

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Obsah:

1.	Technický protest	60
2.	Individuální stavby vozů II. kategorie	60
3.	Národní homologace	61
4.	Homologační listy	62
5.	Startovní čísla	63
6.	Bezpečnostní předpisy	64
7.	Hluk	69
8.	Katalyzátory	71
9.	Palivo	73
10.	Podmínky používání pneumatik a osvětlení při rally	74
11.	Provoz sportovních vozidel na veřejných komunikacích	75
12.	Postup vzniku sportovního automobilu pro sportovní podniky pořádané na veřejných komunikacích	76
13.	Testování sportovních automobilů	76
14.	Seznam testovacích komisařů	79

Aktualizace těchto předpisů je pravidelně zveřejňována na stránkách www.autoklub.cz v sekci NSŘ, případné odkazy na MSŘ FIA na www.fia.com.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

1. TECHNICKÝ PROTEST

1.1 Podávání technických protestů

Jeden technický protest může být podán na jednu konkrétní podskupinu t.j.:

- ⇒ blok motoru
- ⇒ klikový mechanismus
- ⇒ hlava válců
- ⇒ rozvody
- ⇒ chladicí a mazací systém
- ⇒ plnicí a výfukový systém
- ⇒ převody
- ⇒ zavěšení a řízení
- ⇒ brzdy
- ⇒ karoserie a šasi
- ⇒ kola a pneumatiky
- ⇒ elektrický a elektronický systém
- ⇒ bezpečnostní výbava.
- ⇒ zdvihový objem dle homologačního listu nebo příslušného technického předpisu.

Předmětem protestu na takto uvedenou podskupinu pak může být:

- ◇ materiál
- ◇ rozměry a hmotnosti
- ◇ rozsah úprav dle MSŘ FIA případně dle NSŘ FAS AČR.

1.2 Kauce při technickém protestu

Při podání technického protestu, jehož vyřešení je podmíněno demontáží některé skupiny, je nutné složit tzv. provozní kauci. Ta je určena na krytí nákladů, spojených s nutnou demontáží (včetně opětovného uvedení do původního stavu), případného nájmu dílny, poplatků přizvaným specialistům, cestovného SK a TK a případně s rozбором paliva.

Výši kauce, která může činit max. 250.000,-Kč, stanoví po konzultaci s HTK sportovní komisaři. Bez složení stanovené kauce nebude technický protest řešen.

V případě, že byl protest uznán oprávněným, vrací se kauce protestující straně.

Jsou-li náklady vyšší než složená kauce, je protestující strana povinna rozdíl druhé straně uhradit. V případě sporu o výši účtovaných nákladů rozhodne o definitivní výši odborný posudek Technické komise FAS AČR.

Kauci nebo vynaložené náklady nelze požadovat na demontáže spojené s technickou kontrolou nařízenou ředitelem nebo sportovními komisaři.

Při protestu na palivo je protestující povinen složit kauci ve výši 6.000,- Kč do rukou ředitele závodu. Kauce bude vrácena pouze v případě, že protest bude oprávněný (v tomto případě uhradí rozbor paliva kontrolovaný). V opačném případě tato částka bude použita na uhrazení rozboru paliva.

2. INDIVIDUÁLNÍ STAVBY ZÁVODNÍCH AUTOMOBILŮ II. KATEGORIE, VOLNÉ FORMULE SLUČITELNÉ S VOZY I. A II. KATEGORIE, T1, T3, VOZIDEL SUPERBUGGY, BUGGY1600 A JUNIORBUGGY

Žádost o individuální stavbu podává žadatel emailem prostřednictvím vyplněného formuláře Technické komisi FAS AČR (ing.josef.stransky@seznam.cz). Formulář je ke stažení na webových stránkách autoklubu (www.autoklub.cz) v sekci Formuláře. Technická komise upřesní žadateli technické a administrativní požadavky stavby a vystaví PSV s vyplněním povolení stavby a přidělením čísla PSV.

Garantem stavby je výrobce.

Povolovací poplatek je uveden v příloze těchto NSŘ FAS AČR.

3. UDĚLOVÁNÍ NÁRODNÍCH HOMOLOGACÍ

3.1. Bezpečnostní ochranné konstrukce

O udělení národní homologace může požádat pouze autorizovaný výrobce ochranných konstrukcí a tento statut může výrobci udělit pouze FAS AČR po splnění podmínek stanovených FIA.

Národní homologaci bezpečnostní ochranné konstrukce vydává FAS AČR na základě rozhodnutí Technické komise a případně výsledků zkoušek, předepsaných FIA.

Podrobnosti jsou k dispozici u technické komise.

3.2 Seznam vystavených národních homologací:

3.2.1 Ochranné konstrukce

Číslo	Výrobce	Platné pro:
01/92	Bychl Euroracing	BMW 325i
02/92	Bychl Euroracing	BMW M3
03/92	Bervid Sport Styling	BMW M3
04/92	Motorsport Praha	Peugeot 205
05/92	Motorsport Praha	Lancia Delta HF Integrale
06/92	Motorsport Praha	Ford Sierra Cosworth
07/92	Motorsport Praha	Opel Kadett E Gsi
08/93	Motorsport Praha	Ford Escort RS Cosworth
09/93	Motorsport Praha	Ford Escort RS Cosworth
10/93	Škoda Motorsport	Favorit 136L
11/94	Bervid Sport Styling	BMW 318i
12/94	Motorsport Praha	Ford Escort RS 2000 Mk.3
14/95	Bychl Euroracing	BMW E36/2
15/99	Motorsport Praha	Ford Puma
16/00	Škoda Motorsport	Škoda Octavia WRC
17/00	Škoda Motorsport	Škoda Octavia, sk.N, A, WRC
18/00	Škoda Motorsport	Škoda Felicia, sk.N, A
19/00	Autospektrum Mar.Lázně	Škoda Octavia, sk.N, A
20/01	VND Autosport Najman	Škoda Fabia, sk. N, A, SP
21/04	VND Autosport Najman	Mitsubishi Lancer CT9A
23/07	VND Autosport Najman	VW Polo
25/10	VND Autosport Najman	Škoda Fabia II

3.2.2 Autorizovaní výrobci ochranných konstrukcí (AVOK)

VND Autosport	- Václav Najman, Domousnice 5, 294 48, tel. 602681300
AMD Racing	- Martin Dlouhý, Hrdlořezy 26, 293 07, tel. 604554412
NC Power Racing	- Zdeněk Němec, Žabárna 202, 763 16 Fryšták, tel. 603864062
Josef Michl Motorsport	- Tyršova 1263, 664 34 Kuřim, info@ michl-motorsport.cz
Martin Grabiec	- Jana Palacha 1098, 293 01 Mladá Boleslav tel.: 603545722
Otakar Krámský Autosport	- Čs. Legií 308, 514 00 Jilemnice, tel.: 481 545 307, kramsky.autosport@krakonos.cz
KT Motorsport, s.r.o.	- Helfertova 44, 613 00 Brno, info@ktmotorsport.cz
Michal Škarka	- Pod Lipami 11/13, 741 01 Nový Jičín, mob.: 776 770962, skarka@miskin.cz
Kovovýroba Jiří Theimer	- Za humny 175, 725 25 Ostrava – Polanka, mob.: 605269266, Theimermotorsport@seznam.cz

AVOK jsou povinni se zúčastnit školení o konstrukci, výrobě a instalaci ochranných konstrukcí pořádaných Technickou komisí FAS AČR.

Autorizace dalších výrobců ochranných konstrukcí je do odvolání pozastavena.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

3.2.3 Katalyzátory výfukových plynů

Číslo Výrobce

13/95 Autometal Příbram

Platné pro:

Vozidla do 2000 cm³

Platnost homologace není časově omezena.

3.2.4 Národní homologace automobilu

Číslo Výrobce

22/05 Auto Škoda Mladá Boleslav

Platné pro:

Škoda Fabia 1600 VK

3.2.5 Schválení typu závodního automobilu

- **1. BUGGY RACER BETA**, výrobce HAVEL Praha.
- **2. RSK-Kart**, výrobce RSK s.r.o., Psáry pod č.j. 24/10 ST.
Stavby těchto typů je nutno řešit přímo s výrobcem.

4. HOMOLOGAČNÍ LISTY (HL)

4.1 Soutěžící, jehož vozidlo musí být dle MSŘ vybaveno homologačním listem FIA, musí tento list na požádání předložit technickým komisařům a to kdykoliv v průběhu sportovního podniku. Nepředložení HL může mít za následek nepřevzetí vozidla k soutěži, případně vyloučení vozidla ze soutěže.

Každá stránka homologačního listu musí být na bezpečnostním papíře FIA, opatřeném originálním razítkem FAS AČR. Homologační listy, vydané do 1. 7. 2001 na listech bez bezpečnostních prvků, musí být opatřeny perforací FIA nebo originálním razítkem ASN země, která o homologaci vozidla požádala. Kopie homologačních listů bez některého z uvedených identifikačních prvků nebudou v žádném případě uznány.

Za správnost a úplnost homologačního listu odpovídá soutěžící.

O homologační list lze požádat na adrese: kopeccky@autoklub.cz

4.1.1 Upozornění

Na základě rozhodnutí FIA je možné u vozidel specifikace S1600 využít i původní údaje homologačního listu, které byly následně opraveny variantou ER.

4.2 Použití sportovních automobilů po skončení homologace FIA

RALLY

Mezinárodní (kromě MS) i národní rally se mohou účastnit pouze:

- Cestovní vozy (skupina A), nejsou-li homologačním listem vyloučeny některé modifikace
- Produkční vozy (skupina N)
- RGT
- R

S výjimkou opačného ustanovení na homologačním listu, které vylučuje některé evoluce, je povolena účast vozů skupin A a N i po dodatečnou dobu čtyř let po vypršení platnosti jejich homologace za následujících podmínek:

- homologační listy FIA byly předloženy při administrativní a technické přejímce
- vozy odpovídají technickým předpisům, které platily v době ukončení jejich homologace a jsou dle technických komisařů v dobrém technickém stavu.
- velikost restriktorů turba a minimální hmotnost musí vždy odpovídat aktuálně platným předpisům.

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

Ustanovení tohoto článku platí v plném rozsahu rovněž pro národní i mezinárodní sportovní podniky v ZAV (sk. A, N), AK (Touring Autocross), RK (SuperCars, Super1600, TouringCars) a CC (T2).

Pro ZAO (sk. N, A) platí ustanovení tohoto článku pouze pro národní podniky + ZSE.

4.3 Vozy značkových pohárů („Pohárové automobily“)

4.3.1 Všeobecně

Tato vozidla mohou po ukončení Poháru (Challenge apod.) dále startovat podle svého původního předpisu s těmito povolenými výjimkami a doplňky:

- vozidla nemusí mít předepsané plombování
- světlá výška vozidla musí odpovídat čl. 252 odst. 2.1 "Světlost" Přílohy J MSŘ FIA.
- při zachování rozměru, předepsaného v odpovídajícím technickém předpise, je možno použít libovolný typ kola.
- je možno použít libovolné pneumatiky, doporučené výrobcem k použitému kolu
- vozidla musí být vybavena odpovídající světelnou výbavou podle čl. 16.2 kapitoly E - „Technické předpisy“

4.3.2 ZAO, ZAV

Po uplynutí 4 let od ukončení „Pohárů“ se nemohou už bývalé „Pohárové automobily“ zúčastnit ZAO a ZAV podle svých předpisů. Tyto automobily je třeba přestavět a otestovat pro některou ze skupin dle platné Přílohy J MSŘ FIA, případně dle NSŘ FAS AČR.

5. STARTOVNÍ ČÍSLA

Podmínkou převzetí vozidla na sportovní podnik je i dodržení následujících rozměrů, provedení a počtu startovních čísel.

5.1 Všeobecně

Pokud není ve Standardních propozicích jednotlivé disciplíny nebo ve Zvláštních ustanoveních daného podniku uvedeno jiné provedení a umístění startovních čísel, platí níže uvedené předpisy:

Podklad

- bílý podklad (i u trojmístného čísla) musí přesahovat namalované číslice o 5 cm na každou stranu
- minimální rozměr bílého podkladu : **50 cm** na šířku x **38 cm** na výšku
- na vozidle světlé barvy musí být podklad lemován černou čarou o min. tloušťce 1,5 cm

Číslice

- černé číslice strojového typu /1,2,3,4,5,6,7,8,9,0/
- minimální výška číslic: **28 cm**
- minimální šířka čáry číslic: **5 cm**

Umístění

na obou předních dveřích nebo ve výši prostoru pro posádku z obou stran vozidla.

5.2 Specifické předpisy

RALLY, RK, AK - platí ustanovení FIA Standardních propozic.

AK BUGGY + KART

- čísla musí být umístěna na levém a pravém boku vozidla svisle nad rovinou, proloženou vrcholky předního a zadního kola
- střešní číslo (případně číslo na krytu motoru) musí být provedeno na způsob trvalé konstrukce tzn. jako svislý panel bez ostrých hran, o rozměru **24x35 cm**, který musí být umístěn v podélné ose vozidla. Tento panel musí mít bílý podklad, černé písmo, výšku číslic **18 cm**, šířku čáry číslic **4 cm**

RACER BUGGY – viz technický předpis RB

ZAO + ZAV

Vozy I. kategorie + vozy volné formule slučitelné s I. kategorií (E1):

- třetí číslo umístěné na přední kapotě, případně na střeše vozu

Vozy II. kategorie: - neplatí všeobecné předpisy

Číslice - výška číslic min. **23 cm**

- šířka čáry číslic **4 cm**

Podklad - bílý podklad musí přesahovat číslice nejméně o **5 cm** na každou stranu

Umístění: - přední část karoserie

- levý a pravý svislý bok vozidla

6. BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

Karta bezpečnostní výbavy jezdce

Při technické přejímce na každém sportovním podniku předá soutěžící technickému komisaři vyplněnou a podepsanou „Kartu bezpečnostní výbavy jezdce“. Karta je ke stažení na stránkách www.autoklub.cz ve složce Formuláře.

6.1. Nehořlavý oděv

Při ZAO, ZAV, AK, RK a při rychlostních zkouškách rally, zapsaných do kalendáře FIA a ASN, musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečení do kombinézy homologované podle FIA Standardu 8856-2000, do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000 (pro spolujezdce při rally je použití rukavic volitelné).

Uživatelé se musí přesvědčit, že oděv není příliš těsný, neboť se tím snižuje úroveň ochrany.

Výšivky našité přímo na kombinéze mohou propichovat pouze první vnější vrstvu oděvu tak, aby nedošlo ke snížení tepelné izolace. Materiál použitý na podklad (nebo podložku) reklamních nášivek a niť použitá k jejich připevnění ke kombinéze musí být odolné vůči plamenům (viz příloha 1 normy FIA 8856-2000 pro podrobné požadavky a jiná doporučení pro uživatele).

Jezdci v otevřených vozech, účastnících se závodů s pevným startem, musí mít rukavice v dobře viditelné barvě, kontrastující s převládající barvou vozu. Důvodem je možnost rychlého upoutání pozornosti startéra v případě potíží.

Používání ochranného oblečení, kontroly

Při podnicích, u kterých předpisy FIA příp. ASN předepisují použití nehořlavých kombinéz a nehořlavého prádla, mohou být pořadateli kontrolovány homologační nášivky na kombinézách a v horní části spodního prádla. Pořadatelé mají právo kontrolovat i další oblečení, jehož používání je předepsáno.

Vzhledem k velkému nebezpečí poranění krku, zápěstí a kotníků musí být možné zasunout spodní část kukly do kombinézy nebo spodního prádla kolem celého krku, kotníky a zápěstí musí být stále zakryty minimálně dvěma vrstvami ochranného oblečení a kukla se nesmí vysunout ani když se hlava otáčí všemi směry.

Ustanovení článku 6.1. se vztahuje na všechny automobilové sportovní disciplíny všech stupňů. Případné výjimky jsou uvedeny v národních předpisech pro jednotlivé skupiny a disciplíny.

6.2. Ochranné přilby

6.2.1 Při všech automobilových sportovních podnicích lze používat pouze ochranné přilby odpovídající standardům FIA a uvedených v technickém listu FIA č. 25 (www.fia.com).

6.2.2 Vzory homologačních nálepek B.S.I. (GREAT BRITAIN)



- BS 6658-85 TYPE A/FR

Platnost tohoto standardu bude ukončena 31.12.2013

SNELL FOUNDATION (USA)



SA 2000 -

Platnost tohoto standardu bude ukončena 31.12.2014



SA 2005



SAH 2010



SA 2010

SFI FOUNDATION (USA)



SFI 31.1A

SFI 31.2A

FIA Standard 8860-2004



E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

FIA Standard 8860-2010



Ustanovení tohoto článku platí pro všechny disciplíny a všechny stupně mimo jezdce slalomu a jezdce národních divizí autocrossu, kde bude vyžadována minimálně přilba s homologační značkou E1 – 22 s doplňky serie 04.

6.2.3 Přilby pro buggy

Jezdci, startující v autocrossu ve vozidlech BUGGY, mohou navíc používat ochranné přilby opatřené homologační značkou M – Snell Foundation

SNELL FOUNDATION (USA)



- M 2010

- M 2005

- M 2000 -

Platnost tohoto standardu bude ukončena 31.12.2014

Jezdci divizí RB do 14 let věku mohou používat i přilby opatřené homologační značkou CMS 2007 nebo CMR 2007.



- CMS2007

- CMR2007

6.2.4 Maximální hmotnost přilby

Maximální hmotnost přilby včetně zabudovaného komunikačního systému je 1800 g u zcela uzavřené přilby a 1600 g u otevřené přilby.

Na přilbu montovaný komunikační systém je zakázán při okruhových závodech a závodech do vrchu (sluchátka do uší jsou povolena). Instalaci mikrofону lze provést pouze v souladu se schválením výrobce.

6.2.5 Zdobení

Přilba může být zdobena pouze při dodržení omezení, která stanovil výrobce a pouze pomocí barev výrobcem specifikovaných (akrylová barva schnoucí na vzduchu, polyuretanové laky apod),

Vypalovací barvy nesmí být k zdobení použity. Použití samolepek nebo obtisků je třeba konzultovat s výrobcem.

6.2.6 Zádržný systém hlavy (FHR)

6.2.6.1 Mistrovství FIA

Použití zádržného systému hlavy, schváleného FIA, je povinné pro všechny jezdce a spolujezdce ve všech podnicích zařazených do Mezinárodního kalendáře FIA.

Výjimky tvoří následující disciplíny:

Autocros - Buggy

- důrazně doporučeno

Historické automobily

- důrazně doporučeno

6.2.6.2 MMČR a MČR

Použití zádržného systému hlavy schváleného FIA je povinné pro všechny jezdce a spolujezdce pro:

- MMČR v rally
- MČR ve sprintrally
- MMČR v ZAV
- MČR ZAV od 1. 1. 2014
- MMČR a MČR v ZAO
- MMČR a MČR v AK – Touring Autocross
- MMČR v RK (mimo SuperNationals)
- MMČR v Cross Country Rally (CCR)
- PČR v rally – třída SA4 a V3

Pro všechny ostatní disciplíny je použití zádržného systému hlavy důrazně doporučeno.

6.2.6.3 Doporučení

Pro všechny jezdce je důrazně doporučeno použití zádržného systému hlavy s homologací FIA včetně odpovídajícího kompatibilního příslušenství.

6.3. Bezpečnostní pásy

Všechna vozidla musí být vybavena bezpečnostními pásy, majícími homologaci FIA 8853/98 tzn. minimálně 5 nebo 6 bodovými (v souladu s jednotlivými technickými předpisy).

Pro závody ZAO, ZAV, AK a RK musí být použity bezpečnostní pásy vybavené zámkem typu „T“ (turn-buckle) = s otáčecím mechanismem.

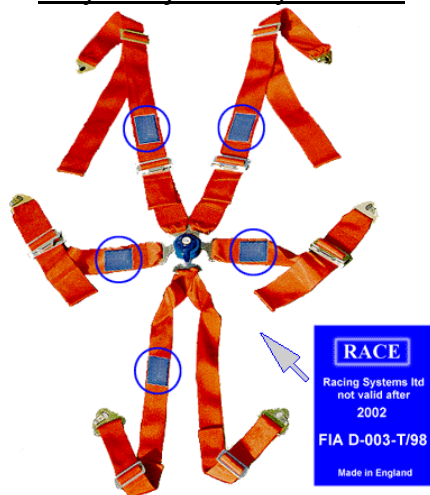
Pro rally je důrazně doporučeno použití bezpečnostních pásů vybavených zámkem typu „P“ /push-button/ = s tlačným mechanismem.

Pro Rally a Cross Country Rally musí být trvale ve voze dva nože na pásy. Tyto nože musí být snadno dostupné pro jezdce a spolujezdce, sedící ve svých sedadlech se zapnutými pásy.

Ustanovení tohoto článku platí pro všechny stupně. Případné výjimky jsou uvedeny v národních předpisech pro jednotlivé skupiny nebo v Příloze K MSŘ FIA pro HA.

6.3.1

Vzor bezpečnostních pásů se 6 body dotyku s jezdcovým tělem



6.3.2

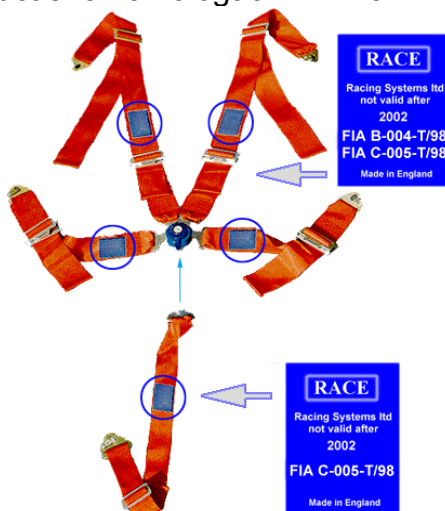
Vzor bezpečnostních pásů s 5 body dotyku s jezdcovým tělem



E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

6.3.3. Možná varianta úpravy 4 bodového pásu na pás s 5 body dotyku s jezdcovým tělem

(Základní část musí mít současně homologaci FIA B a FIA C)



6.4. Bezpečnostní sedadla

Použití sedadel určuje čl. 253 př. J a pro HA př. K, případně předpisy pro jednotlivé skupiny/disciplíny.

Výjimky jsou uvedeny v NSŘ.

6.5. Hasicí přístroje a systémy

RALLY

V souladu s článkem 253.7 Přílohy J MSŘ FIA musí být všechny soudobé automobily a některé HA v souladu s požadavky Přílohy „K“ FIA vybaveny zabudovanými hasicími systémy, majícími homologaci FIA.

Seznam homologovaných hasicích systémů je uveden v technickém listu FIA č.16 (www.fia.com).

Dále tato vozidla musí být v souladu s ustanovením čl. 253.7.3 Přílohy J MSŘ FIA vybavena ručním hasicím přístrojem.

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

Sportovní automobily musí být vybaveny hasicími přístroji nebo systémy dle příslušných článků Přílohy J MSŘ FIA nebo NSŘ.

Případné výjimky jsou uvedeny v předpisech pro jednotlivé národní skupiny.

6.6. Palivové nádrže

Pro všechna vozidla ve všech disciplínách je doporučeno použití bezpečnostních palivových nádrží dle FIA Standardu - FT3 1999, (případně FT3), FT3.5 a FT5. Při použití uvedených bezpečnostních nádrží musí montáž a systém jejich plnění odpovídat ustanovení čl. 252.9.6, 253.14 a případně dalším článkům Přílohy J MSŘ FIA.

Pro některá vozidla je použití bezpečnostních nádrží předepsáno specifickými technickými předpisy.

Všechna vozidla, jejichž plnicí hrdlo palivové nádrže prochází prostorem pro posádku, musí být na straně nádrže vybavena FIA homologovaným zpětným ventilem (viz čl. 253.14.5. Přílohy J MSŘ FIA).

6.7 Tažné oko

6.7.1. Umístění a označení

Tažné oko musí být namontována na voze vpředu a vzadu a to pro všechny disciplíny.

Oka musí být viditelná, natřená žlutou, červenou nebo oranžovou barvou a nesmí přesahovat obrys vozu.

6.7.2. Použití

Pro disciplíny ZAO (Závody automobilů na okruhu), RC (Rallycross) a AC (Autocross) musí být tažná oka ocelová, pevně spojená (svar, šroub M12 resp. 2 x M10) s pevnou částí karoserie (skeletem). Ustanovení 6.7.2. neplatí pro monoposty resp. buggy. Oko musí být zhotoveno min. s vnitřním průměrem 60 mm a s průřezem min. 78 mm² (Ø10 mm).

6.8 Zasklení vozidel

6.8.1 Použití folií aplikovaných na zasklení vozidel

RALLY

V souladu s článkem 253.11 Přílohy J MSŘ FIA jsou pro vozidla předepsány ochranné folie skel, které v případě poškození zabraňují vletu drobných částí do prostoru pro posádku. Mohou být použity pouze čiré, bezbarvé folie, (výjimka musí být dle výše uvedeného článku Přílohy J MSŘ FIA uvedena ve Zvláštních ustanoveních konkrétní rally, přičemž na oknech předních dveří musí být zachována celková minimální světelná propustnost 70 %, které nemusí být schváleny k použití pro silniční vozidlo příslušným schvalovacím orgánem. Takováto folie však může být umístěna pouze na vnitřních stranách bočních skel karoserie. Protisluneční pás, aplikovaný zevnitř na čelním okně (barva šedá nebo černá), je povolen za předpokladu, že nesníží možnost posádky sledovat dopravní značky a signalizaci.

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

Použití tónovaných skel nebo bezpečnostních fólií je povoleno pouze na bočních a zadních sklech (pokud jednotlivé technické předpisy nestanovují jinak). V každém případě však musí být osoba, stojící 5 m od vozu, schopna vidět jezdce a vše uvnitř vozu. Protisluneční pás libovolné barvy lze aplikovat pouze zvenčí s omezením, že pro reklamu lze využít pouze horní část pásu o výšce 10 cm a pás nebude bránit jezdci ve sledování signalizace.

6.8.2 Používání nálepek na sklech a oknech sportovních automobilů

- Skla a okna sportovního automobilu musí zůstat bez jakýchkoliv nápisů a nálepek, s výjimkou pruhu o výšce 10 cm v horní části předního skla a pruhu o výšce 8 cm v horní části zadního skla. (šířka pruhu - výška je stanovena vždy v rovině skla). V žádném případě nesmí být touto nálepkou snížena viditelnost směrem vzad nebo omezena schopnost sledovat dopravní značení či signalizaci.
- Na zadním skle může být umístěna transparentní tabulka rally o maximálním rozměru 28 x 15 cm.
- Na obou zadních bočních oknech musí být umístěny jmenovky jezdce a spolujezdce a to bílým písmem typu „Helvetica“ s velkými i malými písmeny max. výšky do 10 cm. Pro RALLY platí ustanovení příslušného článku Standardních propozic rally.
- Jiné nálepky nesmí být u sportovních automobilů na oknech používány. Případné výjimky musí být uvedeny ve „Zvláštních ustanoveních“ pro daný podnik či seriál nbo řšny v Standardních propozicích disciplíny.
- Nedodržení tohoto ustanovení bude mít za následek nepřevzetí automobilu ke sportovnímu podniku.

7. HLUK

7.1 Limity hladiny hluku

Pro rok 2013 jsou stanoveny tyto maximální limity hluku:

- **RALLY:** **96 db(A) + 2 db(A)** na chybu měření
Měřeno dle uvedené metodiky při **3500 ot/min.** u benzinových a **2500 ot/min.** u dieselových motorů.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

- ZAO + ZAV:

- vozidla I. kategorie **108 dB(A)** +2 dB(A) na chybu měření
- vozidla II. kategorie **113 dB (A)** +2 dB(A) na chybu měření

Vše měřeno dle uvedené metodiky při 3500 ot./min.

- pohárové vozy mají stanoven limit hluku schváleným technickým předpisem.

Tyto limity platí pouze v případech, kdy nejsou v příloze J MSŘ FIA stanoveny pro některé skupiny limity hladiny hluku nižší

- **AK+RK** (vyjma RB): **100 dB(A)** +2 dB(A) na chybu měření

Měřeno dle uvedené metodiky při **4500 ot./min.**

- **OSTATNÍ DISCIPLÍNY** **108 dB(A)** +2 dB(A) na chybu měření

7.2 Měření vnějšího hluku

Výfukový systém sportovních vozidel musí splňovat následující podmínky:

7.2.1 Výfukový systém vozidel musí být vybaveno trvale zapojeným účinným tlumičem s dostatečnou životností.

7.2.2 Celý výfukový systém musí být těsný a kromě vyústění koncové části nejsou přípustné žádné další otvory.

7.2.3 Nejsou přípustná zařízení k přechodnému tlumení ani k volitelnému vedení proudu u výfukových plynů rozdílnými díly výfukového zařízení nebo do libovolného prostoru.

7.2.4 U více koncových částí potrubí, nesmí být žádná z nich úplně nebo částečně uzavíratelná přestavitelným víkem.

7.2.5 Nejsou přípustná doplňková tlumicí zařízení v koncové části výfukového potrubí, která nejsou nedílnou součástí posledního tlumiče a jeho koncové trubky. Jedná se především o přechodně působící prostředky, jako čisticí ocelová vlna a pod.

7.3 Způsob měření vnějšího hluku

Měření se provádí podle předpisu EHK 51.02:

Z předpisu vyjímáme:

§ 1

1. Ke zjišťování funkce výfukového systému z hlediska referenční hodnoty hladiny vnějšího hluku se použije zvukoměru s příslušenstvím (měřicí mikrofony, kabely a stativ pro fixování mikrofону) a kalibračním zařízením podle doporučení výrobce a otáčkoměru s přesností do 3%. Zvukoměr musí splňovat požadavky, stanovené zvláštním předpisem. Měří se váhovým filtrem A a časovou konstantou „Rychle“ (fast).
2. Prostor, v němž se měří, musí být dostatečně tichý a chráněný před větrem, aby v každém měřeném bodě byl hluk pozadí nejméně o 10 dB /A/ nižší než hluk vozidla. V tomto prostoru smí být pouze řidič a osoba provádějící měření a jejich přítomnost nesmí ovlivnit čtení zvukoměru.
3. Vozidlo musí být umístěno na rovině, asfaltové nebo betonové ploše tak, aby okolo jeho půdorysného obrysu nebyly ve vzdálenosti nejméně 3 m žádné překážky (ani kraj chodníku). Měření se provádí při stojícím vozidle.

§ 2

1. Mikrofon zvukoměru musí být umístěn ve vzdálenosti 0,5 m od ústí výfuku a ve stejné výši jako ústí výfuku a v úhlu 45 stupňů ± 10 stupňů od vertikální roviny procházející středem výfukových plynů. Smysl úhlu se volí tak, aby mikrofon byl vzdálen obrysu vozidla. Je-li ústí výfuku níže než 0,2 m nad zemí, mikrofon se umístí do výše 0,2 m. Osa maximální citlivosti mikrofónu musí být rovnoběžná s povrchem země a musí směřovat k ústí výfuku.
2. U vozidel s vertikálně vedeným výfukem se mikrofon zvukoměru umístí ve vzdálenosti 0,5 m od vnějšího povrchu vozidla bližšího k výfuku a ve výšce jeho vyústění. Osa maximální citlivosti směřuje vertikálně vzhůru.

3. Má-li výfukový systém dva nebo více výdechů, jejichž vzájemná vzdálenost je menší než 0,3 m, měření se provede pouze u výdechu bližšího k vnější straně vozidla nebo nejvýše položeného výdechu. Je-li vzájemná vzdálenost větší než 0,3 m, měří se každý výdech samostatně.

§ 3

Motor vozidla musí být ohřát na provozní teplotu a odpojen od hnacích kol. Otáčky motoru se stabilizují na 3/4 otáček z otáček, při nichž motor dává nejvyšší výkon (pro potřeby měření sportovních vozidel, kde nejsou kontrolním orgánům známy otáčky max. výkonu, se provádí měření u všech typů čtyřdobých motorů při otáčkách uvedených v čl. 7.1 a měření se provádí při nezatíženém motoru.

§ 4

1. Za naměřenou hodnotu se považuje nejvyšší údaj odečtený na zvukoměru v průběhu stabilizovaných otáček. Náhodné špičkové odečty zvukoměru, které zřejmě nesouvisí s měřeným hlukem, se neberou v úvahu.
2. Pro porovnání se stanovenými referenčními hodnotami hladiny vnějšího hluku je rozhodující nejvyšší hodnota naměřená nejméně ze tří těsně po sobě následujících měření, jejichž rozdíl není větší než 2 dB /A/.

§ 5

Vozidla, jejichž systém tlumení hluku je netěsný, neúplný, nebo jinak poškozený, se považují z hlediska hluku za nevyhovující a měření se neprovádí.

Překročení limitu hladiny hluku bude technickými komisaři zapsáno do Průkazu sportovního vozidla a vozidlo nebude k soutěži převzato. V průběhu podniku bude tento přestupek oznámen sportovním komisařům k dalšímu řízení.

Upozornění: Protesty proti metodě měření a výsledkům měření nebudou akceptovány.

7.4 Podmínky pro měření hluku na sportovním podniku

Pro měření hluku při sportovních podnicích je pořadatel povinen zajistit:

7.4.1 Ohraničený prostor bez přístupu nezúčastněných osob minimálně 10 m na všechny strany od měřeného vozidla.

7.4.2 Vybavení pracoviště

1 pracovní stůl + 2 židle.

Pracovní stůl musí být zajištěn proti dešti a přímému slunci (stan, velký deštník), mobilní mikrofon musí být zajištěn proti dešti (malý deštník), jinak měření v dešti bude přerušeno.

Napojení el. přípojky 220 V, ve vzdálenosti max. 10 m od pracoviště.

Při AK a RK koberec o rozměru 1,5 x 1,5 m.

V případě měření za snížené viditelnosti nutno zajistit odpovídající osvětlení pracovního stolu a celého pracoviště.

7.4.3 Personální zajištění

V případě, že měření hluku je FAS AČR delegován pouze 1 technický komisař, musí být k dispozici pro vlastní měření dva pracovníci pořadatele.

Organizaci vjezdu vozidel do měřicího prostoru a vstup oprávněných osob (jezdec, spolujezdec + jeden doprovod) musí zcela zajistit pořadatel.

Výfuky vozidel mohou být u technické přejímky označeny, nebo zaplombovány.

8. KATALYZÁTORY

Všechna sportovní vozidla musí být po celou dobu sportovního podniku vybavena účinným katalyzátorem výfukových plynů. Pro tato vozidla je předepsáno používání bezolovnatého benzínu. Výjimky z tohoto článku jsou uvedeny v předpisech pro jednotlivé skupiny a disciplíny popř. ve Standardních propozicích disciplíny nebo v příslušné kapitole pro disciplínu.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

8.1 Technické požadavky

Používat lze pouze sportovní katalyzátory, mající homologaci FIA nebo ASN a katalyzátory, kterými jsou vozidla autorizovaným výrobcem sériově vybavena.

Předepsanou národní homologaci musí dodat výrobce sportovního katalyzátoru a jezdec je povinen na požádání ji kdykoliv předložit technickým komisařům k nahlédnutí.

Sportovní katalyzátor je určen pouze pro použití ve sportovním vozidle a v žádném případě není schválen pro běžný silniční provoz.

Katalyzátor musí být umístěn co nejbližší motoru (za sběrným potrubím) nebo tak, jak předepisují jednotlivé články Přílohy J MSŘ FIA, případně předpis výrobce katalyzátoru.

Při konstrukci výfukové soustavy je třeba přizpůsobit její držáky vyšší hmotnosti katalyzátoru a vyššímu dynamickému namáhání. Katalyzátor musí být v dostatečné vzdálenosti od hořlavých materiálů (např. laminátové kryty agregátu, podvozek vozidla atd.), případně je nutno jej izolovat vhodnými nehořlavými kryty. V bezprostřední blízkosti před a za funkční částí katalyzátoru musí být umístěn otvor s vnitřním závitem M 18x1,5 pro jeho vizuální kontrolu. Oba otvory musí být opatřeny zásepku s měděnou podložkou (šroub - hlava na klíč č. 24). Jsou povoleny sériově montované katalyzátory s jiným závitem otvorů pro vizuální kontrolu. Vozidla se snadným přístupem před katalyzátor (formulové vozy) mohou pro odběr vzorku výfukových plynů využít otvor pro vizuální kontrolu před funkční částí katalyzátoru. Ten pak musí být opatřen vždy vnitřním závitem M 18x1,5. Vozidla, která nemají přístup před katalyzátor pro připojení sondy na odběr vzorku výfukových plynů, musí mít odběrní místo vyvedeno do motorového prostoru (případně jinam). Odtud musí být možno vzorek výfukového plynu odebrat bez další manipulace. Zakončení tohoto odběrního místa musí být opatřeno závitem M 8x0,8. Při provozu vozidla je zaslepeno „čepičkou“ ventilku pro huštění pneu. Toto vyvedení může být při provozu vozidla demontováno. Do prostoru kontroly emisí vjíždí vozidlo v každém případě s namontovaným vyvedením.

Odběrní místo musí být ve výfukové soustavě umístěno za sběrným potrubím motoru a před funkční částí katalyzátoru.

Odběrní místo musí být dále umístěno tam, kde je zajištěn odběr vzorků výfukových plynů ze všech válců motoru vozidla. U vozidel, kde jsou dvě resp. více výfukových potrubí v celé délce samostatných, odběrní místo je umístěno tam, kde je zajištěn odběr výfukových plynů z těch válců, které jednotlivému výfukovému potrubí přísluší.

Počet odběrních míst odpovídá počtu samostatných výfukových potrubí.

Měření emisí se pak provádí u každého výfukového potrubí samostatně.

Za kladný výsledek kontroly se považuje vyhovění limitům ve všech výfukových potrubích.

Vozidla, která mají katalyzátor výfukových plynů umístěn na konci výfukového potrubí (formulové vozy), musí mít pro měření za funkční částí katalyzátoru vyústění minimální délky 300 mm o vnějším vstupním průměru max. 60 mm pro možnost zasunutí sondy pro měření emisí. Toto vyústění musí být těsně spojeno s katalyzátorem. Při provozu vozidla může být demontováno.

Do prostoru kontroly emisí vjíždí vozidlo vždy s tímto vyústěním namontovaným.

8.2 Organizační zabezpečení měření emisí

8.2.1 Každé měřené vozidlo bude identifikováno startovním číslem a výsledky kontroly budou v protokolu o měření emisí. Výsledek měření emisí bude zapsán v dokladech vozidla dle instrukcí technického komisaře.

8.2.2 Měřící skupině bude k dispozici aktualizovaná startovní listina.

8.2.3 Měřící skupina bude viditelně označena pro volný pohyb v prostoru technické přejímky. Označena budou i jejich technologická vozidla s měřící aparaturou.

8.2.4 Na pracovišti musí být k dispozici místo pro odběr el. proudu (2 zásuvky 220 V, 1 zásuvka 380 V).

8.2.5 Musí být vyřešeno odsávání výfukových plynů, případně měřené vozidlo musí být zadní částí max. 2 m od vnějšího prostoru (možnost použití přenosného odsávacího zařízení).

8.2.6 K dispozici musí být 2 stoly pro umístění měřicí aparatury.

8.2.7 Měření musí probíhat na kryté ploše minimálních rozměrů 6x4 m.

8.2.8 Prostor kontroly musí být vhodným způsobem uzavřen.

8.2.9 Pro komunikaci s jezdcí je nutná stálá přítomnost technického komisaře.

8.2.10 Přípravu vozidel pro měření emisí řídí technický komisař.

Pozn.: Vozidla budou do prostoru kontroly emisí vpuštěna po zahřátí motoru a katalyzátoru (staticky 3000 ot./min. po dobu 3 min. nebo jízdou na nízký převodový stupeň cca 2 km).

8.3 Kontrola katalyzátoru

8.3.1 Visuálně

Visuální kontrola musí být provedena pomocí endoskopu nebo zrcátka cestou kontrolních otvorů před a za katalyzátorem.

Předmětem kontroly je zjištění, zda není náplň katalyzátoru mechanicky poškozena.

8.3.2 Kontrola účinnosti

Pro hodnocení účinnosti musí být zjištěna velikost snížení obsahu CO měřením před a za katalyzátorem.

Obsah CO před katalyzátorem se měří prostřednictvím odběrního místa, které musí být upraveno dle čl. 8.1 tohoto předpisu.

Obsah CO za katalyzátorem se měří na konci výfuku vozidla.

Kontrolu účinnosti lze provádět pouze při technické přejímce před sportovním podnikem

8.3.3 Režimy měření

a) normální pracovní teplota motoru

b) konstantní volnoběžné otáčky motoru mezi 3.000 a 6.000 ot./min. případně otáčky motoru, které jsou pro měření uvedeny v homologačním listě katalyzátoru.

8.3.4 Zaplombování spojů

V případě potřeby může být provedeno dle dispozic technického komisaře.

8.4 Požadovaná kritéria

RALLY, CCR: - 40 % snížení obsahu CO ve výfukových plynech v katalyzátoru

- maximálně 2 % CO ve výfukových plynech na konci výfuku vozidla

ZAO, ZAV, AK, RK: katalyzátor je účinný, pokud je obsah CO ve výfukových plynech na výstupu z katalyzátoru nižší než na vstupu.

Motor vozidla, jeho příslušenství a zejména elektrická soustava nesmí při měření vykazovat žádnou zjevnou závadu.

Katalyzátory vozidel mohou být u technické přejímky označeny nebo zaplombovány.

Zápis o neúčinném katalyzátoru v duchu tohoto předpisu provede technický komisař do PSV a vozidlo nebude k soutěži převzato.

Upozornění: Protesty proti metodě měření a výsledkům měření nebudou akceptovány.

9. PALIVO

Pro všechny disciplíny automobilového sportu platí tato ustanovení:

Palivo musí vždy odpovídat ustanovení čl. 252.9. Přílohy J MSŘ FIA - bezolovnatý benzín, případně nafta. Propozicemi závodu může být předepsáno používání jednotného paliva. Na národních podnicích může být použit i jiný druh paliva, jehož složení a podmínky použití schvaluje Technická komise.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Po skončení každého měřeného tréninku a každé jízdy vlastního závodu musí zůstat v palivové nádrži vozidla minimálně 3 litry paliva tak, aby bylo možno odebrat vzorky paliva k provedení rozboru.

Toto ustanovení platí pro všechny disciplíny (s výjimkou RB) a jeho nedodržení může mít za následek vyloučení jezdce ze závodu.

Vzorky paliva se odebírají do 3 ks speciálních plechových nádob o objemu 1 l, umožňujících zaplombování s tímto určením:

1ks vzorku - určen k vlastnímu rozboru

1ks vzorku - pro hlavního technického komisaře pro případ opakování rozboru

1ks vzorku - pro jezdce pro případ odvolání se proti výsledku rozboru – Jezdec obdrží vzorek v zapečetěné nádobě po složení kauce 400,- Kč technickému komisaři. Kauce bude vrácena po navrácení nádoby.

Rozbory budou prováděny v laboratoři určené FIA:

SGS Czech Republic,s.r.o.

K Hájbům 12133/2

155 00 Praha 5

Výsledky obou výše uváděných laboratoří jsou rozhodující pro podniky konané na území ČR.

10. PODMÍNKY POUŽÍVÁNÍ PNEUMATIK A OSVĚTLENÍ VOZIDEL PŘI RALLY

10.1 Pneumatiky

Podle vyhlášky MD č. 341/2002 Sb. musí být po celou dobu provozu vozidla na veřejných komunikacích hloubka desénu pneumatik minimálně 1,6 mm.

Lze používat pouze pneumatiky s lisovaným desénem:

a) schválené pro veřejný provoz a opatřené homologací „E“

b) odpovídající předpisům FIA pro rally:

- 17 - 25 % běhounu tvoří desén, pneumatika má homologaci FIA a lze ji dodatečně dořezávat

- více než 25 % běhounu tvoří desén, pneumatika nemá homologaci FIA a nelze ji dodatečně dořezávat.

Tyto pneumatiky nesmí být v katalogu výrobce označeny typem „SLICK“.

Používání pneumatik na rychlostních zkouškách rally všech koeficientů:

Na rychlostních zkouškách při rally lze používat pouze pneumatiky s lisovaným desénem (podrobná definice je k dispozici u technické komise FAS AČR), které odpovídají požadavkům uvedených v odstavci 10.1 ad a) nebo ad b). FIA homologace platí ode dne začátku platnosti bez omezení a jejich seznam je k dispozici u Technické komise FAS AČR nebo u pověřených technických komisařů. V průběhu rally musí být hloubka desénu na 3/4 běhounu pneumatik namontovaných na vozidle a záložních pneumatik nejméně 1,6 mm.

Kdykoliv v průběhu rally mohou být provedeny kontroly pro ověření správnosti použitých pneumatik. Každá pneumatika, která bude shledána jako nevyhovující, bude technickými komisaři označena a nesmí být použita.

Zjistí-li technický komisař v časové kontrole před startem do RZ, že u jedné pneumatiky namontované na vozidle neodpovídá minimální hloubka desénu, musí soutěžící před dojezdem na start RZ provést výměnu za jinou pneumatiku vezenou ve vozidle a to za dodržení podmínek, které zde pro výměnu pneumatik platí.

Použití pneumatik s hroty je povoleno ve smyslu dopisu Ministerstva dopravy čj. 269/2004-150-ORG2/2.

Nedodržení předpisů pro použití pneumatik na RZ bude oznámeno sportovním komisařům k dalšímu řízení.

Vnitřek pneumatiky (prostor mezi vnější částí ráfku a vnitřní částí pneumatiky) musí být vyplněn jen vzduchem. To znamená, že je zakázáno použít jakéhokoli zařízení, které umožňuje zachovat funkci pneumatik při vnitřním tlaku stejném nebo nižším než je tlak atmosférický.

Při všech rally a sprintrally mohou být v soutěžním vozidle převážena nejvýše 2 náhradní kola.

10.2 Používání hlavních a přídavných světlometů u automobilů při rally

Na vozidle může být maximálně 6 přídavných světlometů (jejich počet musí být vždy sudý). Pokud jsou použity sériové mlhové světlomety, budou tyto počítány mezi přídavné.

Po celou dobu sportovního podniku musí být na vozidle funkční jeden pár obrysových světel, jeden pár tlumených a jeden pár dálkových světel. Všechna tato světla musí mít homologaci EHK („E“).

11. PROVOZ SPORTOVNÍCH VOZIDEL NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

11.1 Sportovní automobily

11.1.1 Sportovní automobily se zvláštní registrační značkou (RZ) – R značka

Na veřejných komunikacích se smějí pohybovat pouze sportovní automobily opatřené zvláštní registrační značkou pro sportovní automobily, které byly postaveny či přestavěny ve smyslu Rozhodnutí MD ČR č. j. 1004/03-150 z 28.02.2003 a 1005/03-150 z 28.02.2003.

Tyto automobily musí být opatřeny Průkazem sportovního vozidla (PSV) s registrační značkou, musí absolvovat technickou prohlídku (STK), včetně měření emisí v jedné z vybraných STK (čl. 13.6) a podléhají evidenci na dopravním úřadě. PSV vydává dle schválené metodiky Technická komise FAS AČR prostřednictvím pověřených členů testovací komise pro automobily rally.

11.1.2 Sportovní automobily s RZ cizího státu

Sportovní automobily s RZ cizího státu EU, soutěžícího s licencí FAS AČR, musí být při opakovaném startu v ČR otestovány některým z pověřených členů testovací komise pro automobily rally. Vozidlu bude vystaven PSV s registrační značkou bez čísla a fotografií. Vozidlo nepodléhá technické prohlídce na STK v ČR, měření emisí a evidenci na dopravním úřadě v ČR. Vozidlo musí mít platnou smlouvu o uzavřeném pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla.

11.2 Omezení pohybu sportovních automobilů opatřených registrační značkou po veřejných komunikacích

Na základě zákona č. 56/2001 Sb., § 36, odst. 3 (o podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích) se může sportovní automobil opatřený registrační značkou pohybovat na pozemních komunikacích pouze na základě povolení vydaného MD ČR pro daný podnik, které platí pouze v průběhu oficiálního programu rally.

To znamená, že na jednotlivé rally musí být sportovní automobily přepravovány ne po vlastní ose, ale pouze na přepravnících (přívěsy, návěsy, přepravní vozidla). Seznamování se s tratí vlastní rally nelze provádět sportovním automobilem opatřeným registrační značkou. Kontrolu dodržování tohoto ustanovení bude v rámci svých kompetencí provádět POLICIE ČR.

11.3 Používání registračních značek na sportovních automobilech

Po celou dobu provozu, včetně rally, musí mít sportovní automobil RZ umístěny následovně:

- zadní registrační značka opatřená nálepkami z STK a měření emisí musí být umístěna na místě, výrobcem automobilu k tomu určeném.
- druhá registrační značka bude po celou dobu provozu přišroubována nebo přinýtována na horní části vnitřního panelu pravých zadních dveří. U třídvéřového automobilu na

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

horní části panelu pod pravým zadním bočním oknem. Na původním místě přední části vozidla (výrobce k tomu určeném) nebo na středu přední části přední kapoty kolmo ke směru jízdy bude vylepena samolepicí registrační značka vydávaná registračním místem současně s kovovými.

Nedodržení tohoto ustanovení bude mít za následek nepřevzetí automobilu ke sportovnímu podniku.

12. POSTUP PŘI VZNIKU SPORTOVNÍHO AUTOMOBILU PRO SPORTOVNÍ PODNIKY POŘÁDANÉ NA VEŘEJNÝCH KOMUNIKACÍCH

Sportovní automobil pro rally vzniká dle METODIKY vydané Ministerstvem dopravy ČR pod č. j. 4/2007 – 150 – METO/1. Tento dokument je uveden v plném znění jako příloha kapitoly E NSŘ.

13. TESTOVÁNÍ SPORTOVNÍCH AUTOMOBILŮ

13.1 Všeobecné pokyny

13.1.1 Sportovní automobily soutěžících s licencí FAS AČR

Všechny sportovní automobily soutěžících s licencí vydanou FAS AČR musí být opatřeny Průkazem sportovního vozidla FAS AČR (PSV).

Tyto průkazy slouží k identifikaci daného sportovního vozidla. Sportovní automobily, které nejsou opatřeny PSV nebo u kterých nebyla prodloužena jeho platnost testováním pro danou sportovní sezónu, nesmějí být převzata k závodu na žádném sportovním podniku.

Výjimku tvoří automobily startující v automobilovém slalomu a driftingu ve skupině vozidel dle platného Technického průkazu, které nemusí být vybaveny PSV. PSV je soutěžící povinen předložit při technické přejímce na každém podniku, garantovaném FAS AČR nebo započítávaném do MMČR.

13.1.2 Testování sportovních automobilů

Testování sportovních automobilů provádí pověřené testovací komise.

Veškeré testování probíhá plně v režii Technické komise FAS AČR. Podmínkou otestování sportovního automobilu je soulad provedení automobilu s homologačním listem FIA, případně HTP nebo s jiným příslušným dokladem- předpisem.

Úpravy vozidla mohou být maximálně v rozsahu příslušných článků přílohy J MSŘ FIA, přílohy K MSŘ FIA, NSŘ FAS AČR nebo schváleného technického předpisu.

13.1.3 Testovací termíny

Testování je prováděno v termínech, které jsou zveřejněny v těchto NSŘ FAS AČR, na webových stránkách Autoklubu ČR nebo v bulletinu FAS AČR.

13.1.4 Testovací poplatky

Za provedené testování je držitel sportovního automobilu povinen uhradit poplatek uvedený v příloze 2 bod 13 těchto NSŘ FAS AČR.

13.1.5 Přistavení vozidla

Vozidlo musí být přistaveno k testování kompletní, plně funkční, v dobrém technickém stavu, čisté a odpovídající příslušným předpisům.

13.2 Testování sportovních automobilů opatřených registrační značkou

Kromě bodů uvedených ve čl. 13.1 platí pro tyto vozy navíc následující ustanovení:

13.2.1 Mechanismus testování

Testování sportovních automobilů, opatřených registrační značkou (Rally, CCR), bude v roce 2013 provedeno centrálně v oficiálních termínech – viz čl. 13.5. Na oficiální termíny testování je nutné se závazně objednat emailem na ing.josef.stransky@seznam.cz. Při rezervaci je nutné vycházet z časového harmonogramu testování, uvedeného (po 1.2.2013) na webových stránkách Autoklubu ČR.

Při centrálním oficiálním testování bude vždy provedena zvláštní technická prohlídka sportovního vozidla, měření emisí (v STK dle článku 13.6) a měření hluku. Úspěšné absolvování předepsaných kontrol a měření je základní podmínkou vlastního otestování vozidla.

13.2.2 Doklady a připravenost vozidla

a) Doklady

Při každém testování sportovního vozidla s RZ musí být předloženo:

- PSV s RZ
- technický průkaz vozidla (eventuelně ORV)
- homologační list
- protokol z STK a měření emisí
- protokol o testování vozidla
- smlouvu o zákonném pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla
- v případě testování nového vozidla: dvě barevné fotografie vozidla o rozměrech 90 x 60 mm (pohled zleva zepředu a zprava ze zadu)
- při testování mimo termín potvrzení o revizi systému ONI®

b) Vozidlo – přistavení k STK

Vždy předkládáte PSV.

Pokud byly pro vozidlo již vystaveny, předkládáte následující dokumenty:

Technický průkaz, Osvědčení o registraci, Emisní průkaz a případná Potvrzení FAS k typu motoru, modelovému roku, nebo k provedení VIN.

Pokud vozidlo nemá Technický průkaz, předkládáte:

„Rozhodnutí o povolení výroby jednotlivého sportovního vozidla“, vydané příslušným krajským Dopravním úřadem a technický popis vozidla v rozsahu údajů uváděných v Technickém průkazu motorového vozidla.

Vozidlo musí být vybaveno:

- registračními značkami (pokud jsou vydány) v předepsaném umístění (tj. včetně druhé, kovové RZ typu "R" na pravých zad. dveřích, nebo pod zadním bočním oknem)
- VIN v originálním provedení, nebo schváleném provedení (nelze přinýtovaný, přišroubovaný, lepený apod.)
- vývodem před katalyzátorem pro měření emisí (pokud je katalyzátor vyžadován předpisy NSŘ)
- lékárničkou a výstražným trojúhelníkem
- rezervním kolem
- zpětným světlem do mlhy - je kontrolováno a vyžadováno i u historických sportovních vozidel
- plnou palivovou nádrží (platí jen pro vozy bez Technického průkazu), vyžadováno pro zápis hmotnosti a jejího rozložení na nápravy

13.2.3 Povolení MD ČR

Každému otestovanému sportovnímu automobilu bude vydáno povolení MD ČR k provozování sportovního automobilu na pozemních komunikacích platné do 30. 4. dalšího kalendářního roku. Při centrálních testováních bude toto povolení vydáno na místě. Bez tohoto povolení je Průkaz sportovního vozidla s registrační značkou neplatný.

13.2.4 Testování mimo termín

Každé jiné testování bude považováno za testování mimo termín a držitel sportovního automobilu bude muset požádat příslušnou testovací komisi FAS AČR o náhradní termín. Podmínkou však je absolvování technické prohlídky a měření emisí na jedné z pověřených STK (viz čl. 13.6).

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

V tomto případě musí držitel PSV požádat o povolení MD ČR individuálně.

13.3 Testování sportovních automobilů bez registrační značky

Kromě bodů uvedených ve čl. 13.1 platí pro tyto vozy navíc následující ustanovení:

13.3.1 Doklady

Testování sportovních automobilů bez registrační značky provádí po disciplínách příslušná testovací komise.

Při testování vozidla musí být předloženo:

- PSV bez RZ
- eventuelně homologační list
- v případě testování nového vozidla: dvě barevné fotografie vozidla o rozměrech 90 x 60 mm (pohled zleva zepředu a zprava zezadu) a ev. povolení ke stavbě vydané Technickou komisí FAS AČR.

13.3.2 Mechanismus testování

Oficiálním termínem testování se rozumí termín prvního závodu pro danou disciplínu. Testování proběhne v rámci prodloužené technické přejímky před tímto závodem. Na oficiální termíny testování je nutné se závazně objednat mailem na ing.josef.stransky@seznam.cz. Při rezervaci je nutné vycházet z časového harmonogramu testování uvedeného (po 1. 2. 2013) na webových stránkách Autoklubu ČR.

13.3.3 Testování Cupových vozů

Pořadatelé „Cupů“ mohou po dohodě s Technickou komisí stanovit jiný termín testování pro jejich „Cup“. Tento termín pak bude pro účastníky „Cupu“ závazný jako testování „v termínu“. Každé jiné testování pak bude považováno za „testování mimo termín“.

13.4. Testovací komisaři

Josef Stránský - všechny disciplíny
Stanislav Mrkvan - rally, historické automobily
Rostislav Hadaš - historické automobily
Jiří Urban - autocross, rallycross
Kamil Nechvilka - rally, cross country

13.5 Oficiální termíny a místa testování

RALLY + CC (včetně HA s RZ)

Praha – STK ÚSMD Chodovec

08.03. 15,00 – 20,00 hod.

09.03. 08,00 – 19,00 hod.

10.03. 08,00 – 17,00 hod.

Zlín – Malenovice- STK 3713

16.03. 08,00 – 18,00 hod.

17.03. 08,00 – 15,00 hod.

OSTATNÍ DISCIPLÍNY

viz čl. 13.3.2

13.6 Stanice technické kontroly, pověřené provádět zvláštní a schvalovací technické prohlídky sportovních automobilů

- ÚSMD Dekra, a.s., Türkova 1001, 149 00 Praha 4, tel.: 267913838, pan Pavel Ferro.
- HESPO, s.r.o. 764 14 Zlín – Malenovice, tel.: 577105353, pan Jaroslav Hujíček

14. SEZNAM TECHNICKÝCH KOMISAŘŮ, OPRÁVNĚNÝCH PODÁVAT OFICIÁLNÍ VÝKLAD TECHNICKÝCH PŘEDPISŮ A JEJICH SPECIALIZACE:

Josef STRÁNSKÝ, Ing. (všechny disciplíny)	543 01 Vrchlabí P. Bezruče 812 mobil: 737 262 174 e-mail: ing.josef.stransky@seznam.cz
--	---

Stanislav MRKVAN (rally + HA)	768 43 Roštění 229 mobil: 777 640 395 e-mail: stanislav.mrkvan@email.cz
----------------------------------	--

Kamil NECHVILKA (rally + CCR)	293 01 Mladá Boleslav Erbenova 876 mobil: 605816727 e-mail: kamil@kanec.eu
----------------------------------	---

Jiří Urban (AK + RK)	396 01 Humpolec Lužická 1335 mobil: 777 322 374 e-mail: jir.urban@centrum.cz
-------------------------	---

Rostislav Hadaš, Ing. (HA + HTP pro historické vozy)	742 21 Kopřivnice Štramberská 310/61 mobil: 604890474 e-mail: r.hadas@centrum.cz
---	---

Soutěžící a jezdci se při svých dotazech zavazují využívat především e-mailových adres.

14.1. Kontrolní měřidla a měřicí přístroje používané technickými komisaři FAS AČR

Všechna kontrolní měřidla a měřicí přístroje, používané technickými komisaři, musí být schválena Technickou komisí FAS AČR. U hlukoměrů a elektronických vah musí být prováděna kalibrace odbornou firmou v předepsaných termínech. O provedené kalibraci musí být na sportovním podniku k dispozici kopie platného certifikátu.

14.2 Pracovní skupina pro schvalování HTP

Ing. Rostislav HADAŠ
Ivan MATOUŠEK
Stanislav MRKVAN
Kamil NECHVILKA

NÁRODNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY

15.	Volná formule (včetně E1)	81
16.	Národní formule do 1000 cm ³	83
17.	Národní formule do 1400 cm ³	90
18.	Skupina H (ZAV, ZAO, slalom)	97
19.	Skupina Challenge pro cross-country	102
Př. 1	Metodika MDČR pro provoz sportovních vozidel, seznam výjimek pro sportovní vozidla na veřejných komunikacích	108

V této sekci jsou publikovány Národní technické předpisy, které jsou společné pro více disciplín.

15. VOLNÁ FORMULE E2/SS A AUTOMOBILY VOLNÉ FORMULE SLUČITELNÉ S VOZY KATEGORIE I (E1)

15.1 Automobily volné formule E2/SS

Všechna vozidla volné formule E2/SS musí odpovídat ustanovením čl. 277 přílohy J MSŘ FIA - vozidla srovnatelná s kategorií II.

Ve třídě mohou startovat formulová vozidla (monoposty) ne starší 25 let

Opravy kompozitové nosné části vozidla (monocoque) mohou být provedeny pouze jejím výrobcem nebo jím pověřenou firmou.

Vozy volné formule E2/SS do 1400 cm³: V MMČR v ZAO mohou startovat pouze monoposty (sedačka jezdce musí být umístěna v podélné ose vozu) se čtyřtákním atmosférickým motorem a s odkrytými koly. Motory Wankel nejsou povoleny. Výkon motorů těchto vozů může být regulován restriktory. Každý rok v říjnu vydá FAS AČR předpis pro ev. velikost restriktoru, který vstoupí v platnost 1. ledna následujícího roku. Pro rok 2013 nebude u vozů volné formule E2/SS do 1400 cm³, které se zúčastňují ZAO v D3, omezen výkon motoru restriktorem. Minimální hmotnost vozů včetně jezdce je 510 kg.

Pro rok 2013 nebude u vozů volné formule E2/SS do 1400 cm³, které se zúčastňují ZAO v D3, omezen výkon motoru restriktorem. **Je povinné používat minimálně bezpečnostní výbavu dle čl. 17 – A2 kapitoly E NSŘ.** Minimální hmotnost vozů včetně jezdce je 510 kg.

Vozy volné formule E2SH – E2SC

Světelná výbava

- ZAO (vytrvalostní)

Vozidlo musí být vybaveno základní světelnou výbavou (dva světlomety bílé nebo žluté barvy svítící vpřed, přední a zadní ukazatele směru, dvě brzdová a dvě koncová světla). Intenzita vyzařovaného světla musí být minimálně ekvivalentem světlometu pro denní svícení dle vyhlášky MD.

Pro přední část vozu platí: výška středů světlometů a ukazatelů směru musí být (měřeno od vozovky) minimálně 400 mm pro E2SH a 250 mm pro E2SC a maximálně 400 mm pro E2SH i pro E2SC měřeno od půdorysného obrysu vozidla, symetricky k podélné ose vozu.

Pro zadní část vozu platí pro obě skupiny: středy minimálně 400 mm od vozovky a maximálně 250 mm od půdorysného obrysu.

Svítící plocha kteréhokoliv světlometu a ukazatele musí být min. 50 cm².

15.2 Automobily volné formule slučitelné s vozy kategorie I – (E1, E1-CZ)

15.2.1. Definice

- vůz **E1** musí odpovídat **aktuálnímu** čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA. **nebo Vůz E1-CZ musí odpovídat** čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA z roku 2012 a to v bodech, týkajících se vozů kategorie I.
- musí být použit základní skelet ze sériově vyráběného automobilu. Za sériový automobil se pro potřeby tohoto článku nepovažuje vozidlo vyrobené kusově (tzv. stavebnice) a uvedené individuálně do provozu. Pro tento předpis budou uznána pouze vozidla výrobců uvedených na homologačním seznamu FIA.

15.2.2 Skelet

- skelet je možno aerodynamicky optimalizovat
- skelet je možno upravit pro montáž zavěšení a pohonu
- skelet je možno vyztužit přidáním materiálu

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

15.2.3 Aerodynamické prvky

Upevnění zadních aerodynamických prvků musí být provedeno na pevnou strukturu vozu, pokud se nejedná o spojler homologovaný FIA příp. ASN pro daný typ nebo spojler, schválený pro použití ve veřejném provozu pro daný typ vozu.

Výška zadního spojleru včetně bočnic a uchycení může být max. 100 mm nad nejvyšším bodem střechy vozidla.

Maximální šířka zadního spoileru nesmí být větší než je maximální šířka vozidla bez jeho vnějších zpětných zrcátek.

Použití jakéhokoli zařízení nebo konstrukce určené pro zaplnění prostoru mezi zavěšenou částí vozu a zemí je za všech okolností zakázáno.

Všechny části karoserie včetně těch, které mají vliv na aerodynamiku, musí být řádně upevněny k ~~plně zavěšené~~ **pevné** části vozu (celek šasi/karoserie), nesmí mít žádnou volnost a musí zůstat vzhledem k této části při jízdě bez pohybu. Zakrytí kol nemusí splňovat ustanovení čl. 257-13.2- **277/4 - Karoserie** přílohy J, ale kola musí být zakryta při pohledu shora.

15.2.4 Zasklení

Čelní sklo musí být lepené nebo z polykarbonátu min. tloušťky 5 mm se zvýšenou povrchovou tvrdostí (odpovídající FAA např. Makrolon nebo Lexan). Typ materiálu musí být uveden v žádosti o povolení stavby vozu. Ostatní okna mohou být z bezpečnostního skla nebo z plastického materiálu o min. tloušťce 3 mm. Musí být zajištěno dostatečné odmlžování čelního skla (proud vzduchu, el. vyhřívání nebo jiný způsob)

15.2.5 Podlaha

Podlaha vozu viditelná z prostoru pro posádku musí být uzavřená, otvory mohou být vytvořeny v podlahových částech oddělených přepážkami.

15.2.6 Zátěž

Použití závaží je dovoleno v souladu s ustanovením čl. 252.2.2 Přílohy J MSŘ FIA.

15.2.7 Motor

Může být použit pouze jeden čtyřtákní motor. U nepřepínávaného motoru může být jeho max. zdvihový objem 8.500 cm^3 a u přepínávaného motoru může být jeho maximální nepřepočtený zdvihový objem 5.500 cm^3 .

V případě přepínání se provádí přepočet objemu koeficientem 1,7 u benzinových motorů a 1,5 u dieselových motorů.

Motory Wankel nejsou povoleny. ~~Pro motory s rotačním pístem (Wankel) bude použit koeficient pro přepočet objemu 1,8.~~

15.2.8 Výfuk a katalyzátor

Vyústění výfuku (výfuků) musí být uvnitř obrysu vozu, ne více než 100 mm od tohoto obrysu a v zadní části tzn. za vertikální rovinou, procházející středem rozvoru kol. Maximální výška vyústění výfuku je 500 mm nad vozovkou. Použití katalyzátoru řeší Standardní propozice ZAO resp. ZAV nebo kapitola vlastní disciplíny.

15.2.9 Kapaliny

Žádné zařízení nebo nádrž, obsahující jakoukoliv provozní kapalinu nebo olej, nesmí být umístěno v prostoru pro posádku.

Výjimku má: vstřikování vody, netlakové chlazení brzd, ostřikování mezichladiče plnicího vzduchu, ostřikování oken, nádoby pro brzdovou kapalinu.

15.2.10 Nádrž paliva

- ZAO

Pro automobily s objemem motoru **do 2000 cm^3** lze použít sériovou palivovou nádrž.

Pro ostatní automobily může být použita pouze bezpečnostní palivová nádrž nejméně se specifikací FIA FT3-1999 v souladu s čl. 253.14 Přílohy J MSŘ FIA, přičemž maximální množství paliva, převáženého ve vozidle je:

- do 1.400 cm³ - 80 litrů
- do 1.600 - 90 litrů
- do 2.000 - 100 litrů
- do 2.500 - 110 litrů
- nad 2.500 - 120 litrů

Na základě posouzení předložené žádosti o povolení stavby vozu může Technická komise FAS AČR předepsat použití bezpečnostní nádrže s vyšší specifikací FIA.

- ZAV

může být použita také palivová nádrž, která splňuje následující ustanovení:

- a) Musí být vyrobena z hliníkového plechu o minimální tloušťce 2 mm a materiál musí odpovídat normě EU č. EN-AW1052A-H24. Maximální objem 15 litrů
- b) Svařování nádrže musí provést pracovník s oprávněním pro svařování neželezných kovů
- c) Vnitřek nádrže musí být vypěněn bezpečnostní pěnou (materiálem) odpovídající US normě č. MIL – B 83054
- d) Bezpečnostní pěna může být nahrazena použitím „D-STOP“ antiexplosivní fólie na vnějšku nádrže.
- e) Na nádrži nesmí být přivařeny žádné úchyty a nádrž musí být upevněna k pevné struktuře vozu pouze prostřednictvím pásů z kovového materiálu.
- f) Vstupní a výstupní potrubí z nádrže musí být pružného typu, aby nedošlo k prsknutí nádrže nebo potrubí při deformaci.
- g) Nádrž musí být umístěna mimo prostor pro posádku a minimálně 30 cm od vnějšího obrysu vozu při pohledu shora.
- h) Podmínky bodu a) až d) musí být doloženy při testování.
- i) Sériová palivová nádrž může být použita i u vozů s objemem motoru nad 2000 ccm

15.2.11 Světelná výbava

- ZAO

Vozidlo musí být vybaveno základní světelnou výbavou (dva světlomety bílé nebo žluté barvy svítící vpřed, přední a zadní ukazatele směru, dvě brzdová a dvě koncová světla). Intenzita vyzařovaného světla musí být minimálně ekvivalentem světlometu pro denní svícení dle vyhlášky MD. Výška středu světlometu musí být minimálně 400 mm od vozovky **a maximálně 400 mm od vnějšího obrysu vozidla, symetricky k podélné ose vozu pro přední část vozu a minimálně 400 mm od vozovky a maximálně 250 mm od obrysu pro zadní část vozu. Svítící plocha kteréhokoliv světlometu a ukazatele musí být min. 50 cm².**

- ZAV

Vozy musí být minimálně vybaveny dvěma červenými světly "Stop" (brzdová světla) a dvěma zadními červenými světly (poziční světla). Světla musí být umístěna na viditelném místě a symetricky vzhledem k podélné ose vozu.

15.2.12 Volant

- Odjišťující příruba pro rychlou demontáž volantu není povinná, ale v případě použití musí mít žlutou barvu.

15.2.13 Testování vozidel

Vozidlu, odpovídajícímu čl. 277 Přílohy J MSŘ FIA 2012, bude Průkaz sportovního vozidla vystaven maximálně do 31. 12. 2013.

16. NÁRODNÍ FORMULE 1000 cm³ (NF1000)

16.1 Definice

Jednomístné, čtyřkolové závodní vozy s odkrytými koly, vyrobené speciálně pro závody na uzavřených tratích. Konstrukce vozu musí být symetrická, to znamená, jestliže při přezkoušení hmotnosti je vůz z jedné strany vážen, musí hmotnost, zjištěná tímto způsobem, odpovídat polovině celkové hmotnosti s tolerancí 5%. Toto vážení se provádí po naplnění všech nádrží včetně palivové a s jezdcem ve voze.

16.1.1 Mechanické části

Jsou to všechny části vozu, potřebné pro pohon, zavěšení kol, řízení a brzdění, jakož i veškeré příslušenství (pohyblivé i nepohyblivé), potřebné pro normální funkci těchto částí.

16.1.2 Šasi

Šasi je nosná část vozidla včetně všech částí s ní pevně spojených, k níž se pak připojují veškeré mechanické části a karoserie.

Jako konstrukce šasi je povolen pouze prostorový rám z ocelových trubek a profilů.

16.1.3 Hlavní struktura

Zcela odpružená část konstrukce, na kterou je přenášeno zatížení od závěsů kol nebo od pružin, sahající v podélném směru od nejvíce vpředu umístěných předních závěsů kol k nejvíce vzadu umístěným zadním závěsům.

16.1.4 Kompletní kolo

Sestava smontovaného kola (disk+ráfek+pneumatika).

16.1.5 Materiál

Je zakázáno použití titanu (mimo pístků brzdových třmenů), keramických materiálů (mimo nástříků pohyblivých dílů motoru) a slitin magnesia s tloušťkou menší než 3 mm.

16.1.6 Uchovávání energie

Shromažďování energie ve vozidle během závodu a tréninku za účelem znovu-využití ke zvýšení výkonu nebo výkonnosti vozu je zakázáno.

16.2 Platnost a stabilita předpisů

Platnost tohoto předpisu je do 31. 12. 2013.

Případné změny a požadavky, vyplývající z poznatků sezóny 2013 budou zapracovány do textu předpisu pro rok 2014 a předpis bude následně „zmrazen“ na dobu platnosti 5 let.

Technická komise FAS-AČR si vyhrazuje právo provádět bez předchozího ohlášení změny technickém předpisu, týkající se bezpečnostních požadavků a to vždy prostřednictvím národních sportovních řádů, vydávaných v lednu aktuálního roku.

16.3 Rozměry vozu a karoserie

16.3.1 Rozměry vozu

- minimální rozvor náprav: 2000 mm
- maximální šířka vozu: 1850 mm
- maximální výška vozu: 1200 mm
- minimální světlá výška: 20 mm
- max. přesahy: žádná část vozu nesmí směrem dopředu přesahovat osu předních kol o více než 1000 mm a dozadu pak osu zadních kol o více než 800 mm.

16.3.2 Karoserie

- žádný díl karoserie nesmí na výšku přesahovat vodorovnou rovinu proloženou 1150 mm nad nejnižším bodem zcela odpérované struktury vozu
- max. šířka před předními koly 1500 mm s omezením, že nebude překročen rozměr daný vnějškem předního kompletního kola

- max. šířka mezi předními a zadními koly je omezena rovinou vnějšku předního a zadního kompletního kola
- max. šířka za zadními koly 1800 mm do výšky roviny proložené osou zadních kol s omezením, že nebude překročen rozměr daný vnějškem zadního kompletního kola. Nad touto rovinou je povolena max. šířka 1000 mm

16.3.3 Aerodynamická přítlačná zařízení

Aerodynamická zařízení jsou považována za součást karoserie.

Všechna aerodynamická zařízení, ovlivňující stabilitu vozu, musí být pevně spojena s vozem a to i tehdy, je-li vůz v pohybu.

Pohyblivá a nebo přeměnitelná aerodynamická zařízení a vzduchové tunely s regulovatelným průřezem jsou zakázány. Pohyblivá žaluzie před chladičem je považována za aerodynamický prvek a je zakázána.

Podlaha vozidla mezi osami náprav může být příčně stupňovitá s max. rozdílem 50 mm. V podélné rovině může být stupňovitá, zcela uzavřená, vytvořená z plochých rovných segmentů, hladká a bez jakéhokoliv přísavného účinku k vozovce.

16.4 Hmotnost

16.4.1 Minimální hmotnost

Hmotnost vozu připraveného k jízdě se všemi náplněmi mazacích a chladicích kapalin kromě paliva, bez jezdce a jeho bezpečnostní výbavy nesmí být menší než 405 kg.

V kterýkoliv okamžik závodu nesmí být hmotnost s jezdce a jeho výbavou nižší než 495 kg.

16.4.2 Zátěž

Použití zátěže je povoleno pod podmínkou, že bude demontovatelná pouze s použitím náradí a musí umožňovat případné zaplombování.

16.5 Motor

16.5.1 Omezení motorů

16.5.1.1 Čtyřtákní, čtyřválcové motory s atmosférickým plněním.

16.5.1.2 Maximální celkový zdvihový objem válců motoru je 1000 cm³.

16.5.1.3 Zakázané systémy

- variabilní časování rozvodu
- variabilní zdvih ventilů
- variabilní délka nebo průřez sacího traktu (mimo škrticí klapky/klapek motoru a ventilů)
- variabilní průřez výfukového traktu nebo přívěra výfuku (mimo ventilů)

16.5.2 Sací systém

Nasávací otvory a vedení vzduchu k sání motoru jsou považovány za karoserii.

16.5.3 Výfukový systém

Vyústění výfuku musí směřovat vzad ve výšce 100-600 mm nad zemí a nesmí vzadu přesahovat délku vozidla.

Vyústění může být provedeno pouze za svislou rovinou procházející přední hranou zadních kompletních kol a nesmí být směřováno k vozovce.

Katalyzátor není povinný.

16.6 Palivový systém a vedení kapalin

Všechny palivové, hydraulické a chladicí systémy musí být navrženy tak, aby v případě netěsnosti systému nedošlo k hromadění kapalin v prostoru pro jezdce.

Žádné potrubí vedení paliva, chladicí vody nebo mazacího oleje nesmí být v prostoru pro jezdce.

16.6.1 Palivové nádrže

Je povolena pouze jedna palivová nádrž s max. objemem 30 litrů.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Palivová nádrž musí být při bočním pohledu umístěna jen mezi přední částí motoru a sedačkou jezdce, přičemž její boční okraj smí být nejvíce 350 mm od podélné osy vozu. Nádrž musí být oddělena přepážkou, bránící pronikání paliva do prostoru pro jezdce a do motorového prostoru a zamezující kontaktu s výfukovým potrubím při rozlití a úniku paliva nebo při poškození nádrže. Palivová nádrž musí být účinně chráněna.

Je důrazně doporučeno použití bezpečnostní nádrže standardu FIA FT3 1999 až FT5. Pokud není použita bezpečnostní nádrž standardu FIA, musí být vyrobena z hliníkového plechu o minimální tloušťce 2 mm a materiál musí odpovídat normě EU č. EN-AW1052A-H24.

Na nádrži nesmí být přivařeny žádné úchyty a musí být upevněna ke struktuře vozu pouze pomocí pásů z kovového materiálu.

16.6.1.1 Plnicí hrdla a odvodušnění

Plnicí hrdla a jejich uzávěry nesmí vyčnívat z karoserie. Uzávěr musí být navržen tak, aby byl zajištěn proti náhodnému otevření prudkým nárazem nebo při nesprávném uzavření. Plnicí hrdla nesmějí být umístěna v místech zranitelných při nárazu. Odvodušnění nádrže musí být umístěno nejméně 250 mm od prostoru pro jezdce směrem k zádi vozu a musí být vybaveno minimálně gravitačním uzavíracím ventilem.

16.6.2 Všechna potrubí vedení paliva musí být „leteckého“ typu a to včetně spojů.

16.7 Olejový systém

Žádná část vozu, obsahující olej, nesmí být umístěna více než 800 mm od podélné osy vozidla a za kompletními zadními koly.

16.7.1 Zachycovač oleje

Všechny vozy, jejichž mazací soustava je odvětrávána do atmosféry, musí být vybaveny tak, aby unikající olej nemohl volně vytékat. Nádrže zachycovače oleje musí mít objem nejméně 1 litr, musí být z průhledného materiálu nebo musí mít průhledné okénko.

16.8 Elektrické systémy

16.8.1 Startér

Ve vozidle musí být použit elektrický startér motoru ovládaný jezdce normálně sedícím a připoutaným v sedačce.

16.8.2 Baterie

Baterie musí být umístěna mimo prostor pro jezdce a případně účinně zakryta proti možnosti rozstříknutí pracovního média baterie.

16.8.3 Záznam dat

Je povolen jakýkoliv systém záznamu dat pod podmínkou, že pro snímání rychlosti je použito pouze jedno čidlo a to na předním kole. Dálkový přenos dat (telemetrie) je zakázán.

16.8.4 Ochrana vedení

Všechny kabely pro vedení vysokého proudového zatížení musí být účinně chráněny.

16.9 Převody

Pohon na čtyři kola je zakázán.

16.9.1 Převodovka

Libovolná s řazením jednotlivých převodových stupňů prováděným jezdce.

16.9.2 Diferenciál

Je povolen pouze mechanický systém kontroly prokluzu diferenciálu rozvodovky.

Viskózní systém je považován za mechanický, pokud není možná vnější kontrola prokluzu během jízdy.

16.9.3 Zpětný chod

Není povinný

16.9.4 Kontrola pohonu

Použití zařízení na kontrolu pohonu/prokluzu kol jsou zakázána.

16.10 Zavěšení a řízení**16.10.1 Zavěšení**

16.10.1.1 Aktivní zavěšení a proměnná světlá výška vozu je zakázána včetně systému zachování světlé výšky prostřednictvím přenosu sil od brzdových třmenů.

16.10.1.2 Všechna závěsná ramena musí být vyrobena z homogenního kovového materiálu. Je zakázáno chromování dílů zavěšení.

16.10.2 Tlumení hmot

Systém zavěšení musí být navržen tak, aby při tlumení pohybu hmot byla odpovídající reakcí pouze změna zatížení působících na kola.

16.10.3 Řízení

Dorazy řízení, bránící kontaktu mezi kolem a zavěšením jsou povinné.

16.11 Brzdový systém

Každý vůz musí mít brzdový systém, který má nejméně dva samostatné okruhy, ovládané stejným pedálem. Systém musí být konstruován tak, aby při úniku brzdové kapaliny nebo závadě na jednom okruhu pedál ovládal ještě brzdy nejméně na dvou kolech. Potrubí musí být „leteckého“ typu.

Protiblokovací zařízení (ABS) a posilovač brzdného účinku jsou zakázány.

16.11.1 Brzdové kotouče

Brzdové kotouče musí být z kovového materiálu.

16.11.2 Brzdové třmeny

Brzdové třmeny libovolné pod podmínkou použití pouze jednoho třmenu pro jedno kolo. Všechny brzdové třmeny musí být vyrobeny z homogenního kovového materiálu. Je-li použit Al materiál, musí mít index pružnosti nepřesahující 80 Gpa.

16.11.3 Chlazení brzd vzduchem

Kanály vedoucí chladicí vzduch k předním brzdám nesmí přesahovat:

- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenosti 140 mm nad vodorovnou osou kol,
- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenosti 140 mm pod vodorovnou osou kol,
- svislou rovinu rovnoběžnou s vnitřní stranou předního ráfku a umístěnou od ní 120 mm směrem k ose vozu.
- obvod pneumatiky svou přední částí a ráfek kola svou zadní částí při pohledu z boku

16.11.4 Chlazení kapalinou

Chlazení jakékoli části brzdového systému kapalinou je zakázáno.

16.12 Kola a pneumatiky**16.12.1 Měření šířky kola**

Měří se šířka kompletního kola. Měření se provádí na voze tak, jak je připraven k jízdě, s jezdcem ve vozidle, kolo normálně namontované a spočívající na vozovce. Měření šířky se provádí v libovolném místě obvodu s výjimkou dotyku pneumatiky s vozovkou.

16.12.2 Kola

Průměr kola je stanoven na 13“.

Součet šířek kompletních kol na jedné straně vozu nesmí být větší než 20“.

Rozdíl maximálního průměru límce ráfku na vnitřní a vnější straně kola smí být maximálně 3 mm.

Všechna kola musí být vyrobena z kovového materiálu.

Na vnější části kola nesmí být žádné přídavné části.

V případě použití centrální matice pro upevnění kol musí být každá matice po celou dobu závodu zajištěna bezpečnostní pružinou/pojistkou, která musí být při každé

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

výměně kola doplněna. Tyto pružiny/pojistky musí být natřeny červenou nebo oranžovou barvou. Jako alternativu lze použít jakýkoliv jiný systém upevnění schválený FIA.

16.12.3 Pneumatiky

Pneumatiky pro NF1000 podléhají regulaci znění Standardních propozic ZAO.

16.12.4 Automatické vyrovnávání tlaku

Přetlakové regulační ventily na kolech jsou zakázány.

16.13 **Prostor pro jezdce**

16.13.1 Vstupní otvor pro jezdce musí být symetrický vzhledem k podélné ose vozu a musí mít tyto minimální rozměry:

- délka 600 mm
- šířka 400 mm v rozmezí od nejzazšího bodu sedačky 300 mm dopředu.

Prostor pro jezdce musí být řešen tak, aby výstup plně vybaveného a připoutaného jezdce z něho včetně demontáže volantu netrval déle než 7 sec.

16.13.2 Výška bočnic

Minimální boční výška prostoru pro jezdce je stanovena na 500 mm.

Pokud není tato výška dosažena původní konstrukcí nosného rámu, musí být mezi předním a zadním obloukem, po obou stranách ve výšce rovnající se nejméně 2/3 výšky vrchního bodu věnce volantu, přidány trubkové spojnice (průměr trubky min. 25 mm, síla stěny min. 2 mm). Tyto spojnice nemusí být rovné a musí umožnit boční ochranu prostoru do výšky ramen jezdce, normálně sedícího za volantem.

16.13.3 Volant

Volant musí být po celém obvodu uzavřený, libovolného tvaru, vybavený mechanismem pro rychlou demontáž.

Ten musí spočívat ve vytažení soustředné vložky na sloupku řízení umístěné bezprostředně za volantem. Vložka musí být žluté barvy nebo být žlutou barvou viditelně označena.

16.14 **Bezpečnostní výbava**

16.14.1 Hasicí systémy

Hasicí zařízení musí splňovat ustanovení výše uvedených článků Přílohy J MSŘ FIA a musí mít homologaci FIA.

- Upevnění:

Každá hasicí láhev musí být upevněna tak, aby mohla odolávat zrychlení 25 g v kterémkoliv směru. Upevnění rychlosponami není povoleno.

- Spouštění hasicího zařízení:

Jsou předepsány dva systémy spouštěné současně. Je povoleno jakékoliv spouštěcí zařízení, není-li však výhradně mechanické, musí být vybaveno zdrojem energie nezávislým na hlavním zdroji. Hasicí zařízení musí být schopen spustit ručně jak jezdec, sedící normálně za volantem a připoutaný bezpečnostními pásy, tak osoba zvenčí. Zařízení pro spouštění zvenčí musí být umístěno co nejbližší odpojovače akumulátoru (přerušovače elektrického obvodu) nebo s ním kombinováno a musí být označeno červeným písmenem „E“ v červeně lemovaném bílém kruhu průměru nejméně 100 mm.

Hasicí zařízení musí fungovat v jakékoliv poloze vozidla, a to i v případě, že jsou hasicí láhve převrácené.

- Kontrola hasicího systému musí být doložena 1x za dva roky.

- Trysky nesmí být nasměrovány na obličej jezdce.

16.14.2 Hlavní odpojovač elektrického obvodu

Hlavní odpojovač elektrického obvodu musí odpojovat všechny elektrické obvody a při použití zastavit chod motoru. Tento odpojovač musí být v nejiskřicím provedení a

ovladatelný zevnitř a zvenčí vozidla. Vnější ovladač musí být ve tvaru vodorovné páky nebo smyčky, se kterou lze manipulovat na dálku pomocí háku a musí být umístěn u trubky hlavního nebo předního oblouku. Odpojovač musí být zřetelně označen červeným bleskem v bíle orámovaném modrém trojúhelníku o straně nejméně 120 mm.

16.14.3 Zpětná zrcátka

Na obou stranách vozidla musí být zpětná zrcátka, zajišťující výhled vzad. Rozměr každého zrcátka musí být nejméně 150 mm na šířku a 50 mm na výšku s maximálním zaoblením rohů poloměrem 10 mm.

16.14.4 Bezpečnostní pásy

Povinné je použití minimálně 6 bodových pásů v souladu s čl. 6.3. kap. E „Technické předpisy“ NSŘ FAS-AČR.

16.14.5 Osvětlení

Každý vůz musí být vybaven jedním koncovým červeným světlem o ploše minimálně 50 cm² ovládaným z místa řidiče. Je předepsáno použití světel typu „LED“. Světlo musí být umístěno minimálně 400 mm nad vozovkou a nejvíce 100 mm od podélné osy vozu a nejméně 450 mm za osou zadních kol.

16.14.6 Opěrka hlavy

Je předepsána opěrka hlavy schopná zachytit sílu 850 N směřující vzad. Musí být navržena tak, aby hlava jezdce nemohla být zaklíněna mezi opěrku a ochranný oblouk. Musí být z pružného materiálu o minimální tloušťce 45 mm a ploše minimálně 200 cm². Hustota materiálu musí odpovídat požadovanému útlumu nárazu.

16.14.7 Protipožární stěna, podlaha

Vozidla musí mít nehořlavou protipožární stěnu, bránící proniknutí ohně z motorového prostoru nebo z prostoru pod vozem do prostoru pro jezdce. Otvory v protipožární stěně, jimiž procházejí kabely a potrubí, musí být co nejmenší. Podlaha prostoru pro jezdce musí chránit jezdce před kameny, olejem, vodou a úlomky z vozovky nebo od motoru. Podlaha a příčná stěna musí být provedeny tak, aby nebylo možné hromadění kapalin.

16.14.8 Pedály

Chodidlo jezdce, sedícího v normální poloze pro řízení s nohama na pedálech ve stavu klidu, nesmí být před rovinou procházející osou předních kol.

16.15 Bezpečnostní struktury

16.15.1 Ochranná konstrukce při převrácení

Jsou předepsány dva ochranné oblouky, propojené nosnou částí vozu. Spojnice vrcholů těchto oblouků musí být minimálně 50 mm nad přilbou jezdce, sedícího ve voze.

16.15.1.1 Zadní oblouk

Celková konstrukce zad. oblouku musí mít tyto rozměry:

- výšku nejméně 920 mm, měřenou ve svislém směru od nejnižšího bodu skořepiny sedadla k vrcholu ochranného oblouku.
- vrchol ochranného oblouku musí přesahovat nejméně o 75 mm ochrannou přilbu jezdce, normálně sedícího za volantem, přičemž vnitřní rádius jeho vrcholu musí mít poloměr minimálně 50 mm.
- ochranný oblouk musí mít šířku nejméně 380 mm, měřenou uvnitř oblouku mezi jeho sloupky ve výšce 600 mm nad nejnižším bodem skořepiny sedadla (měřeno ve svislém směru).

Předepsány jsou dvě vzpěry, směřující od vrchní části zadního ochranného oblouku vzad, svírající s vodorovnou rovinou úhel nejvýše 60 stupňů.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Ochranný oblouk musí umožňovat zavěšení na hák jeřábu.

Jsou-li použity rozebíratelné spoje, musí splňovat požadavky Přílohy J MSŘ FIA.

16.15.1.2 Přední oblouk

Celková konstrukce předního oblouku je umístěna před volantem a opisuje vnitřní profil prostoru pro jezdce, nesmí však zasahovat do prostoru určeného pro nohy jezdce. Jeho výška nesmí být nižší, než nejvyšší bod věnce volantu.

16.15.1.3 Rozměry trubek a pevnost

Trubky oblouků musí mít v průměru nejméně 35 mm a tloušťku stěny nejméně 2 mm, přičemž materiál musí splňovat požadavky čl. 283.8.3.3 a nebo být přednostně vyrobeny z materiálu 25CrMo4.

Předepsané vzpěry musí mít stejný průměr a tloušťku stěny a být vyrobeny ze shodných materiálů. Zmenšení průměru vzpěr na 25 mm je povoleno v případě dodatečného vyztužení hlavního oblouku dalšími dvěma vzpěrami směřujícími směrem dopředu vozu pod úhlem maximálně 25° od svislé roviny.

16.15.2 Čelní ochrana

Šasi musí být opatřeno strukturou (případně odnímatelnou), pohlcující energii před nohama jezdce. Musí prodlužovat stěny hlavní nosné konstrukce šasi až do vzdálenosti nejméně 300 mm před chodidla nohou jezdce, normálně položená na nesešlápnutých pedálech. V tomto místě, 300 mm před nohama jezdce, musí mít tato struktura plochu čelního průmětu nejméně 200 cm².

Použitý materiál a jeho tloušťka musí být stejná jakou mají odpovídající stěny hlavní struktury šasi. Průřez tohoto materiálu musí být nejméně 3 cm².

Všechny otvory a výřezy musí být zesíleny, aby se průřez stěn nezmenšil o více než 50%.

Po schválení technickou komisí a při zachování min. vzdálenosti a průmětu, je možné zhotovit čelní ochranu z voštinové konstrukce. Lze použít homologovanou čelní ochrannou strukturu.

Tato struktura nemusí být integrální součástí šasi, ale musí být k němu důkladně upevněna.

Tato struktura musí mít stejnou pevnost jako vlastní rám.

16.15.3 Boční ochrana

Je předepsaná kombinace nosného trubkového rámu s bezpečnostní voštinovou strukturou. Voštinové panely s hliníkovým nebo kompozitovým jádrem minimální tloušťky 23 mm (v konfiguraci dle obr. 255-14 Přílohy „J“) a minimální výšky 200 mm musí být umístěny na bocích rámu mezi svislou rovinou umístěnou 150 mm před osou přední nápravy a zadním obloukem. S rámem musí být pevně spojeny (šroubováním, nýtováním, lepením), přičemž do trubek nosné konstrukce se nesmějí vrtat otvory.

Jako variantu k těmto panelům lze použít jednodílný hliníkový plech minimální tloušťky 2mm, přinýtovaný k nosnému rámu ve stejném rozměru jaký je uveden v předchozím textu.

Do rámu mohou být vyvrtány otvory průměru 4 mm pro přinýtování a maximální vzdálenost nýtů ve vodorovné rovině je stanovena na 100 mm a ve svislé rovině na 200 mm.

16.16. **Palivo**

Benzín odpovídající čl. 252.9.1.

Jako okysličovadlo smí být s palivem míchán pouze atmosférický vzduch.

Používání paliva s teplotou nižší o více než 10°C proti teplotě okolí je zakázáno.

17. NÁRODNÍ FORMULE 1400 cm³ (NF 1400)**A. Všeobecné předpisy pro závodní vozy Národní formule 1400 cm³****A.1 Definice**

Jednomístné závodní vozy vyráběné speciálně pro závody na uzavřených tratích. Konstrukce vozu musí být symetrická, to znamená, jestliže při přezkoušení hmotnosti je vůz z jedné strany vážen, musí hmotnost, zjištěná tímto způsobem, odpovídat polovině celkové hmotnosti s tolerancí 5%. Toto vážení se provádí po naplnění všech nádrží včetně palivové a s jezdce ve voze.

1.1 Mechanické části (viz Příloha J MSŘ FIA, čl. 251.2.1.9)

Jsou to všechny části vozu, potřebné pro pohon, zavěšení kol, řízení a brzdění, jakož i veškeré příslušenství (pohyblivé i nepohyblivé), potřebné pro normální funkci těchto částí.

1.2 Šasi (viz čl. 251.2.5.1)

Šasi je nosná část vozidla včetně všech částí s ní pevně spojených, k níž se pak připojují veškeré mechanické části a karoserie. Je předepsaná kombinace nosného trubkového rámu s voštinovou strukturou. Voštinové panely s hliníkovým nebo kompozitovým jádrem minimální tloušťky 23 mm (v konfiguraci dle obr. 255-14 Přílohy „J“) a minimální výšky 200 mm musí být umístěny na bocích rámu mezi svislou rovinou umístěnou 150 mm před osou přední nápravy a zadním obloukem. S tímto rámem musí být pevně spojeny (šroubováním, nýtováním, lepením), přičemž do trubek nosné konstrukce se nesmějí vrtat otvory.

1.3 Hlavní struktura (viz čl. 275.1.13)

Zcela odpružená část konstrukce, na níž se přenášejí zatížení od závěsů kol nebo od pružin, sahající v podélném směru od nejvíce vpředu umístěných předních závěsů kol k nejvíce vzadu umístěným zadním závěsům.

1.4 Měření šířky kol (viz čl. 252.6)

Měří se šířka úplného kola (disk+ráfek+pneumatika). Měření se provádí na voze tak, jak je připraven k jízdě, s jezdce ve vozidle, kolo normálně namontované a spočívající na vozovce. Měření šířky se provádí v libovolném místě obvodu s výjimkou dotyku pneumatiky s vozovkou.

1.5 Palivo

Dle článku 252.8.1 a 2 Přílohy J MSŘ FIA.

1.6 Materiál

Mimo brzdových pístků je zakázáno použití titanu.

A.2 Bezpečnostní výbava**2.1 Dodatečná ochrana potrubí** (viz čl. 253.3.1)

Veškeré potrubí vně karoserie musí být dodatečně chráněno proti poškození (kameny, koroze, mechanicky, lomem atd.) a proti požáru.

Brzdové a palivové potrubí musí být „leteckého typu“.

Žádné potrubí obsahující palivo, chladící kapalinu nebo mazací olej nesmí procházet prostorem pro jezdce.

Veškeré potrubí musí být namontováno tak, aby v případě úniku nedošlo k hromadění kapaliny v prostoru pro posádku.

2.2 Bezpečnostní pásy (viz čl. 253.6, 275.14.4)

Povinné je použití min. 6 bodových pásů v souladu s čl. 6.3. kap. E „Technické předpisy“ NSŘ FAS AČR.

2.3 Hasicí zařízení (viz čl. 253.7.2 a 275.14.1)

Hasicí zařízení musí splňovat ustanovení výše uvedených článků Přílohy J MSŘ FIA a musí mít homologaci FIA.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

- Upevnění

Každá hasicí láhev musí být upevněna tak, aby mohla odolávat zrychlení 25 g v kterémkoliv směru.

- Spouštění hasicího zařízení:

Jsou předepsány dva systémy spouštění současně. Je povoleno jakékoliv spouštěcí zařízení, není-li však výhradně mechanické, musí být vybaveno zdrojem energie nezávislým na hlavním zdroji. Hasicí zařízení musí být schopen spustit ručně jak jezdec sedící normálně za volantem a připoutaný bezpečnostními pásy, tak osoba zvenčí. Zařízení pro spouštění zvenčí musí být umístěno co nejbližší odpojovače akumulátoru (přerušovače elektrického obvodu) nebo s ním kombinováno a musí být označeno červeným písmenem „E“ v červeně lemovaném bílém kruhu průměru nejméně 100 mm.

Doporučuje se samočinné spouštění teplotními čidly.

Hasicí zařízení musí fungovat v jakékoliv poloze vozidla, a to i v případě, že jsou hasicí láhve převrácené.

- Kontrola hasicího systému musí být doložena 1x za dva roky.

Druh a množství hasicí látky i celková hmotnost láhve musí být uvedena na lahvi (lahvích).

2.4 Protipožární stěna, podlaha (viz čl. 253.15)

Vozidla musí mít nehořlavou protipožární stěnu, bránící proniknutí ohně z motorového prostoru nebo z prostoru pod vozem do prostoru pro jezdce. Otvory v protipožární stěně, jimiž procházejí kabely a potrubí, musí být co nejmenší. Podlaha prostoru pro jezdce musí chránit jezdce před kameny, olejem, vodou a úlomky z vozovky nebo od motoru. Podlaha a příčná stěna musí být provedeny tak, aby nebylo možné hromadění kapalin.

2.5 Hlavní odpojovač elektrického obvodu (viz čl. 275.14.2) a baterie

Hlavní odpojovač elektrického obvodu musí odpojovat všechny elektrické obvody (akumulátor, alternátor nebo dynamo, svítilny, zapalování, elektrické ovladače aj.). Tento odpojovač musí být v nejiskřícím provedení a ovladatelný zevnitř a zvenčí vozidla. Vnější ovladač musí být ve tvaru vodorovné páky, se kterou lze manipulovat na dálku pomocí háku a musí být umístěn u trubky hlavního oblouku. Musí být zřetelně označen červeným bleskem v bíle orámovaném modrém trojúhelníku o straně nejméně 120 mm. Baterie musí být řádně připevněna a chráněna nepropustným krytem z měkkého plastu tak, aby v případě proražení baterie nedošlo k úniku náplně do prostoru jezdce.

2.6 Zachycovač oleje (viz čl. 275.7.3)

Všechny vozy, jejichž mazací soustavy jsou odvětrány do atmosféry, musí být vybaveny tak, aby unikající olej nemohl volně vytékat. Nádrže zachycovače oleje musí mít objem nejméně 2 litry. Musí být z průhledného materiálu nebo musí mít průhledné okénko.

2.7 Plnicí hrdla nádrže a odvzdušňování (viz čl. 275.6.4)

Plnicí hrdla a jejich uzávěra nesmějí vyčnívat z karoserie. Uzávěr musí být navržen tak, aby byl zajištěn proti náhodnému otevření prudkým nárazem nebo při nesprávném uzavření. Plnicí hrdla nesmějí být umístěna v místech zranitelných při nárazu. Odvzdušnění nádrží musí být vyvedeno do bezpečných míst – nejméně 250 mm od prostoru pro jezdce.

2.8 Palivové nádrže

Palivové nádrže smí být umístěny jen mezi osami přední a zadní nápravy, přičemž jejich boční okraj smí být nejvíce 300 mm od podélné osy vozu. Nádrže musí být odděleny přepážkou bránící pronikání paliva do prostoru pro jezdce a do motorového prostoru a zamezující kontakt s výfukovým potrubím při rozliti a úniku paliva, nebo při poškození nádrže. Palivové nádrže musí být účinně chráněny. Nádrže musí být vyrobeny z nehořlavých materiálů.

Max. objem nádrže (nádrží) je 30 litrů.

Je doporučeno použití bezpečnostní nádrže FT3 1999 nebo FT3.5.

2.9 Opěrka hlavy (viz čl. 275.14.6)

Je předepsána opěrka hlavy, schopná zachytit sílu 850 N, směřující vzad. Musí být navržena tak, aby hlava jezdce nemohla být zaklíněna mezi opěrku a ochranný oblouk. Musí být z materiálu specifikovaného FIA o minimální tloušťce 75 mm a ploše minimálně 400 cm².

2.10 Čelní ochrana

Šasi musí být opatřeno strukturou (případně odnímatelnou), pohlcující energii před nohama jezdce.

Musí prodlužovat stěny hlavní nosné konstrukce šasi až do vzdálenosti nejméně 300 mm před chodidla nohou jezdce, normálně položená na nesešlápnutých pedálech.

V tomto místě 300 mm před nohama jezdce musí mít tato struktura plochu čelního průmětu nejméně 200 cm².

Použitý materiál a jeho tloušťka musí být stejná jako mají odpovídající stěny hlavní struktury šasi. Průřez tohoto materiálu musí být nejméně 3 cm².

Všechny otvory a výřezy musí být zesíleny, aby se průřez stěn nezmenšil o více než 50%.

Po schválení technickou komisí je možné zhotovit čelní ochranu z voštinové konstrukce, při zachování min. vzdálenosti a průmětu.

Tato struktura nemusí být integrální součástí šasi, ale musí být k němu důkladně upevněna.

Tato struktura musí mít stejnou pevnost jako vlastní rám.

2.11 Pedály (viz čl. 259.13.7)

Chodidlo jezdce, sedícího v normální poloze pro řízení s nohama na pedálech ve stavu klidu, nesmí být před rovinou, procházející osou předních kol.

2.12 Zpětná zrcátka

Na obou stranách vozidla musí být zpětná zrcátka, zajišťující dobrý výhled vzad. Rozměr každého zrcátka musí být nejméně 150x50 mm.

A.3 Ochranná konstrukce

Jsou předepsány dva ochranné oblouky, propojené nosnou částí vozu. Spojnice vrcholů těchto oblouků musí být minimálně 50 mm nad přílbou jezdce sedícího ve voze.

3.1 Zadní oblouk

Zadní oblouk musí mít tyto rozměry:

- výšku nejméně 920 mm, měřenou ve směru páteře jezdce, od nejnižšího bodu skořepiny sedadla k vrcholu ochranného oblouku.
- vrchol ochranného oblouku musí přesahovat nejméně o 75 mm ochrannou přílbou jezdce, normálně sedícího za volantem, přičemž vnitřní rádius jeho vrcholu musí mít poloměr minimálně 50 mm.
- ochranný oblouk musí mít šířku nejméně 380 mm, měřenou uvnitř oblouku mezi jeho svislými sloupky a kolmo na směr páteře jezdce ve výšce 600 mm nad nejnižším bodem skořepiny sedadla.

Předepsány jsou dvě vzpěry, směřující od vrchní části zadního ochranného oblouku vzad, svírající s vodorovnou rovinou úhel nejvýše 60 stupňů. Vzpěra musí být z trubky stejného průměru a ze stejného materiálu jako ochranný oblouk.

Ochranný oblouk musí umožňovat zavěšení na hák jeřábu.

Jsou-li použity rozebíratelné spoje, musí splňovat požadavky Přílohy J MSŘ FIA.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

3.2 Přední oblouk

Přední oblouk je umístěn před volantem a opisuje vnitřní profil prostoru pro jezdce, nesmí však zasahovat do prostoru, určeného pro nohy jezdce. Jeho výška nesmí být nižší, než nejvyšší bod věnce volantu.

3.3 Pevnost

a/ Ochranné oblouky musí být schopny vzdorovat nejméně silám stanoveným v čl. 253.8.4 Přílohy J MSŘ FIA 2007. Toto musí výrobce doložit výpočtem současně s žádostí o povolení stavby.

b/ Trubky a vzpěry musí mít v průměru nejméně 35 mm a tloušťku stěny nejméně 2 mm, přičemž materiál musí splňovat požadavky článku 253.8.3 Přílohy J MSŘ FIA 2007.

3.4 Prostor pro jezdce

Mezi předním a zadním obloukem musí být po obou stranách ve výšce rovnající se nejméně 2/3 výšky vrchního bodu věnce volantu trubkové spojnice (průměr trubky min. 25 mm, síla stěny min. 2 mm). Tyto spojnice nemusí být rovné a musí umožnit boční ochranu prostoru pro jezdce do výšky ramen jezdce normálně sedícího za volantem. Doporučuje se takto vzniklé boční prostory vyplnit kompozitovou strukturou o tloušťce min. 10 mm.

B. Technické předpisy pro závodní vozy Národní formule 1400 cm³

B.1 Definice

Národní formule jsou jednomístné závodní vozy, vyráběné s použitím některých dílů ze sériově vyráběných automobilů ŠKODA.

Pro tyto vozy platí v plném rozsahu všeobecné předpisy, uvedené v kapitole „A“.

B.2 Všeobecně (viz čl. 255.5)

Na sériových dílech z vozů Škoda, které jsou v tomto předpise uvedeny, je zakázána každá úprava, která není v tomto předpise výslovně povolena.

Sériové mechanické díly z vozů Škoda, které prošly všemi operacemi předepsanými výrobcem pro sériovou výrobu, smějí být dále upravovány, nesmějí však být zaměněny za nesériové. Mohou na nich být provedeny operace, dokončující povrchovou úpravu části, ale i další úpravy, prováděné mechanickým ubíráním materiálu. Jinak řečeno, prokazatelně původní sériový díl smí být vyrovnán, vyvážen, seřízen, zmenšen nebo tvarově změněn třískovým obráběním. Jakýkoliv odebraný materiál nesmí být znovu přidán. Jakékoliv přidání materiálu nebo dílů je zakázáno s výjimkou případů, které jsou v tomto předpise povoleny.

Všechny svorníky, šrouby a matice smějí být nahrazeny jinými.

B.3 Minimální hmotnost

Hmotnost vozu připraveného k jízdě se všemi náplněmi mazacích a chladících kapalin kromě paliva, bez jezdce, včetně bezpečnostní výbavy nesmí být menší než 420 kg.

3.1 Vážení

V kterýkoliv okamžik závodu, zvláště pak po projetí cílovou čarou, nesmí být hmotnost s jezdcem a jeho výbavou nižší než 510 kg.

B.4 Motor

4.1 Motor

1.4 MPI 50 KW 1397cm³ (katalog.číslo AutoŠkoda: 047100032)

Vrtání - 75.5 mm

Zdvih - 78,0 mm

Obsah jednoho válce je 349.3 cm³.

Blok motoru + vložené válce - sériový

Klíková hřídel - změna materiálu povolena,
- je povoleno zmenšení vnějšího průměru závaží klikového hřídele maximálně o 8 mm

	- minimální hmotnost 12.300 g
Písty, pístní čepy a kroužky	- libovolné
Ojnice	- sériová, váha 580 g (včetně obou ložisek) min. (doporučuje se použít ojnicích šroubů z kvalitnějšího materiálu) Je povolena úprava ojnice pro použití pístního čepu o max. průměru 20 mm.
Zdvihátka	- pevná
Vačková hřídel	- libovolná
Vahadla	- vahadla Škoda - se seřizovacími šrouby
Setrvačnick	- libovolný, minimální váha s ozubeným věncem: 6000 g
Přední víko motoru (rozvodů)	- libovolné
Řemenice klikového hřídele	- libovolná
Řemenice vodního čerpadla	- libovolná
Spodní víko motoru (vana)	- libovolné (je povoleno mazání se suchou klikovou skříní)
Zapalování	- libovolné
Hlava motoru	- sériová
	- vnější průměr ventilových sedel sacích: 36,5 mm
	- vnější průměr ventilových sedel výfukových: 32,0 mm.
	- ventil sací – sériový
	Ø dříku 7,0 nebo 8,0 mm
	Ø talíře 34,0 mm max.
	- ventil výfukový – sériový
	Ø dříku 7,0 nebo 8,0 mm
	Ø talíře 30,0 mm max.
Ventilové pružiny	- libovolné
Ventilové misky	- ocelové - možno upravit pro použití libovolných pružin
Těsnění hlavy motoru	- sériové montované výrobcem, přičemž je povolena úprava proudění chladicí kapaliny změnou rozměrů otvorů v těsnění.
Obsah spalovacího prostoru	- libovolný
Kompresní poměr	- libovolný

4.2 Sací potrubí

Lze použít pouze z typu Favorit, označené technickou komisí FAS AČR. Maximální povolené úpravy dle článku B.2 Všeobecně. Ochranný a izolační nátěr do 0,5 mm je povolen (označení bude provedeno při testování).

4.3 Karburátor

PIERBURG 2E3 montovaný do typu Š Favorit 136L nebo 135, Ø hlavních kanálů na výstupu z karburátoru je 28/30 mm.

Izolační podložka pod karburátor a odvzdušnění plovákové komory jsou libovolná.

4.4 Výfukové potrubí a výfuk

Libovolné.

Vyústění musí směřovat vzad ve výšce 200-600 mm nad zemí a nesmí přesahovat délku vozidla o více než 250 mm.

Výfukový systém musí být vybaven účinným homologovaným katalyzátorem a tlumičem výfuku, který splňuje dané limity hluku.

4.5 Systém chlazení

Libovolný.

Žádná část vozu, obsahující olej nesmí být umístěna více než 550 mm od podélné osy vozidla a za kompletními zadními koly.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

4.6 Držáky motoru

Držáky motoru a jejich počet – libovolný.

4.7 Nabíjení

Generátor a regulátor napětí - libovolný, může být odstraněn včetně držáků.

B.4.1 Alternativní použití motoru

Od roku 2012 je možné použít motor VW 1.4 16V s hliníkovým blokem motoru, jehož povolené úpravy budou zveřejněny v bulletinu.

B.5 Převody

5.1 Převodovka

Libovolná, mechanická, maximálně 5 stupňů pro jízdu vpřed, použití samosvorného diferenciálu je zakázáno. Pohon na 4 kola zakázán. Sekvenční řazení je zakázáno.

5.2 Zpětný chod

Všechna vozidla musí být vybavena zpětným chodem, který musí být ve fungujícím stavu v okamžiku, kdy je závod startován a který je ovládán jezdce sedícím v normální pozici za volantem.

5.3 Stálý převod

Libovolný.

5.4 Spojka

Spojka je libovolná.

5.5 Kontrola pohonu

Použití zařízení na kontrolu pohonu jsou zakázána.

B.6 Zavěšení

Aktivní zavěšení jsou zakázána

6.1 Přední náprava

Libovolná. Zákaz chromování všech dílů zavěšení.

Žádný díl zavěšení nesmí zasahovat do prostoru pro jezdce.

6.2 Zadní náprava

Libovolná. Zákaz chromování všech dílů zavěšení.

6.3 Tlumiče a pružiny

Je povolen maximálně jeden tlumič na kolo.

Značka teleskopického, hydraulického nebo hydropneumatického tlumiče je libovolná. Vozové pružiny jsou libovolné.

6.4 Kola a pneumatiky

Všechna kola musí být vyrobena z kovového materiálu.

Součet šířek kompletních kol na jedné straně vozu nesmí být větší než 20“.

V případě použití centrální matice pro upevnění kol musí být každá matice po celou dobu závodu opatřena bezpečnostní pružinou, která musí být při každé výměně kola doplněna. Tyto pružiny musí být natřeny červenou nebo oranžovou barvou „Dayglo“. Lze použít i jakýkoliv jiný systém upevnění, který je ovšem schválený FIA.

6.4.1 Je povoleno použít pouze pneumatiky:

B.7 Brzdová soustava

7.1 Brzdy (viz čl. 275.11.1)

Každý vůz musí mít brzdový systém, který má nejméně dva samostatné okruhy, ovládané stejným pedálem. Systém musí být konstruován tak, aby při úniku brzdové kapaliny nebo závadě na jednom okruhu pedál ovládal ještě brzdy nejméně na dvou kolech. Potrubí musí být „leteckého typu“.

7.2 Brzdové kotouče

Brzdové kotouče musí být z kovového materiálu. Brzdové kotouče nesmějí být provrtány a mohou mít maximálně 4 drážky na jedné ploše. Kotouče musí mít minimální tloušťku 6,5 mm.

7.3 Brzdové třmeny

Brzdové třmeny libovolné, nejvýše se čtyřmi písty na jedno kolo. Všechny brzdové třmeny musí být vyrobeny z homogenního kovového materiálu. Je-li použit Al materiál, musí mít index pružnosti nepřesahující 80 Gpa.

7.4 Chlazení brzd vzduchem

Kanály vedoucí chladicí vzduch k předním brzdám nesmí přesahovat:

- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenosti 140 mm nad vodorovnou osou kol,
- rovinu rovnoběžnou s vozovkou, ležící ve vzdálenost 140 mm pod vodorovnou osou kol,
- svislou rovinu rovnoběžnou s vnitřní stranou předního ráfku a umístěnou od ní 120 mm směrem k ose vozu.
- obvod pneumatiky svou přední částí a ráfek kola svou zadní částí při pohledu z boku

7.5 Chlazení kapalinou

Chlazení jakékoli části brzdového systému kapalinou je zakázáno.

7.6 Změna tlaku brždění

Protiblokovací zařízení (ABS) a posilovač brzd jsou zakázány. Regulátor brzdné síly je povolen.

B.8 Řízení

Libovolné, dorazy řízení jsou předepsány.

Volant musí být po celém svém obvodu uzavřený, ale jeho tvar je libovolný. Musí být vybaven mechanismem pro rychlou demontáž. To musí spočívat ve vytažení soustředné vložky žluté barvy ze sloupku řízení, umístěné pod volantem.

B.9 Karoserie

Výška - žádný díl karoserie nesmí na výšku přesahovat vodorovnou rovinu proloženou 1000 mm nad nejnižším bodem zcela odpérované struktury vozu.

Max. šířka - vozidla 1.850 mm

- před předními koly 1.500 mm
- mezi předními a zadními koly 1.350 mm
- za zadními koly 1.000 mm

Délka - žádná část karoserie nesmí směrem dopředu přesahovat osu předních kol o více než 1.000 mm a dozadu pak osu zadních kol o více než 800 mm.

Vstupní otvor pro jezdce musí mít tyto minimální rozměry:

- délka 600 mm
- šířka 400 mm v rozmezí od nejzazšího bodu sedačky 300 mm dopředu.

Prostor pro jezdce musí být řešen tak, aby výstup z něho netrval déle než 5 sec.

9.1 Aerodynamická přítlačná zařízení

Všechna aerodynamická zařízení ovlivňující stabilitu vozu, musí být pevně spojena s vozem, i když je vůz v pohybu. Musí být provedena tak, aby nepřesahovala shora uvedené rozměry karoserie.

Podlaha vozidla mezi osami náprav může být příčně stupňovitá s max.rozdílem 50 mm a v podélné rovině pak musí být zcela uzavřená, rovná, hladká a plochá, bez jakéhokoliv přísavného účinku k vozovce.

S výjimkou upevnění musí být boční okraje jakékoli části karoserie umístěné před předními koly ploché, a aby se zabránilo poškození pneumatik jiných vozů, musí mít tloušťku minimálně 10 mm a v poloměru 5 mm kolem všech okrajů.

B.10 Osvětlení

Každý vůz musí být vybaven jedním koncovým červeným světlem o ploše minimálně 50 cm² a o minimálním příkonu 15 W, ovládaným z místa řidiče. Je předepsáno použití

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

koncových světel typu „LED“. Světlo musí být umístěno minimálně 400 mm nad vozovkou a musí fungovat v průběhu celého závodu.

B.11 Životnost vozidel NF do 1400 cm³

Startovat mohou pouze vozidla ne starší 20 let.

B.12 Záznam dat

Je povolen jakýkoliv systém záznamu dat, pod podmínkou, že pro snímání rychlosti je povoleno pouze jedno čidlo a to na předním kole. Přenos dat během jízdy je zakázán.

Verbální rádiová komunikace je povolena.

Předhlášení: Pro rok 2014 bude čl.17 pro NF 1400 ccm zrušen

18. TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO VOZIDLA SKUPINY H

(ZAV, ZAO, Slalom, Drifting)

Ve skupině H mohou startovat pouze vozidla, která odpovídají následujícímu technickému předpisu. Ve zde neuvedených bodech pak musí splňovat ustanovení Přílohy J MSŘ FIA.

Vše, co není tímto předpisem výslovně dovoleno, je zakázáno. Díly poškozené v důsledku nehody či opotřebení mohou být vyměněny pouze náhradními díly stejné konstrukce. Tato výměna nesmí mít za následek změny na dílech, které nebyly jmenovitě uvedeny.

Vozidla musí být opatřena Průkazem sportovního vozidla bez registrační značky a každoročně se musí zúčastňovat testování vozidel pro ZAO a ZAV v podmínkách uvedených v NSŘ FAS AČR.

18.1 Vozidla

18.1.1 Povolená vozidla

Povolena jsou pouze vozidla, která byla homologována a jejichž homologace FIA již skončila. Vozidla, která nikdy neměla homologaci FIA **nebo která byla vyrobena před 1. 1. 1986 (i původně homologovaná), nebudou připuštěna ke startu.**

Vozidla s přeplňovaným motorem jsou povolena pouze taková, která byla s tímto motorem homologována. V tomto případě se pro výpočet celkového přepočteného obsahu **objemu** motoru používá koeficient 1,7 **dle čl. 252 – 3.1 Přílohy J MSŘ FIA.**

18.1.2 Definice výrobce

Jako výrobci jsou pro skupinu H uznáni pouze výrobci uvedení na seznamu FIA. ~~Vozy ostatních výrobců mohou být do skupiny H zařazeni pouze tehdy, odpovídá-li jejich model přesně typu, vyrobeným výrobcem uznaným a uvedeným na FIA seznamu. Tuto skutečnost je povinen prokázat a doložit soutěžící.~~

18.1.3 Hmotnost vozidel

V závislosti na objemu motoru (případně na přepočteném objemu - viz čl. 252.3.1. Přílohy J MSŘ FIA) jsou předepsány následující minimální hmotnosti:

	Do 1000 cm ³	710 kg
Nad 1000	Do 1400 cm ³	765 kg
Nad 1400	Do 1600 cm ³	805 kg
Nad 1600	Do 2000 cm ³	865 kg
Nad 2000	Do 2500 cm ³	910 kg
Nad 2500	Do 3000 cm ³	950 kg
Nad 3000	Do 3500 cm ³	990 kg
Nad 3500	Do 4000 cm ³	1020 kg
Nad 4000	Do 4500 cm ³	1060 kg

Touto minimální hmotností se rozumí hmotnost vozidla s jezdcem v kterýkoliv okamžik závodu. Před vážením nelze doplňovat žádné provozní hmoty.

Použití závaží je dovoleno v souladu s ustanovením čl. 252.2.2 Přílohy J MSŘ FIA.

18.1.4 Motor

Blok motoru, původně určený pro základní model, musí být zachován. Motor musí být vestavěn do původního motorového prostoru a osa klikového hřídele musí být zachována.

Celkový (i přepočtený) objem motoru může být volně měněn změnou vrtání nebo zdvihu (případně obojím) až po hranici maximálního objemu (i přepočteného) t.j. do 4500 cm³. Použití vložek válců do bloku, kde tyto původně nebyly, je dovoleno. Všechny ostatní součástky motoru jsou volné. Motor Wankel není povolen.

18.1.5 Výfuk a hlučnost

Výfuk je libovolný, avšak musí odpovídat čl. 252.3.6. Přílohy J MSŘ FIA. Pro všechny vozy, které byly původně vyrobeny po 1. 1. 1993, je povinné použití katalyzátoru (viz NSŘ FAS, kap. E, čl. 8).

18.1.6 Poháněcí ústrojí

Spojka, převodovka, pohon nápravy a všechny součásti pro přenos síly jsou volné, musí však zůstat na svém původním místě (např. před nebo za motorem, na hnací nápravě apod.)

Zařízení jakéhokoliv mezipřevodu je povoleno.

Pohon na všechna čtyři kola je povolen pouze tehdy, pokud byl u původního modelu. V tomto případě pak takový pohon musí být zachován.

Přestavba z předního náhonu na zadní a opačně není povolena.

18.1.7 Zavěšení

Původní typ (tuhá náprava, McPherson apod.) musí být zachován, je však povoleno přidat další upevňovací body nebo původní změnit. Původní rozvor musí být zachován s tolerancí + - 1%.

Pružiny a tlumiče jsou volné.

18.1.8 Kola a pneumatiky

Kola a pneumatiky jsou volná pod podmínkou, že se vejdou do karoserie tzn., že vrchní část kompletního kola, umístěná vertikálně nad středem náboje, musí být kryta karoserií při vertikálním měření. Distanční podložky jsou povoleny.

Není nezbytné, aby všechna kola měla stejný průměr.

Náhradní kolo není předepsáno.

V závislosti na celkovém nebo přepočteném objemu motoru smí být maximální šířka použitého kompletního kola (disk, ráfek, pneumatika):

do 1000 cm ³	9"
Nad 1000 do 1400 cm ³	10"
Nad 1400 do 1600 cm ³	11"
Nad 1600 do 2000 cm ³	12"
Nad 2000 do 3000 cm ³	13"
Nad 3000 cm ³	16"

Měří se kompletní kolo namontované na vozidle připraveném k soutěži, s jezdcem sedícím za volantem. Měření se může provést na libovolném místě pneumatiky, mimo oblasti dotyku pneumatiky s vozovkou.

18.1.9 Brzdy

Je předepsána dvouokruhová brzdová soustava ovládaná jedním pedálem. Brzdové kotouče musí být z kovového materiálu. V ostatním je brzdová soustava volná.

Parkovací brzda není předepsána.

18.1.10 Řízení

Volné.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

18.1.11 Karoserie a podvozek

Sériová samonosná karoserie a podvozek mohou být odlehčeny nebo zesíleny.

Vnější tvar původní karoserie musí být zachován mimo blatníků a povolených aerodynamických zařízení. Posuvná nebo výklopná střecha je povolena. Ozdobné lišty a nárazníky mohou být odstraněny, pokud nejsou integrovány do karoserie s podmínkou, že jejich demontáží nebudou vytvořeny ostré hrany na karoserii.

Celková šířka vozidla nesmí být větší než 2000 mm. Použití ochranného krytu spodku vozidla je povoleno. Stabilní pneumatické zvedáky vozidla jsou povoleny. Zvukově izolační materiál může být odstraněn.

Žádná část vozu se nesmí dotýkat země, pokud pneumatiky na jedné straně vozu jsou bez vzduchu.

Zásadně se nesmí připevnit žádný mechanický díl mimo původní karoserii.

Montáž chladiče oleje vně karoserie je povolena pouze pod vodorovnou rovinou, procházející středem kol a tak, aby nepřesahovala celkový obrys karoserie při pohledu shora.

18.1.12 Dveře, víka motorového a zavazadlového prostoru

Materiál dveří, víka motorového a zavazadlového prostoru je volný. Původní vnější tvar musí být zachován.

Závěsy a ovládací zařízení dveří jsou volná. Původní zámek a západka musí být zachovány.

Upevnění víka motorového a zavazadlového prostoru a jejich závěsy jsou volné. Musí být však upevněny nejméně na čtyřech místech. Původní uzavírací zařízení musí být demontováno. Víko motorového a zavazadlového prostoru musí být vybaveno nejméně dvěma dodatečnými upevňovacími zařízeními, která netvoří ostrou hranu.

Víko motorového prostoru, případně víko zavazadlového prostoru, může být opatřeno větracími otvory, ty však musí být vytvořeny tak, že nevytváří ostré hrany a nejsou jimi vidět mechanické díly.

Lapače vzduchu jsou povoleny pod podmínkou, že jejich max. výška nad kapotou bude 100 mm a do jejich prostoru budou zasahovat pouze prvky sacího systému motoru. Kapota motorového prostoru musí být po demontáži sacího traktu zaměnitelná se sériovou kapotou.

Změněné dveře a víka zavazadlového musí být v každém případě zaměnitelná se sériovými.

18.1.13 Blatníky

Materiál a tvar blatníků je libovolný. Blatníky musí zakrývat minimálně 1/3 obvodu kola v celé šířce kompletního kola. Blatníky mohou být opatřeny chladícími otvory. Vzduchové štěrby, které jsou v krytu kola za zadními koly musí být vytvořeny tak, že kola v horizontální rovině nejsou vidět.

Vnitřek blatníků je libovolný, nesmí tam být však připevněny žádné mechanické díly.

Tvar výřezů pro kola, nikoliv však jejich rozměry, musí být zachován.

18.1.14 Aerodynamické prvky

Aerodynamické prvky nemusí - při pohledu shora - sledovat obrys karoserie, avšak nesmí -při pohledu zepředu - přesahovat obvod vozidla, musí tedy ležet v rámci tzv. frontální projekce (eventuelně s rozšířenými blatníky).

Případnou výjimku tvoří aerodynamické prvky základního modelu.

Aerodynamické prvky v přední části vozidla nesmí přesahovat více než 10% rozvoru kol, měřeno od předního okraje karoserie a v žádném případě více než 20 cm přes vnější okraj karoserie směrem dopředu. V zadní části vozidla tento přesah nesmí být větší než 20% rozvoru kol, měřeno od zadního okraje karoserie a v žádném případě

více než 40 cm směrem dozadu přes vnější okraj karoserie. Sériové aerodynamické prvky mohou být odstraněny.

Nesériové a nehomologované zadní aerodynamické prvky musí být upevněny na pevnou strukturu vozidla.

Maximální šířka nesmí být větší, než je maximální šířka vozidla bez jeho vnějších zpětných zrcátek. Minimální světlá výška musí odpovídat čl. 252.2.1 Přílohy J MSŘ FIA.

Použití jakéhokoli zařízení nebo konstrukce určené pro zaplnění prostoru mezi zavěšenou částí vozu a zemí je za všech okolností zakázáno.

18.1.15 Zasklení

Původní plochy bočních skel musí být zachovány. Plocha zadního okna a jeho upevnění jsou volné. Posunovací okna jsou povolena.

Čelní sklo musí být nepoškozené, bezpečnostní, vrstvené. Boční a zadní okna musí být původní, bezpečnostní, kalená nebo mohou být nahrazena okny polykarbonátovými. Zadní okno musí mít minimální tloušťku 4 mm a boční okna 3 mm. Soutěžící musí na požádání technických komisařů předložit doklad, potvrzující typ použitého materiálu.

Vozidlo musí být vybaveno alespoň jedním účinným stěračem čelního skla.

18.1.16 Prostor pro posádku

Vnitřní vybavení prostoru pro posádku včetně dveřních panelů vyjma dveří jezdce je volné. Dveře jezdce musí být zakryty buďto původním dveřním panelem nebo deskou z nehořlavého materiálu.

Přístrojová deska je libovolná, nesmí však mít žádné ostré hrany. Vnitřní vybavení prostoru pro posádku je volné.

Sedadlo spolujezdce a zadní sedadla musí být odstraněna.

Sedadlo jezdce musí mít homologaci FIA Standard 8855-1999.

Dělicí stěny mezi prostorem pro posádku a motorovým/zavazadlovým prostorem musí být zachovány ve své původní poloze. Instalace dílů na nebo přes tyto dělicí stěny není dovolena.

Podlaha může být změněna, přičemž výška horní hrany dveřních prahů nesmí být překročena.

Žádné zařízení nebo nádrž obsahující jakoukoliv provozní kapalinu nebo olej, s výjimkou vstřikování vody, netlakové chlazení brzd, ostřikování mezichladiče plnicího vzduchu, a ostřikovače oken, nesmí být umístěno v prostoru pro posádku.

18.1.17 Topení a větrání

Topení je volné. Musí však být zajištěno, že pro čelní sklo je k dispozici dostatečný přívod vzduchu, nutného k dokonalému odmlžení.

18.1.18 Vedení

Umístění elektrických vedení a vedení všech kapalin je volné. Provedení však musí splňovat ustanovení čl. 253.3.1 a 2. Přílohy J MSŘ FIA.

18.1.19 Elektrická výbava a osvětlení

Záměna oválného světlometu za kulatý a opačně je povolena za podmínky, že původní otvor v karoserii je novým světlem zcela zakryt. Všechna osvětlovací zařízení musí být vždy v sudém počtu. Minimální osvětlení musí být po celou dobu sportovního podniku funkční.

Minimální osvětlení zahrnuje brzdová světla, koncová světla, ukazatele směru a reflektory. Reflektory na čelní straně vozidla mohou být nahrazeny pouze takovými, které mají stejné funkce.

Osvětlení SPZ a zpětné světlomety nemusí být funkční a pokud nejsou integrovány s jinými světly, mohou být demontovány.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Umístění baterie je volné, avšak její umístění a upevnění musí splňovat ustanovení čl. 255.5.8.3. Přílohy J MSŘ FIA.

Jinak je elektrická výbava volná.

18.1.20 Palivo a palivový systém

Používat lze pouze palivo dle čl. 252.9.1. Přílohy J MSŘ FIA.

Palivový systém musí být proveden tak, aby v případě nehody nebyl poškozen na prvním místě.

Pro automobily s objemem motoru do 2000 cm³ lze použít sériovou palivovou nádrž. Všechna vozidla s objemem motoru větším než 2000 cm³, mimo vozidel startujících pouze ve slalomu, musí být vybavena bezpečnostními nádržemi dle specifikace FIA, přičemž nejnižší specifikací se rozumí FT3-1999. Plnění musí odpovídat čl. 252.9.4 Přílohy J MSŘ FIA.

Vozidla startující pouze ve slalomu mohou mít bezpečnostní nádrž dle specifikace FIA, nebo homologovanou sériovou nádrž, umístěnou na původním místě. V tomto případě musí být zachován i původní plnicí otvor.

18.1.21 Kapacita palivové nádrže

Je-li použita původní palivová nádrž, její obsah musí odpovídat obsahu uvedenému v homologačním listu. Navíc může být použita pouze vyrovnávací nádržka o max. objemu 1 litr

V případě použití bezpečnostní nádrže podle specifikace FIA je maximální množství paliva převáženého ve vozidle:

	Do 1000 cm ³	70 l
nad 1000 cm ³	do 1400 cm ³	80 l
nad 1400 cm ³	do 1600 cm ³	90 l
nad 1600 cm ³	do 2000 cm ³	100 l
nad 2000 cm ³	do 2500 cm ³	110 l
nad 2500 cm ³		120 l

18.2 **Bezpečnostní výbava**

Ke startu nebude připuštěno vozidlo, jehož bezpečnostní výbava nebude odpovídat následujícím ustanovením.

18.2.1 Ochranná konstrukce

Každé vozidlo musí být vybaveno bezpečnostní konstrukcí dle čl. 253.8. Přílohy J MSŘ FIA.

18.2.2 Bezpečnostní pásy

Každé vozidlo musí být vybaveno bezpečnostními šestibodovými pásy, které mají homologaci FIA Standard 8853-98.

18.2.3 Hasicí přístroj

Každé vozidlo musí být vybaveno ručním hasicím přístrojem dle ustanovení článku 253.7.4. Přílohy J MSŘ FIA.

18.2.4 Protipožární ochrana

Mezi motorovým prostorem a prostorem pro posádku a mezi prostorem pro posádku a palivovou nádrží musí být nepropustná, plamenu odolná stěna.

18.2.5 Odpojovač elektrického obvodu

Je předepsáno použití hlavního odpojovače dle čl. 253.13. Přílohy J MSŘ FIA.

18.2.6 Zachycovač oleje

Každý vůz, jehož mazací systém motoru a převodovky má otevřené větrání skříně, musí být vybaven zachycovačem oleje dle ustanovení čl. 255.5.1.14. Přílohy J MSŘ FIA.

18.2.7 Tažné oko

Každé vozidlo musí být vpředu i vzadu vybaveno alespoň jedním tažným okem. Tato oka musí být jasně viditelná a natřená žlutou, oranžovou nebo červenou barvou.

18.2.8 Vnější zpětná zrcátka

Je předepsáno po jednom zpětném zrcátku na každé straně vozidla. Každé z nich musí mít reflexní plochu min. 90 cm².

18.2.9 Ochranné sítě

Každé vozidlo startující v ZAO musí být na straně jezdce vybaveno ochrannou sítí, odpovídající ustanovení čl. 253.11 Přílohy J MSŘ FIA.

19. NÁRODNÍ TECHNICKÝ PŘEDPIS PRO VOZIDLA TH CHALLENGE CCR (POHÁR CROSS COUNTRY RALLY)

19.1 Vozidla

Zúčastnit se mohou vozidla jednak mající homologaci FIA, tak rovněž sériově vyráběná vozidla, která tuto homologaci nemají. Podmínkou je, že vozidlo má schválenou technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích v ČR, je vybaveno registrační značkou pro sportovní automobily přidělenou úředním místem při evidenci vozidla, v zákonem stanovené lhůtě absolvovalo technickou kontrolu v STK a má pro dané období platnou známku o měření emisí. Dále vozidlo musí být vybaveno platným Průkazem sportovního automobilu vybaveného registrační značkou a musí odpovídat následujícímu technickému předpisu. Přípuštěna budou vozidla s plně uzavřenou karoserií nebo s přeměnitelnou karoserií vybavená pružnou nebo pevnou střechou, stahovatelnou nebo snímatelnou.

Vůz, jehož konstrukce by mohla představovat nebezpečí, může být sportovními komisaři vyloučen.

Pokud je nějaké zařízení volitelné, musí být namontováno v souladu s předpisy.

19.2 Povolené změny a doplňky

Vozidla musí plně odpovídat sériovému provedení s výjimkou úprav uvedených v tomto technickém předpise, případně článku 284 Přílohy J MSŘ FIA..

Pro posuzování odpovídajícího technického stavu je soutěžící povinen, kdykoliv na požádání technických komisařů, předložit platný homologační list FIA, případně dílenskou příručku nebo katalog náhradních dílů daného vozidla.

Jakékoliv úpravy sériového vozidla, které nejsou povoleny tímto technickým předpisem, jsou zakázány.

19.3 Minimální hmotnost

Vozy musí mít minimální hmotnost uvedenou v homologačním listu nebo v technickém průkazu, zvětšenou o bezpečnostní výbavu. U bezpečnostní konstrukce, která je předepsána v provedení dle obr. 253-7 Přílohy J MSŘ FIA (s diagonální výztuhou hlavního oblouku do kříže) se bere jako základ hmotnost 35 kg.

Minimální hmotností vozidla se rozumí hmotnost prázdného vozidla bez osob a zavazadel, bez náradí, zvedáku, náhradních dílů, přídavných světel a výbavy jezdců.

Vozidlo je váženo bez paliva, všechny provozní kapaliny jsou na normální úrovni stanovené výrobcem, přičemž nádržky ostřikovačů skel či světlometů jsou prázdné.

19.4 Motor

Je povolen libovolný objemu motoru, který však musí odpovídat objemu uvedenému v homologačním listu či technickém průkazu.

Jsou přípuštěna vozidla jak s benzinovým, tak i s naftovým motorem.

Přeplňování je povoleno pouze v tom případě, že základní model je tímto vybaven.

Je povoleno zdvojit táhlo akcelérátoru.

Značka a typ svíček, cívek a kabelů vysokého napětí je volná.

Termostat chlazení je libovolný a může být odstraněn.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Je povoleno měnit prvky karburátoru nebo vstřikování, které řídí dávkování množství paliva do motoru, pokud nemají žádný vliv na množství nasávaného vzduchu.

Musí být zachován původní systém vstřikování, přičemž vstřikovače jsou libovolné.

Vzduchový filtr, jeho skříň a potrubí mezi touto skříní a vzduchem jsou libovolné, ale skříň musí zůstat na svém původním místě. Vzduch nesmí být odebírán z prostoru pro posádku.

Vzduchový sací systém motoru musí být vybaven restriktorem dle čl. 284.6.1. Přílohy J MSŘ FIA. Toto se týká vozidel s atmosférickým i přeplňovaným benzínovým i dieselovým motorem.

Pružný materiál držáků motoru je libovolný, ne však počet držáků motoru.

Výfuk je libovolný. Je-li základní model vybaven katalyzátorem, musí katalyzátor použitý na vozidle odpovídat technickým požadavkům uvedeným v čl. 8, Kapitoly E, NSŘ FAS AČR. V každém případě výfuk musí splňovat max. limit hluku, který je 96 dB (A)+2 dB (A) na chybu měření. Při překročení tohoto limitu nebude vozidlo převzato ke sport. podniku. Výstup může směřovat vodorovně dozadu nebo za polovinou rozvoru do strany. Tato úprava však nesmí vést k úpravě karoserie.

Pokud systém mazání předpokládá volný přístup vzduchu, musí být proveden tak aby případný olej byl zachycován v zachycovací nádobě. Ta musí mít kapacitu min. 3 litry a musí být z průhledné plastické hmoty nebo opatřena průhledným panelem.

Řemeny pro pohon příslušenství motoru jsou libovolné.

19.5 Převody

Lamela spojky je libovolná.

Držáky převodovek jsou libovolné, ne však jejich počet.

Zařízení omezující prokluz kol může být odpojeno, nikoliv však odstraněno.

19.6 Zavěšení

Je povoleno vyztužení zavěšení a jeho upevňovacích míst přidáním materiálu, který kopíruje původní materiál a zcela se ho dotýká.

Je povoleno použít vyztužovací tyče mezi horní upevňovací body zavěšení a pérování za podmínky, že tyto tyče jsou demontovatelné a jsou připevněny šrouby či čepy.

Tlumiče pérování jsou libovolné za předpokladu, že jejich typ (teleskopické, pákové, atd.) a princip fungování (hydraulické, třecí, smíšené, atd.) zůstanou zachovány.

Počet tlumičů je omezen na dva na kolo maximálně.

Žádný jiný prvek než ten, který umožňuje výhradně upevnění doplňkového tlumiče, nemůže být přidán k zavěšení nebo z něj odebrán.

V případě, že vůz má pouze jeden tlumič na kolo, jeho upevnění je libovolné pod podmínkou, že žádný jiný prvek než ten, který umožňuje výhradně jeho upevnění nebude přidán k zavěšení nebo z něj odebrán.

Všechny pryžové upevňovací prvky na podvozku mohou být vyměněny za prvky stejného tvaru ale s větší tvrdostí.

Je povoleno nahrazení původních vinutých pružin za pružiny progresivní.

19.7 Kola a pneumatiky

Kola jsou libovolná při zachování rozměrů uvedených v homologačním listě nebo v technickém průkazu vozidla s tolerancí průměru 1".

Šířka kompletního kola musí být taková, aby se kompletní kolo vešlo do původní karoserie při pohledu shora.

Použití podložek pod disky je zakázáno.

Pneumatiky jsou libovolné za podmínky, že mají homologaci EHK a že je výrobce povoluje montovat na použitý ráfek, což je soutěžící povinen na požádání technických komisařů doložit katalogem výrobce pneu.

Náhradní kolo může být umístěno v prostoru pro posádku (mimo prostor vyhrazený pro jezdce a spolujezdce) za předpokladu, že bude řádně upevněno.

19.8 Brzdový systém

Brzdové obložení je libovolné, stejně jako jeho upevnění (lepení, nýtování) za podmínky, že nebude zvětšena třecí plocha brzd.

Posilovač brzd a protiblokovací zařízení může být vyřazeno z činnosti, nikoliv však odstraněno.

Brzdové potrubí musí být účinně chráněno proti poškození a to jak uvnitř, tak i vně vozu.

Brzdové potrubí může být nahrazeno potrubím leteckého typu.

Lze použít zařízení na oškrabávání bláta z disků.

19.9 Karoserie

19.9.1 Exteriér

Ozdobné kryty kol musí být odstraněny.

Lze namontovat kryty světlometů, které nemají jiný účel, než chránit sklo světlometu, ale nemají žádný vliv na aerodynamiku vozu.

Je povolena montáž ochrany podvozku za podmínky, že respektuje světlost, je demontovatelná a koncipovaná výlučně na ochranu motoru, chladiče, zavěšení, převodovky, převodů, nádrže a výfuku.

Je povolena montáž čelní ochrany nad nárazníkem. Tato ochrana musí být nezávislá na struktuře vozu a nesmí tvořit jakékoliv zesílení, nebo zpevnění vozu.

Musí být tvořena trubkami a jejich úchyty musí být na původních náraznících.

Nesmí mít žádnou jinou funkci, než ochranu a upevnění přídavných světlometů.

V případě, že náhradní kolo je přemístěno do prostoru pro posádku, může být jeho původní držák vně karoserie montážně odstraněn.

Je povoleno použití pouze elektrického navijáku, namontovaného beze změny struktury vozu, což umožňuje upevnění pomocí šroubů.

Původní zámky kapoty mohou být buď vyřazeny z činnosti nebo odstraněny, za předpokladu, že budou na kapotě instalována nejméně dvě dodatečná bezpečnostní uchycení.

19.9.2 Čelní sklo, okna, otvory

Čelní sklo musí být z vrstveného skla.

V případě rozbití čelního skla je třeba použít průhledný štítek přilby (nebo motoristické brýle), jinak bude zamítnut start. V případě, že deformace karoserie, v důsledku nehody, neumožňuje nahradit čelní sklo originálním z vrstveného skla, lze ho nahradit sklem z polykarbonátu o minimální tloušťce 5 mm.

Všechny vozy, jejichž dveře jsou vybaveny otevíracími okny, musí být vybaveny ochrannými sítěmi, připevněnými k těmto dveřím pomocí rychloodepínacího systému.

Tyto sítě musí mít následující charakteristiky:

Šířka pásky: 19 mm.

Minimální rozměr otvorů: 25 x 25 mm.

Maximální rozměr otvorů: 60 x 60 mm

a musí zakrývat otvor okna až do středu volantu.

Okno otevírací střechy může být nahrazeno kovovým plechem o min. síle 1,5 mm s případnými doplňkovými upevněními, nebo může být zavařeno. Boční okna za jezdce a spolujezdce a rovněž okno zadních dveří mohou být nahrazena kovovým plechem o min. síle 1,5 mm (zavařena nebo zánýtována).

19.9.3 Prostor pro posádku

Bez omezení jsou povoleny všechny doplňky, které nijak neovlivňují funkci vozidla, mající účel estetický nebo zvýšení pohodlí s výslovnou podmínkou, že ani druhotně neovlivní mechanický výkon motoru, řízení, převody, brždění či jízdní vlastnosti.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Zadní sedadla lze odstranit pod podmínkou, že prostor pro posádku je od motorového prostoru nebo palivové nádrže oddělen nehořlavou, nepropustnou přepážkou.

Odhlučňovací materiál na podlaze prostoru pro posádku lze odstranit.

Všechny ovládací prvky musí být takové, jak je určil výrobce, včetně jejich funkce, ale je povoleno je upravit pro lepší ovládání či dostupnost, např. prodloužení páky ruční brzdy, přidání šlapek na pedály atd.

Je povolena libovolná montáž dodatečných vypínačů, přístrojů a počítadel, ale za podmínky, že jejich umístění nebude žádným způsobem nebezpečné.

Volant je libovolný.

Je možná výměna elektrického stahování oken za ruční a opačně.

19.9.4 Ostřikovače čelního skla

Je povoleno přidání nádoby na kapalinu pro ostřikovače a trysky pro ostřikávání čelního skla.

Umístění nádoby je možné do prostoru pro posádku (mimo prostor vyhrazený pro jezdce a spolujezdce) za předpokladu dostatečného upevnění.

19.9.5 Zástěrky

Vozidlo musí být vybaveno zástěrkami dle čl. 283.19 Přílohy J MSŘ FIA.

19.9.6 Ochrana chladiče

Je povoleno přidání ochranné clony před chladič. Tato musí být vyrobena z kaučuku nebo plastu a lehce demontovatelná. Nesmí sloužit k jinému účelu, než pro ochranu chladiče.

19.10 Elektrická instalace

Značka, kapacita baterie a její kabely jsou libovolné. Přemístění baterie je povoleno za dodržení podmínek uvedených v Příloze J MSŘ FIA, čl. 255.5.8.3.

Je povoleno přidávat do elektrického obvodu pojistky.

19.10.1 Světelné vybavení

Musí být ve všech bodech tak, jak je určil výrobce.

Dále pak mohou být na vozidle připevněna doplňková přední světla, která musí být před osou předních kol v maximální výšce, odpovídající linii kapota/spodní část čelního skla (max. osm světlometů). Tyto světlomety nesmí být zapuštěny do karoserie. Původní světlomety mohou být vyřazeny z provozu a zakryty přilnavou páskou. Mohou být nahrazeny jinými ve smyslu tohoto odstavce.

Každý vůz musí být navíc také vybaven dvěma červenými, doplňkovými, zpětnými světly, zvanými mlhová, a dvěma červenými, doplňkovými, světly „stop“. Každé z těchto světel má výkon mezi 21 a 55 W. Každé z nich má minimální užitnou plochu 50 cm², nebo u nich byla prokázána minimálně stejná účinnost. Jsou umístěna minimálně 1,50 m nad zemí, jsou viditelná zezadu a upevněná na vnější části. Musí být umístěna na obou zadních okrajích nebo, u typu pick-up, v horních rozích zadní části kabiny.

Doplňková světla „stop“ musí pracovat současně s původními „stop“ světly.

Doplňková, červená zpětná, světla musí být stále rozsvícena během celého výběrového úseku podle nařízení ředitele soutěže.

Veškeré světelné vybavení musí být v naprostém pořádku a fungující po celou dobu soutěže.

Posádce může být zrušen start etapy až do uvedení elektrického obvodu do náležitého stavu v případě zjištění poruchy.

Montáž zpětného světlometu je povolena pod podmínkou, že funguje pouze tehdy, je-li řadicí páka v poloze pro zpětný chod.

19.11 Palivový systém

Palivové potrubí může být nahrazeno potrubím leteckého typu, avšak při zachování původní montáže.

19.12 Zvedák

Zvedák je libovolný a jeho opěrné body mohou být měněny za jiné, které mají pouze tuto funkci.

V případě umístění zvedáku do prostoru pro posádku (mimo prostor vyhrazený pro jezdce a spolujezdce) musí být dostatečně upevněn, aby nemohlo dojít k jeho uvolnění.

19.13 Bezpečnostní výbava**19.13.1 Ochranná konstrukce**

Je předepsáno použití ochranné konstrukce zcela odpovídající ustanovení článku 253.8 nebo čl. 283.8 Přílohy J MSŘ FIA.

19.13.2 Tažná oka

Každé vozidlo musí být vpředu a vzadu vybaveno tažným okem. Oka musí být viditelná a natřená žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.

19.13.3 Bezpečnostní upevnění čelního skla

Lze použít libovolné upevnění.

19.13.4 Hlavní odpojovač

Hlavní odpojovač musí přerušit všechny elektrické obvody (baterie, alternátor nebo dynamo, světlá, blikače, osvětlení, elektrické ovladače atd.) a musí také zastavit motor. Tento odpojovač musí být zabezpečen proti výbuchu a musí být možné ho ovládat zevnitř a zvenčí vozu. Na vnější straně je ovládání povinně umístěno v dolní části sloupku čelního skla na straně jezdce.

Musí být jasně označen červeným bleskem v modrém trojúhelníku s bílým okrajem se základnou 12 cm.

19.13.5 Hasicí přístroje

Každé vozidlo musí být vybaveno minimálně ručním hasicím přístrojem o hmotnosti náplně min. 2 kg. Jako náplň lze použít pouze látky, které jsou uvedeny v NSŘ FAS AČR. Hasicí přístroje musí splňovat všechny podmínky uvedené v čl. 253.7 Přílohy J MSŘ FIA a musí být upevněny dvěma kovovými pásky s rychlouzávěrem. Vlastní upevnění musí být schopno odolat zrychlení 25 g.

Umístění hasicího přístroje ve vozidle musí být označeno červeným písmenem E v bílém kruhu s červeným okrajem o minimálním průměru 10 cm.

Ruční hasicí přístroj může být nahrazen vestavěným hasicím systémem v duchu ustanovení čl. 253.7 Přílohy J MSŘ FIA.

19.13.6 Sedadla

Sedadla jezdců a spolujezdců musí mít homologaci FIA, Standard FIA 8855-1999. Homologační štítek musí být připevněn na sedadle. Uchycení a umístění dle Přílohy J MSŘ FIA. Je možné použít i sedadla s prošlou homologací 8855-1992.

19.13.7 Upevnění a držáky sedadel

Pokud jsou změněna původní upevnění nebo držáky sedadel, musí být tyto provedeny dle článku 253.16 Přílohy J MSŘ FIA.

19.13.8 Bezpečnostní pásy

Sedadlo jezdce a spolujezdce musí být vybaveno minimálně 4 bodovými bezpečnostními pásy majícími homologaci FIA (Standard 8853-98 a 8854-98). Uchycení a umístění dle Přílohy J MSŘ FIA.

Ve voze musí být stále dva nože na pásy, snadno přístupné pro jezdce a spolujezdce, když tito sedí na sedadle se zapnutými pásy.

19.13.9 Bezpečnostní prvky skupiny T2 použité ve skupině Challenge

Ve skupině Challenge je povoleno použití bezpečnostních prvků z MSŘ FIA pro skupinu T2 za předpokladu, že tyto budou namontovány přesně a bez výjimek v souladu s těmito řády a nebudou mít jiný účel, než zvýšení bezpečnosti soutěží.

M E T O D I K A

k přestavbám vozidel na sportovní automobily, zásady vydávání Průkazů sportovního vozidla, pokyny k nakládání s těmito Průkazy a vedení jejich evidence.

ODDÍL A.

VŠEOBECNÉ POKYNY

Článek I

V souladu s ustanovením článku 4 Statutu Mezinárodní automobilové federace (FIA) respektuje tato v České republice ve všech odvětvích motorismu pouze Autoklub České republiky (AČR) jako jedinou sportovní autoritu (ASN). AČR je přímý zástupce motoristického sportu České republiky v rámci FIA a je pověřen uplatňováním mezinárodních předpisů, stanovených Mezinárodními sportovními řády FIA v České republice. V souladu s ustanovením článku 5 Statutu FIA vykonává AČR sportovní pravomoc přímo a na celém území České republiky prostřednictvím své sportovní komise vystupující pod názvem Federace automobilového sportu AČR (FAS AČR).

Každé sportovní vozidlo určené a používané pro automobilové podniky, musí odpovídat svým provedením podmínkám, které jsou dány Mezinárodními řády FIA (dále jen MSŘ FIA) a Národními sportovními řády FAS AČR (dále jen NSŘ FAS), musí být podle nich schváleno a vybaveno Průkazem sportovního vozidla opatřeného registrační značkou (dále jen Průkaz).

Vozidlům, vybaveným tímto průkazem, je MD povolen provoz po pozemních komunikacích **pouze** v místě a čase konání sportovních podniků, pořádaných v gesci FAS AČR na území ČR. Vozidlo nesmí být použito k jízdám na pozemních komunikacích ani při tréninku a jízdách do místa konání podniku a zpět.

ODDÍL B.

VZNIK SPORTOVNÍHO AUTOMOBILU

Článek I

Sportovní automobil vzniká

1. schválením jako typ podle §§ 15 a 28 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (zkrácený název zákona) ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 56/2001 Sb.“), **výrobci vozidla** nebo pokud má výrobce sídlo v zahraničí **jeho zástupci** se sídlem v České republice.
2. přestavbou nebo postupnou výrobou vozidla hromadně schváleného typu formou Ministerstvem dopravy (MD) **povolené hromadné přestavby** (viz. oddíl G).

Přestavba musí být provedena v souladu s podmínkami MSŘ FIA a NSŘ FAS, podmínkami danými výrobcem vozidla, ustanovením § 74, zákona č. 56/2001 Sb., a musí být vystaven Průkaz oprávněným orgánem FAS AČR.

Vlastní zápis musí být proveden a potvrzen v souladu se zákonem č. 56/2001 Sb. Pověřený technický komisař zabezpečí vyplňování schvalovacích dokumentů a jejich evidenci.

Při přestavbě nebo postupné výrobě vozidla musí být dodržen následující postup:

- vozidlo, které se má přestavět, musí mít schválenou technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích (musí mít Technický průkaz nebo Technické osvědčení silničního vozidla) a je, případně nemusí být, vybaveno standardní registrační značkou,
- vlastník nežádá příslušný úřad o povolení přestavby,
- provede přestavbu v odpovídajícím rozsahu pro dle MSŘ FIA a NSŘ FAS,
- v případě HA požádá komisi historických automobilů FAS AČR o vystavení HTP, případně jiného odpovídajícího dokladu,
- u některého z členů testovací komise si vyzvedne Průkaz, ve kterém testovací komisař FAS AČR vyplní prohlášení o vozidle - na základě doložených podkladů o vyhovujícím provedení dle MSŘ FIA a NSŘ FAS.
- s Technickým průkazem motorového vozidla a s Průkazem se dostaví na pověřený úřad, který provede zápis přestavby, případně registraci vozidla, pokud toto již nebylo registrováno.
- dostaví se s vozidlem k testování v řádném oficiálním termínu, nebo po dohodě s testovací komisí mimo termín, požádá MD o povolení k provozování sportovního vozidla na pozemních komunikacích,
- vozidlo nesmí být použito v běžném provozu,
- teprve pak se lze se sportovním vozidlem zúčastnit sportovního podniku.

3. výrobou jednotlivého vozidla, na žádost budoucího vlastníka vozidla podanou před vlastní výrobou a povolenou pověřeným úřadem. Při vlastní výrobě musí být dodrženy podmínky uvedené v bodě 2. tohoto Článku. I, zde se využijí při schválení podle MSŘ FIA a při schválení technické způsobilosti vozidla u příslušného úřadu MD povolené výjimky podle ustanovení § 36, odst. 1 zákona č. 56/2001 Sb.

Při výrobě jednotlivého vozidla musí být dodržen následující postup:

- zájemce požádá příslušný úřad o povolení výroby jednotlivého sportovního automobilu. Současně s žádostí předloží odpovídající homologační list FIA. Při výrobě vozu se použije značka a typové označení dle homologačního listu,
- pokud je karoserie použita pro výrobu sportovního automobilu vybavena identifikačním VIN kódem, tento zůstane ponechán (do spisu vozidla se uloží kopie příslušných dokladů – zahraniční TP, doklad od výrobce karoserie apod.),
- provede výrobu v odpovídajícím rozsahu pro skupinu dle MSŘ FIA a NSŘ FAS a při splnění podmínek v rozhodnutí stanovených příslušným úřadem (např. některá stanoviska FAS AČR atd.),
- u některého z členů testovací komise si vyzvedne Průkaz, ve kterém testovací komisař FAS AČR vyplní Prohlášení o vozidle podle konkrétního homologačního listu,
- absolvuje technickou kontrolu v některé z pověřených zkušebních stanic oprávněných provádět kontroly sportovních vozidel,
- v případě, že žadatel bude současně se schválením technické způsobilosti sportovního vozidla požadovat i jeho registraci, absolvuje současně ve výše uvedené zkušební stanici i emisní kontrolu a technickou prohlídku před registrací.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Pokud žadatel o schválení technické způsobilosti sportovního vozidla registraci nebude požadovat, emisní kontrolu a technickou prohlídku před registrací v jedné z pověřených zkušebních stanic provede až ten, kdo bude o registraci tohoto vozidla žádat.

- pověřeným úřadem si nechá schválit technickou způsobilost vozidla k provozu na pozemních komunikacích, kde obdrží Technický průkaz motorového vozidla a Osvědčení o registraci vozidla a v případě registrace i registrační značku pro sportovní vozidla. Pověřený úřad stvrzuje otiskem razítka správnost údajů vypsanych testovacím komisařem na str. 1 Průkazu,
- dostaví se s vozidlem k testování v řádném oficiálním termínu, nebo po dohodě s testovací komisí mimo oficiální termín,
- požádá MD o povolení k provozování sportovního vozidla na pozemních komunikacích,
- teprve po získání povolení se lze se sportovním vozidlem zúčastnit sportovního podniku.

Článek II

Sportovní automobil musí odpovídat technickým podmínkám podle MSŘ FIA a NSŘ. Jestliže oprávněný kontrolní orgán při technické přejímce vozidla před vlastním podnikem zjistí neplnění technických podmínek, nesmí žádný z funkcionářů sportovního podniku připustit tento automobil k provozu, pokud není závada na místě odstraněna.

ODDÍL C.

ZÁSADY VYSTAVOVÁNÍ A VYDÁVÁNÍ PRŮKAZU, VEDENÍ EVIDENCE PRŮKAZŮ, POVINNOSTI DRŽITELE PRŮKAZU A ZÁPISY TECHNICKÝCH KOMISAŘŮ V PRŮBĚHU PŘEJÍMKY VOZIDLA NA PODNIKU

Článek I

VYSTAVOVÁNÍ A VYDÁVÁNÍ PRŮKAZŮ

1. Po provedené přestavbě vozidla podle bodu 1, 2 , nebo po provedené výrobě podle bodu 3 oddílu B, Čl. 1 této metodiky na sportovní automobil skupiny dle MSŘ FIA a NSŘ FAS jeho držitel přistaví vozidlo k některému z pověřených technických komisařů FAS AČR. Seznam pověřených technických komisařů je každoročně zveřejňován v Národních sportovních řádech FAS AČR (dále NSŘ).
2. Pověřený technický komisař provede kontrolu (testování) přestavěného nebo vyrobeného vozidla zaměřenou na plnění podmínek daných MSŘ FIA, NSŘ a obecně závaznými právními předpisy (zákon č. 56/2001 Sb.). Za závadu ve smyslu neplnění technických požadavků pro provoz na pozemních komunikacích se považuje neplnění podmínek MSŘ FIA nebo NSŘ, které jsou vhodným způsobem zveřejňovány.
3. Kontrolní technik STK při kontrole spolupracuje s pověřeným technickým komisařem, zejména při kontrole evidenčních úkonů na vozidle (např. identifikace typu motoru v souladu s MSŘ FIA nebo NSŘ). Technická prohlídka je prováděna podle

standardních kontrolních úkonů s těmito odlišnostmi: V kontrolních úkonech řady 100 je typ motoru kontrolován s doklady využitím odborného posudku sportovního komisaře, na motoru nemusí být typ vyznačen. V kontrolních úkonech řady 200, 500 a 800 je posuzován pouze stav, nikoliv provedení vozidla. V kontrolních úkonech řady 600 se nepožaduje přítomnost zpětných světlometů a střední brzdové svítilny. V kontrolních úkonech řady 700 se neposuzuje el. vedení a palivová nádrž s potrubním. Výše uvedené části úkonů jsou v rámci testování posuzovány sportovními komisaři dle požadavku MSŘ FIA a NSŘ.

4. Po provedení testování sportovního vozidla vystaví pověřený technický komisař Průkaz, který vyplní předepsanými způsobem podle jeho předtisku (viz. oddíl G). Vzor Průkazu obsahuje:
 - a) poučení pro držitele vozidla a kontrolní orgány,
 - b) poučení pro jezdce a technické komisaře,
 - c) potvrzení o registraci,
 - d) povolení hromadné přestavby - rozhodnutí MD,
 - e) fotografie automobilu,
 - f) záznamy o testování automobilu,
 - g) záznamy o závadách z přejímek, poruchách a haváriích z průběhu podniku,
 - h) záznamy o uskutečněných sportovních podnicích,
 - i) prohlášení o zaplacení zákonného pojištění z provozu motorových vozidel – jen u automobilů, jejichž majitelem je organizace.
5. Po vystavení a vydání Průkazu se vlastník nebo provozovatel dostaví na pověřený úřad podle místa, kde je vozidlo v evidenci (u výroby vozidla podle místa trvalého pobytu jeho držitele), a předloží Průkaz tomuto úřadu k potvrzení. U přestavěných vozidel, podle bodu 2. oddílu B, Čl. 1 této metodiky, předloží Technický průkaz motorového vozidla a Osvědčení o registraci, pokud bylo vydáno.
6. U přestavby automobilu, podle bodu 1. oddílu B, Čl. 1 této metodiky, předloží vlastník vozidla příslušnému pověřenému úřadu Průkaz a Technický průkaz.
7. V případě přestavby automobilu, podle bodu 2. oddílu B, Čl. 1 této metodiky předloží vlastník vozidla příslušnému pověřenému úřadu Rozhodnutí o povolení přestavby, Průkaz, Technický průkaz, Osvědčení o registraci a dokumentaci uvedenou v § 74 zákona č. 56/2001 Sb. a případně doklady obsažené v rozhodnutí o povolení přestavby vydané pověřeným úřadem, který přestavbu povolil.
8. V případě výroby automobilu, podle bodu 3. oddílu B, Čl. 1 této metodiky, předloží tomuto orgánu Rozhodnutí o povolení výroby vozidla, Průkaz, dokumentaci uvedenou v zákoně č. 56/2001 Sb. a případně doklady obsažené v Rozhodnutí o povolení výroby vydané pověřeným úřadem, který výrobu povolil.

Článek II

VEDENÍ EVIDENCE PRŮKAZŮ

1. Evidenci vydaných průkazů vedou jednotliví pověřeni techničtí komisaři FAS AČR na předepsaných formulářích a tyto zasílají v termínech 1.6. a 1.11. kalendářního roku technické komisi FAS AČR.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

2. Technická komise FAS AČR z těchto podkladů vypracuje přehled otestovaných vozidel a vystavených průkazů a tento zašle nejpozději do 14-ti dnů na MD.
3. Každý technický komisař, oprávněný vydávat Průkazy, je povinen si vést vlastní evidenci o otestovaných vozidlech a vydaných Průkazech, a to formou zakládání kopií předepsaných formulářů, a svoji evidenci předložit ke kontrole oprávněným orgánům FAS AČR nebo MD.

Článek III

POVINNOSTI DRŽITELE PRŮKAZU A ZÁPISY TECHNICKÝCH KOMISAŘŮ V PRŮBĚHU PŘEJÍMKY VOZIDLA NA PODNIKU

1. Držitel průkazu je povinen tento chránit proti poškození, ztrátě nebo zničení a podrobovat se s vozidlem pravidelným testováním v době stanovené FAS AČR.
2. Jezdec startující na podniku je povinen průkaz s vyplněnými rubrikami sportovních záznamů předložit technickému komisaři na technické přejímce nebo kdykoliv na požádání sportovním nebo technickým funkcionářům a nebo kontrolním orgánům oprávněným provádět kontrolu provozu těchto vozidel nebo sportovního podniku.
3. Technický komisař musí do průkazu zaznamenat všechny zjištěné závady. Pokud jezdec zjištěné závady technického charakteru (neplnění zákona č. 56/2001 Sb., nepokryté výjimkami) na místě neodstraní, nesmí se podniku zúčastnit.
4. V průběhu vlastního podniku musí mít osádka vozidla průkaz vždy ve vozidle.

ODDÍL D.

PLATNOST PRŮKAZU, PŘEVODY AUTOMOBILU VYBAVENÉHO PRŮKAZEM NA JINÉHO VLASTNÍKA

Článek I

PLATNOST PRŮKAZU

1. Vydaný Průkaz je platný pouze s vydaným ORV a potvrzeným „Povolením k provozu sportovního vozidla“.
2. Průkaz je platný pouze pro vlastníka nebo provozovatele vozidla, který je zapsán v Technickém průkazu vozidla a v Průkazu.
3. Provozovatel nebo vlastník sportovního vozidla je povinen podrobit se s vozidlem pravidelnému testování. Bez těchto podkladů MD prodloužení platnosti Průkazu neprovede. MD vydává povolení k provozu vždy na období do 30.4. příštího kalendářního roku. Při technické prohlídce a měření emisí se stanovuje termín příští kontroly rovněž do 30.4. příštího kalendářního roku. Toto platí i pro vozidla testovaná v daném kalendářním roce mimořádně před termínem centrálního testování.

Testování vozidel v daném roce před řádným termínem je určeno pouze pro vozidla nově vzniklá (sportovní), nebo pro vozidla, která nebyla v předešlé sezóně testovaná.

Článek II

PŘEVODY AUTOMOBILU VYBAVENÉHO PRŮKAZEM NA JINÉHO VLASTNÍKA

Po provedení zápisu změny vlastníka v dokladech k vozidlu a v registru vozidel u příslušných pověřených úřadů, se nový vlastník sportovního vozidla vybaveného Průkazem dostaví k pověřenému technickému komisaři FAS AČR, který zaznamená tuto změnu do kolonky „Úřední záznamy“ Průkazu. Před zaregistrováním na nového vlastníka musí vozidlo absolvovat evidenční prohlídku v kterékoli STK.

ODDÍL E.

POVINNOSTI A GESCE FAS AČR

Článek I

1. FAS AČR musí zabezpečit plnění všech stanovených postupů v této oblasti činnosti, zabezpečovat výrobu a distribuci tiskopisů Průkazů v souladu se schváleným vzorem a vést evidenci o jejich distribuci, vydávání a úřední skartaci.
2. FAS AČR kontroluje systém vydávání Průkazů a způsob s jejich nakládáním. Případné nedostatky a porušení zásad této metodiky musí neprodleně řešit. O zjištěných závadách a přijatých opatřeních vede evidenci, kterou předkládá na požádání MD nebo orgánům pověřených úřadů.
3. FAS AČR garantuje rozsah úprav jednotlivých sportovních vozidel, které jsou vybaveny Průkazem v souladu s MSŘ FIA, NSŘ FAS a homologačními listy.
4. FAS AČR zabezpečí přípravu změn v prováděcích předpisech tohoto systému a změnu Průkazu, jestliže dojde ke změně právní úpravy v technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích nebo při změně právní úpravy postupů státních orgánů v oblasti evidence vozidel.
5. FAS AČR garantuje taková organizační opatření, aby všichni, kdo jsou ve FAS AČR organizováni nebo jsou držitelé licence FAS AČR, přísně dodržovali všechna ustanovení týkající se systému připuštění sportovních vozidel opatřených Průkazem do provozu na pozemních komunikacích a ustanovení sportovních řádů v této oblasti, přičemž nesmí připustit k provozu na pozemní komunikace vozidlo, které výše uvedené normy a předpisy neplní.
6. FAS AČR vhodným způsobem zveřejňuje platné MSŘ FIA a NSŘ FAS například pomocí ročenky automobilového sportu FAS.

ODDÍL F.

POSTUP VLASTNÍKA VOZIDLA OPATŘENÉHO PRŮKAZEM PŘI UKONČENÍ SPORTOVNÍ ČINNOSTI

Článek I

Jestliže vlastník vozidla hodlá ukončit sportovní činnost s vozidlem vybaveným Průkazem, sportovní vozidlo odhlásí trvale z registru silničních vozidel.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Článek II

ODEVZDÁNÍ PRŮKAZU SPORTOVNÍHO VOZIDLA

1. Po trvalém vyřazení vozidla z registru, dle Článku I tohoto oddílu, odevzdá Průkaz pověřenému technickému komisaři FAS AČR, který jej vydal, k dalšímu opatření.

ODDÍL G.

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek I

1. Rozhodnutí Ministerstva dopravy o povolení hromadné přestavby vozidel schváleného typu na sportovní vozidla skupiny dle MSŘ FIA a NSŘ FAS, vydaného dne 28. 2. 2003, pod č.j.: 1004/03-150 zůstává v platnosti nejpozději do 31.12.2007.
2. Vzor Průkazu sportovního vozidla opatřeného registrační značkou uvedený v předchozí Metodice zůstává i nadále v platnosti.

Schváleno MD:

č.j.: 4/2007-150-METO/1
ze dne: 9. 3. 2007

Příloha č. 1 kapitoly E NSŘ FAS AČR - METODIKA

Platnost Metodiky k přestavbám vozidel na sportovní automobily byla prodloužena rozhodnutím Ministerstva dopravy – Odborem provozu silničních vozidel č.j. 649/2010-150-SCH2/3 do 31. 12. 2014.

Ing. Petr Musil v.r.
ředitel odboru
provozu silničních vozidel

Příloha č.2 kapitoly E NSŘ FAS AČR

SEZNAM VÝJIMEK PRO SPORTOVNÍ AUTOMOBILY č. 1/2007

(doplněk oddílu C odst. 3 Metodiky schválené MDČR pod č.j. 4/2007-150-MET 0/1 ze dne 9.3.2007)

Výjimky z technických podmínek pro sportovní vozidla opatřených průkazem sportovního vozidla (Průkaz) opatřeného registrační značkou

- podle charakteru úprav může dojít ke zvětšení celkové délky a šířky automobilu a ke zvětšení nebo zmenšení celkové výšky automobilu, (ne pro PR –c)
- mění se obsaditelnost vozidla a údaje o provozní hmotnosti,
- možnost odpojení posilovače brzd, ABS a výměna brzdových rozvodů za tlakové potrubí leteckého typu
- možnost ruční změny poměru brzdného účinku přední a zadní nápravy
- možnost použití hydraulické parkovací brzdy,
- brzdová soustava neodpovídá schválenému provedení, odpovídá však technické specifikaci FIA (MSŘ FIA, Příloha J), předepsaný brzdový účinek je však při správně nastaveném poměru brzdného účinku ručního ovládání zachován, (ne pro PR –c)
- na bloku motoru nemusí být vyznačen typ motoru za podmínky, že motor odpovídá homologačnímu listu dle MSŘ FIA, případně FAS AČR. Toto posoudí testovací komise FAS AČR. (ne pro PR – c)
- možná výměna volantů za neschválené provedení bez airbagu,
- ovládače a sdělovače nemusí být opatřeny symboly funkce a nemusí být prosvětleny, mohou být vyměněny a přemístěny
- nemusí být signalizace zatažení parkovací brzdy,
- nemusí být vyznačeno schéma řazení,
- nejsou splněny požadavky na výhled zpětnými zrcátky (činná plocha zrcátka musí být min. 90 cm²), (výhled vzad odpovídá MSŘ FIA a NSŘ FAS)
- vozidlo nemusí mít vnitřní zpětné zrcátko
- vnější zpětná zrcátka nemusí být seřiditelná z vnitřku vozidla
- na vozidle mohou být použity pneumatiky a ráfky, které nejsou určeny pro daný typ vozidla výrobcem, avšak za dodržení požadavků MSŘ FIA Přílohy J, (ne pro PR –c)
- pneumatiky nesplňují zcela požadavky, rozsah použití takových to pneumatik je přesně stanoven v textu NSŘ FAS AČR,
- vnitřní prostor pro posádku může obsahovat ostré hrany a výčnělky,
- vnější povrch obsahuje ostré hrany a výčnělky, které tvoří případné úchyty vík motorového a zavazadlového prostoru, rampa pro umístění přídatných světel, přídatná tažná oka a doplňkové aerodynamické prvky,
- sedadla musí odpovídat předpisům FIA a NSŘ FAS nemusí plnit požadavky na rozměry, posuv a sklon
- vnitřní ochranný rám může zhoršovat pohodlný a bezpečný nástup do vozidla,
- plnicí otvor palivové nádrže nemusí být opatřen zařízením proti odcizení nebo znehodnocení paliva, případně v souladu s technickými předpisy FIA může být přemístěn,
- může být použita palivová nádrž schválená podle technické specifikace FIA, může být umístěna v souladu s technickými předpisy FIA, avšak musí být od prostoru pro posádku oddělena účinným ochranným krytem
- nemusí být signalizace nouzové zásoby paliva,

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

- vozidlo neodpovídá z hlediska škodlivin emisí ve výfukových plynech, plní však limity pro provádění měření emisí stanovené FIA, které jsou uvedeny v NSŘ FAS AČR, včetně metod jejich měření,
- vozidlo neodpovídá z hlediska limitů hladiny vnějšího hluku, plní však limity stanovené MD, které jsou uvedeny v NSŘ FAS AČR, včetně metodiky jejich měření,
- elektrická výzbroj vozidla není homologovaná,
- vozidlo nemusí být vybaveno zásuvkou pro přenosnou svítidnu,
- na vozidle nemusí být namontován korektor sklonu potkávacích světel, (neplatí pro výbojková a LED světla)
- může být překročena nejvyšší souhrnná svítivost dálkových světel, (podmínky použití jsou stanoveny v NSŘ FAS)
- na vozidle nemusí být boční směrová světla,
- na vozidle nemusí být namontován stěrač a ostřikovač zadního skla,
- z hlediska elektromagnetické kompatibility nemusí být vozidlo schváleno, avšak dané požadavky splňuje,
- vozidlo nemusí být vybaveno vyhříváním zadního skla,
- zasklení vozidel (zejména protisluneční pás a bezpečnostní folie na oknech) neodpovídá plně požadavkům, avšak splňuje požadavky MSŘ FIA, které jsou v plném rozsahu uvedeny v NSŘ FAS AČR. Posouzení splnění těchto požadavků náleží testovací komisi FAS AČR.
- vozidlo nemusí být vybaveno clonami proti slunci,
- výkon topení nemusí být regulovatelný nejméně ve dvou stupních
- požadavky na vytápění nemusí být splněny,
- motorový a zavazadlový prostor nemusí být zajištěn proti neoprávněnému otevření zvenčí,
- vozidlo nemusí být vybaveno zařízením proti neoprávněnému použití,
- nárazníky vozidla nemusí být schváleny podle zvláštního předpisu, (ne pro PR – c)
- bezpečnostní pásy a jejich kotevní úchyty musí splňovat požadavky MSŘ FIA
- vozidlo nemusí být vybaveno výrobním štítkem,
- nemusí být střední brzdové světlo,
- zapínání zadních mlhových světel nemusí odpovídat schválenému provedení, musí však být signalizováno kontrolní svítlnou předepsané barvy,
- vozidla nemusí mít funkční zadní zpětná světla,
- barva vozidla nemusí odpovídat barvě uvedené v Technickém průkazu,
- mohou být demontovány airbagy, homologované s vozidlem,
- v souladu s požadavky tech. předpisů FIA, musí být všechna boční okna polepena čirou, bezbarvou bezpečnostní fólií schváleného typu,
- vozidla T1, T2 a TH mohou být vybavena přídatnými zadními brzdovými a mlhovými světly, která svým provedením a umístěním odpovídají platným technickým předpisům FIA. Mohou být v činnosti pouze při průjezdu zvláštními zkouškami. Mimo tyto zvláštní zkoušky musí být tato světla vyřazena z činnosti.
- povinná výbava nemusí odpovídat obecným předpisům, musí však odpovídat předpisům FIA a FAS.
- identifikační znaky (VIN) mohou být vyznačeny nestandardní metodou (zejména u vozů VK a historických automobilů)
- kontrolní přístroje mohou být vyměněny za nehomologované,
- elektronické systémy typu ASR, EPS apod. mohou být vyřazeny z činnosti, případně demontovány. (ne pro PR – c)

Výjimky označené (ne pro PR – c) tzn. vozy pro Pohár České republiky v rally dle odstavce 19.8.1.2. c) NSŘ nesmějí být použity.

E. TECHNICKÉ PŘEDPISY

Výjimky jsou uděleny pouze pro provoz sportovních vozidel vybavených platným Průkazem opatřeného registrační značkou jen na jízdy v rámci sportovního podniku v gesci FAS AČR.

Výjimky nesmí být užito v rámci tréninkových jízd a přepravy na vlastní podnik.

Uvedené výjimky jsou v souladu s MSŘ FIA a NSŘ FAS.

Za Technickou komisi FAS AČR
26. 3. 2007

Miroslav Maňas, předseda TK.

