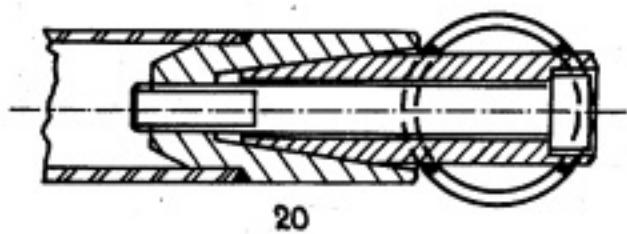
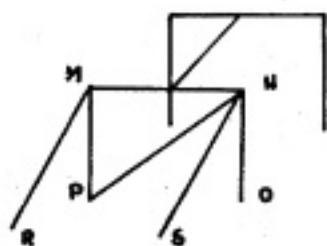
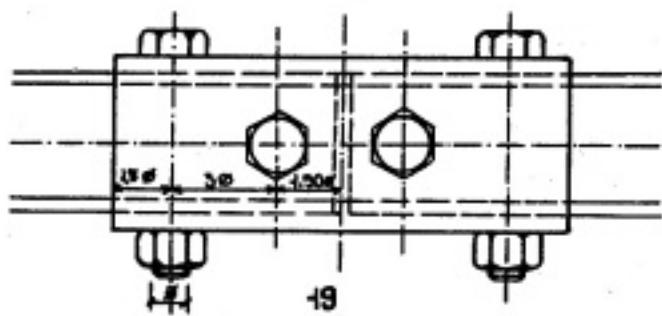


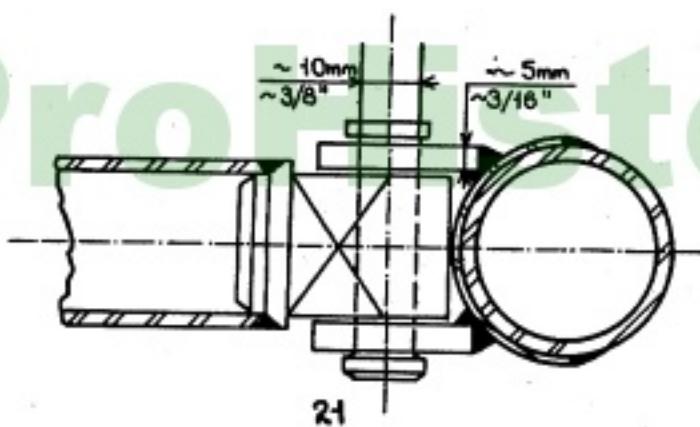
MEZINÁRODNÍ SPORTOVNÍ

řády FIA

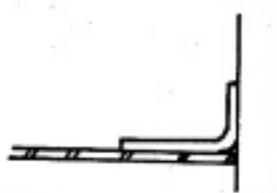
příloha „J“ – 1982



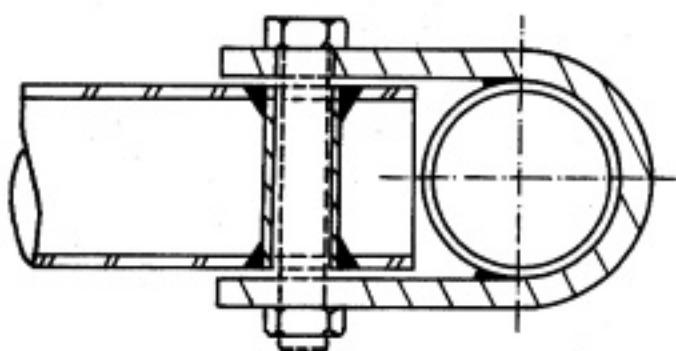
23



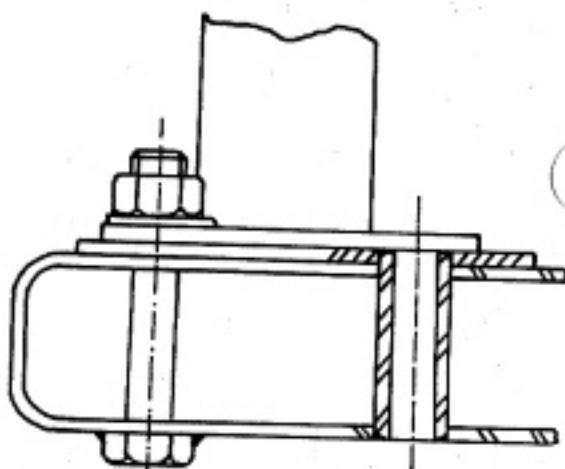
21



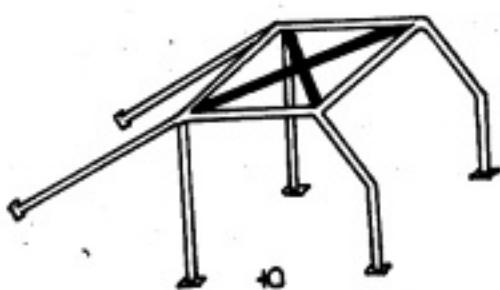
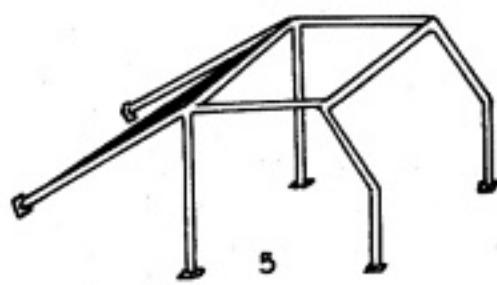
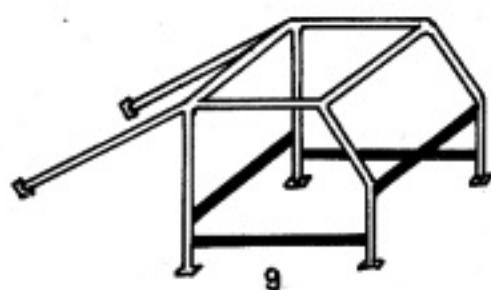
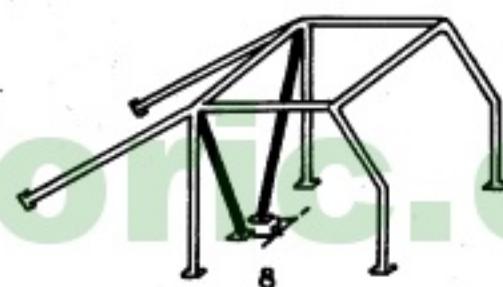
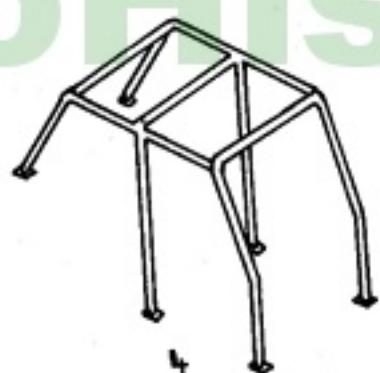
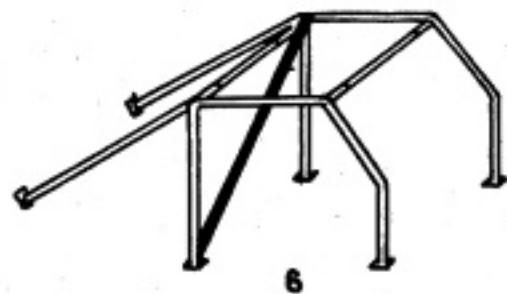
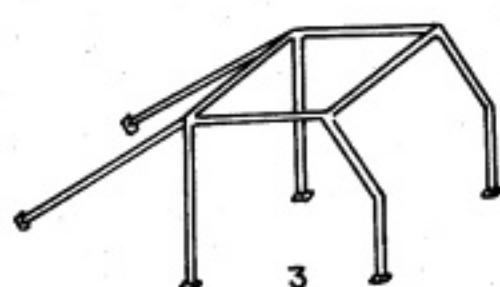
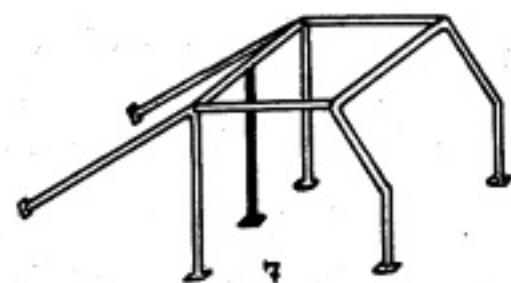
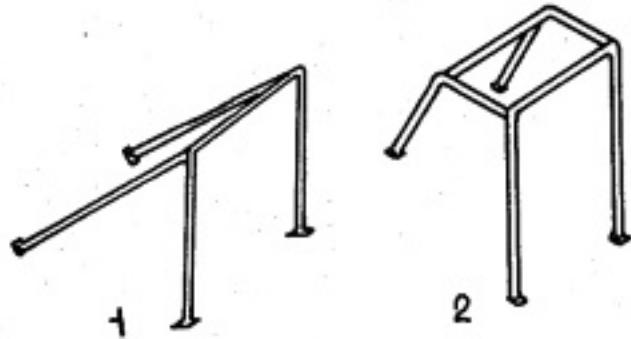
24

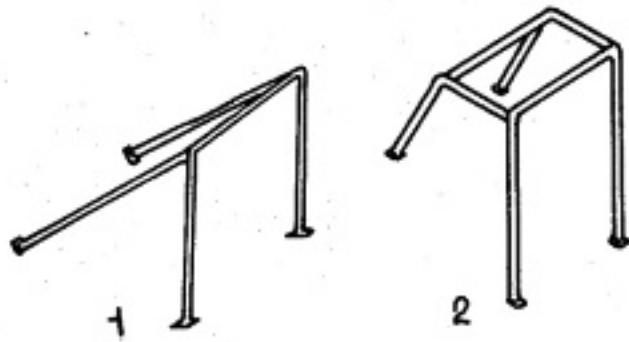


22



25

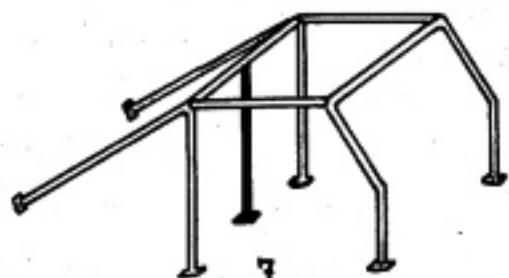




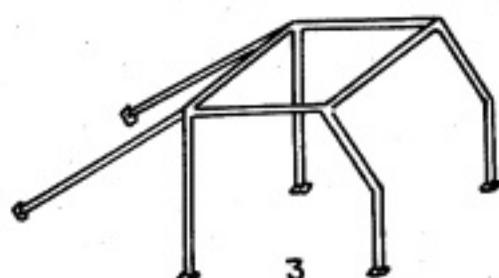
1



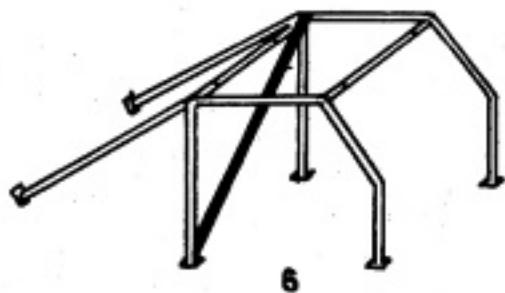
2



3



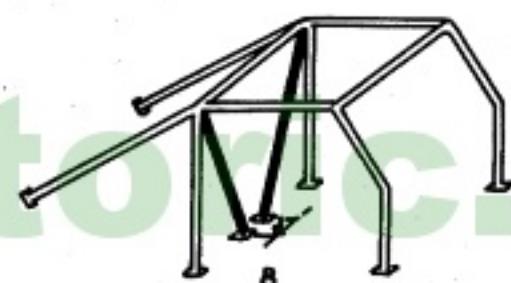
4



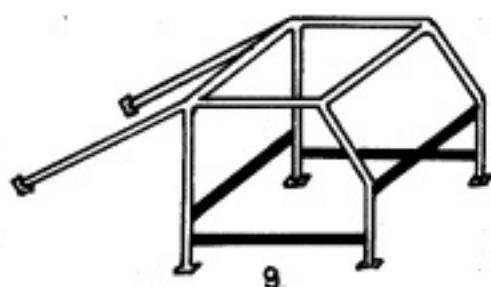
5



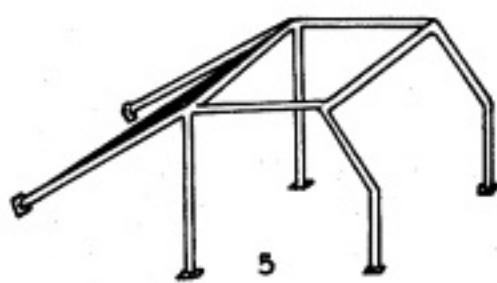
6



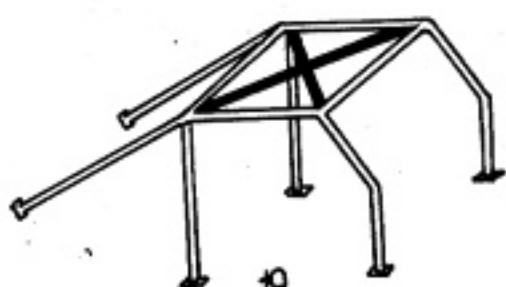
7



8

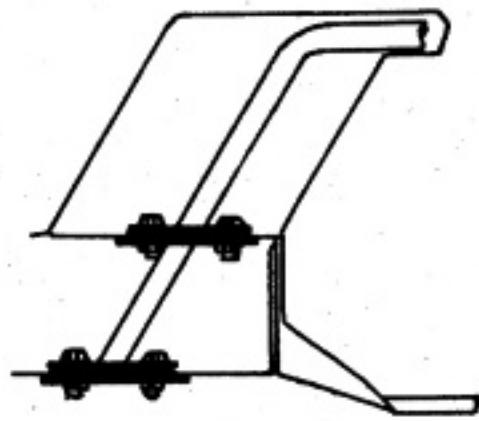
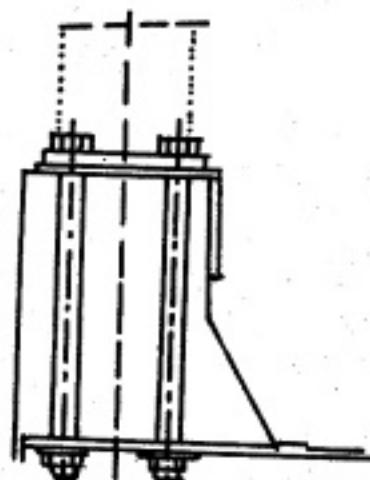
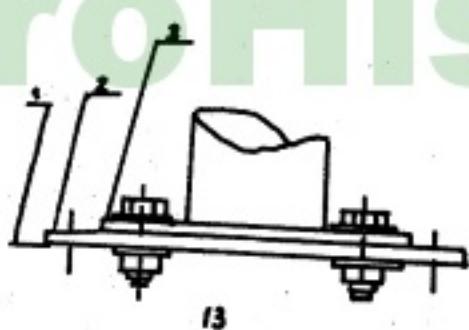
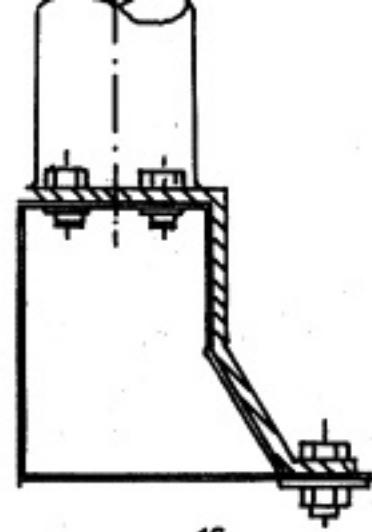
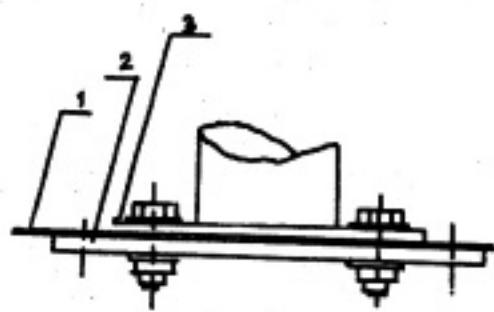
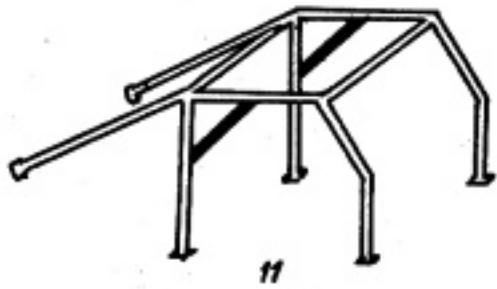


9



10

ProHistoric.cz



MEZINÁRODNÍ SPORTOVNÍ
HÁDY FIA

PŘÍLOHA "J" 1982

čl. 251

ROZTRÍDĚNÍ A DEFINICE

1. ROZTRÍDĚNÍ

1.1. KATEGORIE A SKUPINY:

Automobily používané na sportovních podnicích se zařazují do následujících kategorií a skupin:

Kategorie I : Skupina N: cestovní sériové vozy vyráběné ve velké sérii

Skupina A: cestovní vozy velké produkce.

Skupina B: vozy "Grande Tourismus"

Kategorie II : Skupina C: sportovní vozy.

Skupina D: závodní vozy mezinárodní formule

Skupina E: závodní vozy volná formule.

1.2. RZTRÍDĚNÍ PODLE OBSAHU

Vozy rozdělujeme podle objemu motoru do 15ti následujících tříd:

1. Objem menší nebo rovný 500 cm^3

2. Objem vyšší než 500 cm^3 a nižší nebo rovný 600 cm^3

3. " 600 cm^3 " 700 cm^3

| | | | |
|-----|--|------------------------|--|
| 4. | Objem vyšší než 700 cm ³ a nižší nebo rovný 850 cm ³ | | |
| 5. | " 850 cm ³ | " 1000 cm ³ | |
| 6. | " 1000 cm ³ | " 1150 cm ³ | |
| 7. | " 1150 cm ³ | " 1300 cm ³ | |
| 8. | " 1300 cm ³ | " 1600 cm ³ | |
| 9. | " 1600 cm ³ | " 2000 cm ³ | |
| 10. | " 2000 cm ³ | " 2500 cm ³ | |
| 11. | " 2500 cm ³ | " 3000 cm ³ | |
| 12. | " 3000 cm ³ | " 4000 cm ³ | |
| 13. | " 4000 cm ³ | " 5000 cm ³ | |
| 14. | " 5000 cm ³ | " 6000 cm ³ | |
| 15. | " 6000 cm ³ | | |

Pokud FIA nerozhodně jinak, pro určitý druh sportovních podniků, nejsou pořadatelé povinni vypsat všechny vyjmenované objemové třídy a navíc mají právo spojit dvě a nebo více po sobě následujících tříd, a to podle okolnosti vlastních jejich sportovního podniku. Žádná třída nesmí být rozdělena na podtřídy.

2. DEFINICE

2.1. VŠEOBECNĚ:

2.1.1. Produkční vozy / kategorie I/

Vozy o nichž bylo zjištěno na žádost výrobce, že jsou vyrobeny v určitém množství v provedení naprostě shodném / viz toto slovo DÁLE/ za předepsané období za účelem normálního prodeje zákazníkům / viz tento výraz dále/.

2.1.2. Vozy pro sportovní účely / kategorie II/:

Vozy vyráběné jednotlivě a výhradně určené pro sportovní účely.

2.1.3. Vozy identické / shodné :

Jsou vozy, které přísluší do jedné továrně vyráběné série

a mají stejnou karoserii / uvnitř i zevně/, stejné mechanické díly a stejné šasi / toto šasi může být součástí karoserie pokud se jedná o karoserii samonosnou/.

2.1.4. Model vozu

Vůz, který patří k jedné výrobní sérii a který se vyznačuje určitým uspořádáním a vnější linií danou karoserií a stejným uspořádáním motoru a celkového pohonu kol.

2.1.5. Normální prodej

Je distribuce jednotlivým zákazníkům cestou normálního prodeje výrobcovy obchodní sítě.

2.1.6. Homologace

Je úřední zjištění, že určitý model předmětného vozu je vyroben v postačující sérii, aby mohl být zařazen do skupiny N a A, nebo B stávajících předpisů. Toto zjištění je učiněno FIA / FISA. Žádost o homologaci musí být předložena FIA/FISA národní řídící federaci země výrobce automobilu. Tato žádost o homologaci potom slouží jako podklad pro vystavení homologačního listu / viz dále/.

Musí být provedena podle zvláštního řádu zvaného homologační řád vydaného FIA/FISA.

Každá homologace sériově vyrobeného modelu se stává nepletňou 5 let poté, kdy byla definitivně ukončena sériová výroba jmenovaného modelu / roční produkce klesne pod 10% minimální produkce potřebné pro danou skupinu/.

Homologace může být pro jeden model platná pouze v jedné skupině A,N nebo B.

Přechod modelu homologovaného ve skupině B do skupiny A,N ruší původní homologaci.

Vozy homologované ve skupině N jsou automaticky přípustné ve skupině A.

2.1.7. Homologační listy

Pro každý model homologovaný u FIA/FISA bude vystaven popisný list, zvaný homologační list, v němž budou uvedeny znaky umožňující zjistit totožnost dotyčného modelu.

Tento homologační list definuje danou sérii tak jak ji popsal výrobce. Skupiny do kterých budou soutěžící zařazeni, meze povolených změn na mezinárodním sportovním podniku ve vztahu k dané serii určuje příloha "J".

Předložení homologačního listu při přejímce a nebo před startem může být pořadatelem vyžadováno a jezdec, který homologační list nepředloží, nemusí být převzat.

Pokud by nastala jakákoli pochybnost při porovnání vozu s jeho homologačním listem, použijí techničtí komisaři příručku pro údržbu vydanou pro potřeby zástupců značky a nebo katalog nahradních dílů.

Kdyby se stalo, že by ani tato dokumentace nebyla dost přesná, je možné provést přímé porovnání dílu se shodným exemplářem, který má k dispozici obchodní zastoupení výrobce.

Je na soutěžicím, aby si u ASN země, ve které je automobil vyrobén a nebo u FIA / FISA opatřil homologační list a jeho případné doplnky.

2.1.8. Mechanické části

Jsou všechny díly potřebné pro pohon, zavěšení, řízení a brzdění, jakož i veškeré příslušenství pohyblivé a nebo nepohyblivé, potřebné pro normální funkci vozu.

2.2. ROZMĚRY

Obrys vozu viditelný shora:

Je obrys vozu na startovní čáře daného sportovního podniku.

2.3. MOTOR

2.3.1. Plnění

Je dovoleno zvětšení množství směsi paliva se vzduchem dopravovaným do spalovacího prostoru / v porovnání s množstvím přiváděným atmosferickým přetlakem (náborem) " rám-effektem ", dynamickými účinky v systém sání nebo výfuku / prostě všemi prostředky ať jsou jakékoliv. Vstřikování paliva pod tlakem se nepovažuje za přeplňování / viz. článek 3./. Všeobecné předpisy pro skupinu N,A,B/.

2.3.2. Blok válců

Skřín klíkového hřídele a válců.

2.3.3. Sací potrubí

- Sacím potrubím rozumíme díl shromažďující směs vzduchu a paliva od výstupu z karburátoru/ú/ až k vstupním otvůrům od hlavy válců, jde-li o plnění pomocí karburátorů.
- díl shromažďující vzduch při výstupu z ústrojí ovládajícího přítok vzduchu, až k otvorům / vstupním/ do hlavy válců, jde-li o plnění vstřikováním
- díl shromažďující vzduch při výstupu z čističe vzduchu až k vstupním otvorům do hlavy válců v případě motorů vznětových.

2.3.4. Výfukové potrubí

Výfukovým potrubím rozumíme díl shromažďující plyny při výstupu z hlavy válců a sahající až k prvnímu spojení s dalším vedením.

2.4. POJEZDOVÁ ČÁST

2.4.1. Kolo

Disk a ráfek , kompletní kolo je disk

ráfek a pneumatika.

2.4.2. Třetí poloha brzd

Poloha opsaná obložením na bubnu nebo na obou stranách kotouče při jedné otáčce kola

2.5. ŠASI, KAROSERIE

2.5.1. Šasi

Celková struktura vozu, kterou tvoří mechanické části a karoserie, rozuměj všechny díly související s řečenou strukturou.

2.5.2. Karoserie

z v e n č i : všechny části vozu plně odpérované a ovlivněny proudem vzduchu

u v n i t ř : prostor pro posádku a zavazadlový prostor.

Rozeznáváme tyto druhy karoserií:

1/ karoserie zcela uzavřená

2/ karoserie zcela otevřená

3/ karoserie přeměnitelná - se střechou měkkou, tuhou, stahovací nebo odnímatelnou.

2.5.3. Sedadlo

Dvě související polohy tvořící polštář pro sezení a zadová část nebo opěradlo.

Zadová část nebo opěradlo

Plocha měřená od spodu páteře osoby normálně sedící směrem nahoru

Dosedací plocha

Plocha měřená od spodu páteře téže osoby směrem dopředu.

2.5.4. Zavazadlový prostor/ y/

Za zavazadlový prostor je nutno považovat každý prostor a nebo prostory oddělené od prostoru pro posádku a prostoru pro motor a nacházející se uvnitř struktury vozidla. Tento prostor a nebo prostory jsou na délku ohrazeny pevnými strukturami umístěnými zde výrobcem vozidla nebo zadní stranou zadních sedadel umístěných v jejich nejzadší poloze a pro tento účel skloněných maximálně o 15° dosadu. Tento prostor a nebo prostory jsou na výšku ohrazeny pevnou strukturou a nebo odnímatelnou přepážkou umístěnou zde výrobcem a nebo není-li taková přepážka, vodorovnou rovinou procházející nejnižším bodem čelního skla.

2.5.5. Prostor pro posádku

Vnitřní prostor ve kterém jsou umístěni řidiči a spolu-cestující.

2.6. ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ

Světlomet

Každé optické zařízení jehož světelný zdroj vytváří intensivní svazek paprsků směřujících dopředu.

2.7. PALIVO

Palivová nádrž

Je každá nádoba na palivo z níž může být palivo dopravováno jakýmkoliv prostředkem do nádrže hlavní nebo k motoru.

Poznámka: Nadále zůstávají v platnosti předpisy o ekvivalenci motorů různých typů.

čl. 252

VŠEOBECNÉ PŘEDPISY PRO SKUPINY N, A, B

1/ Všeobecně

1.1. Zakázána je každá změna / úprava /, která není vysloveně povolena v předpisu pro skupinu, ve které má být i vůz zařazen, nebo není povolena těmito všeobecnými předpisy a nebo kapitolou " Bezpečnostní výbava".

1.2. Použití všeobecných předpisů

Všeobecné předpisy musí být dodrženy v případě, že specifické předpisy pro vozy skupin N až B neobsahují předpisy přísnější.

1.3. Možnosti přechodu do jiné skupiny a povolená přeskupení

Vozy které původně patří do skupiny N na nichž však byla provedena úprava a nebo přidání / materiálu / náležitě ohlášená a které překročily hranice uvedené skupiny, mohou přejít do skupiny A, je-li proposicemi vypsaná a odpovídají-li provedené úpravy této skupině.

2/ Rozměry a hmotnosti

2.1. Světlá výška

Žádná část vozu nesmí se dotýkat země, jsou-li všechny pneumatiky umístěné na jedné / téže/ straně vozu vypuštěny.

2.2. Nejmenší hmotnost

Je skutečná hmotnost vozu/ bez osob a zavazadel/ bez nářadí

zvedáku, klimatizace, rádia, elektrického ovládání oken a otevírání střechy, zařízení pro omývání světlometů. Všechna bezpečnostní zařízení normálně předepsaná jsou zahrnuta do této hmotnosti / platí pouze pro skupiny A a B/. Všechny nádrže na kapaliny/ oleje, chladící, brzdová; topná/ s vyjimkou paliva v nádrži musí být v tukové hladině a množství jak ho předepisuje výrobce vozu s vyjimkou nádrže omyvače skel a systému kapalinového chlazení brzd.

2.3. Závaží

Je dovoleno doplnit hmotnost vozu jedním a nebo více závažími pod podmínkou, že se bude jednat o ucelená tělesa, připevněná s použitím náradí, snadno dostupná, umístěná na podlaze v prostoru pro posádku, viditelná a zaplombovaná komisaři. Náhradní kolo může být použito jako závaží za shora uvedených podmínek.

Použití: Ve skupině A,B, Ve skupině N není povolen žádný druh závaží. Ve skupině N,A nebo B je vždy povoleno při rallye přepravovat náhradní díly použitelné pro dané vozidlo za podmínky uvedené v čl. 253 &/.

Avšak předměty nebezpečné / baterie, hořlaviny, atd./ nesmějí být uloženy v prostoru pro posádku.

3. Motor

3.1. Přeplňování

Má-li motor vozu samostatné zařízení k přeplňování, násobí se jeho jmenovitý objem koeficientem 1,4 a vůz se přeřadí do třídy odpovídající takto vypočtenému objemu. Po všech stránkách bude pak tento vůz posuzován tak, jako by zvětšený objem byl jeho objemem skutečným, Platí to zejména pro jeho

zařazení do objemové třídy, jeho vnitřní rozměry, jeho minimální počet míst, nejmenší hmotnost atd.

3.2. FORMULE EKVIVALENCE MEZI MOTORY S VRATNÝMI PÍSTY A MOTORY ROTAČNÍMI / typu Wankel/

Ekvivalentní objem je dvojnásobek rozdílu maximálního minimálního objemu pracovní komory.

3.3. FORMULE EKVIVALENCE MEZI MOTORY S VRATNÝMI PÍSTY A MOTORY TURBÍNOVÍMI

Tato formule je následující:

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

S - plocha výstupu na vysokém tlaku vyjádřená v cm^2 , tj.

plocha na výstupu ze statoru / nebo výstupu na prvním stupni jedná-li se o vícestupňový kompresor/. Měření se provádí v místě nejmenší plochy mezi pevnými lopatkami prvního stupně vysokotlaké turbiny. V případě, že turbinové lopatky jsou stavitelné, měří se tato plocha ve stavu jejich největšího otevření. Plocha výstupu se vypočítá jako násobek výšky / v cm /, šířky / v cm / a počtu lopatek.

T - Relativní poměr stlačení kompresorem u turbinového motoru. Tento poměr obdržíme jako součin hodnot odpovídajících každému stupni kompresoru takto:

Kompressor axiální s podzvukovou rychlostí průtoku:

1,15 pro stupně

Kompressor axiální s nadzvukovou rychlosí průtoku:

1,5 pro stupeň

Kompressor radiální: 4,25 pro stupeň

Příklad výpočtu pro kompressor s jedním stupněm radiálním
a šesti stupni axiálními podzvukovými:

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

C = ekvivalentní objem motoru s vratnými písty vyjádřeným
 v cm^3

3.4. EKVIVALENCE MEZI MOTORY S PÍSTY VRATNÝMI A MOTORY NOVÉHO TYPU

FISA si vyhrazuje právo změn ve srovnávacích předpisech mezi motory klasickými a motory nového typu, přičemž tuto změnu předběžně oznámi dva roky před 1. lednem roku, v němž tato změna vstoupí v platnost.

3.5. Výfukové potrubí a tlumič

I když zvláštní předpisy pro některou ze skupin dovolují výměnu původního tlumiče výfuku, musí mít vozy startující v podnicích na otevřených silnicích vždy tlumič, který vyhovuje policejněm předpisům země nebo zemí jimiž trať probíhá. Výfukové potrubí musí být vyvedeno dozadu a nebo do strany. Je-li vyvedeno dozadu, musí být vyústění výfuku umístěno maximálně 45 cm a minimálně 10 cm vysoko nad zemí a nesmí sahat dále než 15 cm za nejsazší konec vozidla. Je-li vyvedeno do strany nesmí být bliže vpředu, než je kolmice vedená středem rozvoru a nesmí v žádném bodě přečnívat karoserii. Kimo to musí být postarán o účinnosu ochranu, aby horká potrubí nemohla způsobit popáleniny.

3.6. Starter ve vozidle

Starter se zdrojem elektrické a nebo jiné energie ve vozidle musí být obsluhovatelný jezdcem sedícím za volantem.

4/ Převodné ústrojí

Všechny vozy musí být opatřeny převodovkou s povinným zpětným chodem ve funkčním stavu při výjezdu vozů na start a ovladačným jezdcem sedícím za volantem.

5/ Kola

Měření šířky kol

Provádí se na vozidle, tak jak je připraven k jízdě, s jezdcem ve vozidle, kolo normálně namontované a spočívající na vozovce. Měření šířky se provádí v libovolném místě obvodu s vyjímkou místa dotyku s vozovkou.

Použití: ve skupině A,B

6/ Karoserie

6.1. Vozidla s karoserií přeměnitelnou musí být úplně v souladu s předpisy pro vozy s karoserií otevřenou.

6.2. Minimální vnitřní rozměry

Jestliže určité provedení povolené přílohou "J" ovlivní rozměr uvedený v homologačním listě vozů skupiny B, potom nesmí být tento rozměr brán jako kriterium pro možnost přechodu vozů do skup. A.

6.3. Prostor pro posádku

Do prostoru pro posádku není dovoleno uložit cokoliv s výjimkou: kola / kol/, nářadí, náhradních dílů, bezpečnostní

výbavy, dorozumívacího zařízení, závaží/ je-li povoleno/, nádržky k palině pro omývač skel/ pouze ve skupině A a B/. Prostor a sedadlo spolujezdce u otevřeného vozu nesmí být žádným způsobem zakryto.

7. Palivo, pohoná směs

7.1. Jsou povoleny pouze paliva:

- buď nafta

- nebo benzín mající následující charakteristiky:

102 RON maximálně, měření se provádí dle normy ASTM D 2699.

Schválení nebo zamítnutí paliva podle normy ASTM D 3244

se spolehlivostí 95%. Max. 2% hmotnosti kyslíku a 1% dusíku, zbytek paliva musí pozůstat výlučně z uhlovodíku a nesmí obsahovat ani alkohol, ani sloučeniny dusíku nebě jiné přísady umožňující zvýšení výkonu.

7.2. Pohoná směs může vzniknout pouze smísením paliva se vzduchem.

7.3. Postup při doplnování pohonných hmot

Normalizovaná připojka

V případě, že jde o centralisovaný systém, který je zaveden na okruzích, nebo o systém, který si opatřili soutěžící, musí plnící hadice mít těsnou připojku přizpůsobenou normalizovanému hrdu namontovanému na vozidle. Normy tohoto hrdu jsou uvedeny na náčrtku č. 1. Toto plnící hrdo je konstruováno na principu "mrtvého muže" a nesmí mít tedy žádné zařízení pro zadření v otevřené poloze / kuličku, ozuby atd./.

Toto hrdo odpovídající náčrtku č.1 musí mít všechny vozy. Odvzdušňování musí být vybaveno zpětnou klapkou/ přední klapkami/ a uzavírající ventily podle stejného principu jako normalizovaná plnící hrda a musí mít stejný průměr. Při doplnování paliva musí být odvzdušňovací

výpust / výpusti/ napojeny pomocí přizpůsobené připojky buď na hlavní zásobovací nádrž, nebo na průhlednou přenosnou nádobu o objemu nejméně 20 litrů, která má uzavírací systém zaručující dokonalé utěsnění nádoby. Odvzdušňovací nádoby musí být při zahájení doplňování prázdné.

V případě, že na okruhu není zajištěn pro soutěžící centrální tankovací systém, provádějí soutěžící doplňování způsobem již shora popsaným. V žádném případě nesmí být hladina paliva doplňovací nádrže výše než 3 metry nad rovinou dráhy v místě tankování a to po celou dobu závodu.

Použití: Pro skupinu A,B což je uvedeno v propořicích mistrovství FIA.

Čl. 253

Titul 2: BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA / KATEGORIE I /

Bezpečnostní předpisy pro všechny sportovní podniky zapsané ve Sportovním kalendáři FIA

1. Vůz, jehož konstrukce se jeví jako nebezpečná, může být sportovními komisaři vyloučen.
2. Je-li určité zařízení libovolné, musí být provedeno v souladu s platnými předpisy.
3. Vedení potrubí a elektrické příslušenství

Je předepsáno zakrytí palivového potrubí, olejového potrubí a brzdového rozvodu svařní proti každému nebezpečí poškození / větvemi, karosí, mechanickým lomem atd./ a zevnitř proti

každému risiku poškození.

Taková ochrana není nutná, je-li provedena sériově.

Použití: povinně skup. A,B.

4. Zachycovač oleje

Má-li mazací systém odvětrání, musí být vybaveno tak, aby unikající olej se zaváděl do zachycovací nádoby. Tato nádoba musí mít objem nejméně 2 litry pro vozy se zdvihovým objemem nižším a nebo rovným 2000 ccm a 3 litry s objemem vyšším než 2000 ccm. tato nádoba musí být z plastického průhledného materiálu a nebo musí mít průhledné okénko.

Použití: povinné pro skup. N,A,B.

5. Bezpečnostní brzdění

Dvojitý brzdrový okruh ovládaný stejným / jedním/ pedálem: činnost pedálu se musí normálně projevovat na všech kolech, v případě jakékoliv netěsnosti v kterémkoliv místě vedení a nebo jakékoliv poruchy okruhu brzdy, musí se činnost pedálu přenášet nejméně na dvě kola.

Použití: povinné pro skup. N,A a B. Je-liže dvouokruhový systém je montován sériově, není potřeba žádná úprava.

6. Dodatečné uchycení

Jedno nebo více dodatečných upevnění pro každou kapotu vpředu i vzadu. Nesbytné předměty vezené ve vozidle / např. náhradní kolo, brašna s nářadím a pod. musí být solidně upevněny.

Použití: Povinné pro skup. A a B, nepovinné pro skup. N.

7. Bezpečnostní pásy

Připoutání jedním diagonálním a jedním bederním popruhem:
počet bodů upevnění na karoserii: 3

P o u ž i t í : Povinné pro všechny vozy skupiny N,A,B
při účasti na soutěžích.

Připoutání dvěma popruhy přes ramena a jedním bederním po-
pruhem:

Počet úchytných bodů na karoserii: 2 pro popruh bederní^{dva nebo jeden symetrický vůči}
^{sedadlu pro pásy ramení.}

P o u ž i t í : Povinné pro všechny vozy skupiny A,B
s vyjímkou soutěží. Je dovoleno provést
otvor v seriovém sedadle za účelem prote-
žení bezpečnostního pásu.

8. Hasiči přístroje - hasicí systémy:

Musí mít následující charakteristiku:

Skupiny N,A a B
/ minimální množství/

SOUTĚŽE/OKRUHY/SLALOMY/
ZÁVODY DO VRCHU

4 kg Halon 1211 nebo
1301 v prášku a nebo
ekvivalent x/
/ maximálně ve 2 lahvích/

AUTOKROSS,RALLYEKROSS

2 kg Halon 1211 nebo
1301 v prášku a nebo
ekvivalent x/

x/ ekvivalent - produkt jehož účinnost a nejedovatost je přinejménším stejná jako u Halonu 1211.

Poznámka: Systémy zabudované / s rozvodem/ jsou povoleny ve skupině A a B, náhradou za systémy předepsané v tomto článku. V tom případě platí předpisy pro skupinu C/ čl. 4.4./

8.1.1. Upevnění

Každá lahev hasicího přístroje musí být upevněna takovým způsobem, aby byla schopna vzdorovat zrychlení 25 g v kterémkoliv směru jeho působení.

8.1.2. Upotřebení - uvolnění

Hasicí přístroj/e/ musí být snadno dosažitelné jezdcem i spolujezdcem.

8.1.3. Ověření

Druh náplně hasicího přístroje, celková hmotnost láhve a množství hasicího prostředku musí být uvedeny na lahvi/lahvích.

8.2.1. Na okružích, soutěžích, slalomech, závodech do vrchu

Vozy musí být vybaveny jednou a nebo dvěma lahvemi obsahujícími minimálně 4 kg náplně hasicí hmoty Halon 1211 nebo 1301 / BCF - BTM/ v prášku a nebo ekvivalentní látky.

8.2.2. Na autocrossu nebo rallyecrossu

Vozy musí být vybaveny jednou lahvi obsahující minimálně

2 kg hasicí hmoty Halon 1211 nebo 1301 /BCF - BTM/ průšku
nebo ekvivalentní látky.

9. Bezpečnostní oblouk

DEFINICE

9.1.1. Bezpečnostní konstrukce

Bezpečnostní konstrukci tvoří soustava trubek, spoje a upevňovací příruby. Jejím účelem je zabránění těžké deformaci při těžkém nárazu nebo převrácení vozu.

9.1.2. Bezpečnostní oblouk

Je kostrukce hlavního oblouku, spojující části a části upevňovací.

9.1.3. Bezpečnostní klec

Je kostrukce tvořená jedním hlavním obloukem a jedním předním obloukem a nebo dvěma oblouky postranními, spojuvacími prvky a upevňovacími částmi.

9.1.4. Hlavní bezpečnostní oblouk

Konstrukce tvořená svislým rámem umístěným v příčné rovině vzhledem k ose vozu, v blízkosti opěradel předních sedadel.

9.1.5. Přední oblouk

Je totožný s obloukem hlavním, to je kostrukcí, je však tvarově přizpůsoben tak, aby sledoval sloupy čelního skla a přední části střechy.

9.1.6. Postranní oblouk

Je tvořen rámem svislým, umístěným v rovině podélné

vzhledem k podélné ose vozu, a to na straně pravé a nebo levé. Svislá vspěra zadní se musí nacházet proti a nebo za opěradlem předního sedadla, přední vspěra se nachází u čelního skla a přístrojové desky. Řidič a spolujezdec nesmí být omezováni při nastupování a vystupování z vozidla.

9.1.7. Podélná vspěra

Podélná trubka, která není součástí oblouku ani hlavního ani podélného ani předního.

9.1.8. Vzpěra úhlopříčná

Je příčná trubka vedoucí z jednoho kouta oblouku hlavního do kteréhokoli z těchto dvou upevňovacích bodů:

- do upevňovacího bodu hlavního oblouku na druhé straně
- nebo do zadního upevňovacího bodu podélné vspěry na opačné straně

9.1.9. Vyztužení konstrukce

Trubka připevněná do konstrukce za účelem zvýšení účinnosti ochrany

9.1.10. Zesilovací desky

Zesilovací desky z kovu, upevněné na šasi vozu v místech napojení ochranného oblouku.

9.1.11. Připojovací desky

Desky spojené s trubkovou konstrukcí a umožňující spojení oblouku se šasi.

9.1.12 Rozebiratelné spojení

Slouží ke spojení podélných a úhlopříčných vspěr a trubkových výstuh ochranné konstrukce. Toto spojení musí být rozebiratelné.

9.2. PŘEDPISY

9.2.1. Všeobecné připomínky

Bezpečnostní konstrukce musí být pojaty a konstruovány tak, aby při správném umístění ve voze zabránily deformaci karoserie a tím snížily risiko zranění osob ve vozidle. Charakteristické vlastnosti bezpečnostní armatury spočívají v pečlivé konstrukci, v přizpůsobení vozidlu, v odpovídajícím upevnění a v nepopiratelně solidní montáži ke karoserii. Bezpečnostní armatura nesmí být použita jako potrubí pro rozvod kapaliny.

Bezpečnostní armatura musí být konstruována tak, aby nepřekážela přístupu k sedadlům a aby nezasahovala do prostoru jezdce a spolujezdce. Části bezpečnostní armatury však mohou každopádně zasahovat do prostoru pro cestující vpředu v prostoru přístrojové desky a postranní výbavy, právě tak jako vzadu pokud procházejí výbavou a zadními sedadly.

9.2.1.2. JEDNODUCHÁ BEZPEČNOSTNÍ KONSTRUKCE / použitelná pouze rallye/

Bezpečnostní oblouk: Skupina N a skupina A,B do 2000 ccm.
/ viz. obr. 1 a 2/

Bezpečnostní klec: skupina A a B nad 2000 ccm
nepovinná pro skup. N a skup A & B
do 2000 ccm.

/ viz. obr. 3 a 4/

9.2.1.3. MOŽNOST VESTAVBY POVINNÝCH VZPĚR / s vyjímkou soutěží/

/ viz. obr. 5 a 6/

Montáž těchto vzpěr je též přípustná na každé bezpečnostní konstrukci základního oblouku / viz. obr. 1 až 4/.

Kombinace většího počtu vzpěr / obr. 5 až 8/ je povolena.

9.2.1.4. MOŽNOST VESTAVBY NEPOVINNÝCH VÝZTUH V BEZPEČNOSTNÍ KONSTRUKCI

/ viz. obr. 9 a 10/

Každý typ výztuh / obr. 9 až 11/ může být použit samostatně a nebo může být kombinován s ostatními.

Tyto možnosti montáže jsou přípustné i na každé základní konstrukci / obr. 1 až 4/

9.2.2. Technické předpisy

9.2.2.1 Oblouk hlavní, přední a postranní

Oblouky musí být z jednoho kusu. Jejich provedení musí být bez boulí a trhlin. Montáž musí být provedena tím způsobem, aby oblouk sledoval tak, jak je nejvíce možné vnitřní obrys vozidla a to bezprostředně, pokud nemůže být zabudován při výrobě. Je-li nutné, aby oblouky byly v dolní části zaobleny, musí být tyto části zesíleny a sledovat přesně vnitřní obrys.

Minimální zaoblení o poloměru $r_m = 3$ krát průměr trubky.

9.2.2.2. Spojení oblouku se skeletem.

Minimální upevnění bezpečnostní konstrukce

1 pro každou stojku oblouku hlavního a nebo postranního
1 pro každou stojku oblouku předního.
1 pro každou stojku podélné vzpěry zadní
1 pro každou stojku hlavního oblouku, nebo zadní stojku
oblouku postranního, na úchyt, pro bezpečnostní pásy
a nebo v blízkosti tohoto místa / jako doporučení/.
Upevnění stojek oblouku musí být provedeno nejméně
3 šrouby. Body spojení oblouku se skeletem musí být
zesíleny ocelovou deskou nejméně 3 mm tlustou o ploše
nejméně 60 cm^2 . Různé možnosti jsou zobrazeny na náčrtcích
12,13,14,15.
Šrouby se šestihrannou hlavou nebo podobné musí mít
průměr nejméně 8 mm / jakost materiálu nejméně 8-8
podle norm ISO/ Matky lze použít samosvraťné, "brzděné"
a nebo opatřené podložkami.

9.2.2.3. Podélné vzpěry

Jsou povinné a musí být upevněny v pravo i vlevo
co nejvíce k hlavnímu oblouku, musí směřovat přímo
dozadu a být umístěny tak, aby sledovaly co nejbliže
vnitřek vozu po straně. Je dovoleno, aby byly zaobleny tak,
že budou sledovat co nejtěsněji střechu vozu, přičemž
poloměr zaoblení musí být co největší.

Průměr a tloušťka stěny a materiálu podélné vzpěry
musí odpovídat normám stanoveným pro hlavní bezpečnostní
konstrukci.

Síly musí být rozděleny a zachyceny či nejúčiněji.

Body / místa / uchycení musí být zesíleny pokud
to charakter uchycení / pevnost místa/ vzhledem k
předpokládaným silám vyžaduje.

Viz. výkres 16.17, a 18.

9.2.2.4. Vzpěry úhlopříčné

S výjimkou soutěží je použití alespoň jedné úhlopříčné

vzpěry povinné. Musí být provedena v souladu s výkresem 5,6,7 a 8 a musí být rovná. Body upevnění musí být voleny tak, aby nemohla způsobit zranění. Průměr použité trubky na tuto vzpěru má být stejný jako u hlavní konstrukce.

9.2.2.5. Nepovinná zesílení bezpečnostní konstrukce

Průměr, tloušťka stěny a materiál zesilovacích prvků / trubek/ musí odpovídat normám stanoveným pro bezpečnostní konstrukci.

Upevnění se provede svařením a nebo pomocí rozebiratelného spojení povinného pro příčnou výztuhu vpředu/ Trubky tvořící výztuhy nesmí být v žádném případě připevněny na vlastní karoserii.

9.2.2.5.1. Příčné výztuhy

Je dovoleno montovat příčné výztuhy uvedené na obraze 9. Příčné výztuhy předního oblouku nesmí přitom zasahovat do prostoru určeného pro nohy osob ve voze. Musí být umístěny co možná nejvýše pod přístrojovou deskou a musí být povinně rozebiratelné.

9.2.2.5.2. Podélné výztuhy / boční ochrana/

Je povoleno montovat podélnou výztuhu na bocích vozidla / na boku/ v úrovni dveří. Tato výztuha musí být spjena s bezpečnostní konstrukcí a její úhel vzhledem k vodorovné nesmí překročit 15°/ sklon dolů směrem dppředu/.

Žádný bod této podélné výztuhy nesmí být nad prahem dveří výše než o jednu třetinu celkové svislé výšky otvoru pro dveře.

9.2.2.5.3. Střešní výztuha

Je dovoleno opatřiti horní bezpečnostní konstrukce jednou a nebo více úhlopříčnými vspěrami za účelem zesílení tak, jak jsou uvedeny na obraze 10.

9.2.2.5.4. Rohové výztuhy

Je dovoleno zesílit rohy horní mezi hlavním obloukem a podélným spojením s předním obloukem respektive horní zadní roh postranního oblouku tak, jak je uvedeno na obr. 11. Horní upevnění této výztuhy nesmí být v žádném případě umístěno dále vpředu než v polovině trubky podélného spojení a její spodní nesmí být v žádném případě umístěno niže než je polovina svislé stojky oblouku.

9.2.2.6. Obložení

Doporučujeme obložit v kritických místech ochranné oblouky aby se předešlo případnému zranění.

Je dovoleno opatřit bezpečnostní armaturu snimatelným ochranným obalem.

9.2.2.7. Rozebiratelné spojení

Jestliže jsou v konstrukci oblouku použita rozebiratelná spojení, musí být v souladu a nebo podobná typu schválenému FIA / viz. obr. 19 až 22/.

Šrouby a matice musí mít dostatečný minimální průměr a nejlepší kvalitu materiálu. /8-8/

9.2.2.8. Pokyn pro svařování

Všechny sváry musí být nejlepší možné kvality a úplně provářené / zejména v ochranné atmosféře/. Ačkoliv dobrý vnější vzhled svaru nemusí zaručovat jeho dobrou jakost, nejsou špatně vyhližující sváry nikdy známkou dobré práce. V případě použití oceli tažené za tepla, je nutno bezpodminečně dodržet speciální předpisy výrobce / speciální elektrody, svařování v ochranné atmosféře hélia/. I přesto, je však nutno vzít na vědomí, že při zpracování oceli tažené za tepla a oceli těžko svařitelných s vyšším obsahem uhlíku, vystavují vždy určité problémy, a že špatná práce může zapříčinit snížení pevnosti / risiko nestejně roztažnosti/ a ztrátu pružnosti.

9.3.

PŘEDPISY PRO POUŽITÍ MATERIÁL

Specifikace použitých trubek

| Materiálové minimum | Minimální pevnost v tažu | minimální rozměry |
|------------------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Uhlikatá ocel tažená za studena | 350 N/mm ² | 38 x 2,5 |
| | | nebo |
| bezpešvá | | 40 x 2 |

Tyto rozměry v mm respektují přípustná minima. Při vyhledávání oceli podle kvality, je potřeba dát pozor zvláště na velikou roztažnost ke svařování.

9.4. PRAVIDLA PRO VOZY SKUPIN PODLE PŘÍLOHY " J "

9.4.1. Vozy skupiny N

Montáž bezpečnostního oblouku nebo klece je předepsána pro všechny rychlostní podniky na okruhu. Je nepovinná pro soutěže a závody do vrchu a slalomy, přičemž požadatelé mají vždy právo montáž oblouku nařídit.
Toto nařízení musí potom být zveřejněno výslovně ve zvláštním ustanovení podniku.

9.4.2. Vozy skupiny A a B

Montáž bezpečnostní konstrukce je povinná pro všechny podniky. Pro soutěže je úhlopříčná vzpěra nepovinná, ale doporučuje se.

Pokyny pro soutěžící jsou následující:

do 2000 ccm: bezpečnostní obloukpovinný, bezpečnostní klec nepovinná

přes 2000 ccm: bezpečnostní klec povinná

9.5. VYJÍMKY

Přitom mohou výrobci bezpečnostních konstrukcí navrhnout u ACN oblouk volné konstrukce pokud jde o použitý materiál, rozměry trubek a vestavbu prvků pro zachycení sil, avšak s podmínkou, že mohou zaručit, že konstrukce může vzdorovat dále uvedeným zatižením:

- 7,5 P vleže
- 5,5 P podélně v obou směrech
- 1,5 P bočně

P = hmotnost vozidla plus 75 kg

Na sportovním podniku musí být technickým komisařem o tom předložen certifikát podepsaný kvalifikovaným technikem. Musí být doložen výkresem a nebo fotografií předmětného oblouku a musí obsahovat prohlášení, že tento oblouk může vzdorovat shora uvedeným zatížením.

9.61 HOMOLOGACE

FISA vědoma si problému, které vzniknou při užívání bezpečnostních konstrukcí, navrhuje, aby všichni výrobci vozů doporučili typ bezpečnostních konstrukcí, která by odpovídala normám FIA.

Takový oblouk musí být popsán v příloze k homologačnímu listu a zaslán k přezkoušení na FISA.

10. Výhled dozadu

Výhled dozadu musí být zajištěn zrcátkem, kterým musí být vidět zadní okénko, jehož průhled má výšku nejméně / měřeno svisle/ 10 mm dodrženou nejméně na délce 50 cm.

Svírá-li spojnice horního a spodního okraje tohoto otvoru úhel menší než 20° s vodorovnou rovinou, musí být výhled dozadu zajištěn jinými účinnými prostředky /např. dvěma vnějšími zpětnými zrcátky nebo jakýmkoliv jiným zařízením, umožňujícím výhled dozadu stejně účině/.

Dále musí mít všechny vozy dvě vnější zrcátka pro podniky na okruhu.

Použití: Povinné pro skup. N,A,B.

11. Oko pro tažení

Oko závěsu pro tažení musí být montováno na přídi a zádi vozů pro všechny podniky.

Použití: skupiny N,A,B

12. Čelní sklo

Čelní sklo z vrstveného skla / nebo skla typu 10/20/ je povinné.
Použití : skupina N,A,B.

13. Bezpečnostní upevnění čelního skla

Taková upevnění mohou být volně používána u vozů opatřených čelním sklem.

Použití: nepovinná pro skup. N,A,B.

14. Elektrický odpojovač

Hlavní elektrický odpojovač musí odpojovat všechny elektrické obvody / akumulátor, alternátor nebo dynamo, světla, spouštěč, zapalování, elektrické ovládače atd./. Tento odpojovač musí být v nevýbušném provedení a musí být ovladatelný zvenčí i zvenčí vozu. Ovládání zvenčí musí být umístěno u spodku sloupku čelního skla na straně řidiče / u zavřených vozů/ Je zřetelně označen červeným bleskem v modrém trojúhelníku s bílým orámováním o základně 12 cm.

Použití: Montáž je povinná pro všechny vozy skupiny A a B startujících na závodech na okruhu nebo na závodech do vrchu. Pro ostatní podniky se montáž doporučuje.
Pro vozy skup. N je montáž nepovinná.

15. Bezpečnostní nádrže schválené FIA

Jestliže jezdec použije bezpečnostní nádrže, pak tato nádrž musí pocházet od výrobce uznaného FIA.

K tomu, aby výrobce obdržel od FIA uznávací protokol, musí podat záruku o trvale neměnné kvalitě svého výrobku a osvědčení o tom, že výrobek odpovídá FIA stanovené specifikaci.

Výrobci bezpečnostních nádrží uznané FIA jsou povinni svým zákazníkům bez vyjimky dodávat pouze takové nádrže, které jsou v souladu s povolovacími normami FIA. Z toho důvodu musí mít každá dodaná

bezpečnostní nádrž typový štítek se jménem výrobce, přesnou specifikaci podle které byla nádrž vyrobena a datum výroby.

15.1. Technické předpisy

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

15.2. Specifikace FIA / Spec/ FT3

Technické předpisy pro tuto bezpečnostní nádrž lze na požádání obdržet u FIA.

Stárnutí nádrže

Stárnutím elastické nádrže způsobuje, že po pěti letech se značně mění její fyzikální vlastnosti.

Z toho důvodu musí každá taková nádrž 5 let po datu výroby, uvedeném na nádrži, být nahrazena novou.

15.3. Seznam uznaných výrobců

Viz. článek příloha " J " 1981.

15.4. Použití těchto předpisů

Vozy skupin A a B smějí být opatřeny bezpečnostními nádržemi, jestliže nutné úpravy na vozidle nepřesáhnou ty, jež jsou povoleny řády.

Čl. 254

SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO SKUPINU "N"

1. DEFINICE

Cestovní sériové vozy velké produkce.

2. HOMOLOGACE

Tyto vozy musí být vyrobeny nejméně v 5000 exemplářích naprosto shodných a to ve 12 měsíčních po sobě následujících a homologovaných FISA ve skupině A.

Varianty na přání /VO/ podle homologačního listu pro skup. A nejsou platné pro skup. N.

Vozy skupiny N musí pocházet z vozů homologovaných ve skup.iné A ve stádiu vývoje po 1.1.1979 bez jakýchkoli variant na přání, nebo vozů skup. 1 - 1981 na základě jejich automatického převodu FISA do skup. A.

Každá homologace ve skupině N musí být potvrzena ASN každé země. Podstatou této homologace je homologační list pocházející od výrobce a uznaný ASN země výrobce, avšak popisující model prodávaný v uvedené zemi.

ASN nepotvrdí svou homologaci na žádný jiný model než ten, který se neliší od vozu popsáного v homologačním listě země výrobce v charakteristických znacích.

Homologace smí být potvrzena pouze na vozy, které byly schváleny do provozu na otevřených silnicích autoritou dané země, a to na vyžádání výlučně výrobcem a nebo uznaným dovozce; uznaní vozidla do silničního provozu na základě individuálního požadavku nesmí být podkladem pro homologaci.

FISA může schválit změny těchto pravidel na základě žádosti ASN země, která automobily nevyrábí.

Jezdec smí startovat pouze s vozem homologovaným ASN země, která mu vydala licenci.

3. POČET MÍST

Tyto vozy musí mít nejméně 4 místa, jejichž rozměry jsou definovány pro skupinu N.

4. DODATEČNÉ ZMĚNY DOVOLENÉ NEBO NAŘÍZENÉ

Jakékoliv změny, které nejsou výslovně povoleny jsou zakázány.

Jediné práce, které jsou ve voze povoleny, je nutná údržba a nebo výměna dílů poškozených opotřebením a nebo nehodou.

Hranice povolených změn a montáži jsou upřesněny dále.

S výjimkou těchto úprav musí být každý díl poškozený opotřebením a nebo nehodou nahrazen jedině dílem naprosto shodným s dílem původním, odebraným.

Vozy musí být striktně sériové a identifikovatelné podle jednotlivých položek homologačního listu vozu.

5. NEJMENŠÍ Hmotnost

Vozy musí mít nejméně hmotnost stanovenou homologačním listem, přičemž se bezpečnostní zařízení do této hmotnosti nesapočítává.

6.

6.1. MOTOR

Je dovoleno zaměnit a nebo zdvojit bowden pro ovládání akcelerátoru jiným, který nedodává výrobce vozu.

- zapalování: ponechává se volnost značky a typu svíček, kabelů vysokého napětí, omezovače otáček.

- systém chlazení: termostat je libovolný, právě tak jako spinač ovládání ventilátoru. Je možno použít jakýkoliv systém uzávěru chladiče.

6.2. PŘEVODOVÝ ÚSTROJÍ

- Spojka

Obložení a jeho upevnění je libovolné.

6.3. ZAVĚŠENÍ

Tlumiče

Libovolné, pokud jejich počet, funkční princip, body upevnění, rozměry / vnější průměr / a poloha vzhledem k průžici jednotce zůstanou zachovány. Pro zavěšení typu Mc Pherson je podmínka zachování původní vspěry.

6.4. POJEZDOVÁ ČÁST

Disky musí být homologovány výrobcem. Pneumatiky jsou libovolné pod podmírkou, že mohou být montovány na tyto disky.

6.5. BRZDY

Obložení a jeho upevnění / nýtované, lepené atd./ je libovolné pod podmírkou, že se třecí plocha brzd nezvětší.

Krycí štíty brzd mohou být demontovány a nebě upraveny.

Je-li vozidlo vybaveno posilovačem brzd, může být posilovač odpojen.

6.6. KAROSERIE

6.6. 4. Exteriér

Poklice kol musí být odstraněny.

Ochranné kryty světlometů mohou být namontovány pod podmírkou, že budou použity pouze k účelu krytí skel světlometů a nebudou mít žádný vliv na aerodynamiku vozu.

Montáž krytů spodku vozu je povolena pouze pro soutěže.

Je možno použít jakýkoliv uzávěr nádrže na palivo.

6.6.2. Prostor pro posádku

Bez omezení jsou povolena všechna zařízení, která nemají žádný vliv na chování vozu, taková, která zlepšují vnitřní vzhled vozu nebo pohodlí / osvětlení, topení, rádio atd./, pod podmínkou, že nebudou mít i podružný vliv na mechanickou účinnost motoru, řízení, zesílení , převody, brzdění a nebo jízdní vlastnosti vozu.

Všechny ovládače, tak jak byly vyrobeny v sérii, musí být zachovány pokud jde o jejich účel, avšak je dovoleno je upravit pro lepší ovládání a dosažitelnost/ např. je dovoleno prodloužení páky ruční brzdy, přidání šlapky k pedálu brzdy / rozšíření/ atd.

Dále je dovoleno následující:

1/ měřicí přístroje, počítače atd

dodatečně přidané mohou být libovolně instalovány pod podmínkou, že jejich namontováním nevznikne pro posádku žádné nebezpečí.

2/ Je povoleno vyměnit houkačku a nebo přidat další třeba i pro případné použití spolujezdcem.

3/ Mechanismus páky ruční brzdy je možno upravit pro okamžité odjištění.

4/ Je možno pozměnit držáky sedadel a přidati povlaky které mohou tvořit náznak anatomického sedadla.

5/ Anatomické sedačky jsou povoleny pod podmínkou, že jejich hmotnost bude přinejmenším taková jako hmotnost sedaček původních.

6/ Je dovoleno přidat dodatečnou příhrádku k odkládací schránce a další kapsy na dveře.

7/ Volant je libovolný

6.7. ELEKTRICKÁ SOUSTAVA

Baterie

Značka, kapacita a kabely baterie jsou libovolné. Napětí a umístění baterie musí zůstat zachováno.

Generátor

Výměna za generátor o větším výkonu / Watty/ je dovolena.
Dynamo nesmí být nahrazeno alternátorem a naopak.

Osvětlovací systém

Přidavné světlomety včetně příslušných relátek jsou povoleny pod podmínkou, že jejich počet nebude větší jak šest. Do tohoto počtu se nezapočítávají posíční světla.

Světlomety nesmí být vestavěny do karoserie. Počet světlometů a ostatních vnějších světel musí být vždy sudý.

Montáž couvacího světlometu je povolena pod podmínkou, že ho bude možno použít jen je-li řadicí páka v poloze zpětného chodu a s ohledem na příslušné policejní předpisy.

Je dovoleno přidat pojistky do elektrického obvodu.

Čl. 255

SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO SKUPINU "A"

1. DEFINICE

Cestovní vozy veliké produkce

2. HOMOLOGACE

Cestovní vozy musí být vyráběny v sériích nejméně o 5000 exemplářích naprosto shodných ve dvanácti po sobě následujících měsících.

Vozy skupiny 1 s platnou homologací po 31.12.1981 a jejichž výrobce nepožádá o převod do skupiny A budou automaticky převedeny do skupiny A sekretariátem FISA ve stavu jejich vývoje až do 1.1.1979 s vyjimkou všech variant, které nebudou předmětem dodávky výrobce. Starý homologační list bude použit s přetiskem FISA "Převod do skupiny A".

Homologace takto platné zaniknou podle norem stanovených homologačním řádem.

3. POČET MÍST

Cestovní vozy musí být nejméně čtyřmístné.

4. HMOTNOST

Vozy skupiny "A" musí mítí hmotnost v závislosti na objemu nejméně podle následující tabulky:

| do 1000 cm ³ | 620 kg |
|-------------------------|--------|
| 1300 | 720 |
| 1600 | 800 |
| 2000 | 880 |
| 2500 | 960 |
| 3000 | 1035 |
| 4000 | 1185 |
| 5000 | 1325 |
| nad 5000 | 1400 |

Uvedená hmotnost je hmotnost vozu ve stavu na závodě / viz. všeobecné předpisy pro vozy skup. N až B čl. 2.2. s bezpečnostním zařízením podle čl. 253.

Použití závaží je povoleno, pokud bude dodržen článek 2.3.
všeobecných předpisů pro skup. A,N,B.

5. POVOLENÉ ZMĚNY A DOPLŇKY

VŠEOBECNĚ

Nezávisle na tom, že tento předpis povoluje volnost pozměnění některých dílů, musí mechanické díly / na nichž se operace provádějí/ zůstat původní, takové jako prošly všemi operacemi výroby, které určil výrobce pro jejich sériovou výrobu. Tyto díly mohou být opracovány fimišem a nebo ubráním materálu a to libovolnými operacemi, avšak nesmí být změněny za nesériové. Jinak řečeno s výhradou, že je možné vždy bez pochybností zjistit, že se jedná o původní sériový díl, může být tento díl vyrovnan, vyvážen, srovnán, zmenšen a nebo tvarově pozměněn opracováním.

V každém případě však shora uvedené změny jsou povoleny pouze pod podmírkou, že budou respektovány míry a hmotnosti uvedené v homologačním listě.

Přidání materiálu

Jekékoliv přidání materiálu anebo dílů je zakázáno s výjimkou případů, které jsou některými články tohoto předpisu výslovně povoleny.

5.1. MOTOR

5.1.1. Blok válců

Je dovoleno převrtání maximálně o 0,6 mm nad původní vrtání pod podmírkou, že nebude překročena hranice třídy.

Převložkování motoru je dovoleno za stejných podmínek jako převrtání.

Srovnání bloku válců je povoleno.

Hlava válců: srovnání je dovoleno

5.1.2. Kompresní poměr: libovolný

5.1.3. Těsnění pod hlavou: libovolné

5.1.4. Písty: libovolné, právě tak jako kroužky, čepy a jejich zajištění.

5.1.5. Ojnice a klikový hřídel

Navíc k úpravám povoleným v článku "Všeobecně" může být klikový hřídel a ojnice předmětem úprav tepelných a chemických nebo mechanických odlišných od těch, které jsou prováděny na sériových dílech.

5.1.6. Ložiska

Značka a materiál jsou libovolné, musí však být zachován původní typ a rozměr.

5.1.7. Setrvačník

Smí být pozměněn podle článku "Všeobecně" / viz. shora/ pod podmírkou, že je vždy možno rozpoznat, že se jedná o setrvačník původní.

5.1.8. Plnění

Je dovoleno změnit prvky karburátoru/ú/ nebo zařízení pro vstřikování, které regulují paliva nasávaného motorem, avšak taková úprava nemá mít žádný vliv na nasávání vzduchu.

Zásah do zařízení proti znečisťování ovzduší je povolen pokud to nebude mít vliv na množství nasávaného vzduchu.

Pod podmírkou, že pouzdro čističe vzduchu zůstane zachováno může být upraveno. Je dovoleno vyjmout filtrační vložku. Navíc je dovoleno přidat další čistič.

Palivové čerpadlo/ čerpadla/ nepodléhá žádným omezením pod podmírkou, že nebude zabudováno do prostoru posádky. Jestliže je v tomto prostoru mantováno seriově, může v něm zůstat, musí však být účině zakryto. Je dovoleno nahradit seriové ovládání plynu jiným, které nemusí být výrobkem výrobce vozidla a nebo ho zdvojit.

5.1.9. Vačkový hřídel

Libovolný. Avšak počet hřídelů a počet ložisek musí být zachován. Časování je libovolné.

5.1.10. Ventily

Materiál a tvar ventilů je libovolný, avšak jejich charakteristické míry uvedené v homologačním listě musí zůstat zachovány / úhly sklonu os ventilů/. Maximální zdvih ventilů musí být zachován s tolerancí plus/ minus 0,3 mm. misky, klínky a vodítka / právě tak i když v originále neexistují/ nepodléhají žádnému omezení. Je dovoleno přidat vymezující podložky pod ventilové pružiny.

5.1.11. Vahadla a zdvihátka

Mohou být pozměněna ve smyslu článku "Všeobecně" / viz. shora/ pod podmírkou, že jejich charakteristické míry budou dodrženy.

5.1.12. Zapalování

Zapalovací cívka/y/, kondensátor, rozdělovač, přerušovač a svíčky jsou libovolné pod podmírkou, že systém zapalování

bateriové s cívkou nebo magneto zůstane stejný jako ten, který montuje výrobce na daný model.

Montáž elektronického zapalování, včetně zapalování bez mechanického přerušovače, je povolena pod podmínkou, že žádný jiný mechanický díl s vyjímkou těch, které jsou uvedeny shora, nebude pozměněn ani vyměněn za jiný. Počet svíček nesmí být změněn. Počet zapalovacích cívek je libovolný.

5.1.13. Chlazení

S výhradou, že bude montován na původní místo, je chladič a jeho připojení libovolné, včetně připojení k motoru.

Montáž clony chladiče je povolena.

Žádná omezení se nevztahuje na termostat. Větrák a nebo ventilátor chlazení pro motory chlazené vzduchem jsou libovolné.

Montáž výrovnávací nádržky chladící kapaliny je povolena.

Zátka chladiče může být zajištěna.

Tato ustanovení se netýkají případného výměníku tepla / předehřívání/ systému sání motoru.

5.1.14. Mazání

Chladič oleje, výměník oleje - voda, potrubí, olejová vana a čistič oleje jsou libovolné.

Umístění chladiče oleje je povoleno zvenčí karoserie pod vodorovnou rovinou procházející středy kol a tak aby nepřesahoval obrys vozu při pohledu se shora ve stavu tak jak je vůz připraven na start.

Takto umístěný chladič nesmí být opatřen žádným aerodynamickým zařízením.

Tlak oleje může být zvětšen výměnou pružiny v regulátoru tlaku.

5.1.15. Motor- uchycení - náklon a umístění

Uchycení je libovolné pod podmírkou, že náklona umístění motoru v motorovém prostoru nebude změněno.

5.1.16. Výfuk

Výfukové potrubí od výstupu se sběrného výfukového potrubí je libovolné, pod podmírkou, že nebude překročena hladina hluku předepsaná v zemích kde probíhá sportovní podnik, jde-li se na otevřené silnici. Koncovka výfuku musí přesahovat přes obrys vozidla.

U motorů s kompresorem smí být shérné potrubí měněno až za turbokompressorem.

5.1.17. Řemenice a řemeny pro pohon příslušenství umístěné vně motoru

Nemohou být odstraněny, ale jsou libovolné co do materiálu a rozměrů.

5.1.18. Těsnění: libovolné

5.1.19. Motor - pružiny

Pružiny, které limitují tlak v sání v případě přeplňování musí zůstat původní. Pro ostatní pružiny není žádné omezení, ale musí přitom zůstat zachován princip jejich původní funkce.

5.2. PŘEVODY

5.2.1. Spojka

Spojka včetně jejího mechanismu je libovolná, pod podmírkou, že počet lamen zůstane stejný jako u spojky sériové a že sériová spojková skříň zůstane zachována. Způsob ovládání

/ hydraulický a nebo mechanický/ musí zůstat stejný jako v sérii.

5.2.2. Převodovka

Je dovolena homologace další sady převodů jako doplněk k původní převodovce, a to bez minima produkce/Počet převodů nesmí být méněn musí být stejný jako u převodovky původní, systém synchronizace je libovolný/. / Upřesnění viz Homologační směrnice/. Přídavné zařízení pro chlazení oleje je povoleno / oběhové čerpadlo a chladič s náběhem vzduchu umístěný pod vozem/. Avšak původní soustava mazání musí zůstat zachována.

5.2.3 Stálý převod a diferenciál

Bez minima produkce lze homologovat dva dva přídavné stále převody hrušky s taliřem ke stávajícímu původnímu.

Je dovoleno použít diferenciál s částečně omezeným chodem pod podmínkou, že může být montován do původní skříně bez jakýchkoliv změn, které by nebyly v souladu se změnami povolenými v článku "Všeobecné" / viz výše/. Je také dovoleno blokovat diferenciál původní.

Princip původního mazání musí zůstat zachován, Přídavné zařízení pro chlazení oleje je dovoleno / oběhové čerpadlo a chladič s náběhem vzduchu umístěny pod vozem./

Hnací hřidele a pohon kol: mohou být homologovány bez minima produkce.

5.3. PĚROVÁNÍ

Umístění úchytných bodů pěrování na nosnících a na samonosné karoserii musí zůstat nezměněna a charakteristické úhly zavření a kol musí zůstat zachovány. v souladu s původními. Při tom je dovoleno využít možnosti seřízení, tak jak jsou dána u homologačního modelu.

Zesílení přidáním materiálu je dovoleno u úchytných bodů a stávajících prvků pérování, včetně dílů pérování na podvozku.

Stabilisátor

Může být odstraněn.

5.3.4. Klouby mohou být z jiného materiálu než původní. Materiál a rozměry hlavních pružin jsou libovolné, nikoli však jejich druh, misky pružin mohou být změněny na seředitelné, a to i přidáním materiálu.

TLUMIČE

Montáž dorazu pérování je povolena, tak jak je výrobcové dotazy. Značka tlumiče je libovolná. Počet a typ / teleskopický, pákový atd./ a funkční princip musí být zachován/ hydraulický, třecí, smíšený atd./. Úchyty musí zůstat původní.

V případě, kdy je u pérování McPherson nutné vyměnit teleskopické elementy, musí nové díly být podobné dílům původním s výjimkou tlumiče a misky pružiny.

V tom případě musí geometrie pérování zůstat nezměněna a charakteristické úhly pérování a kola musí zůstat stejné jako původní. Je však povoleno využít sériové možnosti seřízení tak, jak je u modelu homologováno.

5.4. KOA A PNEUMATIKY

Kompletní kola / disk + ráfek + pneumatika / jsou libovolné pod podmírkou, že mohou být použity do původní karoserie. V žádném případě však nesmí šířka kompletních kol v závislosti na objemu přesáhnout následující hodnoty:

| do 1000 cm ³ | |
|-------------------------|------|
| | 7" |
| 1300 | 7,5" |
| 1600 | 8" |
| 2000 | 9" |
| 3000 | 10" |
| 4000 | 11" |
| 5000 | 12" |
| nad 5000 | 13" |

Průměr ráfku může být zvětšen a nebo změnšen až o 2% původního rozměru.

5.5. BRZDOVÁ SOUSTAVA

Může být homologována bez minima produkce.

/ Zvláště brzdy bubnové mohou být nahrazeny brzdami kotoučovými./

5.5.1. Brzdové obložení

Materiál a způsob uchycení / nýtované a nebo lepené/
je libovolný pod podmírkou, že rozměry obložení zůstanou
zachovány.

5.5.2. Brzdový posilovač a regulátor brzdné síly / omezovač tlaku/

Mohou být odpojeny, ale ne odstraněny. Regulátor je volný.
Tato zařízení mohou být homologována bez minima produkce.

5.5.3. Chlazení brzd

Je dovoleno odstranit nebo změnit kryty brzd, avšak bez
přidání materiálu. Ohebné potrubí kruhového průřezu
pro přívod vzduchu k brzdě každého kola je dovoleno. Jeho
vnitřní průměr nesmí překročit 10 cm.

Diskové brzdy

Je povolena pouze jediná operace - srovnání kotouče.

Na závodech na uzavřené trati / závody na okruhu a do vrchu/
je dovoleno demontovat zařízení ruční brzdy.

Potrubí pro chlazení brzd smí přečnívat přes obrys karoserie
jen pod úrovni nárazníku.

Posilovač brzd je dovoleno odpojit.

5.6. ŘÍZENÍ

Homologace dalšího převodu řízení bez minima produkce je povolená. Je dovoleno odpojit posilovač řízení.

5.7. KAROSERIE - ŠASI

5.7.1. Odlehčení a zesílení

Zesílení části pérování je povoleno pod podmírkou, že se jedná o materiál kopirující původní tvar a je s ním bezprostředně spojen.

Tlumící materiál proti hluku může být odstraněn z podlahy vozlu, z motorového a zavazadlového prostoru a z podběhů kol.

5.7.2. Šrouby a matice

Mohou být libovolně nahrazeny a připouští se všechny dráhy zajištění.

5.7.3. VNEJŠEK VOZIDLA

5.7.3.1. Nárazníky

Svislé členy nárazníků mohou být odstraněny.

5.7.3.2. Poklice a kryty kol

Kryty kol mohou být odstraněny. Naproti tomu poklice musí být odstraněny.

5.7.3.3. Stěrače

Motorek, umístění a počet stěračů je libovolný, avšak nejméně jeden stěrač pro přední skálo musí zůstat zachován. Je dovoleno odstranit stěrače skel světlometů.

5.7.3.4. Odstranění ozdobného vnějšího kování je povoleno.

5.7.3.5. Body pro uchycení zvedáku mohou být zesíleny, přemístěny.
Počet těchto úchytů je možno zvětšit.

5.7.3.6. Je dovoleno namontovat kryt / ochranu/ světlometů, určené výlučně k ochraně skla světlometu, avšak bez jakéhokoliv aerodynamického účinku na vozidlo.

5.7.3.7. Vzhledem k odlišným policejním předpisům v různých zemích je umístění a druh státní poznávací značky libovolný.

5.7.3.8. Odstranění držáků státní poznávací značky je povoleno při zachování jejího původního osvětlení.

5.7.3.9. Může být použito dočasného upevnění čelního skla pod podmírkou, že se nezlepší aerodynamické vlastnosti vozu.

5.7.3.10. Montáž ochranných krytů spodku je povolena jen pro soutěže.

5.7.4. PROSTOR PRO POSÁDKU

5.7.4.1. Sedačky

Sedačky pro posádku a jejich podpěry / upevnění/ jsou libovolné, ale musí být opatřeny opěrkami hlavy.

Je dovoleno posunout přední sedačky, avšak ne za vertikální rovinu proloženou nejpřednějším bodem původního zadního sedadla.

Je dovoleno vyjmout sedačku spolujezdce a zadní sedačky včetně opěradel.

5.7.4.2. V případě, že by byla nádrž umístěna v prostoru pro zavazadlo vzadu a zadní sedačky by byly odstraněny, musí

ohnivzdornou přepážkou, která zamezí pronikání plamenů, případně kapalin.

Je dovoleno odstranit zadní pohyblivou polici u vozů s dvouprostorovou karoserií.

Vedení kapalin

Průchod potrubí pro vedení kapalin prostorem pro posádku je povolen ale potrubí nesmí mít žádné spoje; průchod potrubí pro vedení vzduchu je povolen pouze v případě, že se jedná o vzduch určený pro větrání.

5.7.4.3. Přístrojová deska

Přídavné části umístěné pod přístrojovou deskou, které nejsou její součástí, mohou být odstraněny.

5.7.4.4. Dveře

Je dovoleno:

- odstranit odhlučňovací materiál pod podmínkou, že se vzhled dveří nezmění.
- nahradit elektrické ovládání oken ručním.

5.7.4.5. Strop

Je dovoleno odstranit odhlučňovací materiál pod podmínkou, že se vnější vzhled nezmění.

5.7.4.6. Podlaha

Je dovoleno odstranit odhlučňovací materiál a jeho součásti. Koberečky jsou volné a mohou být tedy odstraněny.

5.7.4.7. Ostatné odhlučňovací materiál: může být odstraněn.

5.7.4.8. Systém vytápění

Původní zařízení pro vytápění může být nahrazeno jiným dodávaným výrobcem, které uvádí v katalogu jako zařízení dodávané napřání.

5.7.4.9. Zařízení pro klimatisaci

Může být přidáno a nebo odstraněno, avšak vytápění vozu musí být zajištěno.

5.7.4.10. Volant

Libovolný. Je dovoleno odstranit zařízení proti krádeži vozidla.

5.7.4.11. Montáž bezpečnostního oblouku je povolena.

Poloha volantu upravo a nebo vlevo je povolena pod podmírkou že jde o prostou záměnu ovládání řídících kol vyvinutou a dodávanou výrobcem bez jakýchkoliv jiných mechanických změn než těch, které jsou nutné.

5.7.5. Dodatečné příslušenství

Je dovoleno přidat vše, co nemá vliv na chování vozidla, jako je takové příslušenství, které činí interiér vozidla estetičtějším a nebo konfortnějším / osvětlení, topení, rádio atd/. Toto příslušenství nesmí v žádném případě ani nepřímo zvětšovat výkon motoru, nebo mít vliv na řízení, přenos síly, brzdy a nebo jízdni vlastnosti vozidla na silnici. Úloha všech ovládacích prvků musí zůstat ta, kterou ji m určil výrobce. Je dovoleno je přizpůsobit tak, aby byly lépe použitelné nebo snadněji dosažitelné, jako např. prodloužení páky ruční brzdy, přídavná patka na brzdrový pedál atd.

Je povoleno následující:

- 1/ Původní čelní sklo může být nahrazeno vrstveným čelním sklem se zabudovaným vytápěním - rozmrazováním.
- 2/ Měřicí přístroje, počítače atd. mohou být přidány a nebo přemístěny. Taková instalace nesmí způsobit nebezpečí v prostoru pro posádku.
- 3/ Houkačka může být zaměněna a nebo může být přidána další pro potřebu spolujezdce.
- 4/ Elektrické spínače mohou být libovolně zaměněny ať co je určení a nebo polohy nebo jejich počtu v případě dodatečného příslušenství.
- 5/ Páka zajišťovací brzdy může být upravena tak, aby se dosáhlo možnosti okamžitého odjištění.
- 6/ Náhradní kolo / kola/ nejsou povinná. Pokud se však ve voze nachází, musí být solidně upevněno a nesmí být umístěno v prostoru jezdce a spolujezdce vpředu / je-li spolujezdec ve voze/ a jejich umístění nesmí způsobit změnu vnějšku karoserie.
- 7/ Je dovoleno přidat přídavné příhrádky do odkládací skřínky a další kapsy do dveří, pokud se tak stane na původním čalounění.
- 8/ Desky z izolačního materiálu je možno přidat ke stávajícím přepážkám za účelem ochrany proti požáru.

5.8.1. ELEKTRICKÁ SOUSTAVA

Jmenovité napětí elektrické soustavy včetně zapalovacího okruhu musí zůstat dodrženo.

5.8.2. Je dovoleno přidat relé a nebo pojistky do elektrického obvodu, prodloužit a nebo přidat elektrické kabely. Elektrické kabely a jejich zapozdření jsou libovolné.

5.8.3. Baterie

Značka a kapacita baterie / baterií/ je libovolná. Každá baterie musí být solidně upětněna a zakryta takovým způsobem, aby se zabránilo jakémukoliv krátkému spojení a nebo úniku kapaliny. Její umístění je libovolné, ale nesmí být umístěna v prostoru pro posádku.

Původní počet baterií musí zůstat zachován.

5.8.4. Generátor a regulátor napětí: libovolný

Avšak umístění a systém pohonu generátoru nesmí být měněn. Regulátor napětí smí být přemístěn, ale ne do prostoru pro posádku, není-li tam instalován sériově.

5.8.5. Osvětlení a signalizace:

Světelná a signalizační zařízení musí odpovídat úředním předpisům země, ve které se podnik koná, nebo mezinárodní konvenci o silničním provozu.

Za účelem dodržení tohoto opatření je dovoleno změnit umístění signalizačních a obrysových světel.

Značka osvětlovacích zařízení je libovolná.

Osvětlovací zařízení, které tvorí normální výstroj vozu musí být takové , jak ho vyvinul výrobce pro daný model, včetně jeho funkce. Při tom je dovoleno změnit ovládání natáčecích světlometů jako i zdroj energie.

Úplná volnost se ponecháčá pokud jde o skla, paraboly a žárovky. Přídavné světlomety jsou povoleny pod podmínkou, že jejich počet včetně světlometů základních nepřesáhne osm světlometů / do tohoto počtu se nezapočítávají obrysová světla/ a pod podmínkou, že celkový počet světlometů bude sudý. Světlomety mohou být zabudovány do přední části karoserie nebo do masky, avšak otvory pro světlometry musí být plně vyplňeny.

Montáž zpětného světlometu, v případě potřeby zapuštěného do karoserie je dovolena pod podmínkou, že může být použit jen tehdy, je-li řadicí páka v poloze zařazeného zpětného rychlostního stupně a že jsou respektovány příslušné policejní předpisy. Tyto předpisy mohou být změněny v proposicích sportovního podniku.

5.9. PALIVOVÉ NÁDRŽE

5.9.1. Celkový objem palivových nádrží nesmí přesahovat uvedené hodnoty:

| | | |
|-------------------------------------|-----------------|-------|
| vozy do 700 cm ³ | objemu motoru : | 60 l |
| vozy od 700 do 1000 cm ³ | " | 70 l |
| " 1000 do 1300 cm ³ | " | 80 l |
| " 1300 do 1600 cm ³ | " | 90 l |
| " 1600 do 2000 cm ³ | " | 100 l |
| " 2000 do 2500 cm ³ | " | 110 l |
| vozy nad 2500 cm ³ | " | 120 l |

5.9.2. Nádrž na palivo může být nahrazena nádrží bezpečnostní homologovanou u FIA/ specifikace FT3/ nebo jinou nádrží homologovanou výrobcem vozu bez minima produkce. V tom případě je počet nádrží libovolný a mohou být umístěny v prostoru pro zavazadla, avšak otvor pro odvod paliva případně rozlitého do tohoto prostoru je povinný.

Umístění původní nádrže nesmí být měněno s vyjimkou vozů, kde je býrobce umístil do prostoru pro posádku a do blízkosti posádky.

V tom případě je dovoleno buď mezi nádrž a posádku namontovat ochrannou přepážku a nebo nádrž přemístit do zavazadlového prostoru a podle potřeby upřavit příslušná zařízení / plnící hrdlo, paliové čarpadlo, paliové potrubí/.

Ve všech případech přemístění nádrží nesmí být provedeno jakékoliv odlehčení a nebo zesílení než ta, která jsou povolená v článku 5.7.1., ale místo původní nádrže může být zakryto zvláštním panelem.

Umístění a rozměry plnicího hrdla a jeho uzávěru mohou být pozměněny pod podmínkou, že nová instalace nebude přesahovat přes obrys karoserie a bude zaručovat, že nedojde k úniku paliva do vnitřku vozu.

Použití zvětšené palivové nádrže musí být povoleno národní řídící federací /ASN/ se souhlasem FIA a to jen pro podniky pořádané ve zvláštních zeměpisných podmírkách / např. v pouštích a nebo tropech/.

5.10. VÍSTROJ NA PRÁNI , KTERÁ MŮŽE BÝT HOMOLOGOVÁNA BEZ MINIMA PRODUKCE.

- jeden převod převodovky
- dva stálé převody hnací nápravy
- řídící tyče
- hnací hřídele a klouby
- jeden převod řízení
- součásti zavěšení, zesílené nápravy pod podmínkou, že zůstanou naprostě zaměnitelné s původními, že osy uchycení na šasi zůstanou na svých místech a kinematika zavěšení zůstane nezměněna.
- posilovač řízení / jestliže v tom případě vzniknou více jak dva homologované převody řízení pro jeden a tentýž vůz/.
- systém brzd, brzdové třměny, systém chlazení brzd, víceokruhový systém brzdění, rozdělovač brzdného tlaku-
- palivové nádrže
- tlumič řízení

Čl. 256

SPECIFICKÉ PŘEDPISY PRO SKUPINU "B"

1. DEFINICE

Vozy Grand Tourisme

2. HOMOLOGACE

Tyto vozy musí být vyráběny nejméně ve 200 exemplářích naprosto shodných ve dvanácti po sobě následujících měsících a musí mít nejméně 2 místa.

Vozy s platnou homologací pro skupinu 2,3,4 ještě po 31.12.1981 jejichž výrobce nepožádal o převod do skupiny "B", budou do skupiny B automaticky převedeny sekretariátem FISA se všemi vývojovými znaky do 1.1.1979 bez všech variant na přání.

Starý homologační list bude použit s přerazitkováním FISA " převod do skupiny B".

3. POVOLENÉ MONTÁŽE A ZMĚNY

Všechny ty, které jsou povoleny pro skupinu A a navíc následující změny a doplnky.

4. HMOTNOST A ROZMĚRY VOZIDLA

Vozy skupiny B musí mít v závislosti na objemu motoru

nejméně hmotnost podle následující tabulky:

| | |
|--------------|---------|
| do 1000 ccm | 580 kg |
| 1300 ccm | 675 kg |
| 1600 ccm | 750 kg |
| 2000 ccm | 820 kg |
| 2500 ccm | 890 kg |
| 3000 ccm | 960 kg |
| 4000 ccm | 1100 kg |
| 5000 ccm | 1235 kg |
| nad 5000 ccm | 1300 kg |

5. Kola a pneumatiky

Stejný text jako pro skupinu "A" čl. 5.4. pouze šířky
mohou být následující:

| | |
|--------------|------|
| do 1000 ccm | 8" |
| 1300 ccm | 8,5" |
| 1600 ccm | 9" |
| 2000 ccm | 10" |
| 3000 ccm | 11" |
| 4000 ccm | 12" |
| 5000 ccm | 13" |
| nad 5000 ccm | 14" |

6. VYBAVENÍ NA PŘÁNÍ KTERÁ MŮŽE BÝT HOMOLOGOVÁNA BEZ MINIMA PRODUKCE

Navíc uvedeného seznamu pro skupiny A:

- mazání se suchou skříní

čl. 257

PŘEDPISY PRO SKUPINU "C" PLATNÉ OD 1.1.1982

1. DEFINICE

Závodní vozy vyráběné speciálně pro závody na uzavřených tratích.

2. SPECIFIKACE

2.1. Motor

Motor musí být uznán/ uznání FISA / minimum produkce: jeden motor / a to výrobcem, který již má homologovaný nejméně jeden vůz ve skupině "A" a nebo "B" a nebo musí pocházet z vozu v těchto skupinách již homologovaného. Motorem se rozumí celek tvořený blokem, válci a hlavou / hlavami/.

Všechny úpravy na takovém motoru jsou povoleny.

Pro roky 1982 - 1983 platí:

Maximum paliva uloženého ve voze jest 100 litrů.

Počet tankování během závodu je omezen následovně:

| | |
|---------------------------------|---------------|
| zádné tankování pro méně jak | 165 km |
| 1 tankování pro vzdálenost mezi | 165 a 330 km |
| 2 " | 330 a 500 km |
| 3 " | 500 a 665 km |
| 4 " | 665 a 830 km |
| 5 " | 830 a 1000 km |

12 tankování pro 2 hodiny

25 tankování pro 24 hodiny

Pro rok 1984 a další bude maximální obsah paliva ve voze omezen.

2.2. Hmotnost

Minimální hmotnost jest stanovena na 800 kg.

Tato hmotnost je skutečná hmotnost prázdného vozu / bez osob a zavazadel ve voze, přičemž vůz je kompletně vybaven/. Do této hmotnosti se počítají všechny normální bezpečnostní prvky. Kontrola této hmotnosti může být provedena kdykoliv během závodu se zbývajícím množstvím kapalin v nádrži / je nutno připomenout, že je zakázáno dolívat vodu, olej nebo jiné kapaliny před vážením/ a po vypuštění veškerého paliva.

Je dovoleno dovážit hmotnost vozu jednou nebo více zátěžemi, pod podmínkou, že se jedná o ucelené pevné těleso, upevněné pomocí nářadí, a upravené tak, aby je bylo možno připlombovat, jestliže to komisaři povolují za nutné.

3. OSTATNÍ PŘEDPISY

3.1. Vnější rozměry

Maximální šířka 200 cm

Maximální délka 480 cm

Výška: celková minimální výška

/ měřeno k horní hraničné čelnímu sklu/ 100 cm

celková maximální výška 110 cm

Součet předního a zadního převisu nesmí být větší jak 80% rozvoru

rozdíl předního a zadního převisu nesmí být větší než 15% rozvoru.

3.2. Dveře

Dvoje dveře jsou povinné.

Dveřmi se rozumí část karoserie, která se otvírá za účelem

přístupu k sedadlům.

Vnější zařízení pro otevření dveří musí být zřetelně označeno. Rozměry vnějšího panelu / část normálně neprůhledná/ musí být takové, aby se do něj dal vepsat pravoúhelník nebo rovnoběžník o šířce minimálně 50 cm a výšce 30 cm měřeno svisle, jehož rohy mohou být zaobleny poloměrem maximálně 15 cm.

Vosy se zasouvacími dveřmi nesmí být převzaty, nejsou-li opatřeny bezpečnostním zařízením zajišťujícím snadné a rychlé vyprostění posádky z vozu v případě nehody. Dveře musí být opatřeny skly z průhledného materiálu s min. rozlohou okna 40 cm šířka a 25 cm výšky.

Otevřené dveře musí umožňovat volný přístup k sedadlům. Musí být provedeny tak, aby neznemožňovaly výhled do strany.

3.3. Čelní sklo

Čelní sklo vyrobené z vrstveného skla je povinné.

Do čelního skla musí být možno vepsat pásek 10 cm vysoký (měřeno svisle) a 95 cm dlouhý (měřeno vodorovně) na tětivě mezi vnitřní stranou sloupku čelního skla (a nebo předního bezpečnostního oblouku) a jehož střed se bude nacházet 30 cm nad nejvyšším bodem vozu.

3.4. Prostor pro posádku

definice prostoru pro posádku: vnitřní prostor, ve kterém

je umístěn jezdec a spolujezdec.

definice pojmu sedadlo: dvě plochy tvořící polštář

pro posazení a zádové opěradlo.

zádové opěradlo: plocha měřená od spodní části páteře osoby normálně sedící v sedadle směrem nahoru.

polštář pro posazení: plocha měřená od spodní části páteře stejné osoby, směrem dopředu.

Minimální šířka prostoru pro posádku měřená ve výši loktů nad předními sedadly: 130 cm/51 palců/ měřeno vodorovně mezi čalouněním a nebo vnitřními plochami dveří.

Sedadlo jezdce a spolujezdce musí být shodné a možnost obsazení těchto sedadel musí být stejná. Musí být umístěna navzájem symetricky a navíc podle osy vozidla. V takto popsaném prostoru nesmí být umístěno nic než dorozumívací systém, hasicí přístroj/e, bezpečnostní oblouk a brašna s nářadím. Sedadla musí být solidně připevněna: mohou být však seřiditelná podle postavy jezdce. Vůz musí mít dva volné prostory, symetrické vzhledem k podélné ose vozu, které mohou být vedle sebe.

Do těchto prostorů lze umístit pouze sloupek volantu a jeho hřidle.

Každý z těchto prostorů je definován:

- svým svislým pravoúhlým průřezem o ploše minimálně 750 cm^2 a nejméně šířkou 25 cm
- svou délku od nohou jezdce ke svislému průmětu středu volantu.

Je předepsána účinná ventilace zajišťující přivod čerstvého vzduchu a odvod vzduchu spotřebovaného / znečistěného/.

3.5. Kola a pneumatiky

Počet kol je stanoven na čtyři. Doporučuje se používat kola se zařízením pro zajištění pneumatik. V případě

použiti kola centrální maticí / křídlovou/ nesmí tato matice přesahovat přes šířku ráfku.

Maximální šířka kompletního kola je 16 palců.

Měření šířky kola se provádí tak, že kolo je namontováno na vozidle, které spočívá na svých kolech, v pojízdném stavu s jezdcem ve voze, pneumatiky nahuštěny na svůj normální tlak.

Tato měření se provádějí jen na pneumatice v místě nad středem. Šířka naměřená v místě patek nesmí být větší než šířka pneumatiky.

3.6. Převody

Libovolné, avšak zpětný chod, který může jezdec zařadit se svého sedadla je povinný.

3.7. Karoserie

Všechny prvky karoserie musí být úplně a pečlivě dohotoveny bez provizorních nebo nahodilých dílů. Karoserie musí krýt všechny mechanické orgány.

Vstupní otvory pro vzduch nesmí přesahovat na výšku vrchol karoserie a nebo čelního skla.

V případě, že se jedná o otevřený vůz, pak otvor nad sedadly musí být symetricky vzhledem k podélné ose vozidla.

Karoserie musí překrývat kola tak, aby účině zakrývala přinejménším jednu třetinu jejich obvodu, a to po celé šířce pneumatik, za zadními koly musí karoserie sahat pod osu zadních kol. Chladící otvory směrované dozadu musí být opatřeny žaluziemi a nebo jiným zařízením tak, aby nebyly vidět pneumatiky ze zadu.

Všechny části, které mají vliv na aerodynamiku a všechny části karoserie musí mít tuhé spojení s částmi vozu plně odpérovanými / s celkem šasi - karoserie/ nesmí jevit žádné známky uvolnění, musí být rádně připevněny a musí zůstat nepohyblivé vzhledem k těmto částem je-li vůz v pohybu.

Všechny vozy musí být provedeny tak, aby zespodu za svislou rovinou dotýkající zadní části předních kompletních kol a před svislou rovinou dotýkající se přední části zadních kol, byly solidní, rovná, tvrdá, tuhá plocha z jednoho kusu, do kterého by bylo možno vepsat pravoúhelník o stranách 100 cm / měřeno ve směru příčné osy vozu/ a 80 cm/ měřeno podél podélné osy vozu/. Tato plocha musí být přímou součástí celku šasi - karoserie a nesmí jevit žádné známky uvonění a posunu vzhledem k jmenovanému celku.

Žádná část, která má vliv na aerodynamiku a žádná část karoserie nesmí být za žádných okolností pod geometrickou rovinou tvořenou takto definovanou plochou.

Všechna zařízení příčná, podélná a jiná, ohebná, posuvná, otáčecí nebo vysouvavá vložená mezi vůz a vozovku jsou zakázána.

3.8. Osvětlovací zařízení

Vozy jsou vybaveny vzadu nejméně dvěma brzdovými a dvěma koncovými červenými světly. Budou umístěny viditelně a symetricky z obou stran podélné osy vozidla.

Navíc budou vybaveny vzadu jedním červeným světlem "do deště". K tomu musí být vozy vybaveny nejméně dvěma světlomety nejméně stejné svítivosti jako mají obvykle nosy cestovní a ukazateli směru montovanými vpředu a vzadu a po stranách jako ukazatele umístěné za osou předních kol.

Osvětlovací zařízení musí být ve funkčním stavu po celou dobu závodu a to i tehdy, když se závod jede výhradně ve dne.

3.9. Baterie

Musí být umístěny mimo prostor pro posádku, musí být solidně upevněna a úplně zakryta ve schránce z izolačního materiálu.

3.10. Stěrače

Povinný je alespoň jeden stěrač ve funkčním stavu.

3.11. Nádrž na olej

Maximální množství motorového oleje ve voze je 20 litrů. Všechny nádrže na olej musí být účinně chráněny. Všechny nádrže na olej umístěné mimo hlavní strukturu vozu musí být obklopeny deformovatelnou strukturou o tloušťce 10 mm. Žádná část vozu s náplní oleje se nesmí nacházet za rychlostní a nebo rozvodovou skříní a to u vozů s pohonem zadních kol. V případě, že vůz má přední pohon, žádná část obsahující olej se nesmí nacházet za zadními kompletními koly. Všechna vedení pro olej vedená vně prostoru pro jezdce s vyjimkou potrubí trvale umístěného na motoru musí svou pevností vzdorovat tlaku 70 kp/cm^2 / 1000 psi/ a teplotě $230^\circ/\text{F}/$ 500°F/.

3.12. Starter

Starter motoru je povolen pouze takový, který pracuje se zdrojem energie a spouštěčem umístěným ve voze obsluhovatelným jezdcem sedícím za volantem.

3.13. Palivo

Jako palivo je povolen pouze benzín následujících vlastností:

102 RON maximálně, měření se provádí dle normy ASTM D 2699. Schválení nebo zamítnutí paliva podle normy ASTM D 3244 se spolehlivostí 95%. Max. 2% hmotnosti kyslíku a 1% dusíku, zbytek paliva musí pozůstat výlučně z uhlíkovodíků a nesmí obsahovat ani alkohol, ani sloučeniny dusíku nebo jiné, příslady umožňující zvýšení výkonu.

V zemích ve kterých se toto palivo pro motory skupiny C v normálních obchodních sítích nevykystuje, nebo je v těchto zemích zákony zakázáno dovážet, může ASN obdržet od FISA vyjímkou pro použití leteckého paliva, které potom musí být zajištěno pořadateli a musí být použito všemi jezdci.

3.14. K získání palivové směsi smí být jako okysličovadla použito výhradně vzduchu.

4. BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ

4.1. Vedení, potrubí a elektrická výbava

S výjimkou případu, že vedení, potrubí a elektrické příslušenství jako baterie, palivová čerpadla atd. jsou v souladu s leteckými předpisy, pokud jde o umístění, materiál a spojení, musí být instalovány takovým způsobem, aby jakýkoliv únik nemohl způsobit:

- nahromadění kapaliny
- vnikání kapaliny do prostoru pro jezdce
- styk kapaliny s vedením a nebo jakýmkoliv jiným elektrickým příslušenstvím

V případě, že vedení, potrubí a nebo elektrická příslušenství procházejí a nebo jsou zabudována v prostoru pro jezdce, musí být od tohoto prostoru izolována přídavným krytem, který zabrání prosakování a je nehořlavý. Všechna palivová potrubí vně prostoru pro jezdce s výjimkou těch, které jsou trvale namontována na motoru, musí být provedena v zesílené konstrukci a spojena šroubením. Musí vzdorovat tlaku $70 \text{ kg/cm}^2 / 1000 \text{ psi}$ a teplotě 200°C . Všechny elektrické obvody musí být chráněny ohnivzdorným obalem / pouzdrem/.

4.2. Ochrana potrubí

Je nařízena ochrana palivového a brzdrového potrubí pokud není chráněna vlastní strukturou vozu, proti nebezpečí poškození / kameny, korozí, lomu mechanických dílů atd/ a v prostoru pro jezdce potom proti nebezpečí požáru / v tomto případě pouze palivové potrubí/.

4.3. Bezpečnostní pásy

Jsou předepsány dva ramenní pásy, jeden pás bederní a dva pásy stehenní. Body upevnění ve vozidle:
2 pro bederní pás - 2 a nebo i jeden symetrický vůči sedadlu pro ramení popruhy - 2 pro popruhy stehenní.

4.4. Hasicí zařízení

Upevnění

Každá hasicí láhev musí být připevněna tak, aby mohla vzdorovat zrychlení 25 g, a to v kterémkoliv směru.

Funkce spuštění

Oba hasicí systémy musí mít možnost současného spuštění. Všechna spouštěcí zařízení jsou povolena, avšak pro způsob vyprazdňování, který není výlučně mechanický, je zapotřebí zdroje energie, který není závislý na hlavním zdroji. Hasicí systém musí mít možnost spustit jezdec sedící normálně za volantem a upoutaný bezpečnostním pásem a to ručně, právě tak jako osoba zvenčí. Zařízení pro spuštění hasicího systému zvenčí musí být umístěno bezprostředně u hlavního přerušovače elektrického obvodu a nebo s ním kombinováno a musí být označeno červeným písmenem "E" v bílém kruhu s červenou obrubou o průměru minimálně 10 cm.

Spuštění hasicího zařízení pomocí tepelného čidla se doporučuje.

Spouštěcí systém musí být funkčně schopný ve všech polohách vozu, tedy i tehdy, když jsou lahve převrácené.

Ověřování

Typ náplně hasicího přístroje, celková hmotnost lahve, množství hasicí látky musí být uvedeny na lahvi/vich.

Minimální obsah hasicího systému:

| | |
|----------------------------------|--------|
| Zavřené vozy: prostor pro jezdce | 2,5 kg |
| motor | 5 kg |

| | |
|-----------------------------------|--------|
| Otevřené vozy: prostor pro jezdce | 5 kg |
| motor | 2,5 kg |

Použitelná hasicí látka je výlučně Halon 1211 nebo 1301/BCF-BTM.

Celé hasicí zařízení musí být z takového materiálu, aby vzdorovalo ohni a musí být chráněno proti nárazům. Umístění hasicího systému musí být provedeno takovým způsobem, aby nemohl přímo na jezdce / nebezpečí způsobení omrzlin/.

Doba vyprazdňování:

Prostor pro jezdce: 30 sekund pro Halon 1211
60 sekund pro Halon 1301

Prostor pro motor 10 sekund.

4.5. Bezpečnostní oblouk

4.5.1. Jsou předepsány dva oblouky, před a za horní částí těla jezdce a spolujezdce. Musí opisovat vnitřní profil horní části prostoru pro posádku a musí být vzájemně spojeny ve spodní části šasi vozu a nahore nejméně jednou trubkovou vzpěrou tvaru trubky/skřínovým nosníkem/. Navíc musí zadní oblouk být opatřen diagonální výztuhou : dvěma podpěrami směřujícími dozadu / viz. obr. č.25/. Tato struktura musí být zhodovena z trubek, které mají minimálně následující charakteristiky:

| | |
|------------------|-----------|
| Uhlikatá ocel | Ø 48,3 mm |
| tažená zastudena | |
| bezešvá E-30 daN | x 2,6 mm |
| Legovaná ocel | Ø 42,4 mm |
| Typ 25 CD4 | |
| SAE 4125 etc | |
| E-50 dan | x 2,6 mm |

HLAVNÍ PODMÍNKY

- 1/ Základním účelem tohoto zařízení jest chránit jezdce v případě převržení a nebo těžké havárie.
- 2/ Jsou-li použity šrouby a matice, šrouby musí mít dostatečný minimální průměr v závislosti na počtu použitých šroubů. Musí být co nejlepší jakosti/ přednost mají šrouby leteckého typu/. Nedoporučuje se používat šrouby se čtverhranou hlavou.
- 3/ Pro hlavní strukturu je nutno použít trubky stejných rozměrů s pravidelným zakřivením a stálých ~~XXXXXX~~ poloměrů bez známek nerovnosti a trhlin.
- 4/ Všechny sváry musí být nejlepší kvality, s úplným provařením / přednost má sváření obloukové nebo v heliové atmosféře/. I když vnější vzhled ještě nezaručuje plně kvalitu sváru, sváry špatného vzhledu nejsou nikdy známkou dobré práce.
- 5/ Vzpěry musí mít stejný průměr jako trubky hlavní struktury. Jejich upevnění musí být umístěno pokud možno co nejvýše u vrcholu oblouku, v každém případě však nejméně ve třech čtvrtinách jeho celkové výšky.
- 6/ V případě trubkového rámu je důležité, aby bezpečnostní oblouk byl ve voze upevněn tak, aby se na něj působící síly rozdělily na co možno největší plochu. Nestačí prosté upevnění na rámovou trubku nebo na jediný spoj trubek. Oblouk musí být upevněn tak, aby tvořil prodloužení konstrukce šasi a nebyl dílem pouze přídavným. Je zapotřebí věnovat zvláštní péči nezbytnému zesílení struktury šasi, např. přidáním vzpěr a nebo desek za účelem rozložení sil odpovídajícím způsobem.
- 7/ Pro skořepinové šasi je zapotřebí použít oblouk úplně uzavřený, jehož spodní část opisuje přesně vnitřní část skořepiny, přičemž je uchycen odpovídajícími upínacími

deskami. Tento typ oblouku tvoří tedy integrální část šasi.

VESTAVBA OBLOUKU DO SKELETU

Oblouk musí mít dvě připojovací desky:

- jedna deska z oceli, přivařená, přišroubovaná a nebo přinýtovaná na šasi / skořepinu/. Tloušťka této desky je nejméně 2 mm s prodloužením, které přilne ke svislému slouku skeletu / např. k dveřnímu sloupu viz. obr. 24./ Celková plocha této desky musí být nejméně 35 cm^2 z čehož jedna třetina zajišťuje spojení se svislým sloupkem.
- jedna deska přísluší trubce oblouku, má stejnou tloušťku jako stěna trubky na niž je upevněna.

Tyto dvě desky se vzájemně spojí nejméně třemi šrouby se šestihranými hlavami a maticemi průměru nejméně 8 mm a nebo třemi šrouby s hlavou typu Allen a matkami, vysoké pevnosti a průměru nejméně 8 mm.

Přivaření oblouku přímo do skeletu není v žádném případě povoleno. Opírá-li se oblouk o skřín, musí být toto v místě dotyku zesílena drážky s přivařenými šrouby a nebo s navářenými trubkovými nástavci / viz. obr. 25./.

Jestliže se oblouk opírá vzadu o nedostatečně pevnou plošinu, potom musí být oblouk upevněn tím způsobem, že se přidají mezi takovouto plošinu a nosnou část skeletu vozu výztyhy, které se přispůsobí typu oblouku / materiál, spojení, upevnění/.

ROZEBIRATELNÉ SPOJENÍ

Jestliže se použijí v oblouku rezebiratelná spojení, musí odpovídat typům schváleným FIA. V současné době jsou schválena spojení kuželovou vložkou, spojení dvějitým třmenem s čepem namáhaným na dvojí stříh a spojení převlečnou trubkou, uvedena na výkresech 20, 21, 49.

Spojení dvojitým třmenem smí být přitom použito pouze pro podélné výztyhy a ne pro hlavní rám a nebo oblouky.

Spojení uvedené na obraze 22 smí být použito pouze mimo hlavní strukturu.

4.5.2. Tradiční a uznávaní výrobci mohou však navrhnut oblouky volné konstrukce pokud jde o materiál použitý, rozměry trubek a zástavbu vzpěr, pod podmínkou, že mohou prokázat, že konstrukce je schopna odolávat následujícím silám:

"p" je hmotnost vozu připraveného k jízdě / s řidičem a plnými nádržemi/. Oblouk musí být schopen zachytit tři síly působící současně:

- 1,5 p bočně
- 5,5 p podélně v obou směrech
- 7,5 p svisle

přičemž jsou tyto síly směrovány na hlavní strukturu šasi. Protokol o splnění této podmínky, podepsaný kvalifikovaným technikem musí být předložen technickým komisařům podniku. Tento protokol musí být opatřen výkresem a nebo fotografií předmětného oblouku a prohlášením, že oblouk je schopen vzdorovat výše uvedenému zatížení.

4.6. Přerušovač elektrického obvodu

Přerušovač hlavního obvodu musí odpojovat všechny elektrické obvody / baterii, alternátor nebo dynamo, světla, houkačku, zapalování, elektrické příslušenství atd/. Odpojovač musí být v provedení nevýbušném a musí být ovladatelný zevnitř a zvenčí vozidla. Ovládání zvenčí musí být povinně umístěno u sloupku čelního skla na straně řidiče u vozů uzavřených a nebo na spodku u trubky hlavního oblouku vpravo nebo vlevo u vozů otevřených. Musí být označen zřetelně červeným bleskem v modrém trojúhelníku s bílým orámováním. Základna nejméně 12 cm.

4.7. Zachycovač oleje

Všechny vozy jejichž mazací soustava je odvětrávána do atmosféry, musí být vybaveny tak, aby vystupující olej nemohl volně vytékat. Zachycovací nádoba musí mít u všech vozů objem nejméně 3 litry. Zachycovač musí být z průhledného plastického materiálu a nebo musí mít průhledné okénko.

4.8. Oko pro odtažení

Oko pro odtažení / vnitřní minimální průměr: 80 mm/ musí být montováno vpředu i vzadu na vozidlech pro všechny sportovní podniky. Toto oko se používá jen díky se s vozem volně popojet. Není určeno pro zvedání.

4.9. Plnící hrdla a odvzdušnění:

Plnící hrdla a jejich uzávěry nesmí tvořit výstupky z karoserie. Uzávěr musí být uspořádán, aby jeho zajištění vylučovalo náhodné otevření následkem prudkého nárazu nebo při nesprávném uzavření.

Plnící hrdla musí být umístěna v chráněných místech, která jsou v případě nárazu nezranitelná. Odvzdušnění nádrží musí být vyvedeno nejméně 25 cm za prostorem pro jezdce.

4.10. Normalizovaná připojka

V případě, že se jedná o centralizovaný systém tankování zavedený na okruzích nebo o systém zajištěný závodníkem, musí mít plnící hadice těsnou přípojku přizpůsobenou normalizovanému hrdlu montovanému na voze. Normy tohoto hrdla jsou uvedeny na obr. 26.

Všechny vozy musí mít plnící hrdlo v provedení podle uvedeného náčrtu. Toto hrdlo pracuje na principu

" mrtvého muže" / zavírá se automaticky po skončení tankování/ a nesmí mít žádné zařízení pro zadání v otevřené poloze. / kuličky, ozuby/.

Odvzdušňovací otvor / otvory/ musí být vybaveny zpětnou klapkou / klapkami/ a uzavíracím ventilem sestrojeným na stejném principu jako normalizované plnící hrdlo a musí mít stejný průměr.

Při doplňování paliva musí být odvzdušňovací výpušt / výpusti/ napojeny pomocí přizpůsobené připojky buď na hlavní zásobovací nádrž, nebo na průhlednou přenosnou nádobu ~ objemu nejméně 20 litrů, které má uzavírací systém zaručující dokonalé utěsnění nádoby, musí být při zahájení doplňování prázdné. V případě, že na okruhu není zajištěno pro soutěžící centrální takovací systém, provádějí soutěžící doplňování způsobem již shora popsáným. V žádném případě nesmí být hladina paliva v doplňovací nádrži výše než 3 metry na d rovinu dráhy v místě tankování a to po celou dobu závodu.

Ventil ve stavu otevřeném / 20_{-2}^{+1} mm /

Těsnící plocha: tolerance rovinosti: 0,05 mm.

Sražení 1_{-1}^{+1} x 45° , nebo zaoblení R = 1 mm

Upozornění pro výrobce normalizované připojky/ nástavce plnící pistole/ je třeba vzít na vědomí, že část, která přijde do styku s plochou "C" plnícího hrdla, musí být opatřena těsněním Vitton. Doporučuje se nezvětšovat počáteční zasunutí nástavce do připojky před otevřením ventilu na 18 mm a to tak, že při největším dovoleném otevření 22 mm je nástavec zasunut o 40 mm s nejmenší tolerancí 5 mm.

4.11. Palivové nádrže

Všechny vozy musí být opatřeny bezpečnostními nádržemi v souladu se specifikacemi FIA/FT3 nebo FTA/ procházející od uznaných výrobců.

Celková objem nádrže a odběrné nádrže nesmí přesáhnout 99 litrů.

Průměr palivového potrubí mezi motorem a nádrží smí být maximálně 20 mm a jeho tvar musí být co nejpřímější. Nádrž a nebo nádrže mohou být umístěny nejdále 65 cm od podélné osy vozidla a směji být umístěny jenom mezi osami předních a zadních kol. Musí být odděleny přepážkou, která zabraňuje pronikání paliva do prostoru pro posádku a motorového prostoru a zamezující jakýkoliv kontakt s výfukovým potrubím v případě rozlití, úniku paliva a nebo poškození nádrže. Palivové nádrže musí být účinně chráněny.

Soutěžící musí poskytnout celkové schéma palivového okruhu vozidla,. Nejnižší body okruhu musí být vybaveny zařízením umožňujícím rychlé vyprázdnění všeho paliva, je-li vůz postaven na vodorovné ploše.

4.12. Opěrka hlavy

Montáž épérky hlavy, která se nevychýlí o více jak 5 cm dozadu, jestliže na ní působí síla 85 kg směřující dozadu, je povinná.

Musí být provedena tak, aby hlava jezdce nemohla uvíznout mezi ochranným obloukem a touto opěrkou.

4.13. Protipožární stěna, podlaha

Vozy musí být opatřeny protipožární stěnou, která zabrání šíření ohně z prostoru pro motor a nebo z prostoru pod vozem do prostoru pro jezdce. Otvory v této stěně určené pro průchod pedálů, kabelů v kovovém pouzdře a potrubí musí být co možno nejvíce omezeny, Podlaha prostoru pro posádku musí být řešena takovým způsobem, aby chránila jezdce před štěrkem, olejem a vodou a úlomky

odlétnuvši z vozovky a nebo motoru. Podlahový panel a nebo dělící stěna musí mít zařízení pro odtok kapaliny, aby zabránilo jejich nahromadění.

4.14. Deformovatelná struktura

Dno nádrže ovívané proudem vzduchu musí být chráněno deformovatelnou strukturou tloušťky 1 cm po celé ploše. Celá zona palivových nádrží, nacházející se nejméně jak 20 cm od boku vozu musí být chráněna deformovatelnou strukturou o tloušťce 10 cm po celém povrchu.

Deformovatelná struktura musí být tvořena sedvičkovou konstrukcí s nehořlavým jádrem s pevností nejméně $25 \text{ psi} / 18 \text{ N/cm}^2$. Tímto materiélem je dovoleno vést vodní potrubí v žádném případě však ne potrubi palivové, olejové a nebo elektrické vedení.

Tato sendvičová konstrukce musí být tvořena dvěma pláty o tloušťce 1,5 mm z nichž jeden je z hliníkového slitiny o pevnosti v tažení 14 tun na čtvereční palec/ 255 N/mm^2 a průtažnosti minimálně 5%.

4.15. Čelní ochrana

K šasi musí být přidána případně odnímací struktura, propohlcení energie před nohami jezdce.

Musí tvořit prodloužení všech stěn hlavní konstrukce šasi až do vzdálenosti nejméně 30 cm před chodidly noh jezdce položenými na pedálech v klidové poloze. V tomto bodě 30 cm před nohami jezdce musí mít tato struktura čelní průmět nejméně 200 cm^2 .

Použitý materiál a jeho tloušťka musí být stejná jako mají odpovídající stěny hlavní struktury šasi.

Průřez materiálu musí být nejméně 3 cm^2 u materiálu nestabilizovaného a $1,5 \text{ cm}^2$ u materiálu stabilizovaného.

Všechny otvory a výřezy musí být zesíleny aby průřez stěn se nezměnil o více jak 50%.

Tato struktura nemusí být součástí šasi, musí však být na něm solidně upevněna.

Stejná struktura je přilepsána symetricky před spolujezdcem.

4.16. Výhled dozadu

Zpětná zrcátka zajišťují učinný výhled dozadu musí být namontována na obou stranách / minimální plocha každého 55 cm^2 .

4.17. Brzdy

Brzdová soustava musí být provedena tak, že funkce brzdového pedálu se projeví na všech kolech. V případě poruchy v kterémkoliv místě brzdového rozvodu se musí brzdný účinek projevit nejméně na dvou kolech.

4.18. Výfukové potrubí

Výfukové potrubí musí směřovat buď dozadu nebo do strany. Je-li vyvedení dozadu, musí být vyústění výfukového potrubí umístěno ve výšce maxim. 45 cm a minim. 10 cm vysoko nad zemí a nesmí přesahovat o více než 15 cm. celkovou délku vozidla. V případě vyvedení do strany, musí být toto potrubí vyvedeno za polovinou rozvoru a nesmí v žádném bodě tvořit výstupek přes karoserii.

Překlad za použití znění v bulletinu říjen 1980 č. 152
a oprav a doplňků bulletinů prosinec 1980 č.

květen 1981 č. 158

červenec/srpna 1981 č. 160

září 1981 č. 161

Šprincl Milan, předs. tech.komise

Kontrolu, korekturu a úpravu provedl Ing. Gregora, člen.tech.komise.