Při posuzování rozměrů karosérie se nebore zřetel na rozměry bezpečnostního obroučku. Karosérie musí svými rozměry odpovídat těmto ustanovením:

výška — Žádný díl karosérie nesmí na výšku přesahovat vodorovnou rovinu myšlenou 800 mm nad nejnižším bodem zcela odpravené struktury vozu. Toto měření se musí provést v normálním stavu, jaký má vůz na startovní čáře.

šířka — celková maximální šířka veškerých odpružených hmot nesmí přestoupit po celé délce vozu míru 950 mm, která je symetricky rozdělena podélne osy vozu.

délka — celková délka je dána rozvorem, neboť žádná část karosérie nesmí směrem dopředu přesahovat osu předních kol o více než 1000 mm a dozadu pak osu zadních kol o více než 800 mm.

Rozměry vstupního otvoru v karosérii pro jezdce musí mít následující minimální rozměry: délka 600 mm, šířka 450 mm. Tato šířka musí být zachována ve vodorovné rovině myšlené 300 mm nad nejnižším bodem sedadla, měřeno od nejzazšího bodu opěrné části sedadla směrem dopředu.

Aerodynamická přítlačná zařízení

Nejsou dovolena žádná jednoúčelová přídavná aerodynamická zařízení (např. ve formě profilovaných křídel nebo přítlakových ploch).

Výfukové potrubí

Výstupní hrdla výfukového potrubí, směřující vodorovně dozadu, musí být umístěna ve výšce 300 až 600 mm nad zemí. Nejsou-li úplně zakryta některou částí karosérie, nesmí v žádném případě přesahovat celkovou délku vozidla o více než 250 mm.

Palivo

Benzín SUPER 96 oktanů, obchodní jakosti FIA.

Nádrže

Bezpečnostní palivové nádrže podle FIA nemusí být použity, maximální obsah je 30 litrů. Nádrž však musí být umístěna tak, aby nebyla první součástí postiženou při kolizi vozu. Dále musí být od prostoru pro motor oddělena nehořlavou stěnou. Materiál pro výrobu nádrže je libovolný. Plnící otvory a jejich uzávěry nesmí tvořit výstupky z obrysu karosérie. Uzávěr musí být proveden tak, aby zaručoval účinnou aretaci, která vyloučí nebezpečí nahodilého otevření při prudkém nárazu nebo při neprávném uzavření. Plnící otvory nesmí být v místech, která jsou zranitelná při kolizi. Odvzdušňovací otvory musí být umístěny nejméně 250 mm za prostorem pro jezdce. S platností od 1. 1. 1981:

Všechny vozy musí mít nádrže provedené buď podle čl. 253/f přílohy J nebo alespoň provedené z hliníkového nebo železného plechu. Jako materiál nádrží nejsou povoleny skelné lamináty a mosaz.

Zachycovač oleje

Každý vůz musí být vybaven zachycovačem oleje, minimálního obsahu dva litry, do kterého je svedeno odvětrání motoru a převodové skříně. Tento zachycovač musí být vyroben z průsvitné hmoty nebo mít průhledný panel.

Elektrický odpojovač

Hlavní elektrický odpojovač musí vypnout všechny elektrické okruhy (akumulátor, světla, zapalování atd.). Musí se dát ovládat jak zevnitř, tak i zvenčí vozu. Vnější ovládání — spoušť — musí být umístěna na spodku hlavního sloupku bezpečnostního oblouku (vpravo nebo vlevo) a musí být označeno červeným bleskem v modrému, bíle lemovaném trojúhelníku se stranou 120 mm.

Hasicí přístroj

Každý vůz musí být opatřen hasicím přístrojem (přístroji) o celkové náplni minimálně 5 kg nejedovaté hasicí hmoty. Tyto musí být dosažitelné jak z místa řidiče, tak z venku vozu. V případě, že hasicí přístroj je dálkově ovládán, musí být umístění jeho spoušť signalizováno červeným kruhem o průměru 150 mm a bílým písmenem E uvnitř kruhu. Doporučuje se umístit takto označenou spoušť na spodek nebo podél jednoho z hlavních sloupků (vzpěr)

bezpečnostního oblouku. Umístit hasicí přístroj anebo přístroje na ochranném oblouku je zakázáno.

Od 1. 1. 1981 platí:

Je povinný jeden hasicí přístroj o kapacitě (obsahu) hasicí látky min. 5 kg. Tlaková láhev musí být umístěna uvnitř základní struktury vozidla. Upevnění láhve musí odolávat akceleraci 25 g, tj. statické síle přibližně 2500 N (250 kp). Umístění hasicího přístroje na ochranném oblouku není přípustné. Hasicí látka musí být nejedovatá, CO₂ není přípustný. Je možno použít buď zahraničních schválených přístrojů s látkami podle čl. 253, bod d 1 přílohy J mezinárodních sportovních řádů FIA nebo čs. hasicích přístrojů Kodreta (Myjava). U jiných přístrojů je nutno předložit potvrzení výrobce o tom, že přístroj vyhovuje podmínkám uvedeným ve jmenovaném článku přílohy J. Doba vyprázdnení hasicího přístroje musí být max. 60 vteřin. Systém spouštění, který má vlastní zdroje energie, je povolen pod podmírkou, že je možno uvést hasicí přístroj do činnosti i při poruše všech elektrických okruhů. Jsou předepsány dvě spouště, jedna pro jezdce v kokpitu a druhá venkovní, která musí být umístěna na spodku nebo podél jednoho z hlavních sloupků bezpečnostního oblouku. Umístění vnější spouště musí být signalizováno červeným kruhem o průměru 150 mm s bílým písmenem E uvnitř kruhu. Hasicí přístroje — hasicí systém — musí fungovat ve všech polohách, i když jsou láhve převrácené a hasivo musí být zavedeno do prostoru pro jezdce i do prostoru pro motor.

Na láhvi hasicího přístroje musí být uvedeno:

hmotnost prázdné láhve

hmotnost hasicí látky

celková hmotnost po naplnění.

Hasicí přístroje musí odpovídat předpisům požární ochrany. Ustanovení o umístění a upevnění hasicího přístroje platí již od 1. 1. 1980.

Pohled dozadu

Každý vůz musí být vybaven zpětnými zrcátky, která musí jezdci zajišťovat viditelnost dozadu na obě strany.

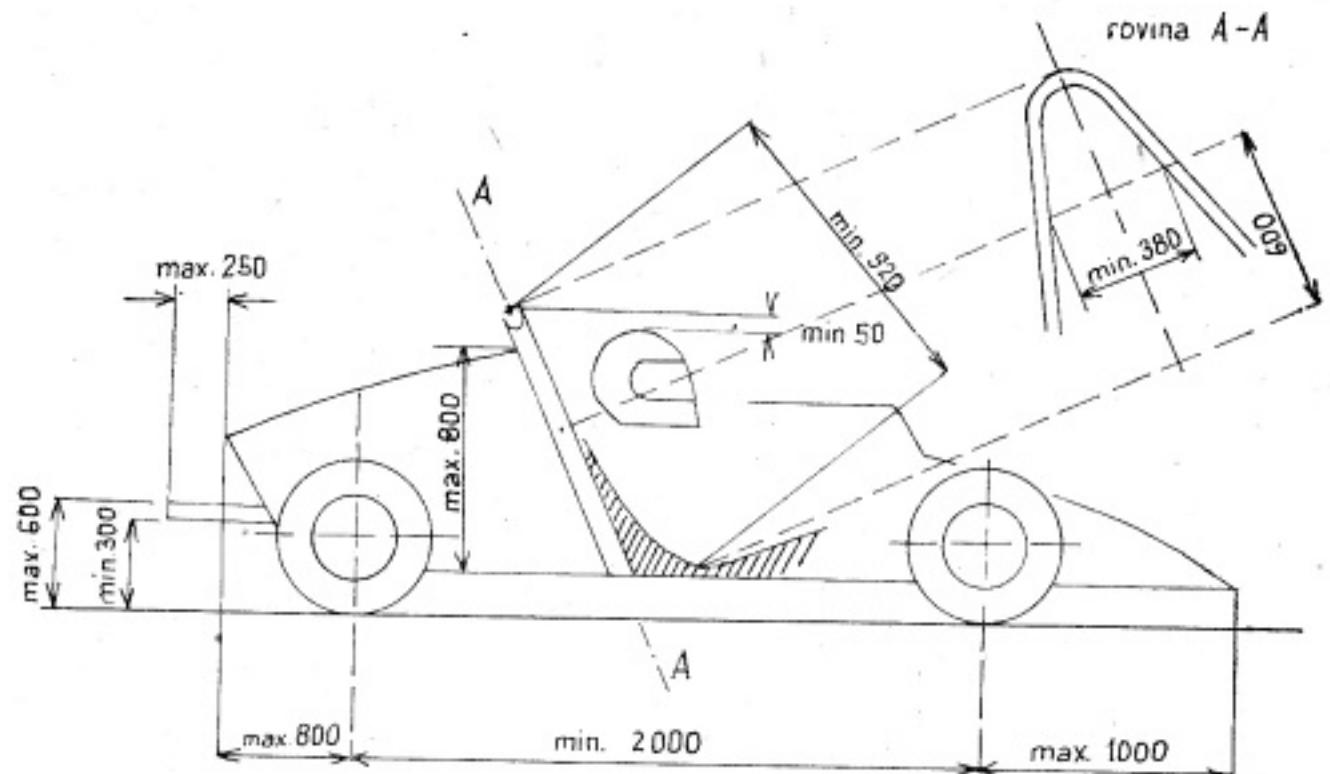
Osvětlení

Každý vůz musí být vybaven jedním koncovým červeným světlem o ploše minimálně 50 cm² se žárovkou o příkonu minimálně 15 W s možností ovládání z místa řidiče a jedním brzdovým světlem oranžové barvy o minimální ploše 50 cm² se žárovkou o příkonu minimálně 20 W. Tato světla musí bezvadně fungovat po celou dobu trvání závodu a musí být umístěna minimálně 400 mm nad vozovkou.

Doplňková ochrana potrubí

Potrubí a vedení elektrické energie musí být umístěno nebo namontováno tak, aby jakékoli unikání nemohlo způsobit nahromadění kapaliny, vnikání kapaliny do prostoru pro jezdce a styk kapaliny s kterýmkoliv elektrickým vedením nebo příslušenstvím. V případě, že vedení potrubí nebo elektrické energie k příslušenství by procházely prostorem pro jezdce (kokpitem) nebo byly v něm namontovány, musí být od tohoto prostoru izolovány zvláštním obalem z nepropustného a nehořlavého materiálu.

Všechny díly Škoda mohou být během platnosti těchto předpisů pozmeněny, popřípadě vyměněny, avšak v souladu se změnou, kterou výrobce AZNP Mladá Boleslav v rámci vývoje a modernizace zařadí do sériové výroby.



Článek 5

TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO JEDNOMÍSTNÉ ZÁVODNÍ AUTOMOBILY VOLNÉ FORMULE EASTER KATEGORIE B SKUPINY 8 (národní i mezinárodní)

Pozn.: V případě změn těchto předpisů musí být tyto změny dány na vědomí nejméně 6 měsíců před tím, než vstoupí v platnost.

Pro možnost kontroly musí být při přejímce i kdykoliv během závodu k dispozici homologační listy vozů, ze kterých je použit motor, spojka a převodovka.

A. Definice

Formule EASTER jsou jednomístné závodní automobily určené pro závody na uzavřených tratích. Jsou vyráběny na základě použití součástí sériových automobilů produkovaných buď přímo nebo v licenci v socialistických státech. Z hlediska mezinárodních sportovních řádů FIA (příloha „J“) spadají do kategorie B skupiny 8. Z bezpečnostních důvodů musí tedy vyhovovat základním předpisům uvedeným v čl. 253/b, c, d, e, g, h, i, j, n, o, a čl. 273/A/4 této přílohy.

B. Technické předpisy

Minimální hmotnost

Minimální hmotnost vozu připraveného k jízdě se všemi náplňemi mazacích a chladicích kapalin kromě paliva a včetně všech bezpečnostních zařízení nesmí být menší než 420 kg.

Konstrukce vozu

Musí být symetrická v tom smyslu, že je-li vůz po jedné straně zvednut a vážen, musí na každou stranu připadat polovina celkové váhy, při čemž se toleruje úhylka max. 5 procent poloviční váhy. Pro toto kontrolní vážení musí mít vůz všechny nádrže (palivo, voda, olej) naplněné a jezdec vážící nejméně 75 kg musí sedět normálně za volantem.

Sedadlo jezdce:

Musí být konstruováno tak, aby se dalo obsadit nebo opustit aniž by bylo nutno otevřít dveře nebo přemístit nebo sejmout některý kryt (panel) nebo volant. Prostor pro jezdce musí být vyřešen tak, aby výstup z něho netrval déle než 5 sec. Opěradlo sedadla musí být opatřeno opěrkou hlavy, ta musí být schopná zachytit a udržet hmotu 17 kg při zrychlení 5 g, tj. sílu statickou 850 N (85 kp) směrující dozadu. Rozměry opěry musí být takové, aby v žádém případě hlava jezdce s nasazenou přilbou nemohla být sevřena mezi bezpečnostní oblouk a samotnou opěrkou.

Podvozek:

Konstrukce podvozku je libovolná, je však předepsáno použití příhradové konstrukce rámu. Samonosná skořepina není povolena. Zpracování musí z pevnostního hlediska zajišťovat bezpečnost při všech provozních zatíženích.

Světlá výška nad zemí:

Vůz musí být konstruován tak, aby žádná část vozidla kromě ráfku se nedotýkala země, je-li jedna pneumatika prázdná (vypuštěná).



náčrt B8 F Škoda

rozměry v mm.

Zavěšení kol:

Přední i zadní náprava je libovolná. Pokud je použito ke stavbě sériových dílů, musí být vyrobeny v některé ze socialistických zemí. Je zakázáno chromovat veškeré díly závěsů kol včetně pružin.

Pérování

Pružiny jsou libovolné. Tlumiče musí být vyrobeny v některé ze socialistických zemí. Úpravy tlumičů jsou povolené.

Rízení

Druh a typ použitého řízení je libovolný. Nesmí však být použito řízení, které jako celek nebo některé jeho části byly vyrobeny mimo území socialistických států.

Brzdy

Bezpečnost brzdění musí být zajištěna dvouokruhovým brzdovým systémem. Oba brzdové okruhy musí být ovládány jedním pedálem, jehož činnost se musí projevovat na všech čtyřech kolech. V případě jakéhokoli selhání brzdící činnosti jednoho okruhu (porucha, netěsnost atd.) musí pedál působit nejméně na dvě kola okruhu druhého, a to nejméně na jedno kolo z každé strany vozidla podél jeho svislé podélné roviny souměrnosti.

Typ a druh hlavního brzdového válce (válců) je libovolný.

Použité brzdy kotoučové nebo bubnové musí být výrobkem socialistického státu.

Kola

Použité disky (ráfky) jsou libovolné, jejich šířka však nesmí být větší než 9" a průměr nesmí být menší než 13". Jsou povoleny pouze takové rozměry pneumatik, se kterými výrobce pneumatik uvažuje podle katalogu pro výše uvedený rozměr ráfku. Minimální hloubka dezénu pneumatik opatřených vzorkem je 2 mm (pro národní podniky platí toto: při použití pneumatik bez vzorku musí mít stejnou hloubku i drážky těchto pneumatik). Disky (ráfky) i pneumatiky musí být výrobkem některé ze zemí socialistického tábora.

Karosérie

Pod pojmem karosérie se rozumí vnější povrch vozu s výjimkou bezpečnostního oblouku a součástí, které nepopiratelně souvisejí s funkcí motoru a převodů. Karosérie musí být vyřešena a vyrobena tak, aby poskytovala jezdci v dostatečné míře pohodlí a bezpečnost. Všechny části karosérie musí být kompletně a pečlivě dohotoveny, bez zatímních a náhodných dílů. Musí svými rozměry odpovídat těmto ustanovením:

výška — žádný díl karosérie nesmí na výšku přesahovat vodorovnou rovinu myšlenou 800 mm nad nejnižším bodem zcela odpérované struktury vozu. Toto měření se provádí v normálním stavu, jaký má vůz na startovní čáře.

šířka — celková max. šířka karosérie v prostoru mezi předními a zadními koly nesmí být větší než 1350 mm. Tentýž rozměr platí i pro šířku karosérie před předními koly s tou podmínkou, že žádná část karosérie v tomto prostoru v šířce větší než 1100 mm nesmí být vyšší než výška ráfků předních kol (viz. rozměrový náčrt).

délka — celková délka je dána rozvorem, neboť žádná část karosérie nesmí směrem dopředu přesahovat osu předních kol o více než 1000 mm a dozadu pak osu zadních kol o více než 800 mm.

Vstupní otvor

Vstupní otvor pro jezdce k sedadlu musí mít tyto minimální rozměry: délku 600 mm, šířku 450 mm, v místě měřeném od nejzazšího bodu sedačky na vzdálenost 300 mm (viz rozměrový náčrt).

Aerodynamická zařízení

Aerodynamická zařízení (přítlačná křídla a přítlačné plochy vpředu i vzadu) je třeba považovat za části karosérie a je třeba je umístit tak, aby byly dodrženy rozměrové limity karosérie. Každá část vozu, která má aerodynamický vliv na stabilitu vozidla, musí být povinně namontována na zcela odpérované struktuře vozu a musí být pevně zajištěna (blokována) je-li vozidlo v pohybu. Maximální povolená šířka zadní přítlačné plochy (křídla) je 1000 mm.

Motor

Je nutno použít motoru s obsahem válců do 1300 ccm z produkce socialistických států (včetně výroby licenční), který je homologován výrobcem u FIA v kategorii A skupině 1. Na motoru a jeho příslušenství není povolen provádět jiné úpravy než ty, které jsou přílohou „J“ FIA povoleny s těmito výjimkami:

- a) K motoru je možno připojit libovolné množství chladičů a čističů oleje.
- b) Sací a výfukové kanály v hlavě motoru lze upravit ubráním materiálu. Toto ubránění materiálu předpokládá zachování průměru vstupního a výstupního otvoru do hlavy v souladu s homologací.
- c) Lze použít libovolné sběrné výfukové potrubí.
- d) Sací a výfuková ventilová sedla v hlavě motoru mohou mít libovolný tvar, je však nutno zachovat rozměr válcové části (světlost).
- e) pružiny ventilů jsou libovolné, ale průměr drátu a počet závitů vinutí musí souhlasit se sériovou pružinou.
- f) Karburátor je možné montovat plovákovou komorou směrem kupředu nebo vzad. Seřizování kvality a množství nasávané směsi je možné provádět pouze výměnou trysek, vzdušníků a výškou hladiny paliva v plovákové komoře. Z karburátoru je možné odstranit zařízení pro studený start (sytič). Zařízení pro ohřev sacího potrubí a hrdla karburátoru může být z chladicího otvoru motoru odpojeno, nesmí však být odstraněno.
- g) Čistič vzduchu může být odstraněn a nahrazen sítkem nebo nástavkem libovolného tvaru a rozměru.
- h) Generátor elektrické energie může být odstraněn včetně držáků.
- i) Ventilátor může být odstraněn.
- j) Řemenice vodního čerpadla může být nahrazena řemenicí i o jiném průměru při zachování profilu klínového řemene.
- k) Setrvačník motoru je libovolný vzhledem k tomu, že vůz může být opatřen libovolnou, avšak homologovanou převodovou skříní a spojkou z produkce socialistických států.
- l) Motor může být opatřen vanou klikové skříně s odsáváním oleje a oddělenou nádrží (tzv. suchým karterem). V případě, že je použito motorové vanu s olejovou náplní, musí zůstat tato vana originálním dílem použitého motoru, libovolná vana není povolená.
- m) Změny polohy karburátoru je povolen dosáhnout jen ubráním materiálu sacího potrubí.

n) Je dovoleno použít libovolnou hlavu homologovanou, pro homologovaný blok motoru. Všechny zbývající nejmenované díly motoru musí zůstat sériové.

Spojka

Spojka je libovolná, avšak z vozu vyrobeného v socialistickém státě, homologovaného u FIA v kategorii A ve skupině 1. Způsob upevnění obložení je libovolný.

Převodovka a rozvodovka

Převodová skříň s počtem převodů 4 + 1 musí pocházet z vozu homologovaného u FIA v kategorii A ve skupině 1, vyrobeného v socialistickém státě. Je povoleno použít převodové skříně z vozu Záporožec, i když tato skříň není homologována. Převodové poměry jednotlivých převodových stupňů i stálé redukce jsou však libovolné. Skříň lze přizpůsobit k montáži na použitý motor. Diferenciál s omezeným chodem není dovolen. Zpětný chod řazený z místa jezdce musí fungovat během celého podniku.

Výfukové potrubí

Výstupní hrdlo (hrdla) výfukového potrubí směřující vodorovně dozadu musí být vyústěna v rozmezí 300–600 mm nad zemí (viz rozměrový náčrt). Nejsou-li zakryta úplně některou částí karoserie, nesmí v žádném případě přesahovat celkovou délku vozidla o více než 250 mm.

Spouštěč

Vozidlo musí být opatřeno samočinným spouštěčem, uváděným do chodu z místa jezdce sedícího za volantem. Spouštěč během celého podniku musí bezvadně pracovat.

C. Bezpečnostní předpisy

Doplňková ochranná potrubí:

Vedení, potrubí a elektrické příslušenství musí být umístěno nebo namontováno tak, aby jakékoli unikání nemohlo způsobit hromadění kapaliny, vnikání kapaliny do prostoru pro jezdce a styk kapaliny s kterýmkoliv elektrickým vedením nebo příslušenstvím. V případě, že vedení, potrubí, nebo elektrické energie k příslušenství prochází prostorem pro jezdce nebo jsou v něm namontovány, musí být od tohoto prostoru izolovány zvláštním obalem z nepropustného nehořlavého materiálu.

Bezpečnostní pásky

Jsou předepsány čtyřbodové bezpečnostní pásky, jezdec je připoután k rámu vozidla dvěma ramenními a jedním bederním popruhem. Předepsaný počet úchyttů: 2 pro bederní pás, 2 pro ramenní pásky. Konstrukce úchytných patek a šroubení musí odpovídat předpisu výrobce pásků.

Hasicí přístroje

Pro sezónu 1980 platí: Každý vůz musí být vybaven hasicím přístrojem o celkové náplni min. 4 kg nejedovaté hasicí hmoty. Přístroj musí být ovladatelný jak z místa řidiče, tak zvenčí. Je-li dálkově ovládán, musí být umístění jeho spouště signalizováno červeným kruhem o průměru 150 mm s bílým písmenem E uvnitř kruhu. Doporučuje se umístit takto označenou spoušť na spodku nebo podél jednoho z hlavních sloupků (vzpěr) bezpečnostního oblouku.

Od 1. 1. 1981 platí:

Je povinný jeden hasicí přístroj o minimální hmotnosti (obsahu) hasicí látky min. 5 kg. Tlaková lahev musí být umístěna uvnitř základní struktury vozidla. Upevnění lahve musí odolávat akceleraci 25 g, tj. statické síle přibližně 2500 N (250 kp). Umístění hasicího přístroje na ochranném oblouku není přípustné. Hasicí látka musí být nejedovatá, CO₂ není přípustný. Je možno použít buď zahraničních schválených přístrojů s látkami podle čl. 253, bod d1 přílohy „J“ mezinárodních sportovních řádů FIA nebo čs. hasicích přístrojů Kodretta (Myjava). U jiných přístrojů je nutno předložit potvrzení výrobce o tom, že přístroj vyhovuje podmínkám uvedeným ve jmenovaném článku přílohy „J“. Doba vyprázdnění hasicího přístroje musí být max. 60 vteřin. Systém spouštění, který má vlastní zdroj energie, je povolen pod podmírkou, že je možno uvést hasicí přístroj do činnosti i při poruše všech elektrických okruhů. Jsou předepsány dvě spouště, jedna pro jezdce v kokpitu a druhá venkovní, která musí být umístěna na spodku nebo podél jednoho z hlavních sloupků bezpečnostního oblouku. Umístění vnější spouště musí být signalizováno červeným kruhem o průměru 150 mm s bílým písmenem E uvnitř kruhu. Hasicí systém musí fungovat ve všech polohách, i když jsou lahve převrácené, hasivo musí být zavedeno do prostoru pro jezdce i do prostoru pro motor.

Na lahvi hasicího přístroje musí být uvedeno:

hmotnost prázdné lahve,

hmotnost hasicí látky,

celková hmotnost po naplnění.

Hasicí přístroje musí odpovídat předpisům požární ochrany.

Ustanovení o umístění a upevnění hasicích přístrojů platí již od 1. 1. 1980.

Ochranný oblouk

Hlavním úkolem tohoto zařízení je ochrana jezdce při převržení nebo jiné vážné nehodě. Při použití šroubů a matic musí mít šrouby dostatečný průměr odpovídající jejich počtu. Musí mít co nejlepší jakost přednostně leteckého typu. Pro základní konstrukci je třeba použít trubek v jednom celku, jejich zakřivení musí být pravidelné o stálém poloměru a nesmí vykazovat žádné známky zmáčknutí nebo poškození stěn. Všechny svary musí mít nejlepší možnou jakost a úplné prováření, musí vykazovat i po vzhledové stránce patřičnou kvalitu, špatně vyhlížející svary nebuduova považovány za bezpečné. Konstrukčně musí být oblouk vyřešen tak, aby byl součástí (prodloužením) samotného podvozku (rámu) a nikoliv jen nasazeným dílem. Je třeba oblouk upevnit tak, aby rozdělil síly při převržení na co největší plochu.

Ochranný oblouk musí mít tyto minimální rozměry: od tuhé kostry sedadla k vrcholu oblouku (měřeno v přímce souběžné s páteří jezdce (smí být vzdálen 920 mm (viz. rozměrový náčrt). Vrchol oblouku musí přesahovat přílbu jezdce sedícího normálně za volantem nejméně o 50 mm. Šířka oblouku musí být nejméně 380 mm (měřeno uvnitř oblouku mezi dvěma svislými sloupky), a to ve výšce 600 mm nad kostrou sedadla. Tato šířka se měří v rovině oblouku určené jeho hlavní rourou kolmici k přímce, procházející páteří jezdce (viz. rozměrový náčrt). Hlavní oblouková roura musí mít minimální průměr 35 mm a tloušťku stěny 2 mm a musí být vyrobena z oceli o min. pevnosti 400 N/mm² (40 kp/mm²). Oblouk musí být opatřen buď jednou vzpěrou směřující dozadu o stejném průměru roury a o stejně tloušťce její stěny jako oblouk, nebo dvěma vzpěrami o průměru nejméně 26 mm a sile stěny nejméně 3 mm. Pod podmírkou, že jsou dodrženy předpisy o rozměrech vstupního otvoru do kokpitu a uvedené předpisy o pevnosti, mohou být tyto dvě vzpěry montovány také směrem kupředu. Ať je provedení vzpěr jakékoliv ze zmíněných alterna-

tiv, žádná vzpěra nesmí svírat s vodorovnou rovinou úhel větší než 60° . Jsou-li vzpěry snímatelné, musí jejich spoje s hlavním obloukem a rámem odpovídat provedení podle přílohy „J“ mezinárodních sportovních řádů FIA (viz. obr. 6, 7, 7a, 8).

Nádrže

Je povolena výjimka z čl. 255/f přílohy „J“ mezinárodních sportovních řádů FIA: není povinné použít bezpečnostních nádrží podle specifikace v uvedeném článku řádů. Obsah nádrže (nádrží) musí být max. 30 litrů. Nádrž (nádrž) musí být umístěna uvnitř nosné struktury vozu tak, aby nebyla první součástí postiženou při kolizi vozu. V žádném případě nesmí být nádrž umístěna v prostoru přední osy. Jsou-li nádrže umístěny v bocích karosérie, musí být ochráněny deformovatelnou strukturou vloženou mezi vlastní nádrž a plochu vystavenou přímo proudění vzduchu a provedenou takto: deformovatelná struktura musí sestávat ze sandwichové konstrukce, tj. kombinace plech—pevnová umělá hmota—plech, a to z hliníkových plechů o tloušťce 1,5 mm o pevnosti materiálu min. 220 N/mm^2 (22 kp/mm^2) a tažnosti nejméně 5 %. Hmota vložená mezi tyto plechy musí být nehořlavá o pevnosti nejméně 18 N/cm^2 ($1,8 \text{ kp/cm}^2$). Minimální tloušťka sandwiche je 100 mm a musí být dodržena v délce nejméně 350 mm v oblasti nádrže, tato tloušťka se může postupně snižovat až na 10 mm. Místo pěnové umělé hmoty je možno použít voština z hliníkového plechu, mají-li stejnou pevnost v tlaku. Je dovoleno, aby vodní potrubí procházela sandwichem. Nádrže musí být oddělené od prostoru pro motor nehořlavou stěnou. Nádrže na paliva musí být větrány, aby se zabránilo shromažďování jedovatých par a pronikání těchto par do prostoru pro jezdce a pro motor.

Odvzdušňovací otvory musí být vedeny nejméně 250 mm za prostorem pro jezdce.

Plnicí otvory a jejich uzávěry nesmí tvořit výstupky z obrysu karosérie. Uzávěr musí být proveden tak, aby zaručoval účinnou aretaci, která vyloučí nebezpečí nahodilého otevření při prudkém nárazu nebo při nesprávném uzavření. Plnicí otvory nesmí být v místech, která jsou zranitelná při kolizi.

Od 1. 1. 1982 platí tento předpis:

Všechny vozy musí mít bezpečnostní nádrž podle čl. 253/f přílohy „J“ nebo alespoň provedené takto: materiálem nádrže musí být buď hliníkový nebo železný plech, nejsou povoleny nádrže z mosazného plechu a ze skelného laminátu. Žádná část nádrže nesmí mít přímý styk s prostorem pro jezdce a musí být za přepážkou, zamezující pronikání paliva do tohoto prostoru. Nádrž musí být ochráněna ochrannou zónou 10 mm tlustou, umístěnou mezi jezdcem a náplní a provedenou jako sandwich ochranné zóny na bocích vozu.

Nádrže na olej

Pokud je vůz opatřen separátní olejovou nádrží (má-li suchou skříň), musí být tato nádrž umístěna uvnitř hlavní struktury vozu. Je-li montována zvenčí, musí být chráněna deformovatelnou strukturou tloušťky 10 mm. V žádém případě nesmí být nádrž na olej montována za převodovkou nebo za skříní diferenciálu.

Zachycovač oleje

Každý vůz musí být vybaven zachycovačem oleje o minimálním obsahu 2 litry, do kterého je svedeno odvětrání motoru a převodové skříně. Tento zachycovač musí být vyroben z průsvitné hmoty nebo mít průhledný panel.

Elektrický odpojovač

Hlavní elektrický odpojovač musí vypnout všechny elektrické okruhy (akumulátor, osvětlení, zapalování atd.). Musí se dát ovládat jak zvenčí, tak zevnitř vozu. Vnější ovládání (spoušť) musí být umístěno na spodku hlavního sloupku bezpečnostního oblouku (vpravo nebo vlevo) a musí být zřetelně označeno červeným bleskem v modré, bíle lemovaném trojúhelníku se stranou 120 mm.

Osvětlení

Každý vůz musí být vybaven jedním koncovým červeným světlem o ploše min. 50 cm^2 se žárovkou o příkonu min. 15 W s možností ovládání z místa jezdce a jedním brzdovým světlem oranžové barvy o minimální ploše 50 cm^2 se žárovkou o příkonu min. 20 W. Tato světla musí bezvadně fungovat po celou dobu trvání závodu a musí být umístěna min. 400 mm nad vozovkou.

Pohled dozadu

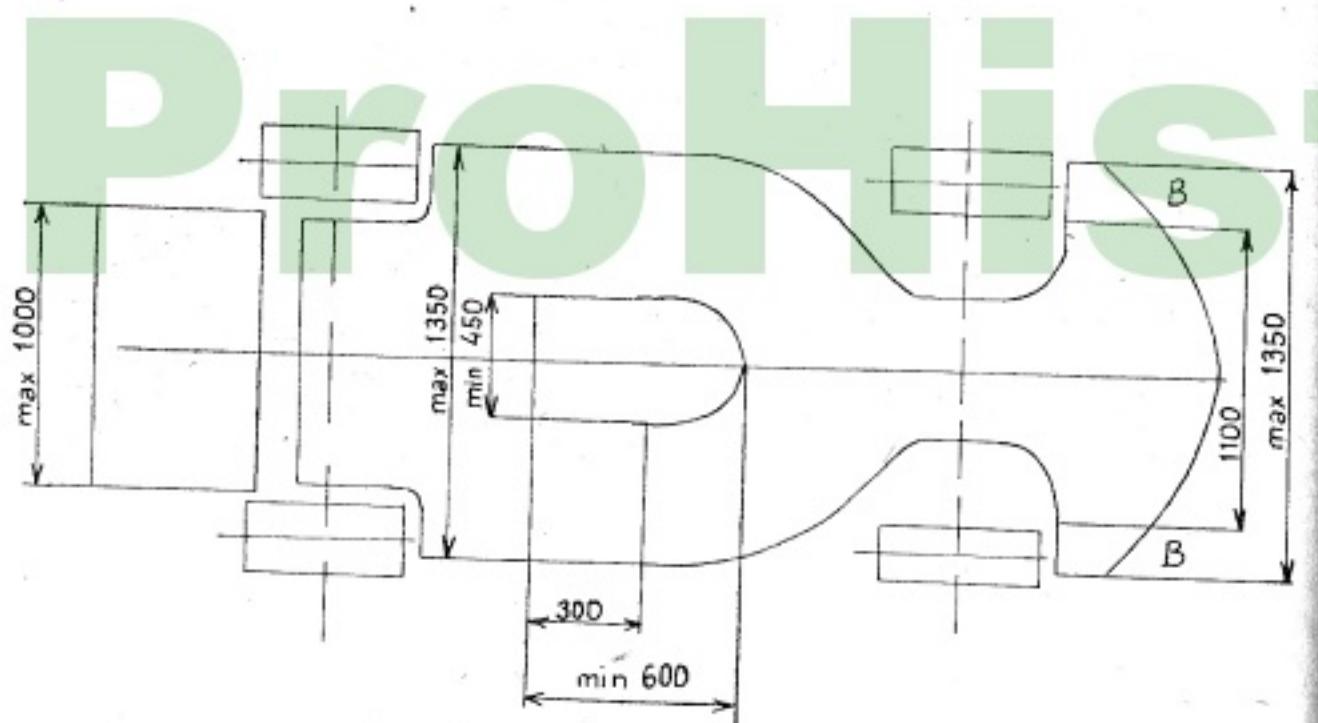
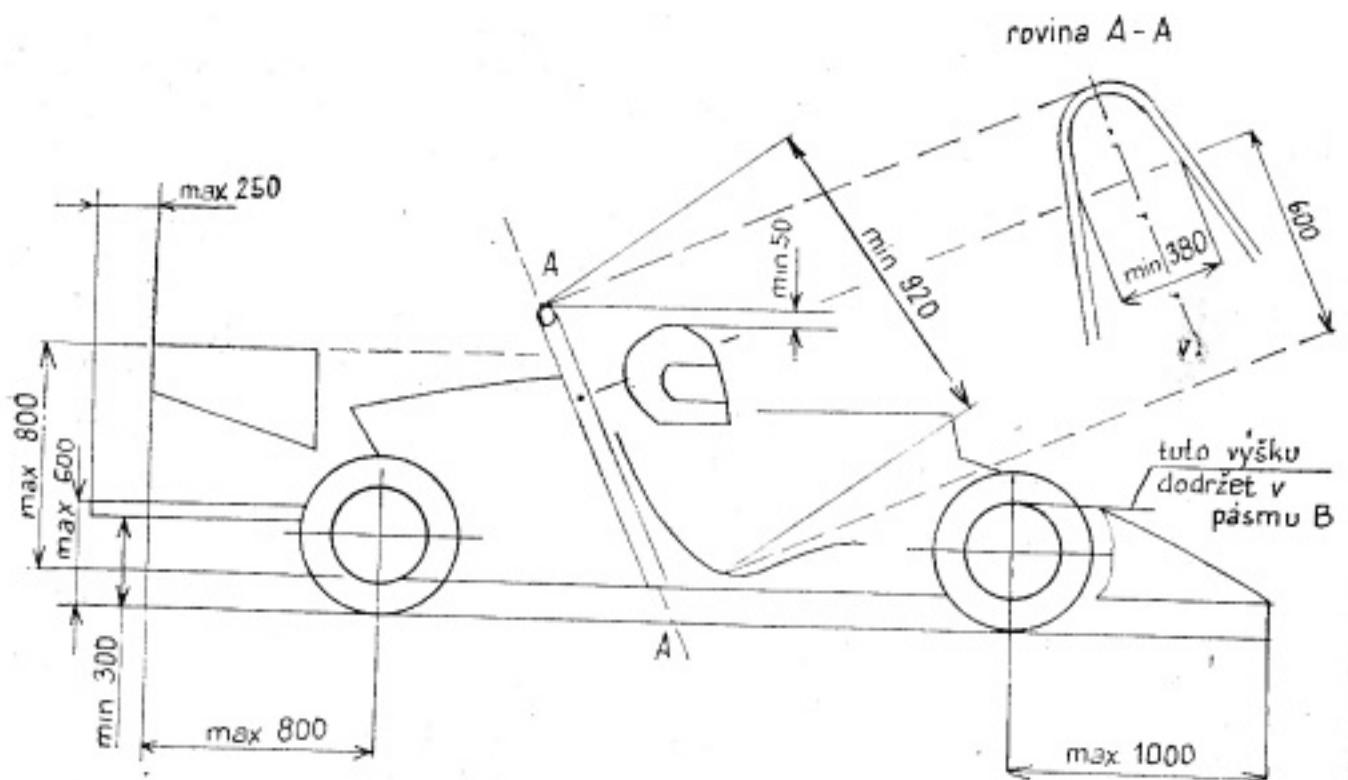
Každý vůz musí být vybaven zpětnými zrcátky, která musí jezdci zajišťovat viditelnost dozadu na obě strany.

Podlaha

Vozy musí být opatřeny chráničem proti plamenům, který brání rozšíření ohně z prostoru pro motor nebo zespodu vozu do prostoru pro jezdce. Otvory v ochranné stěně, jimiž prochází vedení, musí být omezeny na nejmenší možnou míru. Podlaha prostoru pro jezdce musí být provedena tak, aby chránila jezdce proti štěrků, oleji, vodě a úlomkům z vozovky nebo z motoru. Desky podlahy a oddělovací stěny musí umožnit odtékání kapaliny, aby bylo zabráněno jakémukoliv jejímu hromadění.

Bezpečnostní zóna — platí od 1. 1. 1981

Pro bezpečnost jezdce je nutno vybavit vůz deformovatelnou strukturou nahající vpředu nejméně 500 mm před nohy jezdce (pedály). Typ struktury je libovolný, konstrukce může mít současně i jinou funkci, je však nutno, aby byla schopna se při nárazu deformovat a pohlcovat energii. Doporučuje se sandwich stejných charakteristik jako pro ochranu nádrží, nejlépe o tloušťce 150 mm a výšce 200 mm. Deformovatelná konstrukce musí být řádně připevněna k nosnému rámu. Doporučuje se využití tvaru karosérie a umístit deformovatelnou strukturu i do boků vozu v místech sedadla.



Náčrt B8 Easter
rozměry v mm

Článek 6

Technické předpisy pro závodní terénní automobily — platí do 31. 12. 1982

K účasti na terénních závodech automobilů jsou připuštěna vozidla homologována FIA ve skupinách 2, 3 nebo 4, dále vozidla skupina 5 a speciální automobily (BUGGY).

Kromě úprav řady povolených pro výše uvedené skupiny, jsou dovoleny ještě tyto úlevy (nebo nejsou povinné):

- elektrická instalace
- čalounění a vnitřní výbava
- přední, zadní a boční okna
- nárazníky
- tlumiče výfuku
- ruční brzda
- rezervní kolo
- úprava motoru, převodovky, rozvodovky i podvozkových orgánů je libovolná

Speciální automobily pro terénní závody musí vyhovovat těmto předpisům: Vpředu musí být vozidlo opatřena ochranou proti kamení, minimální výška tohoto zařízení je po střed volantu.

- Kola (nápravy) vozidel musí být odpružena
- blatníky jsou povinné, musí být řádně upevněny a nesmí vykazovat žádné známky provizória, musí být nad koly a musí pneumatiku přesahovat nejméně o 50 mm (dopředu i dozadu), jejich spojení s karosérií nesmí být přerušeno a vnější strany nesmí mít ostré rohy nebo hrany;
- sedadlo musí mít pevné opěradlo, jež na výšku musí být z jednoho celku a musí sahat nejméně k záhlaví jezdce;
- prostor pro osádku musí odpovídat příloze „J“ FIA, tj. musí být souměrný k podélné ose vozidla, široký nejméně 1100 mm (automobily s obs. vál. 2000 ccm) a nebo 1200 mm (při obs. vál. přes 2000 ccm), měřeno 300 mm nad sedadlem mezi svislicemi z horního vnitřního okraje dveří postranic pro osádku, dveře nejsou povinné;
- sedadlo pro spolujezdce není povinné, ale na jeho místě smí být umístěn pouze hasicí přístroj a akumulátor (platí pro vozidla, s jejichž stavbou bylo započato po 1. 1. 1977);
- postranice karoserie musí po celé délce ohraničovat prostor pro osádku a musí být nejméně 420 mm vysoká (nad podlahou);
- podlaha musí být pevná a souvislá v celém prostoru pro osádku;
- hák pro odtažení musí být na vozidle vpředu i vzadu;
- bezpečnostní pásy čtyřbodové, tj. držící jezdce na obou ramenech a ve dvou místech na bedrech (ramenní pásy však musí být upevněny každý zvlášť, a to tak vysoko, aby spolehlivě držely tělo jezdce při čelním nárazu);
- zpětné zrcátko je povinné, jeho minimální plocha musí být 100 cm²;
- ochranný oblouk musí být v provedení jako pro vozy sk. 1–5 s vahou přes 1200 kg, ale s průřezy jako pro vozy sk. 6 nad 700 kg, tj. dvojitý ochranný oblouk, přičemž hlavní (zadní) musí zásadně být z jednoho kusu trubky o průměru min. 48/2,6 mm, přední ochranný oblouk může být z trubky slabší (42/2,6 mm min.), vrchol hlavního oblouku musí nejméně o 50 mm přesahovat, ale nesmí být více než 250 mm za přílbou jezdce normálně sedícího za volantem, zadní oblouk musí být opatřen vzpěrami, oba oblouky musí být vzájemně spojené podélnými výztuhami a vytvářet tak jakousi klec, chránící jezdce;
- brzdy musí působit současně na všechna kola, musí být dvouokruhové;

- výfuk nemusí mít tlumič, výfukové potrubí musí být vedeno dozadu nebo do stran;
- vyústění výfukových trubek musí být nejméně 100 mm, ale max. 450 mm vysoko a nesmí sahat dalek než 150 mm za nejzazší konec vozidla, je-li vedeno do strany, musí být za polovinou rozvoru a v žádném případě nesmí přečnívat karosérii, výfukové potrubí nesmí končit pod vozem, to znamená, že musí sahat nejméně k okraji karoserie;
- ohnivzdorná přepážka mezi motorem a prostorem pro osádku je povinná, musí být v celé šíři prostoru pro osádku, do výše postranic, na straně jezdce od podélné osy vozidla až k ochrannému oblouku, a to na šířku i na výšku;
- ochranné kryty řemenů, řemenic, ventilátorů apod., jež jsou v přímém dosahu jezdce normálně sedícího za volantem, jsou povinné;
- zachycovač oleje není povinný;
- palivová nádrž nesmí být v prostoru pro osádku, musí být nejméně 400 mm od motoru, uzávěry palivových nádrží nesmí přesahovat karosérii, palivové potrubí musí být tepelně izolováno a vést minimálně 100 mm od potrubí výfukového;
- rovněž palivové čerpadlo nesmí být v prostoru pro posádku;
- vedení a potrubí elektrická, vodní, palivová i olejová uvnitř prostoru pro osádku musí být účinně zakryta;
- elektrický stěrač a elektrický ostříkovač jsou povinné, je-li použito přední ochranné sklo, jež však musí být vrstevné (nikoli kalené);
- akumulátor musí být rádně připevněn a mimo to opatřen schránkou z izolační hmoty;
- odpojovač el. obvodu musí být přístupný zvenku, musí být označen červeným bleskem v modrého rovnostranném trojúhelníku o straně 150 mm;
- brzdová světla dvě, každé o ploše min. 60 cm², s žárovkami min. 15 W, musí být umístěna souměrně k podélné ose vozu, stejně vysoko nad zemí, min. 400 mm;
- spouštěč je povinný;
- hasicí přístroj o obsahu nejméně 2 kg hasicí hmoty (nebo 2 × 1 kg) musí být přístupný zvenku, umístění jeho ovládání musí být označeno bílým písmenem „E“ v červeném kruhu o průměru 150 mm, hasicí náplň nesmí být tetrachlor ani CO₂;
- kola mohou být automobilová sériová, kombinovaná (svářená) i litá, zakázána jsou kola dodatečně prolisovaná, max. průměr ráfku je 18“, rozměr i vzorek pneumatik je libovolný, dvojitá montáž kol je zakázána, obě kola jedné nápravy musí být stejná, nesmí být používány řetězy, pásy, jakýchkoliv typů, hřeby ani žádné odnímatelné prostředky, které dočasně mění nebo rozdělují souvislý tvar běhounu pneumatiky;
- palivo pro všechny druhy terénních závodů automobilů je jednotné — je to výhradně obchodní automobilový benzín SUPER (96 oct. M. M.);
- startovní čísla viz. článek 13. Boční čísla st. musí být umístěna nad postranicemi prostoru pro osádku, na ochr. oblouku a jeho vzpěrách. Střešní čísla jsou povinná;
- výstroj jezdce, ochranná přilba, brýle (nebo štítek) z netříštivého materiálu, kožené rukavice, blůza nebo kombinéza s těsnými rukávy.

I tyto speciální automobily pro terénní závody musí plně odpovídat čl. 253 přílohy „J“ MSŘ - FIA. Pokud není vysloveně jinak řečeno výše. Při jejich stavbě je třeba používat jen běžné konstrukční materiály, nenáročné na technologii zpracování a umožňující i poměrně snadné a bezpečné opravy.

Článek 7

AUTOKROS

TECHNICKÉ PŘEDPISY

Platí od 1. ledna 1980.

(přesné znění technických předpisů pro terénní závodní automobily, příloha „M“ mezinárodních automobilových sportovních řádu FIA, platné v tomto znění na mezinárodních sportovních podnicích.)

Kapitola 2 — Předpisy pro autokros

Článek 4

Připuštěná vozidla

- vozidla odpovídající ustanovením přílohy „J“ MSŘ - FIA pro skupiny 1 až 4
- BUGGIES (BUGY), tj. vozidla odvozená od automobilů sériově vyráběných (podvozek, motor a převody pocházejí ze sériově vyráběných vozů), na motoru jsou povoleny změny a úpravy podle čl. 258 přílohy „J“ FIA
- speciální vozidla pro autokros, jsou to vozidla pro autokros speciálně postavená, anebo taková, jež byla pozměněna více než dovolují ustanovení přílohy „J“ pro skupinu 1 až 4 (viz. čl. 4. 2.)
- vozidla s pohonem čtyřech kol nejsou povolena

Článek 4.1.

Všeobecná ustanovení pro všechna vozidla

Mimo bezpečnostní požadavky uvedené v příloze „J“ jsou závazné ještě následující předpisy:

a) Přední sklo

může být buď z lepeného skla a nebo z tubého plastického materiálu, mohou v něm být otvory, jejichž celková plocha nesmí být větší než 64 cm², postranní okna mohou být ze skla bezpečnostního a nebo z tubého plastického materiálu. Tloušťka plastického materiálu musí být nejméně 5 mm.

b) Náhradní kolo

není povinné, je-li jím však vozidlo opatřeno, pak musí být uloženo na místě, vyhrazeném konstruktérem vozu.

c) Pneumatiky s hřeby, skobami, řetězy a podobnými zařízeními

nesou povoleny; výjimku může povolit jen ACN na žádost pořadatele. Tato výjimka pak musí být uvedena v propozicích podniku. Přesto ale musí jít pouze o pneumatiky národní federaci zvlášť schválené, hřeby musí být do pneumatik montovány buď zvenčí nebo zevnitř, v žádném případě není dovoleno upravovat hřeby do pneumatiky během vulkanizace.

d) Oka pro odtažení

musí být na vozidle vpředu i vzadu, tato oka nesmějí přesahovat obrys vozidla.

e) Hlavní přerušovač

elektrických obvodů musí odpovídat čl. 253/g přílohy „J“, musí být opatřen vnitřním označením polohy ZAPNUTO — VYPNUTO.

f) Plynový pedál

musí být opatřen bezpečnostním uzavíracím zařízením, které přímo působí na

každou škrticí klapku (šoupátko) při poruše ovládání. Musí to být nejméně jedna vnější pružina na každé klapce (šoupátku).

g) **Palivová nádrž, nádrž na olej a nádrž na chladicí kapalinu**
musí být od vnitřku vozidla odděleny takovou přepážkou, která při jejich poškození a nebo netěsnosti zabrání vniknutí těchto kapalin do prostoru pro posádku a na výfukový systém (potrubí). Palivová nádrž musí být stejným způsobem oddělena i od prostoru pro motor.

h) **Baterie — akumulátory**
musí být spolehlivě upevněny; jsou-li v prostoru pro posádku, musí být v izolační a nepropustné schránce.

i) **Dodatečná ochrana potrubí**
palivového a brzdového rozvodu je předepsána, je-li uloženo zevně proti každému riziku poškození (kameny, mechanickými součástmi vozu apod.), v prostoru pro posádku platí totéž jen pro potrubí palivové (proti nebezpečí každého náhodného poškození a proti požáru).

j) **Bezpečnost brzdění**
je předepsán dvouokruhový systém, ovládaný jediným pedálem (tlak, vyvolaný použitím pedálu je normálně rozváděn na všechna čtyři kola, při netěsnosti anebo jiné poruše systému musí být uváděna do činnosti brzda alespoň na dvou kolech na obou stranách vozidla).

k) **Sedadlo jezdce**
musí být náležitě upevněno, je-li posuvné nebo sklápěcí musí být bezpečně zajištěno také proti těmto pohybům (tj. musí se dát upevnit tak, aby bylo nepohyblivé).

l) **Vnitřek vozidla**
všechny předměty ve vozidle musí být náležitě upevněny, vyjmutí sedadla spolujezdce a sedadel zadních je dovoleno.

m) **Bezpečnostní pásy**
musí být nejméně čtyřbodové, musí odpovídat ustanovením čl. 253/c přílohy „J“, každý z ramenních popruhů musí být upevněn zvlášť.

n) **Bezpečnostní oblouk (klec)**
musí odpovídat čl. 253/e přílohy „J“, včetně výkresu čís. 2, materiál a rozměry trubek musí být jako pro vozy skupiny B 6.

o) **Kola**
jejich maximální průměr je 18", nesmí být použity zemědělské pneumatiky, ani pneumatiky, které podléhají omezení rychlosti. Jsou-li kola vyrobena z jiných materiálů než z oceli, musí jezdec prokázat, že jde o kola FIA homologovaná jako původní (anebo výměnná) výbava pro sériové vozy.

p) **Ozdobné kryty kol**
musí být odstraněny.

q) **Hasicí přístroj**
s minimální hmotností náplně 1 kg musí být spolehlivě a bezpečně upevněn.

Článek 4.1.1.

POVOLENÉ ZMĚNY A ÚPRAVY

a) **Kryt olejové vany**
motoru je dovolen.

b) **Nárazníky, chromové části a výbava**
mohou být sejmuty, nejsou-li součástí karosérie. Jsou-li sejmuty nárazníky, musí být odstraněny i jejich držáky. Jsou-li nárazníky na voze ponechány, musí být i jejich držáky původní (takové, jaké byly homologovány), to znamená, že nesmějí být zesilovány.

c) **Vnější světlometry**
mohou být odstraněny pod podmínkou, že otvory v karosérii po nich budou zakryty; do každého takového víčka po světlometu může být z důvodů chlazení udělán otvor o ploše nejvýše 30 cm².

Článek 4.1.2.

Palivo

Smí být použito jen obchodní palivo ve smyslu ustanovení přílohy „J“ MSŘ - FIA, čl. 255/n.

Článek 4.2.

Zvláštní ustanovení

pro speciální vozidla

Jako doplněk požadavků přílohy „J“ MSŘ - FIA čl. 253/a, 253/b, 253/g platí pro speciální vozidla pro autokros ještě následující požadavky:

a) Protipožární stěna

je bezpodmínečně povinná (viz. příloha „J“ čl. 272/l. Vozidla musí mít uzavřenou podlahu.

b) Blatníky

musí být pevně připojeny. Musí účinně překrývat kola přes celou šíři pneumatiky nejméně na jedné třetině jejich obvodu. Jsou-li blatníky částečně a nebo zcela překryty součástmi karosérie musí blatníky samy, nebo spolu s karosérií, a nebo karosérie sama splňovat uvedené podmínky.

c) Pérování

Speciální vozidla pro autokros musí mít plně odpérované nápravy. Pevná montáž nápravy na chassis je zakázána.

d) Ochrana proti kamení

vpředu musí být vozy vybaveny neprůhlednou clonou proti kamení, a to nejméně do výše středu volantu.

e) Prostor pro jezdce

musí být široký nejméně 600 mm, měřeno ve vodorovné rovině 500 mm před nejjazdíším bodem sedadla jezdce.

f) Palivová nádrž

musí být umístěna na místě dostatečně chráněném a musí být spolehlivě upevněna, nesmí být v prostoru pro jezdce, musí být od něho oddělena nehořlavou přepážkou, od hlav válců a od výfukového potrubí musí být vzdálena nejméně 400 mm, její uzávěry (plnicí hrudla) nesmějí přesahovat obrys karosérie.

g) Opěrka hlavy

Sedadlo jezdce musí být opatřeno opěrkou hlavy, která dosahuje až k záhlaví jezdce, v ostatním musí být v souladu s ustanovením přílohy „J“ čl. 272/l.

h) Dynamo nebo alternátor

smí být odstraněno, ale:

i. vozidlo musí být opatřeno plně nabité baterií,

2. vozidlo, které na startu a nebo během kterékoliv jízdy nebude schopné spustit motor spouštěčem, bude z této jízdy vyloučeno.

i) mimo předepsaných startovních čísel na bocích a předu vozidla je předepsáno další startovní číslo, namalované na obou stranách bílé obdélníkové tabulky (o rozměrech — výška 240 mm, délka 350 mm, s černými číslicemi, jejichž výška je 180 mm a tloušťka čar 40 mm), umístěné svisle v rovině podélné osy vozidla nad ochrannými oblouky a nebo nad střechou vozidla.

Článek 5

Bezpečnostní předpisy pro jezdce

Každý jezdec je povinen:

- a) za jízdy musí mít na hlavě ochrannou přilbu schválenou FIA,
- b) používat ohnivzdornou kombinézu, která pevně obepíná kotníky a zápěstí, spodní prádlo, pokrývku hlavy (kuklu) a punčochy z nehořlavého materiálu a nebo vlny
- c) používat ohnivzdorné a nebo kožené rukavice a boty bez jakékoliv perforace
- d) pokud jsou v čelném okně otvory nosit ochranný štit a nebo brýle
- e) být pevně připoután bezpečnostními pásy v sedadle
- f) mít uzavřena boční okna
- g) při přejímce předložit platné lékařské vysvědčení FIA

Tyto technické předpisy platí od 1. 1. 1979 také pro československé národní sportovní podniky na nichž však jsou povoleny a nebo nařízeny tyto odchylinky:

Článek 4 — Připuštěná vozidla:

V ČSSR jsou sportovní podniky v autokrosu pořádány pouze pro speciální vozidla pro autokros.

Článek 4.1. — Všeobecná ustanovení pro všechna vozidla:

q) **Hasicí přístroj:** Na láhvi hasicího přístroje musí být uvedeno:
hmotnost prázdné láhve
hmotnost hasicí látky
celková hmotnost po naplnění

Hasicí přístroje musí odpovídat předpisům čsl. požární ochrany. Hasicí přístroj nesmí být umístěn na ochranném oblouku. Pro jeho upevnění platí, že musí odolávat zrychlení 25 g, tedy přibližně síle 2500 N. Umístění hasicího přístroje a nebo jeho ovládání musí být označeno bílým písmenem „E“ v červeném, bílé lemovaném kruhu průměru 150 mm.

Článek 4.2.

K článku 253/a př. „J“ FIA: je předepsáno doplňující uchycení vška zavazadlového prostoru čtyřmi zvenčí přistupnými uzávěry pro každou kapotu.

a) **Protipožární stěna** musí být provedena v celé šíři prostoru pro jezdce do výše postranic.

b) **Blatníky:** Vozidlo s nedostatečným a nebo nedostatečně upevněným blatníkem nebo chybějícím blatníkem nebude připuštěno ke startu kterékoliv jízdy.

Navíc platí další články:

i) **Zpětné zrcátko:** o ploše minimálně 100 cm² je povinné.
ii) **Bezpečnostní oblouk (klec):** musí být provedena jako pro vozy sk. A 5 podle výkresu č. 2 př. „J“ — FIA, a to pro vozy s hmotností nad 1200 kg, tj. klecová bezpečnostní armatura, zadní oblouk (hlavní) musí být zásadně z jednoho kusu trubky průměru minimálně 48/2,6 mm, přední ochranný oblouk může být i z trubky slabší, minimálně 42/2,6 mm, minimální výška hlavního oblouku je 920 mm nad kostrou sedadla (měřeno podél přímky rovnoběžné s páteří jezdce, až k vrcholu oblouku. Vrchol oblouku musí být v každém případě nejméně 50 mm nad přilbou jezdce, normálně sedíčko za volantem. Šířka hlavního oblouku musí být minimálně 380 mm) měřeno uvnitř oblouku a v jeho rovině, 600 mm nad kostrou sedadla. Zadní oblouk musí být opatřen vzpěrami. Oba oblouky musí být navzájem spojeny podélnými výztuhami a vytvářet tak jakousi klec, chránící jezdce.

k) **Výfuk: nemusí mít tlumič.** Výfukové potrubí musí být vyvedeno do zadu a nebo do strany a nesmí směřovat k zemi. Dozadu nesmí přesahovat více než 150 mm za nejjednodušší konec vozidla. Je-li vyveden do strany, musí být za polovinou rozvoru, ale do strany nesmí přečnívat.

l) **Palivové čerpadlo:** nesmí být v prostoru pro jezdce.

m) **Brzdová světla:** jsou předepsána dvě, umístěná souměrně vzhledem k podélné ose vozidla a stejně vysoko nad zemí, se žárovkami nejméně 15 W a svítící plochou minimálně po 60 cm².

n) **Startovní čísla:** rozměry tvar a barva viz čl. 13 Technických předpisů v PMS 1980. Čísla postranní musí být umístěna nad postranicemi prostoru pro jezdce (na hlavním bezpečnostním oblouku a jeho vzpěrách. Střešní čísla jsou povinná).

Článek 5 — **Bezpečnostní předpisy pro jezdce:** Neplatí ustanovení odstavců b) a g).

Článek 8

Technické předpisy pro třídu ŠKODA sk. A 1 do 1300 ccm

Třída Škoda sk. A 1 do 1300 ccm jsou cestovní automobily homologované ve skupině 1, výrobní značka Škoda, typ 100 L, 110 L, 110 LS, 110 R coupé a 105 L, 120 L, 120 LS.

Povoleny úpravy jako ve skupině 1 a tyto další:

- automobilové soutěže — žádné zvláštní povolené úpravy
- závody automobilů do vrchu — povolen libovolný tlumič výfuku s koncovkou
- závody automobilů na okruh — povolen libovolný tlumič výfuku s koncovkou a předepsan ochranný oblouk podle přílohy „J“ a čtyřbodové bezpečnostní pásy.

Upozornění:

Na vozidlech této třídy lze na podnicích všeho druhu používat jen tato kola:

- Vozidla řady Š - 100/110: výhradně plechová rozměra 4½ J × 14".
- Vozidla řady Š - 105/120 (včetně Š - 120 LS): výhradně plechová kola rozměrů 4½ J × 14" a nebo 4½ J × 13"; jiná kola nelze použít (nejsou homologována FIA), i když jsou MV - ČSSR schválena pro veřejný provoz.

POKYNY PRO TESTOVÁNÍ SPORTOVNÍCH A ZÁVODNÍCH AUTOMOBILŮ A MOTOKÁR

Všeobecná ustanovení

Všechny sportovní a závodní automobily a motokáry je nutno na počátku sportovní sezóny testovat. Testování se provádí i u těch vozidel, která mají SPZ, technický průkaz a osvědčení o technickém průkazu, a to včetně vozidel továrních, ministerstva vnitra (RH) a národní obrany (Dukla).

Zádný automobil a nebo motokára pro sportovní a nebo závodní účely nesmí být na motoristickém sportovním podniku převzat, pokud nebyl pro běžný rok otestován. Totéž platí i pro vozidla, jejichž doklad o testování byl zadržen a nebo odebrán.

Držitel vozidla je povinen při testování všech vozidel předložit potvrzení ZO SvaZarmu, nebo tělovýchovné jednoty u nichž je registrován, o tom kdo je majitelem vozidla.

Držitel vozidla je dále povinen na ocelové části podvozku nanést vrstvu měkkého kovu, a to na pravé straně ve směru jízdy na přístupném místě v délce 60 mm a šířce 12 mm. Na tomto místě bude vyražena kontrolní raznice, případně evidenční číslo.

Držitel vozidla je povinen dostavit se k testování s vozidlem v bezvadném technickém stavu a odpovídajícím technickým předpisům. Při testaci musí držitel vozidla předložit doklad o zaplacení odpovědnostního pojištění.

Testování se provádí výhradně v motoristických sportovních střediscích. Krajský testovací komisař udržuje se středisku ve svém kraji nepřetržitý styk a podává výklad technických zpráv a opatření.

Testování se provádí do 30. dubna běžného roku. Každé pozdější testování se považuje za testování po stanoveném termínu. Platnost technického osvědčení a nebo provozního průkazu je vždy od 1. května do 30. dubna následujícího roku. Nové vozidlo, které vyhovělo podmínkám testování bude označeno na průkaz (samonošné karoserii) kontrolní raznicí a je pro něj vydán technický říšní testování vozidla může být technický a nebo provozní průkaz prodloužen o jeden rok.

Poplatek za testování vybírá sportovní středisko. Z takto získaných prostředků proplácí náhrady testovací komisi, stanovenou odměnu hlavnímu testovacímu komisaři. Z této odměny se sráží 10 % daně ze mzdy. Odměna připadá hlavnímu testovacímu komisaři za vedení evidence testovaných vozidel, poplatky za testování finančně kryta. Zbytek z vydělaných poplatků po vyplacení náhrad a nákladů za testování si sportovní středisko ponechá na podporu sportovní činnosti.

Při testování po termínu, o něž je držitel povinen písemně požádat přes své sportovní středisko hlavního testovacího komisaře, platí se k poplatkům za testování 50 % přirážky.

Držitel vozidla testuje ve sportovním středisku do něhož přísluší. Při testování budou rovněž prohlíženy a značeny ochranné přílby.

Za testování automobilu se vybírá základní poplatek 50 Kčs. Za motokáry činí testovací poplatek 20 Kčs. Odměna hlavnímu testovacímu komisaři činí za motokáru 7 Kčs hrubého a za automobil 20 Kčs hrubého.

Na základě testování se vydá vozidlům bez SPZ technický průkaz a vozidlu s SPZ provozní průkaz. Oba tyto doklady slouží k prokázání totožnosti

testovaného vozidla a k zápisům drobnějších nedostatků při technických přejímkách a k zápisům havárií vozidel.

Podmínkou otestování vozidla s SPZ, které se bude pohybovat na pozemních komunikacích při sportovních podnicích na otevřené silnici, nebo přepracováno po vlastní ose při převozu je předložení výjimky z vyhlášky FDM. č. 90/75 Sb.

To neplatí pro vozidla skupiny 1 a 3 pro něž se uvedená výjimka nevydává.

Způsob testování:

a) terénní závodní automobily, motokáry, soutěžní automobily a automobily pro závody do vrchu (na okruhy), pokud mají SPZ:

Provedením testování jsou v jednotlivých krajích pověřeni tito krajští testovací komisaři:

Středočeský	Skuhrovský Jiří	286 01	Čáslav
Severočeský	Renčín Miloslav	436 01	OÚNZ — nemocnice Litvínov
Západočeský	Maišl Oldřich	340 22	Nýrsko 259
Jihočeský	Mazešo František	370 00	České Budějovice
Východočeský	Dušek Josef	500 09	Plzeňská 61
Praha	Šulc Stanislav	250 01	Hradec Králové
Severomoravský	Mikl Vlastislav	750 00	Fučíkova 809
Jihomoravský	Jílek Pavel	602 00	Brandýs nad Labem
Západoslovenský	Orth Anton	811 00	Stará Boleslav
Středoslovenský	Bábinský Ján	034 00	Dvořákova 1048
Východoslovenský	Jaško Josef	080 01	Přerov

Kratochvílova 285

Brno

Obránců míru 27

Bratislava-Petržalka

Handlovská 10

Ružomberok

Sídlisko SNP E/4-65

Prešov

Marka Čulena 4

Termín testování pro svůj kraj sjedná příslušný TK pověřený testováním se střediskem pro automobilový sport příslušného kraje. Ohlášení termínu testování jezdci provede středisko. Tento termín testování je považován za řádný. Hodlá-li jezdec ze závažných důvodů testovat po tomto termínu, ohláší to na středisku a středisko se dohodne s testovacím (krajským) komisařem o provedení testování.

Evidence těchto vozidel je u krajské sportovní komise. Technické automobilové komisi ÚR motorismu a ČUR, SÚR AMK SvaZarmu se hlásí pouze počty testovaných vozidel, podle druhu, kategorií a tříd.

b) testování všech ostatních automobilů bez SPZ provádí testovací komise ÚRM SvaZarmu.

Pro rok 1980 vyhlašuje automobilová technická komise ÚRM SvaZarmu tyto řádné testovací termíny:

5. dubna	Dolný Hričov (letisko ŽILINA)
13. dubna	Hoškovice (u Mnichova Hradiště)
19. dubna	Brno
24. května	Brno — mimořádný termín pro předem ohlášená vozidla přes střediska

PODMÍNKY PRO POVOLENÍ INDIVIDUÁLNÍ STAVBY ZÁVODNÍCH AUTOMOBILŮ

Pro všechny individuálně stavěné závodní automobily bez SPZ platí od 15. října 1978 tyto podmínky pro povolení jejich stavby:

O každou individuální stavbu závodního automobilu je nutno předem požádat automobilovou technickou komisi ÚRM Svazarmu písemně.

Tato žádost musí obsahovat:

a) Jedná-li se o stavbu (montáž) závodního automobilu skupin 1–5, kategorie „A“

1. popis vozidla
2. výčet součástí vlastní konstrukce, pokud jejich montáž na vozidle povoluje příloha „J“
3. odbornou záruku za výrobu nesériových součástí podle bodu 2 a za montáž (sestavu) vozidla. Tuto záruku může vydat národní podnik, výrobní družstvo a nebo účelové zařízení Svazarmu, pokud se zabývají výrobou automobilových dílů a nebo opravami automobilů.

K testování předloží žadatel opis odborné záruky a doklad o nabytí dílů. O povolení stavby není zapotřebí žádat u terénních závodních automobilů a motokár. K testování je však nutno předložit doklady o nabytí dílů a materiálu.

b) V žádosti o povolení stavby závodního automobilu vlastní konstrukce kategorie „B“ (B 6 a B 8 formule Škoda a Easter) uvede žadatel:

1. popis vozidla
2. jméno garantu konstrukčního provedení, který zodpovídá za funkční a pevnostní provedení automobilu, to je za jeho jízdní vlastnosti, zejména za směrovou stabilitu a účinné brzdění a za provedení po stránce pevnostní, to je za dimenzování a volbu materiálu hlavních funkčních a nosných dílů. Garantem může být fyzická osoba s potřebným odborným vzděláním a konstrukční a nebo výpočtařskou praxí v automobilovém oboru. Výrobní dokumentaci nemusí provádět sám garant, ale ručí za její odbornou úroveň a během stavby provádí dozor ve formě technické kontroly.
3. garanta technologického provedení, který zodpovídá za jakost dílenského provedení, zejména za kvalitu svařování, obrábění, popřípadě za tepelné zpracování a za dodržení materiálů předepsaných technickou dokumentací.

Garantem je právní osoba (podnik), který se zabývá výrobou (nikoli jen montážními opravami) v automobilovém nebo jiném průmyslu, který je náročností a přesností výroby nejméně na úrovni průmyslu automobilového.

K testování je nutno doložit prohlášení, podepsané zodpovědným pracovníkem podniku a opatřené razítkem podniku.

U garantů je třeba uvést:

a) garant pro konstrukci:

Jméno, datum narození, číslo občanského průkazu, ukončené technické vzdělání, praxi v oboru (od–do), kde a v jaké funkci, současné zaměstnání (zaměstnavatel, současně vykonávaná funkce).

b) garant pro technologii:

Podnik (název, plná adresa, příslušné ministerstvo), druh výroby.

K testování těchto vozidel je nutno předložit:

1. Doklady o nabytí materiálů a součástek, ze kterých je automobil sestaven. Po testování budou tyto doklady znehodnoceny.
2. U dovezených dílů je nutno k testování předložit celní deklaraci.
3. Rozhodnutí o povolení stavby ÚRM Svazarmu.
4. Prohlášení garantů.

Text prohlášení garantů (předkládá se při testování)

a) garant pro konstrukci

PROHLĀŠENÍ

Potvrzuji, že jsem byl seznámen s podmínkami pro individuální stavbu závodních automobilů skupiny B 6* a B 8* a že jsem prováděl* — sledoval* a kontroloval konstrukční dokumentaci závodního automobilu třídy

*jezdce

*organizace

....., a že je tento vůz po funkční a pevnostní stránce schopen provozu.

podpis v. r.

* nehopdící se škrtněte

b) garant pro technologii

PROHLĀŠENÍ

Potvrzujeme, že jsme byli seznámeni s podmínkami pro individuální stavbu závodních automobilů skupiny B 6* a B 8* a že jsme provedli stavbu* — prováděli technický dozor při stavbě* závodního automobilu třídy

jezdce

organizace

....., a že je tento vůz vzhledem ke kvalitě technologického zpracování a bezpečnosti z ní plynoucí schopen provozu.

podpis v. r.

razítko podniku

jméno a funkce odpovědného pracovníka

* nehopdící se škrtněte

VÝJIMKY Z VYHLĀŠKY Č. 90/75 FMD

Vozidla, která jsou provozována na pozemních komunikacích (účast na sportovním podniku na otevřené silnici, nebo přeprava vozidla po vlastní ose) musí mimo sportovních řádů odpovídat též vyhlášce FMD č. 90/75 Sb. a povoleným výjimkám pro motoristický sport, podle této kapitoly.

AUTOMOBILY

FMD č. 90/75 Sb.

§ 31 — povolena dodatečná montáž měřicích přístrojů

§ 40 — vyšší emise plynných škodlivin (změna karburátoru a nebo jeho dílů)

§ 41 — vnější hluk vozidel. Vozidla musí být vybavena rádným stabilním tlumičem výfuku. Jeho provedení a vyústění musí být v souladu s § 39 vyhlášky 90 Sb. Je-li výfukové potrubí a tlumič vně vozidla, takže je možné při normálním přístupu k vozidlu utrpení popálení, musí být opatřen ochrannou mřížkou. Tlumič ani jeho vyústění nesmí přesahovat v žádném bodě vnější obrys vozidla při pohledu se shora o více než 100 mm (pod pojmem obrys vozidla se rozumí obrys vozidla včetně nárazníků).

Každá část výfukového systému, která je s další částí rozebratelně spojena, musí být na každé straně připravena na zaplombování s částí další. Oka (otvory) nutno provést na odvrácené straně od vozovky, aby nemohly být plomby a dráty za jízdy poškozeny. Navíc musí být možnost připlombovat výfukovou rouru ke sběrnému potrubí hlavy a koncovka výfuku musí být opatřena pro zaplombování čtyřmi otvory křížem.

K testování a pokud jezdec plomby sejmí a nebo ztratí, též ke každé přejímce se musí dostavit s protaženými dráty připravenými k plombování.

Nejvyšší hladina hluku výfukového systému je od 1. 1. 1980 99 dB/A statickou metodou. Při překročení této hranice do 102 dB/A je jezdec potrestán 60 trestními body a není již znova měřen. Při překročení hranice 102 dB/A má jezdec právo na jedno další měření. Nesplní-li hranici 102 dB/A není k soutěži převzat. Splní-li tuto hranici při druhém měření je převzat se 120 trestními body.

Způsob měření vnějšího hluku

Měření se provádí statickou metodou. Mikrofon je umístěn nad zemí ve výše osy výdechové trubky výfukových plynů. Osa jeho citlivosti (maximální) musí být rovnoběžná s povrchem země a směrována k ústí výfuku. Vzhledem k vertikální rovině, ležící ve směru výtoku plynů z výfukového potrubí, musí být mikrofon umístěn na vnější straně vozidla ve vzdálenosti 500 mm pod úhlem 45° k ose výfuku.

Měření se provádí u všech typů čtyřdobých motorů při ustálených otáčkách — 5000 ot./min. a u dvoudobých motorů při 4400 ot./min.

Vozidlo s motorem v provedení A1 (včetně výfukového potrubí a tlumiče výfuku) je při kontrole hluku měřeno podle obecného ustanovení (při $\frac{3}{4}$ otáček max. výkonu), i když je toto vozidlo z jiných důvodů zařazeno do skupiny A2.

Na základě výjimky mohou být na vozidle povoleny tyto změny:

a) **Osvětlení vozidla**

Počet světlometů musí odpovídat požadavkům vyhlášky FMD č. 90/Sb., to je dvě tlumená světla, čtyři dálková světla a dvě světla do mlhy.

Pokud jezdec nahradí původní zabudované světlometry dálkové jinými předavnými světlometry, musí původní úplně odstranit a otvor a karosérii po těchto světlometech zaslepit solidním plechovým víckem.

Předavné světlometry nezabudované jsou povoleny pod podmínkou, že ani světlometry, ani ochranný rám před nimi nepřesahuje obrys vozidla o víc než 100 mm. Ochranný rám z deformovatelné trubky nejméně 4krát zalomené, je nutný v případě, že ostrý člen držáku světlometů přesahuje přes nárazník. Ochranný rám musí být proveden tak, aby zakrýval přesahující ostré části.

Umístění mlhovek musí odpovídat vyhlášce FMD čís. 90/Sb., natočení do stran povoleno.

U vozidel, která mají udělenu výjimku MV ČSR — SD je dovoleno použít dálkových světlometů s vyšší svítivostí. Jedná se o světlomet ČJK 443 311 207 109 s optickou vložkou ČJK 443 958 111 026 a 443 958 111 035. Označení optických vložek na skle je pod homologační značkou E8 číslem homologace:

77 - 26 pro optickou vložku ČJK 443 958 111 026 a 77 - 27 pro optickou vložku ČJK 443 958 111 035.

Podle čísla homologace lze identifikovat optickou vložku. Vzhledem k vyšší svítivosti je povoleno použít těchto světlometů pouze při vlastním sportovním podniku, nebo tréninků na uzavřené trati. Použití při přepravě vozidla a běžném tréninku je zakázáno.

b) Umístění SPZ musí být v souladu s vyhláškou MV č. 145/56 Ú. 1. (svisle uprostřed).

c) Ráfky a pneumatiky — na vozidle směří být použity pouze ráfky a pneumatiky, které pro vozidlo byly schváleny při schvalování technické způsobilosti vozidla a jsou uvedeny v technickém průkazu vozidla.

Pro sportovní účely je možné kromě sériových ráfek používat též schválené ráfky pro provoz na pozemních komunikacích typu At... (výrobce AZNP Mladá Boleslav), MTX (výrobce Metalex Praha) a ARC (výrobce ARC Brno).

Upozornění na použití některých typů ráfek u vozidel zn. ŠKODA:

- u vozidel Škoda 105/120 skupiny A 1 je dovoleno použití ocelových ráfek $4\frac{1}{2} J \times 13$ a $4\frac{1}{2} J \times 14$,
- u vozidel Škoda 100/110 skupiny A 1 je dovoleno použití pouze ocelových ráfek $4\frac{1}{2} J \times 14$;
- hliníkové ráfky $4\frac{1}{2} J \times 13$, které jsou v běžném provozu povoleny k použití na vozidlech Škoda řady 105/120 a 100/110, nemohou být použity ve sportu ve skupině A 1, pouze ve skupině A 2;
- elektronové ráfky $5\frac{1}{2} \times 13$ (typ At 13 508 a 13 946, ARC 1, 3, 5, 7), které jsou v běžném provozu schváleny pouze k použití na vozidle Škoda 100/110, mohou být použity u sportovních vozidel Škoda 105/120 a 100/110 skupiny A 2;
- u zahraničních vozů je možné použít ve skupině A 1 a A 3 pouze takové typy ráfek, které jsou pro daný vůz homologované v této skupině, ve skupině A 2, 4 a 5 pouze ráfky homologované pro vůz stejně a nebo menší celkové hmotnosti. Tuto skutečnost je jezdec povinen prokázat homologačním listem. Použití pneumatik musí vždy odpovídat podmínkám stanoveným výrobcem pneumatik, přičemž na vozidlech mohou být použity pouze pneumatiky stejného druhu (radiální, diagonální). Náhradní kolo musí mít stejný rozměr ráfku jako ostatní použitá kola, přičemž náhradní kolo může mít odlišný rozměr pneumatiky schválený na daný typ ráfku, odlišná šířka pneu.
- d) K zasklení vozidel smí být použito pouze schválené bezpečnostní sklo ve smyslu vyhlášky FMD č. 90/75 Sb., § 58.

e) Volanty — použití jiného volantu je podmíněno schválením tohoto volantu pro předmětný vůz. Jezdec se musí prokázat osvědčením výrobce volantu, nebo homologací.

f) Přílohou „J“ povolené zásahy do zapalovacího obvodu smí být provedeny pouze tak, aby vozidlo odpovídalo požadavkům vyhlášky č. 90/75 Sb.

g) Topení může být odborně odstraněno při dodržení ustanovení přílohy „J“, článek 261 w.

h) Montáž chladiče vody vně vozidla je zakázána (platí pouze pro podniky na otevřené silnici).

i) Houkačka — je libovolná, musí však splňovat ustanovení vyhlášky FMD č. 90/75 Sb.

j) Úprava interiéru — sedadla, ochranné rámy atd., výjimka bude povolená podle přesného popisu. Úprava přístrojové desky a všechny ostatní úpravy povolené přílohou „J“ v článku 258 k jsou rovněž povoleny na základě výjimky.

k) Ochranné pásky — pouze schváleného typu.

l) Nálepky — reklamy na vozidlech, pokud jde o tuzemské reklamy, jezdec se musí prokázat povolením ZO Svazarmu. Povolení pro zahraniční reklamy uděluje ÚRM Svazarmu.

m) Součástí výjimky mohou být dále všechny výjimky a povolení z přílohy „J“, výměna nádrže (schváleného typu podle specifikace FIA), odejmoutí poklic (nařízené přílohou „J“), spojlery, pokud nebudou spojlerы schváleného typu anebo homologované výrobcem vozidla, rozšířením blatníků, odstraněním sedadel a podobně, vždy však přesně podle ustanovení příl. „J“.

n) Pro všechny soutěžní automobily jsou od roku 1978 vydávány provozní průkazy vozidla na základě testování, při němž budou vozidla a dodržování výjimek kontrolovány. Jezdec musí na každém sportovním podniku předkládat k ostatním dokladům, nařízeným pokyny pro motoristický sport, také tento provozní průkaz, do něhož případně zaznamenává technický komisař závady, havárie apod.

o) U vozů Š 120 S Rallye je dovolený přesah světlometů (přídavných) 140 milimetru přes obrys vozidla.

p) Vozidla Š 130 RS při podnicích na otevřené silnici musí mít boční okna zasklená materiálem MAKRALON — výrobní označení LS 55/012-000, nebo schváleným bezpečnostním sklem (při národních podnicích). Jezdci jsou povinni mít všechna okenní skla z tohoto materiálu řádně označená značkou garanta „K“, jímž je AZNP Kvasiny. Zasklení plexisklem je nepřípustné. Stejně opatření platí i pro vozy Š 130 RS na uzavřených tratích od 1. 1. 1981.

r) Automobily Škoda 100, 110 a 120 S Rallye mohou mít při použití litých kol s disky 5,50 J × 13 At 135 08 podložky 15 mm silné, a to pouze pod předními koly. Použití podložek pod koly u ostatních automobilů je zakázáno, a to i na sportovních podnicích na uzavřených tratích, leda že by jezdec prokázal, že toto provedení je homologováno u FIA.

Udělování výjimek a jejich platnost

1. Vozidla, která se zúčastní soutěží ve skupině A1 (případně A3), nemusí mít výjimku MV.

Držitelem těchto automobilů skupiny A1 se však doporučuje požádat o vydání potvrzení o vozidle skupiny A1 příslušné SVS automobilového sportu, pokud použijí některých úprav povolených přílohou „J“ (ochranný oblouk, příchytky skel proti vypadnutí, reklamy a nápisu apod.). Toto potvrzení slouží pro kontrolní orgány VB.

2. Soutěžní automobily skupin A 2, A 4 musí mít výjimku vydanou MV ČSR - SD. Musí ji mít i vozidla vyráběná výhradně pro sportovní účely (například LADA 21011 MTX Rallye, Š 130 RS).

3. Vydané výjimky platí trvale do odvolání. Při uvedení vozidla do původního stavu (tak, jak byla schválená technická způsobilost pro běžný provoz) je držitel výjimek povinen ohlásit tuto změnu na DI OVB, kde je vozidlo evidováno a zároveň odevzdát výtisk výjimky č. 2 DI OVB při zrušení výjimky v technickém průkazu, vozidla zároveň zaznamená tuto skutečnost na výtisku výjimky č. 1, kterou držitel zašle na adresu MV ČSR — Správa pro dopravu, tř. SNB 1429, 101 63 Praha 10-Vršovice.

Při převodu sportovního vozidla si nový držitel zajistí ověřený opis, nebo fotokopii výtisku výjimky č. 1, který předloží na DI OVB, kde bude vozidlo evidováno, místo původního výtisku výjimky č. 3, který zůstává uložen ve spise na DI OVB, kde bylo vozidlo původně evidováno.

4. Nové výjimky pro nová, nebo nově upravená vozidla budou vydány v roce 1980 výhradně cestou příslušných automobilových středisek, a to v dohodnutém termínu během měsíce února a června.

Platnost pro mezinárodní sportovní podniky — jelikož vozidla startující na mezinárodním podniku musí odpovídat mezinárodní úmluvě o silničním provozu a povoleným výjimkám pro sportovní motorová vozidla provozu na otevřených silnicích, je nutné, aby pořadatelé mezinárodních soutěží uvedli do propozic soutěže pro zahraniční účastníky výpis z těchto směrnic, pokud jde o osvětlení, hluk a pneumatiky (čl. 1 těchto pokynů).

Článek 13

STARTOVNÍ ČÍSLA

Počínaje dnem 1. 1. 1980 musí být automobily všeho druhu na sportovních podnicích označeny jednotnými startovními čísly s tvarem číslic odpovídajících uvedeným vzorům. Čísla jsou zásadně černá na bílém podkladě. Tvar podkladu může být proveden pouze podle vzoru I a II.

Rozměry a umístění, které je nutno dodržet:

Druh automobilu	Startovní číslo - počet na kapo-tě	Rozměr											
		jedno a dvoumístné			třímístné			A	B	C	D	E	F
A	B	C	D	E	F	G							
automobily cestovní													
a) okruhy a vrchy	1	2	500	500	400	170	40	60	650	500	400	130	35
b) soutěže	1*	2	500	500	500	400	170	40	60	650	500	400	130
formulové vozy FŠ a F Easter	1	2	400	400	400	260	130	35	40	400	400	260	100
terénní spec.	1	2	X	X	500	400	170	40					25
střešní	2	240	350	X	180	40							

*) platí pouze v případě, že se jede RZ na okruhu



Článek 14

SCHVÁLENÉ TYPY PŘILEB PRO SPORTOVNÍ ÚČELY

Pro sportovní účely je možno použít přileb, které:

- jsou cizí a mají vyznačeno schválení některou národní federací (razítkem, perforací, nálepou, např. homologováno ACU)
- nebo československé výrobky, a to výrobek družstva Tvar Pardubice zn. „JAS“ jedenáctinýtová
- a československé přilby STANDARD Kovona Karviná, vyrobené v roce 1972 a později (jedenáctinýtové)

Při testování závodních motorových vozidel a na prvních motoristických podnicích sezóny 1980 budou současně schváleny a značeny přilby.

Článek 15

ZÁVODNÍ CESTOVNÍ AUTOMOBILY A 2 - POHĀROVÁ TŘÍDA

Do této třídy jsou zahrnutы závodní cestovní automobily, které musí odpovídat následujícím technickým předpisům:

- a) Automobil musí být vyroben v některé zemi ZST (včetně Jugoslávie) a musí být homologován u FIA ve skupině A 1.
- b) Maximální obsah do 1300 ccm.
- c) Na tomto automobilu lze provést všechny úpravy povolené přílohou „J“ MSŘ - FIA povolené pro skupinu 1 a 2 s těmito výjimkami:
- d) Maximální šířka pneumatik je 9,2" (23 mm), jinak libovolné.
- e) Spolehlivě upevněný hasicí přístroj o hmotnosti náplně nejméně 5 kg (mohou být nejvýše dva s náplněmi po 2,5 kg); o upevnění hasicího přístroje viz. přílohu „J“ MSŘ - FIA.
- f) Jsou předepsána dvě vnější zrcátka (po obou stranách vozu).
- g) Je dovolen pouze ten karburátor, který je pro daný vůz homologován ve skupině 1, a to pokud jde o těleso karburátoru. Na tomto karburátoru jsou povoleny libovolné úpravy.
- h) Sací a sběrné výfukové potrubí musí být homologované (sériové) s libovolným vnitřním opracováním.

Připomínky:

- v zásadě nejsou povoleny žádné úpravy odlehčení karosérie, a to i jejich neviditelných dílů,
- nádrže, pokud nejsou použity bezpečnostní podle specifikace FIA, musí zůstat pouze homologované,
- montáž rychloběhu, tak jak ji povoluje příloha „J“ pro skupinu A 1, je povolena.