

Mezinárodní sportovní řády FISA



PŘÍLOHA "K" a "m" MEZINÁRODNÍCH SPORTOVNÍCH ŘÁDŮ FISA



**Ústřední výbor Svazu pro spolupráci s armádou
Oddělení motoristické přípravy a sportu**

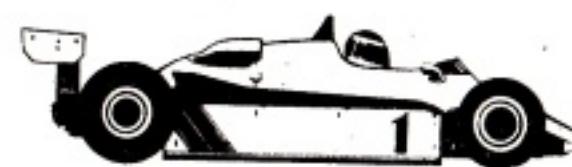
ProHistoria.cz

**Mezinárodní sportovní řády
FISA**



**PŘÍLOHA
"K" a "M"**

**MEZINÁRODNÍCH
SPORTOVNÍCH
ŘÁDŮ FISA**



Ústřední výbor Svazu pro spolupráci s armádou
Oddělení motoristické přípravy a sportu

P R I L O H A " K "

Mezinárodních sportovních řádů FISA

/Předpisy pro rychlostní závody
historických automobilů/

ProHistoric.cz

V případě rozdílného výkladu textu v překladech těchto oficiálních řádů FISA do různých jazyků je jediným práveplatným textem této přílohy text anglický.

Jakékoli změny budou publikovány v měsíčně vydávaném bulletinu FISA pro automobilový sport
/FISA Motor Sport Bulletin/

(C) Fédération Internationale de l'automobile, Paris 1985

(C) Translation Ing. Jiří Rosický a kolektiv

O B S A H.

	str.	
Kapitola I.	Zápis mezinárodních sportovních podniků historických automobilů do sportovního kalendáře	7
Kapitola II.	Mezinárodní předpisy pro použití historických vozidel v závodech	9
	1. Rozdělení vozidel podle historického období	9
	2. Zařazení vozidel do tříd podle historického období	10
	3. Zařazení podle typu	12
Kapitola III.	Přejímka pro rychlostní závody	32
	4. Osvědčení shodnosti FISA /FISA IDENTITY FORM/	32
	5. Technická přejímka	33
Kapitola IV.	Předpisy týkající se jezdců	36
	6. Požadavky na jezdce	36
Kapitola V.	Reklama na historických automobilech a startovní čísla	37

KAPITOLA I. ZÁPIS MEZINÁRODNÍCH SPORTOVNÍCH PODNIKŮ

HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ DO SPORTOVNÍHO KALENDÁŘE

Podle znění Konvence FIA/FIVA, podepsané dne 10.10.1974, uznala FIVA federaci FIA jako jedinou mezinárodní autoritu v oblasti automobilového sportu.

Toto uznání se ovšem týká jen takového sportovního použití historických automobilů, které není zařazeno do Mezinárodních předpisů FIVA. Přesněji řečeno, týká se rychlostních závodů na okruhu, závodů do vrchu a takových sportovních podniků, kde se předpokládá nebo je předepsána průměrná rychlosť 40 či více km/hod. Tyto sportovní podniky musí být zapsány do mezinárodního kalendáře FIA.

Předpisy FIVA pro historické automobily se týkají takových podniků, při nichž je průměrná rychlosť menší než 40 km/h. Tyto podniky smějí být organizovány kluby - členy FIVA, aniž by bylo třeba schválení těchto podniků jejich ASN /pokud to nevyžadují národní rády/. Kluby FIVA smějí též /se souhlasem příslušné ASN/ organizovat všechny podniky, které se jedou na otevřených silnicích a u nichž nejsou předepsány průměrné rychlosti vyšší, než průměrné rychlosti, obvykle povolené státními orgány příslušných zemí pro automobilové sportovní podniky, konané na otevřených silnicích /s výjimkou zvláštních zkoušek rallye, konaných na uzavřených cestách/.

Pozn.: Všechny rychlostní sportovní podniky /průměrná rychlosť 40 km/h či více/ s výjimkou rallye a závodů do vrchu /ale nevyjímaje závody na okruhu v průběhu rallye/ smějí být pořádány pouze na okruzích již schválených FISA pro

mezinárodní automobilové závody, a to nejméně pro vozy F 3. Jakékoliv jiné rychlostní podniky se nazývají ukázky nebo přehlídky historických vozidel. Jízda těchto vozidel je vedena kontrolním /zaváděcím/ automobilem. Kontrolní /zaváděcí/ automobil, jedoucí v čele pole účastnických vozů, se smí pohybovat pouze rychlostí, která vyhovuje nejpomalejšímu vozidlu pole. Kontrolní automobil musí být řízen k tomu účelu oprávněným řidičem, odpovědným organizátorovi sportovního podniku.

Takové sportovní podniky musí být zapsány do zvláštního sportovního kalendáře FISA.

KAPITOLA II. MEZINÁRODNÍ PŘEDPISY PRO POUŽITÍ

HISTORICKÝCH VOZIDEL V ZÁVODECH

1. ROZDĚLENÍ VOZIDEL PODLE HISTORICKÝCH OBDOBÍ

Třída

A/ Antique: vozidla vyráběná do 31. 12. 1904 vč.

B/ Veteran: vozidla vyráběná mezi 1. 1. 1905 a
31. 12. 1918 vč.

C/ Vintage: vozidla vyráběná mezi 1. 1. 1919 a
31. 12. 1930 vč.

D/ Classic: vozidla vyráběná mezi 1. 1. 1931 a
31. 12. 1949 vč.

E/ Historic "A": monoposty, sportovní vozy, sportovní prototypy a vozy GT /Grand Tourisme/ vyráběné mezi 1. 1. 1941 a 31. 12. 1960 včetně s výjimkou monopostů s motorem uprostřed F 1, F 2 a F junior, vyráběných v období 1. 1. 1954 až 31. 12. 1960 včetně.

F/ Historic "B": automobily F 1 a F Tasman /2,5 l/, vyráběné od 1. 1. 1961 do 31. 12. 1965 včetně.

Monoposty, sportovní prototypy a automobily GT, vyráběné mezi 1. 1. 1961 a 31. 12. 1963 včetně.

Monoposty s motorem uprostřed, vyráběné do r. 1961, vyjmuté z třídy E/ tohoto předpisu.

G/ Historical Formula Libre /historická volná formule/: monoposty /jednosedadlové automobily/ a sportovní prototypy, vyráběné po 31. 12. 1963 do 31. 12. 1971 včetně, které odpovídají předpisům své doby, které však už nejsou připuštěny k závodům /neodpovídají předpisům současného období/. Tyto automobily mohou závodit

podle pozvání a musí projít technickou přejímkou závodu. FISA zahrnuje do této třídy i ty sportovní prototypy, které byly FIA jako takové homologovány.

2. ZAŘAZENÍ VOZIDEL DO TŘÍD PODLE HISTORICKÉHO OBDOBÍ

2.1 Zařazení do tříd podle historických období se řídí v podstatě zjištěním skutečného roku, v němž bylo vozidlo výrobcem zkompletováno. Pro vozidla vyrobená před 2. světovou válkou je to rozhodující pro jejich zařazení do tříd podle historických období podle odstavce 1. U vzorů z období po 2. světové válce, vyrobených do 31. 12. 1961, se připouští pro mezinárodní závody zařazení do třídy "E", resp. vyrobených do 31. 12. 1964 do třídy "F" za předpokladu, že jejich výroba byla nepřetržitá až do roku 1961 /1964/ a pak bylo od výroby tohoto modelu upuštěno. Specifikace těchto vozů musí však ze všech hledisek /včetně výkonů a průběžných změn/ odpovídat specifikacím vozů vyráběných před rokem 1961 pro třídu "E" a před rokem 1964 pro třídu "F". To znamená, že motory, převodové skříně, zavěšení kol, kola musí odpovídat specifikacím příslušného modelu vozu z roku 1960, resp. 1963. /Je důležité, aby toto vše bylo správně popsáno v osvědčení shodnosti FISA a každý takový automobil aby byl datován oběma roky, tzn. 1961/60 spec. a 1964/63 spec./

Pozn.: Vozy postavené v r. 1961 mohou tedy závodit buď ve třídě "E" nebo ve třídě "F". Tuto třídu však nemohou měnit, jakmile už bylo jednou zvoleno jejich zařazení.

2.2 Faktory, které musí být zahrnuty při určování data výroby kteréhokoli vozu, zahrnují jakoukoliv technickou dokumentaci dodanou výrobcem, registrační číslo a/nebo doklady vozidla, dostupné informace zahrnující číslo podvozku, číslo

motoru a veškeré další informace, které je možno získat ze spolehlivých nebo autorizovaných pramenů.

2.3 Za zařazení vozu do příslušné třídy odpovídá vedení národního klubu, jehož je majitel vozu členem. Majitel vozu je však povinen obstarat veškeré dokumenty a informace, umožňující jednoznačnou klasifikaci vozidla.

2.4 Vůz, který byl zařazen národním klubem do klasifikace podle historických období, obdrží osvědčení shodnosti FISA /FISA identity form/, potvrzené národním klubem nebo ASN. Toto osvědčení shodnosti musí soutěžící předkládat při mezinárodních podnicích.

Pořadatelé sportovních podniků a techničtí komisaři jsou povinni uznat všechna osvědčení shodnosti rádně potvrzená příslušným klubem nebo ASN a připustit vozy k závodům, odpovídají-li těmto osvědčením shodnosti. Pokud mají komisaři pochybnosti o osvědčení shodnosti, musí zadržet jeho kopii a zaslat ji po závodech té ASN, která ho vystavila, k vysvětlení. Originál osvědčení zůstává soutěžícímu. Pokud příslušná ASN prohlásí, že osvědčení shodnosti není v pořádku, jsou anulovány všechny výsledky dosažené v závodě automobilem, jehož se to týká. V případě nedorozumění, týkajícího se osvědčení shodnosti, je rozhodující instancí technický výbor komise pro historické automobily.

Veškeré změny týkající se vozidla, na něž už bylo osvědčení shodnosti vydáno, musí být zapsány na konec poslední strany osvědčení a potvrzeny /orazítkovány/ klubem, který osvědčení shodnosti vydal.

Pořadatelé, kteří přijmou ke svým závodům vozy bez rádného osvědčení shodnosti FISA, se vystavují nebezpečí, že jejich závody budou pro příští rok vyloučeny z kalendáře.

2.5 Vozidla, která nemají osvědčení shodnosti FISA, vydané před 1. 1. 1981, se mohou zúčastnit závodů podle pravidel přílohy "K" jen tehdy, je-li možné prokázat jejich historii od udávaného data vzniku dodnes. Tato historie musí být připojena k osvědčení shodnosti FISA.

3. ZARÁZENÍ PODLE TYPU

3.1 Všeobecné požadavky na všechny automobily zúčastňující se sportovních podniků na otevřených komunikacích.

3.1.1 Karosérie:

musí mít odpovídající prostor pro umístění řidiče a nejméně jednoho cestujícího. Tento prostor musí být bezpečný a vybaven rozumným komfortem. Karosérie ani žádná její část nesmí mít provizorní charakter.

3.1.2 Blatníky:

pokud jsou blatníky požadovány předpisy země, v níž je vozidlo registrováno, musí být jimi vybaveno. Blatníky musí být k vozidlu trvale připevněny.

3.1.3 Čelní sklo:

pokud je vozidlo vybaveno čelním sklem, musí být z bezpečnostního skla.

3.1.4 Elektrická výstroj:

vozidla musí být vybavena osvětlením, akumulátorovou baterií, generátorem, nabíjecí soustavou a startérem s výjimkou těch případů, kdy nebyla vozidla touto výstrojí výrobcem standardně vybavena.

3.1.5 Tlumiče hluku:

musí být použit účinný tlumič výfuku a výfukové potrubí musí být vyústěno tak, aby nezvídalo prach.

3.1.6 Přeplňování:

v případě použití ústrojí pro přeplňování válců se bere v úvahu zdvihový objem motoru zvýšený o 1/3 skutečného zdvihového objemu motoru.

3.1.7 Kola a pneumatiky:

všechna vozidla musí i v tomto směru odpovídat požadavkům země, v níž jsou registrována. Tam, kde takové předpisy neexistují, musí tloušťka a kvalita běhounu a konstrukce kostry pneumatik zabezpečovat bezpečný provoz vozidla.

Vozidla se dále rozdělují na automobily v původním provedení, automobily upravené ve stylu své doby, historické speciály, standardní GT automobily a speciální GT automobily.

3.2 Automobily v původním provedení

Do této skupiny patří vozidla úplně původní ze všech hledisek, nebo taková vozidla, jejichž vyměněné díly byly zhotoveny ve shodě s původní konstrukcí.

3.2.1

Pneumatiky a kola nemusí být původní, musí však odpovídat vzhledově siluetě vozidla. Přitom musí být vzaty v úvahu i všechny předpisy, týkající se zakrytí kol, pneumatik a jejich částí, které jsou podrobně rozvedeny v odstavci týkajícím se povolených úprav v tomto předpisu.

3.2.2

Zapalovací svíčky, žárovky a akumulátorové baterie /tam, kde jsou použity jako původní výbava/ mohou být soudobé výroby.

3.2.3

Pokud jsou na vozidle použity díly z jiných vhodných vozidel, vyrobených v téže époše, může tato skutečnost způsobit jejich přeřazení do skupiny automobilů upravených nebo jejich vyloučení z účasti v mezinárodních závodech.

3.3 Automobily upravené ve stylu své doby

Do této skupiny patří automobily částečně přestavěné, ať z hlediska motoru, podvozku či karosérie podle následujících zásad.

3.3.1

Připouštějí se pouze ty úpravy nebo změny, které směly být udělány v příslušném období odpovídajícím zařazení vozidla podle historického období.

3.3.2

Je-li na vozidle použita kliková skříň, blok válců, hlava válců nebo blok převodové skříně jiných rozměrů nebo tloušťky materiálu, vyrobená po ukončení příslušného historického období, je třeba zaznamenat to do osvědčení shodnosti vozidla. K tomu účelu oznámí příslušná ASN FISA všechny rozdíly proti originálu a původ výroby dílů. Technická komise FISA pro historické automobily pak rozhodne o možnosti jejich použití.

3.3.3

Povolené úpravy a zámeny popisované dále musí splňovat obecnou podmínu, že všechny mechanické či elektrické prvky musely být k dostání před rokem 1961 /v případě třídy E/, nebo před rokem 1964 /pro třídu F/, nebo před rokem 1966 /pro třídu F 1 a Tasman/.

a/ Podvozek

Musí odpovídat původní konstrukci. Místní vyztužení je povolené, ne však přidáním dalších nosných prvků /pokud tak nebylo doporučeno výrobcem v příslušném období tohoto modelu nebo pokud to neudělal některý z mezinárodních soutěžících v rámci povolených úprav v příslušném klasifikačním období modelu/.

Vozidlo /podvozek a karosérie/ nesmí být použitím jiného motoru proměněno ve vozidlo jiné kategorie či třídy než je ta /ty/, v níž závodilo ve svém klasifikačním období.

b/ Brzdy

Bubnové brzdy nesmějí mít průměr a šířku větší o více než 10 % proti rozměrům originálu. Musí pocházet z příslušného období. Zámena za jiný mechanický systém nebo za hydraulickou soustavu je povolena jen tehdy, uskutečnil-li tuto úpravu na tom určitém modelu některý z mezinárodních soutěžících v příslušné klasifikační periodě, jak je definováno v článku 2.

Kotoučové brzdy jsou povoleny jen tehdy, byly-li k dostání jako výbava, dodávaná výrobcem toho určitého modelu v jeho klasifikačním období. Zámena za nepůvodní díly je možná jen tehdy, pocházejí-li tyto díly ze sériových automobilů výroby před rokem 1960 /v případě třídy E/, nebo před rokem 1964 /třída F/, nebo před rokem 1966 /třída F 1, Tasman/.

c/ Zavěšení kol

Systém zavěšení kol /druh pružin a závěsy kol nebo náprav/ nesmí být měněn, rovněž nesmí být použity přídavné závěsy nebo pružiny, pokud to nebyla dodatečná výbava dodávaná výrobcem v příslušném období modelu nebo nebyla-li tato úprava provedena některým z mezinárodních soutěžících v příslušném klasifikačním období modelu. Přední torsní stabilizátor může být přidán u automobilů s nezávislým zavěšením kol. Teleskopické tlumiče nejsou povoleny, pokud nebyly použity jako původní výbava. Čepy závěsů kol, vyrobených po 2. světové válce, nemusí být původní. Změnné díly však nesmí způsobovat změnu rozměrů a geometrie původního zavěšení kol.

d/ Tuhé nápravy

Musí odpovídat původní konstrukci, v případě záměny musí odpovídat původnímu tvaru, musí být zachyceny do původních montážních míst a používat původní tlumiče pérování.

e/ Diferenciál

Diferenciály s omezenou svorností nejsou povoleny, nebyly-li dodávány jako původní výbava.

f/ Motor

Motor musí být identický ze všech hledisek /kromě těch, která jsou uvedena v odstavci 3.3/ s motorem, který byl ve výrobě pro ten určitý podvozek v příslušném klasifikačním období. Upravy hlavy válců, provedené některým z mezinárodních soutěžících v příslušném klasifikačním období, se připouštějí. Klikové hřídele, ojnice, písty a ložiska smějí být zvětšeny v rámci rozměrů klikové skříně a smějí být vyrobeny z jiného materiálu než díly původní s podmínkou, že použitý materiál byl k tomuto účelu

použit již v příslušném období původu automobilu. Výrobní metoda je libovolná. Zdvih nesmí být změněn proti původnímu, použitému pro ten určitý model v jeho období. Vrtání nesmí být zvětšeno o více než 2 mm /u vozidel z období po 2. světové válce/ nebo o více než 5 % /u předválečných vozidel/ proti standardnímu rozměru vrtání /v relaci se zdvihem/, použitým pro ten určitý model v jeho období. Zvětšení zdvihového objemu však nesmí způsobit překročení objemové hranice příslušné objemové třídy. Počet kanálů nesmí být zvětšen proti původnímu s výjimkou případu, že by v původním klasifikačním období byla pro ten určitý model dodávána takto modifikovaná hlava /nebo blok/ válců.

g/ Převodová skříň

Převodové skříně typu Cotal a Wilson a převodové skříně se čtyřmi převodovými stupni /vpřed/, montované ve vozidlech, která jimi nebyla vybavena před rokem 1931, je dostatečným důvodem k tomu, aby vozidla byla zařazena do klasifikačního období po roce 1930, pokud se zúčastní mezinárodních sportovních podniků FIA. Převodové skříně z období po 2. světové válce se nesmějí použít pro automobily z období před 2. světovou válkou.

Automatické převodové skříně, rychloběhy a přídavné převody /vpřed/ nesmějí být použity, pokud nebyly dodávány /podle katalogu výrobce/ v průběhu příslušného klasifikačního období toho určitého modelu vozu.

h/ Karburátory

Karburátory, konstruované po 2. světové válce, nesmějí být použity na automobilech z období před 2. světovou válkou. Použity smějí být jenom karburátory téhož druhu /nepř. spádové či horizontální, jedno či vícekomorové

apod./ jako karburátory původní. Karburátory, dodávané jako zvláštní vybavení výrobcem v příslušném klasifikačním období modelu, jsou povoleny. Ty však musí být původní. Vstřikování paliva a přeplňování je povoleno jen tehdy, bylo-li jím to určité vozidlo již původně vybaveno a musí být téhož typu jako původní.

i/ Doprava paliva

Elektrická palivová čerpadla se povolují.

j/ Elektrická výbava

Alternátory a tranzistorová zapalování nejsou povoleny, pokud netvořily standardní výbavu.

k/ Karosérie

Karosérie musí věrně odpovídat původní karosérii, určené pro ten který určitý podvozek. Díly, které jsou vyměněny, musí být zhodoveny z původních materiálů. Pro automobily z období před 2. světovou válkou se povoluje i speciální karosérie, odpovídající stylu epochy, vyrobená z původních materiálů, pakliže splňuje požadavek dodržení původních rozměrů podvozku /rozchod, rozvor náprav/ a prvků podvozku původního modelu toho určitého klasifikačního období. O každém takovém případu musí ASN informovat FISA spolu s dodáním příslušných fotografií.

l/ Kola a pneumatiky

Rozměry kol se nesmějí lišit od původně použitých o více než 10 % od nominálního průměru a o 25,4 mm /1 palec/ od nominální šířky. Výsledný rozchod se nesmí od nominálního lišit o více než 25,4 mm /1 palec/.

Šířka ráfků nesmí přesahovat 165 mm /6,5 palce/ s výjimkou vozů třídy F. U nich může být šířka ráfků větší, je-li

dokázáno, že tatáž šířka ráfků byla skutečně používána pro ten určitý vůz v závodech v jeho příslušném klasifikačním období. Nejmenší povolený průměr kola je 15 palců, pokud automobil nebyl již původně vybaven koly menšími. Pro rozměr 16 palců a menší se smějí použít buť závodní pneumatiky Dunlop L pro vozy tříd z období před rokem 1961 nebo Dunlop M pro třídu F. Je ovšem možno použít pro tyto rozměry i pneumatiky kvality HS /high-speed/, učené pro běžný silniční provoz. Jejich průrezový poměr /poměr výšky průrezu k šířce/ nesmí být menší než 70 % /do r. 1961/ a 60 % /po roce 1960/. Šířka pneumatiky, uvedená na jejím boku, se nesmí lišit o více než 25,4 mm /1 palec/ od šířky pneumatik, jimiž bylo vozidlo původně vybaveno. To platí pro všechny typy použitých pneumatik. Pro automobily Grand Prix třídy F /1.1.1961 - 31.12.1965/ se kromě pneumatik profilu "M" povolují i pneumatiky Dunlop "intermediate", vyráběné s drážkováním běhoune CR 65 o maximální šířce běhounu 190 mm /7,5 palce/. Jakékoliv jiné pneumatiky podléhají schválení technického odboru komise pro historické automobily FIA.

Pneumatiky typu "slick" jsou zakázány. Běhoun musí mít vzorek o hloubce nejméně 1 mm po celé šířce. Záměna druhu disku s ohledem na patku pneumatiky je možná za předpokladu, že průměr i šířka pneumatiky odpovídá výše uvedeným tolerancím.

Protektorané pneumatiky jsou zakázány.

m/ Hmotnost

Žádný vůz nesmí být odlehčován, s výjimkou sejmoutí sedadel, náhradního kola a koberců a sejmoutí nárazníků. Hmotnost vozidla nesmí být menší než 90 % katalogové hmotnosti.

toho určitého modelu nebo té určité verze modelu /pokud výrobce vyráběl lehčí verzi/. Hmotnost vozů F Junior musí ovšem odpovídat původním předpisům, nesmí tedy být menší než 360 kg /motor 1000 cm³/ resp. 400 kg /motor 1100 cm³/.

n/ Mazací soustava

Je povoleno zaměnit mazací soustavu, jestliže je prokázáno, že podobná záměna nebo nahraďba byla uskutečněna v průběhu příslušného klasifikačního období modelu, pokud rády Mistrovství nestanoví jinak.

3.4 Historické automobily speciální

Do této skupiny patří automobily, které byly vyrobeny v průběhu příslušného klasifikačního období FISA amatérsky či profesionálně, ne však za účelem prodeje.

3.4.1

Aby tato vozidla byla přijata k mezinárodnímu závodu, musí o to být projeven zájem z hlediska historického či jiného.

3.4.2

Tato vozidla musí být zhotovena na potřebné odborné úrovni.

3.5 Standardní vozy Grand Touring /GT/

3.5.1 Definice

Standardní vozy Grand Touring /GT/ jsou automobily vyrobené v malých sériích pro zákazníky, kteří hledají lepší výkony a/nebo maximální pohodlí, aniž by brali zvláštní ohledy na ekonomické otázky. Taková vozidla musí odpovídat

modelu popsanému v katalogu, nabízeném zákazníkům prodejní sítí výrobce. Platné předpisy berou v úvahu vozidla takto vyráběná před lednem roku 1964.

Během příslušného klasifikačního období /viz kapitolu 1/ muselo být těchto vozů /po všechn stránkách identických jak z hlediska karosérie, tak i mechanických dílů/ vyrobeno nejméně 1500. Všechny vozy vyrobené po roce 1956 musely být homologovány FIA v kategorii GT. Každá ASN k tomu účelu dodá FISA v průběhu října každého roku seznam odpovídajících vozidel, vyrobených v příslušné zemi před rokem 1961. FISA pak na základě těchto hlášení sestaví seznam vozidel, zařazených mezi standardní GT vozy.

Automobily a tvary karosérií, jež byly homologovány FIA jako cestovní vozy, nejsou přípustné.

3.5.2 Třídy

Rozdělení standardních GT vozů do tříd podle zdvihového objemu motoru, resp. podle stáří je ponecháno k rozhodnutí pořadateli sportovního podniku.

3.5.3 Karosérie

GT vozy musí být vybaveny karosérií umožňující normální cestování, a to jak z hlediska pohodlí, tak i přístupnosti a ochrany před nepohodou. Karosérie musí být zcela dokončená bez jakýchkoliv provizorních částí. Musí mít nejméně dvě sedadla. Sedadla musí být umístěna na různých stranách vzhledem k podélné ose vozidla.

Prostor pro cestující musí splňovat podmínky cestování po celou dobu trvání sportovního podniku. Nesmí být nikdy zcela nebo zčásti zakryt a musí splňovat tytéž podmínky pohodlí, přístupnosti a ochrany před nepohodou jako prostor

řidiče. Zvláštní ustanovení však mohou dovolit zakrytí sedadel cestujících /spolujezdce/ přídavným krytem z plachtoviny nebo jiného podobného materiálu, který může být rychle ručně sejmout bez použití jakéhokoliv nářadí. Rovněž může být povoleno vyjmutí sedadla spolujezdce za účelem umístění hasicího přístroje ve shodě s odst. 5.e/. Původní čelní sklo /větrná clona/ je povinné, musí odpovídat odst. 5.j/, nesmí být plastové. Skládací střecha nebo odnímatelná střecha /hardtop/ smí být pro rychlostní závody zcela složena, resp. sejmuta.

3.5.4 Palivo

Použití obchodního paliva je povinné. Obchodním palivem se rozumí motorové palivo, vyráběné výrobcem motorových paliv, dodávané běžně do sítě silničních čerpacích stanic země.

3.5.5 Povolené změny a úpravy

Žádné jiné změny a úpravy než ty, které jsou uvedeny dále v textu tohoto odstavce, nejsou povoleny.

a/ Osvětlovací soustava

Počet a výrobce světel je libovolný, osvětlení však musí odpovídat mezinárodní konvenci o provozu vozidel na veřejných komunikacích.

b/ Chladiče a palivové nádrže

Jakýkoliv chladič či palivová nádrž, uváděná výrobcem vozidla v návodu k obsluze pro ten určitý model, nebo uvedená v osvědčení shodnosti, se smí použít. Přidání clony chladiče, ať již pevné či pohyblivé, bez ohledu na způsob jejího ovládání, se nepovoluje.

c/ Vzduchový filtr

Smí být změněn nebo odstraněn.

d/ Karburátor

Trysky, vzdušníky a difuzory se smí měnit. Nesmí se změnit výrobce, typ nebo průměr karburátoru /karburátorů/ proti původnímu, jímž byl ten určitý model vozu vybaven.

e/ Akumulátorová baterie

Napětí akumulátorové baterie, stejně tak jako její umístění, nesmí být měněno. Volný je výrobce, typ a kapacita /počet ampérhodin/, stejně tak jako tvar, velikost a způsob upevnění akumulátorové baterie. Musí být použit tentýž typ generátoru, jako původní, pouze u třídy F je povolena montáž alternátoru.

f/ Zapalovací cívka, kondenzátor a rozdělovač

Tyto díly jsou volné za předpokladu, že zůstává zachován původní systém zapalování, jímž výrobce vybavoval ten určitý model vozu. Náhradní cívka a/nebo náhradní kondenzátor smí být upevněn kdekoliv s podmínkou, že přepnutí činnosti na tyto náhradní díly nelze provést z vnitřku vozidla /z prostoru pro posádku/.

Záměna automatického řízení zapalování za ruční /nebo opačně/ se povoluje.

g/ Zapalovací svíčky

Musí být dodržen původní počet svíček pro válec, výrobce a typ svíček je libovolný.

h/ Palivové čerpadlo

Mechanické čerpadlo paliva smí být nahrazeno elektrickým a naopak. Počet současně pracujících palivových čerpadel nesmí být zvětšen.

i/ Motor

Převrtání motoru je povoleno s tím, že původní vrtání nebude zvětšeno o více než 0,6 mm. Výsledné zvětšení zdvihového objemu motoru nemá za následek jeho přechod do jiné objemové třídy FIA.

Výrobce pístů je libovolný, také základní materiál pístů. Písty však musí mít stejný tvar /s výjimkou vnitřních žeber/ jako písty, jimiž výrobce vybavoval ten určitý model a jejich hmotnost nesmí být menší než u pístů původních. To znamená, že tvar hlavy pístu, umístění pístního čepu, počet a typ pístních kroužků nesmí být změněn. Přitom musí být zachována i původní funkce pístních kroužků /těsnící, stěrací apod./. Vše, co se týká pístů, platí i pro motory vybavené výmennými vložkami válců. Výměna vložek válců u těchto motorů je též povolena za předpokladu, že vložky odpovídají vložkám původním a mají i stejný základní materiál. Jejich převrtání je též povoleno v rozsahu platném pro motory bez vložek. Vyvážení motoru je povolené, změna hmotnosti setrvačníku však nesmí tvořit více než 2 % původní hmotnosti.

j/ Tlumič výfuku

Smí být odstraněn nebo zaměněn za libovolný za předpokladu, že jsou splněny požadavky limitu hluku, předepsané zvláštními ustanoveními sportovního podniku. Původní sběrné výfukové potrubí, ani jeho výstupní otvor, nesmí být měněn. Ve všech případech musí být splněny požadavky odst. 252.3.5 přílohy "J".

k/ Převodový systém

Může být použita jakákoli ručně či automaticky ovládaná převodovka a jakýkoliv převod hnací nápravy, dodávaný

výrobcem vozu a uvedený v katalogu výrobce. Odstranění nebo záměna spojkového pedálu za jiný, v případě použití jakékoli převodové skříně s automatickým ovládáním, je povoleno.

l/ Tlumiče pěrování

Výrobce a typ tlumičů je libovolný, nesmí však být měněn systém činnosti tlumičů, ani systém jejich upevnění na vozidle. Systémem činnosti se rozumí: hydraulické nebo třecí, teleskopické nebo pákové bez ohledu na mechanické vlastnosti těchto systémů /mohou tedy být např. použity jednočinné i dvoučinné, u hydraulických i hydropneumatické/.

m/ Kola

Musí být téhož typu, jímž výrobce vůz vybavoval a jež jsou uvedena v osvědčení shodnosti. Jedna a tázé sérije však může mít kola různých typů /disková kola plná nebo s otvory, drátěná kola apod./.

Kola, včetně jejich upevnění, mohou být zesílena, i když by toto zesílení vyžadovalo úpravu systému upevnění kol. Je dovoleno vyvážení kol.

n/ Pneumatiky

Výrobce i typ pneumatik je libovolný s podmínkou, že průřezový poměr není menší než 70 % a že se pneumatiky dají montovat bez jakékoli změny nebo vložky do původního ráfku. Rozměry pneumatiky, označené na boku v mm nebo v palcích /24,5 mm/ se nesmí lišit od původních o více^a než 1 palec /24,5 mm/.

o/ Brzdy

Chlazení brzdového systému a vybavení dvouokruhovým systémem, nebo jakýmkoliv zařízením za účelem zvětšení bezpečnosti, působícím současně na všechna čtyři kola, nebo s činností, rozdelenou zvlášt na přední a zadní kola, se povoluje. Ovšem původní držáky brzd a činná plocha brzd /bubnů, disků apod./ nesmějí být měněny.

Původními držáky brzd se rozumějí ty díly, k nimž jsou připevněny pohyblivé části brzd /bubny nebo kotouče/, ale i systém uchycení prvků vytvářejících tření /brzdové čelisti nebo brzdové desky/.

p/ Doplňkové vybavení

Veškeré vybavení, zlepšující ovládání vozidla, komfort cestujících nebo bezpečnost, je povoleno, jestliže nemá žádný vliv na mechanické vlastnosti motoru, převodů, jízdní vlastnosti a brzdění /s výjimkou výkladu uvedeného v tomto odstavci/.

q/ Hmotnost

Při kontrole hmotnosti v průběhu technické přejímky se připouští hmotnost nižší max. o 5 % proti homologačnímu listu, je-li způsobena povolenými úpravami vozidla.

r/ Ochranné kryty

Přidání ochranných zařízení, nedodávaných výrobcem pro tu určitou sérii modelu vozu, je zakázáno. Ovšem u takových sportovních podniků, které se jedou na obtížných podkladech /sníh, písek, šotolina apod./, může pořadatel takového sportovního podniku ve zvláštních ustanoveních použít ochranných krytů povolit.

s/ Nárazníky

Zvláštní ustanovení sportovního podniku mohou požadovat demontáž nárazníků /vždy povinně i s jejich držáky/, požadavky minimální hmotnosti vozidla však musí být splněny.

3.6 Speciální GT vozy /GTS/

Speciální GT vozy /GTS/ jsou automobily vyrobené v malých sériích pro zákazníky, kteří hledají lepší výkony, aniž by brali zvláštní ohledy na ekonomické otázky. Takováto vozidla musí být homologována FIA v příslušné době, nebo jich musí být vyrobeno více než 100 kusů /mechanicky shodných/ v průběhu jejich klasifikačního období /tak, jak je vyloženo v kapitole 1/. Dále sem patří automobily přímo odvozené od vozidel zařazených do skupiny standardních GT vozů podle odst. 3.5, jejichž úpravy a záměny sice odpovídají pravidlům platným pro GT vozy v příslušném klasifikačním období, avšak přesahují rámec úprav, povolených v odstavci 3.5. Tyto úpravy se mohou týkat mechanických částí motoru, převodové soustavy, řízení, zavěšení kol, počtu karburátorů, sací a výfukové soustavy, brzd atd. v rámci omezení, uvedených výše v odstavci 3.5, a navíc úpravy, připuštěné dále v odstavci 3.6.1 těchto rádů.

Přídavné vybavení nebo specifikace, jež byly homologovány mimo příslušné klasifikační období, se nepřipouštějí. Změny provedené na vozech, které nemají původní homologační list, musí být prověřeny. Prověřuje se, zda výrobce tyto úpravy prováděl v průběhu příslušného klasifikačního období vozidla. Samozřejmě, že základní koncepce a celková konstrukce vozidla a motoru musí zůstat tatáž, jako u odpovídajícího vozu vyráběného v sérii.

GT vozy speciální musí mít nejméně dvě sedadla, umístěná na opačných stranách vzhledem k podélné ose vozidla. Vozy musí odpovídat provozním předpisům, platným v zemi, v níž jsou registrována.

3.6.1 Změny, povolené navíc k těm, které dovoluje výše uvedený odstavec 3.5

a/ Kola

Typ kola je libovolný, náboj kola však musí zůstat původní. Šířka ráfku smí být zvětšena o 1 palec, max. šířka ráfku je však 6,5 palce. Rozchod kol musí zůstat nezměněn.

Jestliže širší ráfky a/nebo větší rozchod byl homologován a je prověřeno, že byl výrobcem v době příslušného klasifikačního období používán, může být použit ve svých původních rozměrech. Minimální průměr ráfku je 15 palců, pokud nebyly původně montovány ráfky menší jako originální vybavení. Průměr ráfku nesmí být zmenšen o více než 1 palec /25,4 mm/.

b/ Pneumatiky

Jako závodní pláště smějí být použity pneumatiky Dunlop L pro vozy třídy E, nebo Dunlop M pro vozy třídy F, silniční pláště /minimální průřezový poměr 70 %/ mohou být použity v kterékoliv třídě vozidel. Pneumatiky s dezénem běhounu typu "slick" jsou zakázány. Je předepsán vzorek o minimální hloubce 1 mm po celé šířce běhounu.

c/ Převrtání motoru

Je povoleno až do 1,2 mm, avšak v mezích původní objemové třídy FIA. Ty jsou vypsány takto:

1.	Vozy se zdvihovým objemem do 400 cm ³			
2.	- " -	více než 400 cm ³ až do 500 cm ³		
3.	- " -	500 cm ³ -" - 600 cm ³		
4.	- " -	600 cm ³ -" - 700 cm ³		
5.	- " -	700 cm ³ -" - 850 cm ³		
6.	- " -	850 cm ³ -" - 1000 cm ³		
7.	- " -	1000 cm ³ -" - 1150 cm ³		
8.	- " -	1150 cm ³ -" - 1300 cm ³		
9.	- " -	1300 cm ³ -" - 1600 cm ³		
10.	- " -	1600 cm ³ -" - 2000 cm ³		
11.	- " -	2000 cm ³ -" - 2500 cm ³		
12.	- " -	2500 cm ³ -" - 3000 cm ³		
13.	- " -	3000 cm ³ -" - 4000 cm ³		
14.	- " -	4000 cm ³ -" - 5000 cm ³		
15.	- " -	větším než 5000 cm ³		

d/ Torsní stabilizátory

Povoluje se vybavit vůz v prodejní síti dostupnými stabilizátory nebo podobnými zařízeními za předpokladu, že netvoří žádné přídavné vedení kola.

e/ Olejové filtry a chladiče

Nemá-li model, dodávaný výrobcem, olejový filtr nebo chladič, je možno je přidat.

f/ Pružiny jakéhokoliv druhu /ventilové, spojkové, zavěšení kol atd./ mohou být nahrazeny jinými bez omezení, podmínkou však je dodržení původního počtu pružin a dodržení původního upevnění pružin bez jakýchkoliv změn.

g/ Opracování dílů

Je dovoleno leštění a mechanické opracování původních dílů, ne však jejich záměna s výjimkou pružin /tak, jak je uvedeno výše/. Jinými slovy řečeno, originální díly, jejichž

originální původ může být kdykoliv prokázán, je možno seřídit, vyvážit, odlehčit, mohou být zmenšeny nebo změněny co do tvaru obráběním odběrem materiálu /třískovým obráběním/. Nesmí však být přidáván materiál a díly nesmějí být ani mechanicky zvětšovány /roztahovány/. Výrobní metody klikových hřídelů, ojnic, pistů, ložisek, vačkových hřídelů a ventilů jsou však libovolné za předpokladu použití materiálů, které byly používány pro tyto díly v příslušném klasifikačním období. Průměr a délka ventilů nesmí být změněna. Zvětšení kompresního poměru opracováním hlavy válců nebo bloku válců, nebo použitím tenčího těsnění hlavy válců /nebo montáží hlavy bez těsnění/ se povoluje.

h/ Brzdy

Brzdný účinek smí být zvětšen v rámci možností, daných principem činnosti výrobcem dodávané brzdové soustavy /brzdy bubnové či kotoučové/, počtem brzdových válců a původními držáky brzd /viz odst. 3.5.5 o/.

Větrané brzdové kotouče se nesmí použít, pokud nebyly homologovány pro ten který model vozu v době jeho klasifikačního období.

i/ Hmotnost

Při kontrole hmotnosti vozidla se připouští hmotnost menší až o 5 % proti hmotnosti uvedené v původním homologačním listě vozidla.

j/ Světlost vozidla

Všechny části podvozku musí být nejméně 10 cm nad zemí tak, aby šablona 80 cm široká a 10 cm vysoká, vložená ze zadu pod automobil, prošla pod celou délkou vozidla. Tato světlá výška se měří s prázdnou nádrží a při neobsazeném vozidle, které je vybaveno koly a pneumatikami, s nimiž se skutečně zúčastní závodu.

k/ Prvky karosérie /okna, ozdoby, čalounění atd./

Skla oken dveří a zadní části karosérie mohou být nahrazena jakýmkoliv jiným pevným průhledným materiálem. Ozdoby i čalounění může být změněno a veškeré vnitřní příslušenství karosérie může být zaměněno nebo odstraněno.

l/ Karburátory

Počet, typ a výrobce karburátorů musí odpovídat původnímu vybavení toho kterého modelu vozidla výrobcem. Musí být možné montovat je přímo na sací potrubí motoru. Jejich seřízení, záměna vzdušníků, trysek i difuzérů je povolena.

Všechny tyto seřizovací úkony a záměny jsou povoleny včetně případné záměny tělesa karburátoru pod podmírkou, že montáž karburátoru na sací potrubí motoru se uskutečňuje bez jakékoliv a kdekoliv umístěné vložky.

Nahrazení samočinného zařízení pro start na karburátoru /sytiče/ ručně ovládaným /nebo opačně/ je povoleno.

m/ Nárazníky

Mohou být sejmuty.

3.7 Upravené GT vozy

Sem patří vozy, jejichž úpravy přesahuje rámcem povolených úprav, platných pro standardní GT vozy /3.5/ a speciální GT vozy /3.6/, avšak odpovídají úpravám povoleným v jejich době ve shodě s odst. 3.3. Tyto vozy se mohou zúčastňovat mezinárodních závodů ve třídách sportovních automobilů. Zařazení vozidla musí být zřetelně uvedeno v jeho osvědčení shodnosti FISA. Tato vozidla jsou vyloučena z Mistrovství, Trofeje i Poháru FIA.

KAPITOLA III. PŘEJÍMKÁ PRO RYCHLOSTNÍ ZÁVODY

4. OSVĚDČENÍ SHODNOSTI FISA /FISA IDENTITY FORM/

4.1

Každý soutěžící, zúčastňující se rychlostních závodů, musí předložit u přejímky /nebo dříve, vyžadují-li to zvláštní ustanovení sportovního podniku/ osvědčení shodnosti FISA každého přihlášeného vozidla.

Osvědčení shodnosti vydává příslušná ASN, která k tomu účelu může využít spolupráce se specialisty a s národními představiteli FIVA. Každé osvědčení shodnosti vyplní a podepíše soutěžící nebo /lépe/ vlastník vozidla, potom jej předloží své ASN k prověření a potvrzení správnosti.

Každá další úprava vozidla musí být zaznamenána a potvrzena příslušným ASN do osvědčení shodnosti jako jeho rozšíření.

Originál osvědčení shodnosti má v držení vlastník vozidla. Pokud přejde vlastnictví vozidla do jiné země, je třeba, aby osvědčení shodnosti potvrdila i nová ASN.

Osvědčení shodnosti podepisuje rovněž každý nový soutěžící.

4.2

Je-li vůz, přistavený k přejímce, shledán neodpovídajícím osvědčení shodnosti, zašle pořadatel kopii osvědčení shodnosti ASN, která je vystavila, a sdělí jí důvod /viz rovněž odst. 2.4/.

5. TECHNICKÁ PŘEJÍMKA

Následující text platí pro rychlostní závody historických automobilů a měl by sloužit jako návod pro majitele vozů /soutěžící/ a přejímací orgány.

- a/ Všechny vozy musí být přistaveny k přejímce v dokonale čistém stavu, zvláště pokud se týče prvků řízení, rukojetí, madel a prvků brzdové soustavy.
- b/ Vozidlo musí být vybaveno hlavním odpojovačem elektrických obvodů, který rozpojuje veškeré el. obvody /baterie, alternátor nebo dynamo, osvětlení, houkačku, zapalování, el. signalizační zařízení atd./. Tento odpojovač musí být snadno ovladatelný zevnitř i zvenku vozidla.

Doporučuje se, aby vnější ovládání tohoto odpojovače bylo umístěno na pravé straně vozidla na nosiči předního skla, nebo nejdále ve vzdálenosti 1 m odtud. Musí být zřetelně označeno bleskem. U zavřených vozů může být montováno vnější ovládání odpojovače v pravém zadním okně /z plast. materiálu/, nachází-li se toto okno za sedadlem řidiče. Ovládání odpojovače musí být označeno červeným bleskem v modrém, bíle lemovaném rovnostranném trojúhelníku o délce strany nejméně 12 cm. V případě, že doprava paliva není obstarávána elektrickým čerpadlem, musí být kohoutek uzávěru paliva zřetelně označen.

- c/ Palivové potrubí, procházející prostorem jezdce /posádky/, musí být chráněno.
- d/ Mezi prostorem jezdce, motoru a palivové nádrže musí být umístěny stěny z nehořlavého materiálu.
- e/ Ve vozidle musí být bezpečně upevněn ručně nebo automaticky ovládaný hasicí přístroj o hmotnosti nejméně 2,5 kg. Pokud

- je nutno použít dvou menších hasicích přístrojů, jejich celková hmotnost nesmí být menší než 3 kg.
- f/ U motorů zdvihového objemu do 2 l jsou předepsány nádržky na zachytávání olejových par o objemu 2 l, u všech ostatních motorů o objemu 3 l. Tyto nádržky nejsou předepsány u motorů s uzavřeným systémem rekuperace oleje.

Poznámka: U přeplňovaných motorů se požaduje objem zachycovací nádržky 1,5krát větší.

- g/ Každá klapka karburátoru musí být vybavena svou vlastní vratnou pružinou.
- h/ Požaduje se nejméně jedno zpětné zrcátko o ploše nejméně 50 cm^2 . Sklo zrcátka musí být vsazeno v rámu.
- i/ Všechna skla reflektorů musí být zalepena nebo zakryta kryty.
- j/ Doporučuje se, aby čelní sklo /stěna/ bylo vyrobeno z vrstevného skla. Na každý pád musí být z bezpečnostního skla nebo z průhledného plastického materiálu o tloušťce nejméně 5 mm. Zvláštní ustanovení závodu musí obsahovat upřesnění definice bezpečnostního skla ve shodě s předpisy ASN pro závody historických automobilů, platnými v zemi pořadatele.
- k/ Sportovní vozy musí být vybaveny blatníky /zástrčkami/, kryjícími celou šířku běhounu po nejméně 120° obvodu kola. Tyto blatníky /záštěrky/ mohou být sejmuty, účastní-li se sportovní vůz závodu závodních automobilů, v žádném případě však nesmí být sejmuty pro závody sportovních vozů.
- l/ Ochranné konstrukce jsou povoleny. Pokud byla vozidla ochrannými konstrukcemi vybavena původně, musí být vybavena takovými konstrukcemi, které byly povinné v době jejich původního použití v závodech.

- m/ Kryt sedadla /sedadel/ spolujezdce musí být pružný. Pokud tento kryt byl původní součástí vozidla, musí být jeho hrany obloženy ochranným materiálem. Sedadlo spolujezdce může být odstraněno.
- n/ Spodní ochranné kryty musí být opatřeny odvodňovacími otvory.
- o/ Drátěná kola musí být v dobrém stavu. Ve všech drátech musí být stejně napětí.
- p/ Protektoričky pneumatiky jsou zakázány.
- q/ Žádný z prvků zavěšení kol nebo řízení nesmí mít nadmerné vůle.
- r/ Kapoty a kryty musí být řádně upevněny a vybaveny bezpečnostními úchyty.
- s/ Dvouokruhové brzdy jsou povoleny u vozidel, které mají hydraulické brzdy.
- t/ Vozy GT, GTS a sportovní musí být vybaveny tažným okem na přední části vozidla.

KAPITOLA IV. PŘEDPISY, TYKAJÍCÍ SE JEZDCE

6. POŽADAVKY NA JEZDCE

Jezdci, súčastnující se rychlostních závodů historických automobilů, musí splňovat podmínky přílohy "L" mezinárodních sportovních řádů, týkající se ochranných přileb, nehořlavého oblečení, mezinárodních zdravotních osvědčení FIA a licencí. /Schválené nehořlavé oblečení se doporučuje, ale není povinné pro jezdce vozidel, vyrobených před 1. 1. 1941, není-li závod součástí Poháru FIA/. Všichni jezdci musí být držiteli buď odpovídajícího stupně licence FIA pro závody historických automobilů, nebo normální licence FIA pro závody automobilů na okruzích.

Poznámka: Účast v závodech historických automobilů se nebere v úvahu pro udržení normální licence FIA pro závody automobilů.

KAPITOLA V. REKLAMA NA HISTORICKÝCH AUTOMOBILECH

A STARTOVNÍ ČÍSLA

Reklama se na historických vozidlech omezuje pouze na jednu plochu 50 x 14 cm nad a jednu plochu téže velikosti pod každým startovním číslem /maximálně 4 startovní čísla na vozidle/. Navíc mohou být na každém boku vozidla umístěna jména soutěžícího a jezdce o výšce písmen nejváše 10 cm.

Číslice startovních čísel musí být černé na bílém podkladě. Na světlých vozech je třeba chraničit bílý podklad startovního čísla 5 cm širokým červeným rámečkem.

Číslice musí mít klasický tvar: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0. Na jednosedadlových vozech /monopostech/ je minimální výška číslic 23 cm, šířka čáry 4 cm, bílý podklad musí být široký nejméně 45 cm a vysoký 33 cm. Na ostatních vozech je minimální výška číslic 28 cm, šířka čáry 5 cm, bílý podklad musí být minimálně 50 cm široký a 38 cm vysoký.

Startovní čísla musí být umístěna:

- na předních dveřích nebo podél prostoru řidiče /kokpitu/ po obou stranách vozidla
- na přední části vozidla čitelně zepředu.

P R I L O H A " M "

F A C T S
Facts about FISA

Mezinárodních sportovních řádů FISA

/Předpisy pro rallyekros,
autokros a slalomy/

ProHistoric.cz

V případě rozdílného výkladu textu v překladech těchto oficiálních řádů FISA do různých jazyků je jediným právoplatným textem této přílohy text anglický.

Veškeré změny budou publikovány v měsíčně vydávaném bulletinu FISA pro automobilový sport /FISA Motor Sport Bulletin/

O B S A H

	str.
Kapitola I. Předpisy pro rallyekros	41
1. Definice	41
2. Organizace	41
3. Okruhy	42
4. Vozidla	45
5. Bezpečnost jezdce	58
Kapitola II. Předpisy pro autokros	59
1. Definice	59
2. Organizace	59
3. Okruhy	60
4. Vozidla	62
5. Bezpečnost jezdce	82
Kapitola III. Ustanovení pro slalomy	83
1. Definice	83
2. Organizace	83
3. Slalomová trať	85
4. Připuštěné automobily	87
5. Bezpečnost jezdce	87

KAPITOLA I. PŘEDPISY PRO RALLYEKROS

1. DEFINICE

Rallyekros je rychlostní závod na trvalém nebo dočasném okruhu, jehož část má zpevněný povrch.

2. ORGANIZACE

a/ Vozy jsou odstartovány z řady vedle sebe. Následující řada /skupina/, pokud je, se startuje nejméně 20, nejpozdeji však 25 sekund za prvou. Současně nemůže na tomtéž okruhu probíhat závod více než dvou skupin vozů. Závod dvou skupin vozidel se může uskutečnit jen na takovém okruhu, který má samostatný prostor startu, oddělený od ostatní závodní dráhy. ASN může schválit start maximálně pěti vozů, startujících současně vedle sebe, pokud je prostor startu široký alespoň 12,5 metrů, nebo maximálně šesti vozů, je-li prostor startu široký alespoň 15 metrů. Ve všech ostatních případech a ve všech mistrovských závodech FIA mohou startovat vedle sebe maximálně čtyři vozy. Počet vozů, které mohou startovat vedle sebe, musí být uveden v propozicích závodu. Jestliže se k odstartování závodu používá světelné zařízení, musí být červené světlo umístěno nad zeleným. Červené světlo musí svítit minimálně po dobu 2 sekund předtím, než se rozsvítí světlo zelené, signalizující start.

b/ Složení startovního pole a postavení vozidel na startu určuje pořadatel podle klíče schváleného ASN.

c/ Ve vozidle je pouze 1 jezdec, žádný jezdec nemůže v jednom závodě závodit s více než jedním vozem.

- d/ Signalizace praporky musí být v souladu s Mezinárodními sportovními rády, Příloha H. Žlutá vlajka může však být vyvěšena jen na jednom stanovišti, na rozdíl od postupu popsaném v Příloze H.
- e/ Opakování jízdy se povoluje pouze tehdy, jestliže byla během závodu vyvěšena červená vlajka. Všechny ostatní události se posuzují jako "z vyšší moci". Jezdec, který by záměrně způsobil opakování jízdy /například záměrným ucpáním trati/ může být sportovním komisařem vyloučen z opakování jízdy.
- f/ K vyznačení tratí se používá minimálního počtu značek a posunutí některé ze značek se trestá penalizací 5 sekund. Jezdec, který projede kolem značky trati ze špatné strany, je vyloučen ze závodu.
- g/ Při startu jsou sportovní komisaři povinni určit předčasný start a uložit trest. Vozy, které předčasně odstartují, jsou potrestány penalizací 10 sekund.

2.1 K l a s i f i k a c e

Způsob klasifikace /s výjimkou pohárů a mistrovství FIA/ je určen v propozicích závodu, zpracovaných pořadatelem a schválených ASN.

3. OKRUHY

3.1 C h a r a k t e r i s t i k a

- Délka: minimum 800 m, maximum 2000 m
- Šířka: minimum 10 m, maximum 16 m

- Složení:
zpevněný povrch /asfalt, beton apod./:
minimum 35 % /20 % pro trať postavenou před 1. 1. 1979/
tráva, štěrk, nespojitá zemina, písek atd.:
minimum 35 %
- Stoupání:
nesmí být příkřejší než 7 %.
To platí pouze pro tratě postavené po 28. 2. 1975.
Pro všechny dřívější tratě je celkové maximální dovolené převýšení 10 %.
- Prostor startu:
od startovní čáry po první zatáčku musí být minimálně 100 m dlouhý rovný úsek /vztahuje se na tratě postavené po 1. 1. 1976/
Prostor startu je umístěn na asfaltu, betonu nebo na jiném zpevněném povrchu, který musí pokračovat do vzdálenosti minimálně 30 m za startovní čáru.
Šířka trati v místě startovní čáry /min. 10 m/ musí být dodržena až k první zatáčce a v ní. Tato zatáčka musí mít maximální poloměr 25 m a změnit směr alespoň o 45° ; míry jsou počítány od střední čáry vozovky.
- Cíl:
Cílová čára musí být umístěna tak, aby po jejím projetí nebylo možno pokračovat přímo do parkoviště závodních strojů.
- Značení:
Každé odchýlení tratě /např. přídavná šikana pro zmenšení rychlosti/ musí být označeno jasně patrným a zcela srozumitelným způsobem.

3.2 Stanoviště traťových komisařů

- a/ Všechna po sobě následující stanoviště musí mezi sebou mít vizuální kontakt, maximální vzdálenost mezi po sobě jdoucími stanovišti nesmí být větší než 200 m, měřeno podél trati.
- b/ Na každém stanovišti musí být minimálně 2 traťoví komisaři.
- c/ Na každém druhém stanovišti nebo na stanovištích umístěných ve vzdálenosti maximálně 500 m od sebe /podél trati/ musí být bezdrátové nebo telefonní spojení s ředitelem závodu.
- d/ Na každém stanovišti musí být alespoň 2 přenosné hasicí přístroje s obsahem min. 6 kg, druh hasicí náplně podléhá souhlasu ASN.

3.3 Bezpečnostní zařízení

Musí odpovídat pravidlům uvedeným v Příloze H k Mezinárodním sportovním řádům.

3.4 Bezpečnostní opatření pro diváky

Jestliže diváci nejsou umístěni alespoň 3 m za bariérou nařízenou předpisy FISA /viz Bezpečnostní kritéria pro automobilové závody, kapitola 3/, která je schopna zastavit jakékoli auto opouštějící trať, a/nebo jestliže diváci nejsou na vrchu svislého čelního svahu ve výšce alespoň 2,5 metru nad úrovni trati, musí se diváci zdržovat

v dostatečně uzavřeném prostoru alespoň 30 m od okraje tratě. Diváci nesmí být v prostorách svažujících se dolů od trati.

3.5 Schvalování tratí

Tratě musí být prohlédnuty a schváleny odpovědnými činovníky ASN.

4. VOZIDLA

- Divize 1:

vozy skupiny A odpovídající Příloze "J" mezinárodních sportovních řádů /avšak s výjimkou typů s pohonem čtyř kol/.

Všechna musí odpovídat předpisům platné přílohy "J" pro skupinu A a dále předpisům uvedeným v odst. 4.1 níže.

- Divize 2:

vozidla skupiny B a homologovaná vozidla s pohonem všech 4 kol, odpovídající Příloze "J" z roku 1986, s úpravami uvedenými v odst. 4.1, a dále vozidla homologovaná podle Přílohy "J" do roku 1981 nebo vozidla skupiny A, upravená za hranice úprav povolených Přílohou "J" z roku 1986, avšak odpovídající předpisům uvedeným v odstavci 4.2 /skup. 5 a skup. A speciální/.

Poznámka 1:

Od 1.1.1987 bude Divize 2 vypsána pouze pro automobily homologované ve skupině A nebo B /včetně vozů s pohonem 4 kol/ s úpravami specifikovanými technickými předpisy pro rallyekros Přílohy "M" MSŘ, platné od 1.1.1987.

Poznámka 2:

Na všechna vozidla startující v mezinárodním rallyekrosu se vztahuje limit hluku 115 dB, který se měří hlukoměrem

nastaveným na rozsah "A" a "SLOW". Hlukoměr je umístěn pod úhlem 45° ve vzdálenosti 50 cm od koncovky výfuku. Hluk se měří při otáčkách motoru 4500 ot/min. V případě, že se měření provádí na ploše z betonu nebo podobného rezonančního materiálu, musí být v příslušném prostoru položen koberec.

4.1 Předpisy:

skupina A, skupina B, vozidla s pohonem všech 4 kol

všechna vozidla divize 1 a ta vozidla divize 2, která jsou homologována ve skupině B nebo jsou homologována jako vozidla s pohonem všech 4 kol, musí navíc k předpisům platné Přílohy "J" splňovat pro rallyekros předpisy uvedené dále v odstavcích 4.1.1 a 4.1.2.

4.1.1

a/ Zadní světla

Každé vozidlo musí být vybaveno dvěma zadními červenými brzdovými světly z netříštivého materiálu /minimální světelna plocha každého světla je 60 cm², každá žárovka min. 15 W/, která pracují současně s původním nebo místo původních brzdových světel. Tato světla nesmí být umístěna výše než 1,5 m a níže než 1,15 m nad zemí a musí být umístěna symetricky vzhledem k podélné ose vozidla a rovnoběžně s příčnou osou vozidla.

b/ Tažné oko

Každé vozidlo musí být opatřeno vpředu a vzadu tažným okem. Tažné oko nesmí přesahovat přes půdorys vozidla. Tažná oka musí být natřena jasnou žlutou barvou a musí být zřetelně viditelná.

c/ Sedadlo jezdce

Musí být dobře upevněno; jestliže je namontováno na lištách nebo jestliže má seřiditelnou polohu opěradla sedadla, musí být dodatečně upevněno tak, aby bylo nehybné a tuhé. Na sedadle musí být připevněna opěrka hlavy. Tato opěrka musí být schopna odolat setrvačné síle hmotnosti 17 kg při zrychlení 5 g. Rozměr opěrky hlavy musí být takový, aby se hlava jezdce nemohla zaklínit mezi ochrannou konstrukci vozidla a opěrkou hlavy.

d/ Čelní a boční skla

Čelní sklo musí být zhotoveno z vrstveného skla nebo z tuhého plastického materiálu, boční okna musí být z bezpečnostního skla nebo z plastického materiálu. Jestliže je použito plastického materiálu, nesmí být jeho tloušťka menší než 5 mm. Techničtí komisaři mohou odmítout start vozidla, jehož vrstvené čelní sklo je potlučeno nebo je poškozeno natolik, že neskýtá jezdci záruku dobré viditelnosti, nebo je-li nebezpečí jeho rozpadnutí v průběhu závodu.

V čelním ochranném skle mohou být vytvořeny otvory, jejichž celková plocha nepřesahne 64 cm². Ve voze s bezpečnostními skly nebo s kovovými mřížkami /viz dále/ musí mít jezdec nasazený ochranné brýle nebo štítky.

Čelní ochranné sklo může být nahrazeno kovovou mřížkou, pokrývající celou plochu původního skla. Velikost ok mřížky je minimálně 10 x 10 mm, maximálně 25 x 25 mm, průměr drátu min. 1 mm. Všechna ostatní okna mohou být odstraněna, v tom případě musí však být také nahrazena takovou mřížkou. Nevyžadují se stěrače čelních skel, pokud jsou skla nahrazena mřížkou.

e/ Náhradní kola

Ve voze se při závodě náhradní kola nevezou.

f/ Kola a pneumatiky

Maximální šířka úplného /kompletního/ kola /disk + ráfek + nahuštěná pneumatika/ je 250 mm. Měření se provádí vhodným kalibrem kdekoliv po obvodu kola mimo místa dotyku pneumatiky s vozovkou. Průměr ráfku může být zvětšen nebo zmenšen o 2 palce proti původnímu rozměru /nahrazuje odst. 255.5.4 Přílohy "J"/.

Použití pneumatik s hřeby, hroty, řetězy nebo jinými podobnými zařízeními není povolené, jestliže není výslovňě schváleno ASN na základě žádosti pořadatele podniku. Povolení této výjimky musí být uvedeno v propozicích. Pokud jsou povoleny, smí se používat pouze pneumatiky s hroty schválenými ASN. Hroty mohou být namontovány na pneumatiku zvenku nebo zevnitř. Není povolené vsadit hroty do běhounu pneumatiky během vulkanizačního procesu.

g/ Přívody vzduchu k motoru

Mohou být uvnitř prostoru pro jezdce, ale v tom případě musí být vybaveny ohnivzdorným filtrem.

h/ Škrtící klapka

Musí být zabezpečeno uzavření škrtící klapky v případě průchody jejího ovládání. Škrtící klapka musí proto být vybavena vnější pružincem na každé hřídelce škrtící klapky.

i/ Ruční brzda

Každé vozidlo musí být vybaveno účinnou ruční brzdou, která musí současně ovládat 2 kola téže nápravy.

j/ Ochrana spodku vozidla

Ochrana spodku vozidla je povolena.

k/ Palivová nádrž

Bezpečnostní palivové nádrže FT 3 nebo FT A nejsou povolené. Je-li vozidlo vybaveno nádrží, která není původní, musí být umístěna alespoň 30 cm od obrysu karosérie mimo prostor jezdce a musí být od něj oddělena nehořlavou stěnou nebo přídavným obalem, přičemž obě možnosti provedení musí být nepropustné.

l/ Hlavní odpojovač elektrického obvodu

V souladu s odst. 253.14 Přílohy "J" musí být umístěn na levé straně před čelním sklem. Musí být jasně vyznačeny polohy zapnuto/vypnuto.

m/ Sloupek řízení

Musí být odstraněno zařízení zabraňující krádeži.

n/ Bezpečnostní pásky

Vozidlo musí být vybaveno alespoň čtyřbodovými pásy, které odpovídají specifikacím publikovaným FISA v odst. 253.7 Přílohy "J". Dva ramenní popruhy musí mít samostatné body uchycení.

o/ Výfukový systém

Tlumiče výfuku mohou být odstraněny. Vyústění výfuku musí být vyvedeno buďto směrem dozadu nebo do boku. Jestliže je vyústění výfuku vzadu, nesmí ležet nižší než 10 cm a výše než 45 cm nad zemí a nesmí přesahovat celkovou délku vozidla o více než 15 cm.

Jestliže je vyústění výfuku vyvedeno na bok, musí ležet až za polovinou vozidla /za svislou rovinou kolmou

k podélné ose vozidla, procházející středem rozvoru náprav/ a v žádném místě nesmí přesahovat bok karosérie. Navíc musí být provedena dostatečná opatření, aby bylo zabráněno vznícení od horkých částí výfuku.

p/ Palivo

Smí se použít pouze obchodní palivo /jak je definováno v Příloze "J", odst. 252.7/.

q/ Karosérie

Vozy musí mít uzavřenou karosérii. Vozy s karosérií otevřenou nebo přeměnitelnou není povoleno použít.

4.1.2

a/ Vodní chladič

Vodní chladič i jeho objem jsou libovolné. Poloha chladiče se nesmí změnit. Je dovoleno použít přídavných chladicích větráku. Clona chladiče může být použita, musí být však provedena pouze tak, aby netvořila zesílení karosérie.

b/ Místa uchycení tlumičů pérování

Místa uchycení tlumičů pérování mohou být zesílena.

c/ Nárazníky

Nárazníky a jejich držáky musí být odstraněny, pokud nejsou integrální částí vozidla. Části karosérie, které jsou po odstranění nárazníků nezakryty, mohou být vyztuženy, přičemž se vnější tvar karosérie musí zachovat. Materiál k vyztužení nesmí být tlustší než materiál původních nárazníků.

d/ Vnější světla

Všechna vnější světla mohou být odstraněna, vzniklé otvory v karosérii vozidla musí být však zakryty.

e/ Vytápění

Může být odstraněno.

f/ Ochranná klec

Ochranná klec je povinná. Musí odpovídat předpisům pro ochranné konstrukce, uvedeným v Příloze "J" odst. 8.2.1.2 platným pro vozy skupiny A a B se zdvihovým objemem nad 2000 cm^3 .

g/ Karosérie

Je dovoleno vyztužit karosérii přidáním materiálu, není dovoleno žádne odlehčování nebo odebíráni materiálu. Rozšíření blatníků na obou stranách vozidla o 5 cm je povoleno, avšak kompletní kola musí být přikryta původní karosérií, provádí-li se měření podle 255.5.4 Přílohy "J".

4.2 Předpisy pro rallye krosové speciály

Následující předpisy a předpisy uvedené v odst. 4.1.1 platí pro speciální vozidla divize 2, to znamená pro všechna vozidla homologovaná FIA podle Přílohy "J" do roku 1981 a vozidla homologovaná podle současně platné přílohy "J" ve skupině A s úpravami, které překračují hranice povolených úprav pro tuto skupinu.

a/ Minimální hmotnost

Vozidla musí splňovat alespoň následující hmotnostní limity:

Zdvihový objem motoru menší nebo roven	minimální hmotnost vozu
500 ccm	450 kg
600	495
700	525
850	555
1000	585
1150	610
1300	635
1600	675
2000	735
2500	800
3000	860
3500	915
4000	970
4500	1025
5000	1065
5500	1115
6000	1155
6500	1190
7000	1220
7500	1240
8000	1255
přes 8000	1330

Pokud by homologovaná hmotnost určitého modelu vozidla byla menší než ta, která je uvedena pro příslušný zdviho-vý objem v tabulce, považuje se homologovaná hmotnost za jeho minimální přípustnou hmotnost. Minimální hmotnost, která musí být dodržena v takovém případě při zvětšení zdvihového objemu motoru, je homologovaná hmotnost vozidla, zvětšená o rozdíl minimálních hmotností příslušných objemových tříd /viz tabulka minimálních hmotností/.

b/ Karosérie - šasi

bl/ Karosérie

Vnější tvar původní karosérie musí být zachován s výjimkou blatníků a povolených aerodynamických prvků. Ozdobné pásky, ozdobné lišty atd. mohou být odstraněny. Stěrače čelního skla jsou libovolné, ale alespoň jeden musí být ve funkci, není-li čelní sklo nahrazeno kovovou mřížkou.

b2/ Skelet karosérie - šasi

Na sériově vyrobeném skeletu a/nebo šasi nesmí být prová-deny žádné úpravy, vyjma odlehčení původního základního těla odstraněním materiálu a/nebo přidáním výztuh.

b3/ Dveře, kapoty motoru a zavazadlového prostoru

Jejich materiál je libovolný, jejich původní vnější tvar musí být zachován. Závěs dveří a vnější klika dveří jsou libovolné - původní zámky mohou být nahrazeny jinými, které ale musí být účinné. Dveře řidiče musí být původní, čalounění může být odstraněno. Uzavírání kapot moto-ru a zavazadlového prostoru, stejně tak jako jejich závěsy jsou libovolné. Každá kapota však musí být uchycena na 4 místech a musí být možné otevřít ji zvenku. Původní úchyty musí být odstraněny. V kapotě motoru mohou být ot-vory pro větrání, ale nesmí jimi být vidět mechanické části vozu. Za všech okolností musí být kapoty motoru a zavazadlového prostoru zaměnitelné s originálními homo-logovanými díly.

b4/ Otvory pro větrání prostoru jezdce

V karosérii mohou být vypracovány otvory pro ventilaci prostoru jezdce za těchto podmínek:

- větrací otvory musí být umístěny u zadního okraje stře-chy nad zadním oknem a/nebo v místě mezi zadním oknem

- a zadními bočními okénky
- větrací otvory nesmí přesahovat původní linii karosérie.

c/ Aerodynamické prvky

Při pohledu shora nemusí aerodynamické prvky sledovat obrys vozidla. Ty prvky, které nejsou homologovány v sérii, se musí vejít do čelního průměru vozidla.

c1/ Vpředu

Aerodynamické prvky nesmí přesahovat vpředu o více než 10 % rozvor náprav vozidla /měření se provádí od předního obrysu karosérie/ a v žádném případě nesmí přesahovat nejpřednější část původní karosérie o více než 20 cm.

Aerodynamické prvky vpředu musí být povinně umístěny pod vodorovnou rovinou, jdoucí středem kol, a mohou být umístěny mezi nejnižší odpruženou částí vozidla a vozovkou.

c2/ Vzadu

Aerodynamické prvky nesmí vzadu přesahovat o více než 20 % rozvor náprav /měří se od nejjazšího obrysu karosérie/ a v žádném případě nesmí přesahovat délku původní karosérie o více než 40 cm.

d/ Blatníky

Materiál a tvar blatníků je libovolný. Tvar otvorů pro kola musí však být zachován, což ale neznamená, že musí být zachován jejich původní rozměr. Blatníky musí zakrývat kola tak, aby byla nejméně na 1/3 obvodu kola účinně kryta nejméně celá šířka pneumatiky. V blatnících mohou být otvory pro chlazení. Pokud by však byly otvory vytvořeny vzadu za zadními koly, musí být opatřeny žaluziemi, které musí zabezpečit, že při pohledu ze zadu podél vodorovné

roviny nebude vidět pneumatika zadního kola. Uvnitřek blatníků je libovolný. Je v něm proto povoleno umístit mechanické části, ale jejich umístění nesmí být v žádném případě důvodem k vyztužení blatníků.

e/ Nárazníky

Nárazníky a jejich držáky musí být odstraněny, pokud nejsou integrální částí karosérie. Části těla karosérie, odkryté odstraněním nárazníků, mohou být zaměněny nebo zakryty materiálem, který není tlustší než materiál panelu střechy.

f/ Světla

Všechna vnější světla mohou být odstraněna, tím vzniklé otvory v karosérii musí však být zakryty. V každém takovém krytu však smí být ponechán otvor pro chlazení, jež plocha nepřesahuje 50 cm².

g/ Motor

Motor je libovolný, ale blok motoru musí být z homologovaného motoru téže značky jako je karosérie vozidla a musí mít stejný počet válců jako motor, původně pro toto vozidlo homologovaný. Motor musí být umístěn v původním motorovém prostoru. Uspořádání s dvěma motory nejsou povolená, pokud nejsou takto homologována.

h/ Uvnitřní zařízení vozidla

Lišty, panely dveří atd. jsou libovolné. Přístrojová deska nesmí mít žádné vyčnívající hrany. Kompletní sedadlo musí být umístěno vlevo nebo vpravo od svislé roviny procházející podélnou osou vozidla.

Příčky, oddělující řidiče od motorového a zavazadlového prostoru, musí mít zachovánu původní polohu, tvar a materiál. Umístění prvků vozidla nad, proti nebo procházejících

některou z těchto příček je povoleno, pokud nevyčnívají více než 20 cm do prostoru řidiče /měřeno kolmo k příčce od její horní hrany/. Tato možnost se nevztahuje na blok motoru, olejovou vanu, klikový hřídel nebo hlavu válců. Kromě toho smí být upravena podlaha, nesmí však být výše než prahy dveří. Původní podlaha může být v tomto případě odstraněna. Je rovněž povoleno provádět nezbytné úpravy pro umístění nového převodového ústrojí.

Trubky, trubice a elektrické vodiče, procházející prostorem pro jezdce, musí odpovídat buďto předpisům odst.

257.4.1 Přílohy "J", nebo normám platným pro stavbu letadel.

Kromě částí umístěných nad, proti nebo procházejících příčkami, může být v prostoru pro jezdce umístěno pouze toto příslušenství: hasicí přístroj, lékárnička, dorozumívací zařízení, zátěž, ochranná klec.

i/ Nádrže na palivo, olej a chladicí kapalinu

Tyto nádrže musí být odděleny od prostoru jezdce příčkou, aby v případě rozlití, netěsností nebo poruchy nádrže netekla žádná tekutina do prostoru jezdce. Pro palivovou nádrž platí totéž i vzhledem k motorovému prostoru a výfukovému systému.

Maximální povolený objem palivové nádrže je 12 l. Plnicí hrdlo palivové nádrže nesmí vyčnívat přes obrys karosérie a nesmí dovolit vytékání paliva /musí být utěsněno/.

j/ Baterie

Musí být dobře upevněna a jestliže je /jsou/ v prostoru jezdce, musí být zakryta /zakryty/ izolovaným nepropustným krytem.

k/ Zavěšení kol

Je libovolné.

l/ Převody

Převody jsou libovolné.

m/ Chladič

Chladič a jeho objem jsou libovolné. Umístění chladiče je libovolné, pokud nezasáhne do prostoru jezdce. Je povoleno použít další /přídavné/ chladicí ventilátory.

Clona chladiče je povolena, pokud nevyzuzuje karosérii.

n/ Brzdy

Jsou libovolné.

Učinná ruční brzda je povinná, může být opatřena zařízením pro okamžité uvolnění.

o/ Mechanické části

Žádné mechanické části nesmí vyčnívat mimo původní karosérii vozidla /kromě prostoru uvnitř blatníků/.

p/ Sedadlo jezdce

Doporučuje se připevnit vrchní část sedadla k ochranné kleci.

q/ Ochranná klec

Musí být použita v soulasce s předpisem pro ochranné konstrukce odst. 8.2.1.2 Přílohy "J" /skupina A a B nad. 2000 cm²/.

5. BEZPEČNOST JEZDCE

Každý jezdec musí:

- a/ používat ochrannou přilbu, která odpovídá typu schválenému FIA,
- b/ mít oblečen jednodílný ochranný ohnivzdorný oděv, těsně přiléhající u kotníků a zápěstí, vlněné nebo ohnivzdorné ponožky, spodní prádlo a kuklu,
- c/ nosit kožené nebo ohnivzdorné rukavice a boty /bez otvorů/,
- d/ používat štítu nebo brýlí v případě trhlin v čelním skle,
- e/ být bezpečně upoután bezpečnostními pásy,
- f/ mít zavřeno boční okénko na své straně,
- g/ předložit platné zdravotní osvědčení FIA.

KAPITOLA II. PŘEDPISY PRO AUTOKROS

1. DEFINICE

Autokros je rychlostní závod, který se koná na trvalém nebo prozatimním /dočasném/ okruhu s nezpevněným povrchem.

2. ORGANIZACE

Každý závod autokrosu se skládá alespoň ze dvou jízd, přičemž minimální délka jízdy je 2 km. Vítězem se stává jezdec, který absolvuje kteroukoliv z jízd v nejkratším čase.

Musí být dodrženy následující podmínky:

- a/ Obvykle jsou odstartovány nejméně 2 a nejvíce 4 vozy z jedné řady a další startovní pole může být odstartováno nejméně o 20 a nejpozději o 25 sekund později. Počet vozů, které mohou startovat vedle sebe, musí být určen v propozicích závodu.

Pokud délka okruhu nepřesahuje 1000 m, nemohou jet současně více než 2 skupiny vozidel. Je-li délka okruhu alespoň 1000 m, mohou startovat tři skupiny vozů. Čtvrtá startovní řada může být odstartována, pokud je délka okruhu větší než 1500 m.

Je možná i alternativa, že na okruhu může současně startovat maximálně 10 vozů ve startovním postavení 3-2-3-2 podle předpisů autokrosového mistrovství FIA.

Jestliže je použito světelné startovací zařízení, musí být červené světlo umístěno nad zeleným a musí svítit alespoň 2 sekundy předtím, než se objeví světlo zelené.

- b/ Postavení na startu určuje pořadatel podle klíče, schváleného ASN.
- c/ Ve vozidle je pouze 1 jezdec, žádný jezdec nemůže v jednom závodě závodit s více než jedním vozem.
- d/ Signalizace praporky musí být v souladu s Mezinárodními sportovními řády, Příloha H. Žlutá vlajka může však být vyvěšena jen na jednom stanovišti, na rozdíl od postupu popsaného v Příloze H.
- e/ Opakování jízdy se povoluje pouze tehdy, jestliže byla během závodu vyvěšena červená vlajka. Všechny ostatní události se posuzují jako "z vyšší moci".
- f/ K vyznačení trati se používá minimálního počtu značek a posunutí některé ze značek se trestá penalizací 5 sekund. Jezdec, který projede kolem značky trati ze špatné strany, je vyloučen ze závodu.
- g/ V případě nesprávného startu se start opakuje. Jezdec, který zavinil dvakrát nesprávný start, může být za závod vyloučen.

3. OKRUHY

3.1 Charakteristika

- Délka /měřena na vnitřním okraji/:

minimum - 600 m
maximum - 2000 m

- Šířka:

minimum - 10 m
maximum - 16 m

Předjetí musí být možné po celé délce trati.

- Charakter trati okruhu: plochý nebo zvlněný přírodní terén s jakýmkoliv druhem nezpevněného povrchu/bez příkopů a vodních přechodů/. Jestliže je to nutné, může být vybudován prostor startu se zpevněným povrchem, který však nebude delší než 20 m a který nebude součástí okruhu. Trať musí být zřetelně označena.

- Startovní rovinka: od startovní čáry do prve zatáčky musí být alespoň 80 metrů přímého úseku.

- Cíl: cílová čára musí být umístěna tak, aby vozy nemohly pokračovat přímo do parkoviště závodních strojů.

- Přímé úseky:

nejdelší přímý úsek - 200 m

Za přímým úsekem delším než 150 m musí následovat zatáčka o maximálním poloměru 25 m, která změní směr jízdy alespoň o 45° , míry jsou počítány podle střední linie trati.

3.2 Stanoviště tratových komisařů

a/ Všechna po sobě následující stanoviště musí mít mezi sebou vizuální spojení, maximální vzdálenost mezi po sobě následujícími stanovišti nesmí být větší než 200 m /měřeno podél trati/.

b/ Na každém stanovišti musí být minimálně 2 tratoví komisaři.

c/ Na každém druhém stanovišti nebo na stanovištích umístěných ve vzdálenosti maximálně do 500 m od sebe /měřeno podél trati/ musí být bezdrátové nebo telefonní spojení s ředitelem závodu.

d/ Na každém stanovišti musí být alespoň 2 přenosné hasicí přístroje, s obsahem min. 6 kg, druh náplně podléhá souhlasu ASN.

3.3 Bezpečnostní opatření na trati

Musí odpovídat pravidlům specifikovaným v Příloze "H" Mezinárodních sportovních řádů FIA.

3.4 Bezpečnostní opatření pro diváky

Jestliže nejsou diváci alespoň 3 m za bariérou určenou podle specifikace FISA /viz "Bezpečnostní kritéria pro automobilové okruhy", kapitola 3/, která je schopna zastavit jakékoli vozidlo opouštějící trať a/nebo jestliže nejsou diváci na vrchu svislého čelního břehu ve výšce alespoň 2,5 m nad úrovni tratě, musí se diváci zdržovat v dostatečně uzavřeném prostoru, vzdáleném alespoň 30 m od okraje tratě. Není povolenno zdržovat se v prostorách svažujících se dolů od tratě.

3.5 Schvalování

Tratě musí být prozkoumány a schváleny odpovědnými činovníky ASN.

4. VOZIDLA

- Zdvihový objem motoru:
největší povolený zdvihový objem motoru je 3500 cm^3 .

- Divize 1:
vozy skupiny A odpovídající příloze "J" Mezinárodních

sportovních řádů /avšak s výjimkou všech vozů s pohonem čtyř kol/.

Všechny vozy musí odpovídat předpisům platné Přílohy "J" pro skupinu A a dále předpisům uvedeným v odst. 4.1 níže.

- Divize 2:

Vozidla skupiny B a homologovaná vozidla s pohonem všech 4 kol, odpovídající Příloze "J" z roku 1986 s povolenými úpravami uvedenými v odstavci 4.1 a dále vozidla homologovaná podle Přílohy "J" do roku 1981 nebo vozidla skupiny A, upravená za hranice úprav, povolených Přílohou "J" z roku 1986, avšak odpovídající předpisům uvedeným v odstavci 4.2 /skup. 5 a skup. A speciální/.

- Divize 3

Autokrosové speciály. Vozidla konstruovaná a postavená speciálně pro závody autokrosu, nebo ta vozidla, která mají takové úpravy, jež přesahuje rámec divize 2. Musí být však v souladu s odstavcem 4.3, uvedeným dále.

Poznámka 1:

Od 1.1.1987 bude Divize 2 vypsána pouze pro automobily homologované ve skupině A nebo B /včetně vozů s pohonem čtyř kol/ s úpravami, specifikovanými technickými předpisy pro autokros přílohy "M" MSŘ FIA, platné od 1.1.1987.

Poznámka 2:

Na všechna vozidla, startující v mezinárodním autokrosu, se vztahuje limit hluku 115 dB, který se měří hlukoměrem nastaveným na rozsah "A" a "SLOW". Hlukoměr je umístěn pod úhlem 45° ve vzdálenosti 50 cm od koncovky výfuku. Hluk se měří při otáčkách motoru 4500 ot/min. V případě, že se měření provádí na ploše z betonu nebo podobného rezonančního materiálu, musí být v příslušném prostoru položen koberec.

4.1 Předpisy:

skupina A, skupina B, vozidla s pohonem všech 4 kol

Všechna vozidla divize 1 a ta vozidla divize 2, která jsou homologována ve skupině B nebo jsou homologována jako vozidla s pohonem všech 4 kol, musí navíc k předpisům platné Přílohy "J" splňovat pro autokros předpisy uvedené dále v odstavcích 4.1.1 a 4.1.2.

4.1.1

a/ Zadní světla

Každé vozidlo musí být vybaveno dvěma zadními červenými brzdrovými světly z netříštivého materiálu /minimální světelná plocha každého světla je 60 cm^2 , každá žárovka min. 15 W/, která pracují současně s původními nebo místo původních brzdrových světel. Tato světla nesmí být výše než 1,5 m a niže než 1,15 m nad zemí a musí být umístěna symetricky vzhledem k podélné ose vozidla a rovnoběžně s příčnou osou vozidla.

b/ Tažné oko

Každé vozidlo musí být opatřeno vpředu a vzadu tažným okresem. Tažné oko nesmí přesahovat přes půdorys vozidla. Tažná oka musí být natřena jasnou žlutou barvou a musí být zřetelně viditelná.

c/ Sedadlo jezdce

Musí být dobře upevněno; jestliže je namontováno na lištách, nebo jestliže má seřiditelnou polohu opěradla sedadla, musí být dodatečně upevněno tak, aby bylo nehybné a tuhé. Sedadlo musí obsahovat opěrku hlavy. Tato opěrka musí být schopna odolat setrvačné síle hmotnosti 17 kg při

zrychlení 5 g. Rozměr opěrky hlavy musí být takový, aby se hlava jezdce nemohla zaklínit mezi ochrannou konstrukci vozidla a opěrkou hlavy.

d/ Čelní a boční skla

Čelní sklo musí být zhotoveno z vrstveného skla nebo z tuhého plastického materiálu, boční skla musí být z bezpečnostního skla nebo z plastického materiálu. Jestliže je použito plastického materiálu, nesmí být jeho tloušťka menší než 5 mm. Techničtí komisaři mohou odmítnout start vozidla, jehož vrstvené čelní sklo je potlučeno nebo je poškozeno natolik, že neskýtá jezdci záruku dobré viditelnosti nebo je-li nebezpečí jeho rozpadnutí v průběhu závodu.

V čelním ochranném skle mohou být vytvořeny otvory, jejichž celková plocha nepřesáhne 64 cm^2 . Ve vozech s bezpečnostními skly nebo s kovovými mřížkami /viz dále/ musí mít jezdec nasazený ochranné brýle nebo štítek.

Čelní ochranné sklo může být nahrazeno kovovou mřížkou, pokrývající celou plochu původního skla. Velikost ok mřížky je min. $10 \times 10 \text{ mm}$, max. $25 \times 25 \text{ mm}$, průměr drátu min. 1 mm. Všechna ostatní okna mohou být odstraněna, pokud jsou však odstraněna, musí být také nahrazena takovou mřížkou. Nevyžadují se stěrače čelních skel, pokud jsou skla nahrazena mřížkou.

e/ Náhradní kola

Ve voze se při závodě náhradní kola nevezou.

f/ Kola a pneumatiky

Maximální šířka úplného /kompletního/ kola /disk + ráfek + nahuštěná pneumatika/ je 250 mm. Měření se provádí vhodným kalibrem kdekoliv po obvodu kola, mimo místo dotyku

pneumatiky s vozovkou. Průměr ráfku může být zvětšen nebo zmenšen o 2 palce proti původnímu rozměru /nahrazuje odst.

255.5.4 Přílohy "J"/.

Použití pneumatik s hřeby, hroty, řetězy nebo jinými po-dobnými zařízeními není dovoleno, jestliže není výslovně schváleno ASN na základě žádosti pořadatele podniku. Povo-lení této výjimky musí být uvedeno v propozicích. Pokud jsou povoleny, smí se používat pouze pneumatiky s hroty schválenými ASN. Hroty mohou být namontovány na pneumaticku zvenku nebo zevnitř. Není dovoleno vsadit hroty do bě-hounu pneumatiky během vulkanizačního procesu.

g/ Přívody vzduchu k motoru

Mohou být uvnitř prostoru pro jezdce, ale v tom případě musí být vybaveny ohnivzdorným filtrem.

h/ Škrticí klapka

Musí být zabezpečeno uzavření škrticí klapky v případě po-ruchy jejího ovládání. Škrticí klapka musí proto být vy-bavena vnější pružinou na každé hřídelce škrticí klapky.

i/ Ruční brzda

Každé vozidlo musí být vybaveno účinnou ruční brzdou, kte-rá musí současně ovládat 2 kola téže nápravy.

j/ Ochrana spodku vozu

Ochrana spodku vozidla je povolena.

k/ Palivová nádrž

Bezpečnostní palivové nádrže FT 3 nebo FT A nejsou povin-né. Je-li vozidlo vybaveno nádrží, která není původní, mu-sí být umístěna alespoň 30 cm od obrysu karosérie mimo prostor jezdce a musí být od něj oddělena nehořlavou

stěnou nebo přídavným obalem, přičemž obě možnosti prove-dení musí být nepropustné.

l/ Hlavní odpojovač elektrického obvodu

V souladu s odst. 253.14 Přílohy "J" musí být umístěn na levé straně před čelním sklem. Musí být jasně vyznačeny polohy zapnuto/vypnuto.

m/ Sloupek řízení

Musí být odstraněno zařízení zabranující krádeži.

n/ Bezpečnostní pásy

Vozidlo musí být vybaveno alespoň čtyřbodovými pásy, kte-ré odpovídají specifikacím publikovaným FISA v odst. 253.7 Přílohy "J". Dva ramenní popruhy musí mít samostatné body uchycení.

o/ Výfukový systém

Tlumiče výfuku mohou být odstraněny. Vyústění výfuku musí být vyvedeno buďto směrem dozadu nebo do boku. Jestliže je vyústění výfuku vzadu, nesmí ležet niže než 10 cm a vý-še než 45 cm nad zemí a nesmí přesahovat celkovou délku vozidla o více než 15 cm.

Jestliže je vyústění výfuku vyvedeno na bok, musí ležet až za polovinou vozidla /za svislou rovinou kolmou k po-délné ose vozidla procházející středem rozvoru náprav/ a v žádném místě nesmí přesahovat bok karosérie. Navíc musí být provedena dostatečná opatření, aby bylo zabráněno vznícení od horkých částí výfuku.

p/ Lapače nečistot

Použití lapačů nečistot za koly je povinné. Lapače nečis-tot musí být vyrobeny z ohebného materiálu o tloušťce min.

5 mm. Musí sahat nejméně 5 cm pod střed kola a musí zakrývat nejméně šířku kompletního kola.

q/ Palivo

Smí se použít pouze obchodní palivo /jak je definováno v Příloze "J", odst. 252.7/.

r/ Karosérie

Vozy musí mít uzavřenou karosérii. Vozy s karosérií otevřenou nebo přeměnitelnou není povoleno používat.

4.1.2

a/ Vodní chladič

Vodní chladič i jeho objem jsou libovolné. Poloha chladiče se nesmí měnit. Je dovoleno použít přídavných chladicích větráků. Clona chladiče může být použita, ale musí být provedena pouze tak, aby netvořila zesílení karosérie.

b/ Místa uchycení tlumičů pérování

Místa uchycení tlumičů pérování mohou být zesílena.

c/ Nárazníky

Nárazníky a jejich držáky musí být odstraněny, pokud nejsou integrální součástí karosérie. Části karosérie, které jsou po odstranění nárazníků nezakryty, mohou být vyztuženy, přičemž se vnější tvar karosérie musí zachovat. Materiál k vyztužení nesmí být tlustší než materiál původních nárazníků.

d/ Vnější světla

Všechna vnější světla mohou být odstraněna, vzniklé otvory v karosérii vozidla musí být však zakryty.

e/ Vytápění

Může být odstraněno.

f/ Ochranná klec

Ochranná klec je povinná. Musí odpovídat předpisům uvedeným v Příloze "J", odst. 8.2.1.2, platným pro vozy skupiny A a B se zdvihovým objemem nad 2000 cm^3 .

g/ Karosérie

Je dovoleno vyztužit karosérii přidáním materiálu, není dovoleno žádné odlehčování nebo odebíráni materiálu.

Rozšíření blatníků na obou stranách vozidla o 5 cm je povoleno, avšak kompletní kola musí být přikryta původní karosérií, provádí-li se měření podle 255.5.4 Přílohy "J".

**4.2 Předpisy
pro vozy "skupiny 5" a "speciály skupiny A"**

Následující předpisy a předpisy uvedené v odst. 4.1.1 platí pro speciální vozidla divize 2, to znamená pro všechna vozidla homologovaná FIA podle Přílohy "J" do roku 1981 a vozidla homologovaná podle současné platné přílohy "J" ve skupině A s úpravami, které překračují hranice povolených úprav pro tuto skupinu.

a/ Minimální hmotnost

Vozidla musí splňovat alespoň následující hmotnostní limity:

Zdvihový objem motoru menší nebo roven	500 cm ³	minimální hmotnost vozu
600		450 kg
700		495
850		525
1000		555
1150		585
1300		610
1600		635
2000		675
2500		735
3000		800
3500		860
		915

Pokud by homologovaná hmotnost určitého modelu vozidla byla menší než ta, která je uvedena pro příslušný zdvihový objem v tabulce, považuje se homologovaná hmotnost za jeho minimální přípustnou hmotnost. Minimální hmotnost, která musí být doržena v takovém případě při zvětšení zdvihového objemu motoru, je homologovaná hmotnost

vozidla, zvětšená o rozdíl minimálních hmotností příslušných objemových tříd /viz tabulka minimálních hmotností/.

b/ Karosérie - šasi

bl/ Karosérie

Vnější tvar původní karosérie musí být zachován s výjimkou blatníků a povolených aerodynamických prvků. Ozdobné pásky, ozdobné lišty atd. mohou být odstraněny. Stěrače čelního skla jsou libovolné, ale alespoň jeden musí být ve funkci, není-li čelní sklo nahrazeno kovovou mřížkou.

b2/ Skelet karosérie - šasi

Na sériově vysobeném skeletu a/nebo šasi nesmí být prováděny žádné úpravy, vyjma odlehčení původního základního těla odstraněním materiálu a/nebo přidáním výztuh.

b3/ Dveře, kapoty motoru a zavazadlového prostoru

Jejich materiál je libovolný, jejich původní vnější tvar musí být zachován. Závěs dveří a vnější klika dveří jsou libovolné - původní zámky mohou být nahrazeny jinými, které ale musí být účinné. Dveře řidiče musí být původní, čalounění může být odstraněno. Uzavírání kapot motoru a zavazadlového prostoru stejně tak jako jejich závěsy jsou libovolné. Každá kapota však musí být uchycena na 4 místech a musí být možné otevřít ji zvenku. Původní úchyty musí být odstraněny. V kapotě motoru mohou být otvory pro větrání, ale nesmí jimi být vidět mechanické části vozu. Za všech okolností musí být kapoty motoru a zavazadlového prostoru zaměnitelné s originálními homologovanými díly.

b4/ Otvory pro větrání prostoru jezdce

V karosérii mohou být vypracovány otvory pro ventilaci prostoru jezdce za těchto podmínek:

- větrací otvory musí být umístěny u zadního okraje střechy nad zadním oknem a/nebo v místě mezi zadním oknem a zadními bočními okénky
- větrací otvory nesmí přesahovat původní linii karosérie.

c/ Aerodynamické prvky

Při pohledu shora nemusí aerodynamické prvky sledovat obrys vozidla. Ty prvky, které nejsou homologovány v sérii, se musí vejít do čelního průmětu vozidla.

c1/ Vpředu

Aerodynamické prvky nesmí přesáhnout vpředu o více než 10 % rozvor náprav vozidla /měření se provádí od předního obrysu karosérie/ a v žádném případě nesmí přesáhnout nejpřednější část původní karosérie o více než 20 cm. Aerodynamické prvky vpředu musí být povinně umístěny pod vodorovnou rovinou, jdoucí středem kol, a mohou být umístěny mezi nejnižší odpruženou částí vozidla a vozovkou.

c2/ Vzadu

Aerodynamické prvky nesmí vzadu přesáhnout o více než 20 % rozvor náprav/měří se od nejzazšího obrysu karosérie/ a v žádném případě nesmí přesáhnout délku původní karosérie o více než 40 cm.

d/ Blatníky

Materiál a tvar blatníků je libovolný. Tvar otvorů pro kola musí však být zachován, což ale neznamená, že musí být zachován jejich původní rozměr. Blatníky musí zakrývat kola tak, aby byla nejméně na 1/3 obvodu kola účinně kryta nejméně celá šířka pneumatiky. V blatnících mohou být otvory pro chlazení. Pokud by však byly otvory vytvořeny vzadu za zadními koly, musí být opatřeny žaluziemi, které

musí zabezpečit, že při pohledu ze zadu podél vodorovné roviny nebude vidět pneumatika zadního kola. Vnitřek blatníků je libovolný. Je v něm proto povoleno umístit mechanické části, ale jejich umístění nesmí být v žádném případě důvodem k vyztužení blatníků.

e/ Nárazníky

Nárazníky a jejich držáky musí být odstraněny, pokud nejsou integrální částí karosérie. Části těla karosérie, odkryté odstraněním nárazníků, mohou být zaměněny nebo zakryty materiálem, který není tlustší než materiál panelu střechy.

f/ Světla

Všechna vnější světla mohou být odstraněna; tím vzniklé otvory v karosérii musí však být zakryty. V každém takovém krytu smí však být ponechán otvor pro chlazení, jehož plocha nepřesahuje 30 cm^2 .

g/ Motor

Motor je libovolný, ale blok motoru musí být z homologovaného motoru téže značky jako je karosérie vozidla a musí mít stejný počet válců jako motor, původně pro toto vozidlo homologovaný. Motor musí být umístěn v původním motorovém prostoru. Uspořádání s dvěma motory nejsou povolená, pokud nejsou takto homologována.

h/ Vnitřní zařízení vozidla

Lišty, panely dveří atd. jsou libovolné. Přístrojová deska nesmí mít žádné vyčnívající hrany. Kompletní sedadlo musí být umístěno vlevo nebo vpravo od svislé roviny procházející podélnou osou vozidla.

Příčky, oddělující řidiče od motorového a zavazadlového prostoru, musí mít zachovánu původní polohu, tvar i

materiál. Umístění prvků vozidla nad, proti nebo procházejících některou z těchto příček je povoleno, pokud nevyčnívají více než 20 cm do prostoru řidiče /měřeno kolmo k příčce od její horní hrany/. Tato možnost se nevztahuje na blok motoru, olejovou vanu, klikový hřídel nebo hlavu válců. Kromě toho smí být upravena podlaha, nesmí však být výše než prahy dveří. Původní podlaha může být v tomto případě odstraněna. Je rovněž povoleno provádět nezbytné úpravy pro umístění nového převodového ústrojí.

Trubky, trubice a elektrické vodiče, procházející prostorem pro jezdce, musí odpovídat buďto předpisům odst.

257.4.1 Přílohy "J", nebo normám platným pro stavbu letadel. Kromě částí umístěných nad, proti nebo procházejících příčkami, může být v prostoru pro jezdce umístěno pouze toto příslušenství: hasicí přístroj, lékárnička, dorozumívací zařízení, zátěž, ochranná klec.

i/ Nádrže na palivo, olej a chladicí kapalinu

Tyto nádrže musí být odděleny od prostoru jezdce příčkou, aby v případě rozlití, netěsností nebo poruchy nádrže netekla žádná tekutina do prostoru jezdce. Pro palivovou nádrž platí totéž i vzhledem k motorovému prostoru a výfukovému systému.

Maximální povolený objem palivové nádrže je 12 l. Plnicí hrdlo palivové nádrže nesmí vyčnívat přes obrys karosérie a nesmí dovolit vytékání paliva /musí být utěsněno/.

j/ Baterie

Musí být dobře upevněny a jestliže jsou v prostoru jezdce, musí být zakryty izolovaným nepropustným krytem.

k/ Zavěšení kol

Homologovaný typ zavěšení kol musí být zachován /Mac Pherson, De Dion, kyvná ramena atd./. Je však povoleno upravit nebo přidat upevňovací body, upravit nebo zaměnit spojovací prvky zavěšení kol. Typ a počet pružin a tlumičů je libovolný.

l/ Převody

Převody jsou libovolné, ale poháněná kola základního homologovaného modelu musí zůstat jedinými poháněnými koly vozidla.

m/ Chladič

Chladič a jeho objem jsou libovolné. Umístění chladiče je libovolné, pokud nezasáhne do prostoru jezdce. Je povolen použít další /přídavné/ chladicí ventilátory. Clona chladiče je povolena, pokud nevyzuzuje karosérii.

n/ Brzdy

Jsou libovolné, ale musí být dvoukruhově ovládané jediným pedálem a musí splňovat následující požadavky:

- brzdový pedál ovládá při normální funkci brzdy všech kol,
- v případě poruchy trubek brzdového systému v kterémkoliv místě nebo v případě jakékoliv jiné poruchy brzdového systému, musí pedál stále ovládat brzdy alespoň dvou kol,
- účinná ruční brzda je povinná, musí současně ovládat obě kola též nápravy.

o/ Mechanická část

Žádné mechanické části nesmí vyčnívat mimo původní karosérii vozidla /kromě prostoru uvnitř blatníků/.

p/ Sedadlo jezdce

Doporučuje se připevnit vrchní část sedadla k ochranné kleci.

q/ Ochranná klec

Musí být použita v souhlasu s předpisem pro ochranné konstrukce odst. 8.2.1.2 Přílohy "J" /skupina A a B nad 2000 cm³/.

4.3 Předpisy pro autokrosové speciály

Autokrosové speciály musí odpovídat výše uvedeným článkům 4.1.la,b,c,d,e,h,i,j,k,l,m,o,q,r a článkům 4.2i,j,n,q a následujícím předpisům.

a/ Ochrana motoru

Pro vozidla s motory vzadu je povinné použítí ochranné konstrukce motoru. Zadní část této konstrukce musí zcela chránit motor včetně výfuku a jeho vyústění.

Ochranná konstrukce motoru musí být uprostřed vyztužena; tato ochranná konstrukce může být upevněna pod vozidlem nebo spojena s ochrannou klecí jezdce. Tloušťka stěn použitých trubek musí být minimálně 1,5 mm. Ochranná konstrukce motoru může být složena z několika oddělitelných částí, ale v tom případě musí být trubky spojeny objímkami se šrouby o minimálním průměru 6 mm na každém konci objímky, které jsou vzájemně pootočeny o 90° a vzdáleny od sebe alespoň 30 mm.

b/ Karosérie

Musí být dobře vyrobena, nesmí mít provizorní charakter a nesmí mít žádné ostré hrany. Minimální rádius hran a rohů musí být 15 mm. Přední část karosérie musí být

vyrobena z tuhého neprůhledného materiálu nejméně do výšky středu volantu a ne niže než 42 cm nad úrovní uchycení sedadla jezdce a musí chránit jezdce proti kamenům. Karosérie musí také zabezpečit boční ochranu do výšky alespoň 42 cm nad úrovní uchycení sedadla jezdce. Všechny mechanické části nutné pro pohon vozidla s výjimkou řízení, zavěšení a brzd musí být zcela zakryty karosérií nebo blatníky. Užité panely nesmí být tlustší než 10 mm. Žádná část karosérie, ať vnější či vnitřní, nesmí mít ostré hrany nebo hroty.

c/ Prostor pro jezdce

Šířka prostoru pro jezdce měřená ve vodorovné rovině až do vzdálenosti 50 cm od nejzadnejší polohy sedadla nesmí být menší než 60 cm. Zvláštní pozornost je nutno věnovat především tomu, aby vlivem drenosti povrchu nemohlo dojít ke zranění jezdce.

d/ Minimální hmotnost vozidla v provozním stavu s příslušnými náplněmi mazacích a chladicích kapalin, ale bez paliva a jezdce, nesmí být nižší než 500 kg.

e/ Ohnivzdorná přepážka

Kovová ohnivzdorná a nepropustná přepážka musí být uchycena k podlaze vozidla a ke dvěma zadním sloupkům ochranné klece. Musí pokrývat nejméně celou šířku ochranné klece. Její horní okraj musí být alespoň 50 cm od podlahy vozidla. Vozidlo musí mít uzavřenou podlahu.

f/ Blatníky

Musí být pevně uchyceny. Musí překrývat kola tak, aby nejméně na 1/3 jejich obvodu účinné kryly nejméně celou šířku pneumatiky. Musí přitom sahat nejméně 5 cm pod osu zadních

kol. U vozidel, které mají blatníky zcela nebo částečně překryty trupem karosérie nebo jsou její součástí, kombinace blatníky - trup karosérie nebo samotná karosérie musí splňovat výše uvedené ochranné požadavky. Blatníky nesmí mít žádné otvory ani ostré hrany. Jestliže je nutno blatníky využít, lze to provést ocelovou tyčí maximálního průměru 10 mm /nebo trubkou max. průměru 20 mm/.

Poznámka: Za žádných okolností však nesmějí výstuhy blatníků tvořit kamuflované nárazníky.

g/ Zavěšení kol

Vozidla musí mít odpružené nápravy. Pevné uchycení náprav k šasi není dovoleno.

h/ Řízení

Systém řízení libovolný.

i/ Palivová nádrž

Palivová nádrž musí být umístěna v dostatečně chráněném prostoru a musí být pevně uchycena ve vozidle. Nesmí být v prostoru pro jezdce, od něhož musí být oddělena ohnivzdornou přepážkou. Musí být umístěna alespoň 40 cm od hlavy válců a od výfukového systému. Maximální objem je 12 litrů. Plnicí hrdla musí být nepropustná a nesmí přesahovat karosérii vozidla.

j/ Dynama a alternátory

Mohou být odstraněny, ale každé vozidlo musí mít zcela nabité akumulátorovou baterii. Použití vnějšího zdroje energie pro start motoru na startu nebo během závodu je zakázáno.

k/ Potrubí

Palivové, olejové a brzdové potrubí musí být svnějšku ochráněno proti jakémukoliv nebezpečí poškození /kameny, korozí, mechanickým porušením/ a zevnitř proti nebezpečí požáru /pouze pro palivové potrubí/.

l/ Kola a pneumatiky

Maximální povolený průměr kol je 18 palců. Pneumatiky vyroběné speciálně pro použití v zemědělství nebo s označením pouze pro použití při omezených rychlostech, jsou zakázány. Jestliže je použit na kola jiný materiál než ocelový, musí soutěžící prokázat dokumentačně, že jde o kola homologovaná FIA pro sériové produkční automobily, ať již jako základní výbava nebo jako doplnková výbava na přání, či vývoj typu /VF, VO, ET/. Použití pláštů vybavených hroty, hřeby, řetězy nebo podobným zařízením není dovoleno, pokud to na žádost pořadatele sportovního podniku nepovolí příslušná ASN a pokud toto povolení není uvedeno v propozicích sportovního podniku. Mohou však být použity pouze hřeby /hroty/ schválené ASN. Hřeby /hroty/ mohou být na pneumatiku montovány buď zvenku nebo zevnitř. Není povoleno osadit pneumatiku hřeby během vulkanizace.

m/ Zadní světlo

Všechna vozidla musí mít varovné červené světlo směřující dozadu, o výkonu alespoň 21 W, které je ze zadu jasně viditelné a které je namontováno ne dalej než 10 cm od středu vozidla, nejméně 1,15 m a nejvíce 1,5 m od země. Řidič sedící za volantem musí mít možnost kdykoliv toto světlo zapnout.

n/ Startovní číslo

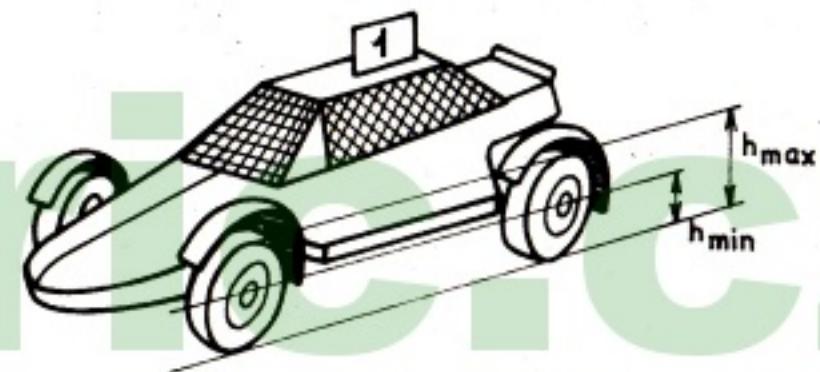
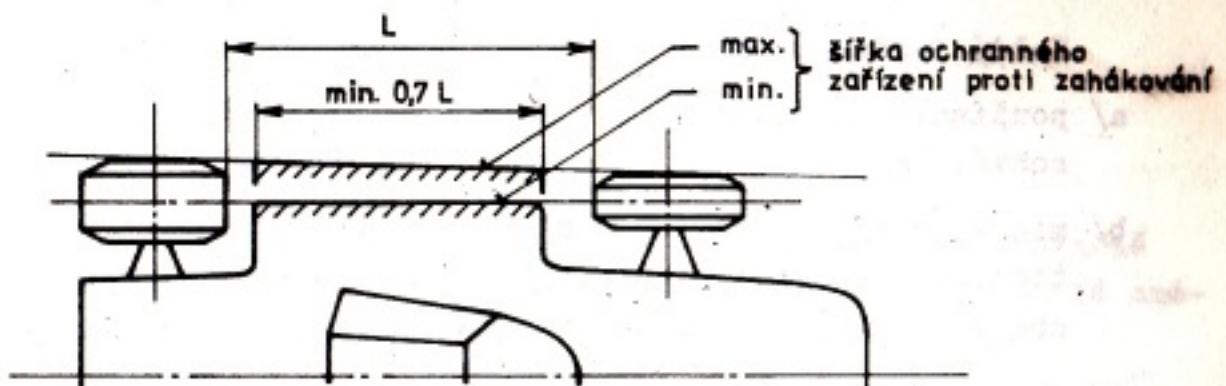
Na každém boku vozidla musí být umístěno jedno startovní číslo, další pak musí být po obou stranách panelu na

střeše. Vozidlo na sobě nesmí mít žádná jiná čísla, která by mohla být zaměnitelná se startovacím číslem. Panel pro startovní číslo na střeše je trvale připevněn ke svislé podpěře, nesmí mít žádné ostré hrany. Panel musí ležet ve svislé rovině procházející podélnou osou vozidla. Panel pro toto číslo musí mít rozměry 24 x 35 cm. Číslo je vysoké 18 cm, šířka čáry je 4 cm.

Ochranné zařízení proti zahákování

/Toto zařízení je navrženo s platností od 1.1.1987/

Boční ochranné zařízení proti zahákování autokrosových speciálnů musí vyplňovat na každé straně vozidla mezeru mezi koly nejméně ze 70 %. Nесmí ležet pod rovinou, procházející osami kol a nesmí být výše než je rovina, dotýkající se nahoru úplných kol. Toto zařízení musí dosahovat na obou stranách nejméně po svislou rovinu proloženou středy kol, nesmí však přesahovat svislou rovinu dotýkající se zvenku boků úplných kol. Všechny tyto povinné rozměry jsou uvedeny níže na obr. č. M-1.



- h ... výška ochranného zařízení proti zahákování
 h_{\min} ... minimální povolená výška ochranného zařízení proti zahákování od země
 h_{\max} ... maximální výška ochranného zařízení proti zahákování od země

Obr. č. M - 1. Povinné rozměry ochranného zařízení proti zahákování autokrosových speciálů

5. BEZPEČNOST JEZDCE

Každý jezdec musí:

- a/ používat ochrannou přilbu, která odpovídá typu schválenému FIA,
- b/ mít oblečen jednodílný ochranný ohnivzdorný oděv, těsně přiléhající u kotníků a zápěstí, vlněné nebo ohnivzdorné ponožky, spodní prádlo a kuklu,
- c/ nosit kožené nebo ohnivzdorné rukavice a boty /bez otvorů/,
- d/ použít štítu nebo brýlí v případě otvorů v čelním skle,
- e/ být bezpečně upoután bezpečnostními pásy,
- f/ mít zavřeno boční okénko na své straně,
- g/ předložit platné zdravotní osvědčení FIA.

KAPITOLA III. USTANOVENÍ PRO SLALOMY

/Platné od 1. ledna 1985/

Článek 1 - Definice

Slalom je rychlostní závod, který se koná na zpevněné trati, na níž jsou umělé překážky, které podmínají stálé změny směru a tím zmenšují rychlosť.

Použité pojmy

- Ohraničení trati

Kužely nebo pylony z pružného materiálu, nejlépe z pryže, vysoké nejméně 45 cm. Ty značky, použité k ohraničení, které mají zůstat při jízdě nalevo od vozu, musí být natřeny zeleně nebo zeleno-žlutě; značky, které mají zůstat po pravé straně, musí být červené, oranžové nebo žluté. Rozestavení značek nutno vyznačit na zemi barvou, přičemž mají být obrysy co nejpřesněji obkresleny.

- Brána

Vytvoří se ze dvou dřevěných, 1,50 m dlouhých latí, připadně z tyčí z plastických hmot. Šířka prostoru mezi dvěma latěmi musí být 3 až 4 m. Všechny brány použité v jednom závodě musí mít stejnou šířku. Pravidlo ohledně barev latí a vyznačení jejich polohy je stejné jako pro ohraničení trati.

Článek 2 - Organizace

- a/ Každý jezdec smí řídit jen jeden vůz a každý vůz smí být nasazen do závodu jen v jedné jediné divizi a smí být

Účelová edice ÚV Svazarmu

Řídí Nina Erbenová

P R I L O H A "K" a "M"
mezinárodních
sportovních
řádů FISA

Knižnice zájmové, branně technické a sportovní činnosti

Vydal ústřední výbor Svazu pro spolupráci s armádou v Praze roku 1986 jako svou 2752. publikaci, 89 stran, prostřednictvím podniku ČO ČSTV Sportpropag Praha.

K tisku připravilo oddělení motoristické přípravy a sportu. Z francouzského originálu Annuaire du sport automobile '85 vydaného nakladatelstvím VM, Paris 1985 přeložili Ing. Jiří Rosický a kolektiv.

Obálku navrhla Vlasta Machová
Odpovědná redaktorka Nina Erbenová
Technický redaktor Jindřich Běhal

Náklad 5000 výtisků

Publikace je vydána pro vnitřní potřebu Svazarmu a rozšiřuje se bezplatně.

Tiskařské závody n. p., závod 6, provoz 61, Kladno, Z. Nejedlého 6