

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

1. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1.1 Definice historického sportovního automobilu (HA)

Historický sportovní automobil je takové vozidlo, které lze zařadit do některé z kategorií nebo formulí uvedených v Příloze K MSŘ FIA. Po technické stránce musí být v souladu s předpisy AIACR, FIA nebo Přílohou „J“ z odpovídající periody.

U historického sportovního automobilu je třeba zachovat specifikaci z období jejich výroby bez změny jejich výkonu a vlastností např. použitím moderní technologie.

Soutěžící by si měli být vědomi možnosti koroze nebo stárnutí dílů a důsledků, které z toho vyplývají. Použité opravárenské postupy těchto dílů musí respektovat původní dobovou specifikaci HA.

1.2 Hlučnost a emisní limity historického sportovního automobilu

1.2.1 Na sportovních podnicích v ČR platí následující předpis o hlučnosti HA:

- | | | |
|--------------|---|------------|
| - rally: | - všechny druhy HA | 96 + 2 dB |
| - ZAO a ZAV: | - cestovní vozy a vozy GT | 108 + 2 dB |
| | - prototypy, jedno- a dvoumístné závodní vozy | 113 + 2 dB |

Měření hluku se provádí podle předpisu MSŘ u HA při 75% maximálně povolených otáček motoru (obvykle 3500 ot/min) metodou, popsanou v NSŘ FAS AČR kapitole E – Technické předpisy. Při překročení limitu hladiny hluku nebude vozidlo převzato.

Historické sportovní automobily nemusí být vybaveny katalyzátory.

1.2.2 Emisní limity:

HA odpovídající modelovému roku výroby do 31. 12. 1972: CO 6,0% max., HC 2000 ppm max.

HA odpovídající modelovému roku výroby od 1. 1. 1973: CO 4,5% max., HC 1200 ppm max.

1.3. Rozdělení historických sportovních automobilů a jejich sportovní využití

Testovací komisaři při testaci zařadí konkrétní vozidlo podle jeho provedení do příslušné periody FIA. Upřesnění jednotlivých období (period) a skupin vozidel je uvedeno v aktuální Příloze K MSŘ FIA.

1.4 Bezpečnostní výbava jezdců

1.4.1 Při ZAO, ZAV a při rychlostních zkouškách rally musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečeni do kombinézy homologované podle FIA Standardu 8856-1986, nebo FIA Standardu 8856-2000, dále pak do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic (rukavice jsou pro spolujezdce volitelné), homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000. Podmínky používání jsou popsány v článku 6 kapitoly E NSŘ

Předhlášení:

- Přilby BS 6658 resp. 6658-85 TZPE A/FR a SA 2000 lze použít od 1. 1. 2018 jen při Rally pravidelnosti a Rally legend.
- Používání kombinéz Standardu 8856-1986 bude možné pouze do 31. 12. 2018.

1.4.2 Všichni jezdci a spolujezdci musí používat pouze ochranné přilby homologací FIA (článek 6 kapitoly E NSŘ).

1.5 Historický sportovní automobil bude vybaven sedačkou s homologací FIA (i prošlou) nebo sedačkou dobovou. Všechny sedačky bez originálního štítku FIA musí být po jejich kontrole technického stavu označeny štítkem od Technické komise FAS AČR. Pokud jezdec použije zádržný systém hlavy (FHR), bude vždy použita platná homologovaná sedačka a bezpečnostní pásy kompatibilní se zádržným systémem.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

2. HTP, TPHV, platnost přílohy VII Přílohy K MSŘ FIA

2.1 HTP (Historic Technical Passport) / TPHV (Technický průkaz historického vozidla) vystavuje Technická komise FAS AČR.

Historické sportovní automobily, startující v Mistrovství České republiky historických automobilů, musí mít průkaz sportovního vozidla s platným testováním (je-li registrováno v ČR), homologační list (podléhalo-li vozidlo homologaci), HTP nebo TPHV. **Bez vystaveného průkazu HTP / TPHV nebude vozidlu umožněn start.**

Soutěžící je povinen při přihlašování na sportovní podnik zaslat kopii první strany HTP / TPHV pořadateli spolu s přihláškou.

Samotné HTP / TPHV neopravňuje k účasti na sportovním podniku.

2.2 Postup při vystavování HTP / TPHV a národní specifikace vozidel

Vyplněný formulář HTP / TPHV (ke stažení na stránkách www.autoklub.cz v sekci formuláře) včetně případných dokumentů dokládající sportovní historii doručí žadatel pověřenému členu TK (viz čl. 14, kap. E NSŘ).

K první testaci sportovního historického vozidla přistaví žadatel vozidlo s připraveným (vyplněným) formulářem HTP / TPHV.

Technická komise po schválení údajů a případné fyzické kontrole automobilu postoupí HTP schvalovací proceduře FIA.

TPHV potom vystaví přímo Technická komise.

Poplatky za vystavení HTP / TPHV jsou uvedeny v Příloze č. 1 NSŘ – Poplatky, odst. 13

Vzhledem k náročnosti úkolů nutných k vystavení HTP / TPHV musí žadatel počítat s přiměřenými časovými termíny.

Nebudou-li dodány všechny potřebné doklady nutné k vyřízení žádosti o vystavení HTP/TPHV do 2 měsíců od vlastního podání žádosti, bude žádost stornována.

2.3. V MČR HA je rozšířena platnost přílohy VII Přílohy K

Změny a specifikace dílů pro národní sportovní podniky uvedené v tomto seznamu jsou zaměřeny ke snížení nákladů a pro případné náhrady nedostupných komponentů a to pod podmínkou, že nedojde ke zvýšení výkonu anebo výkonnosti vozidla.

Pokud bude mít soutěžící při stavbě HA potřebu rozšířit platnost přílohy VII v rámci použití HA v národním mistrovství požádá v dostatečném časovém předstihu, Technickou komisi FAS o posouzení tohoto rozšíření.

Specifika některých vozů:

Škoda – je povoleno použití bloku motoru s plnoprůtokovým čističem oleje pro vozidla od typu MB včetně a s průměrem hlavních ložisek 60 mm pro vozidla 120 S a 130 RS.

U typu 130 LR lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie.

Lada VFTS – je povoleno použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie ve spojení s pětistupňovou převodovkou, homologovanou dle h. I. č. B222. Systém řazení musí zůstat zachován.

Předhlášení:

Pro vůz LADA VFTS pozbývá rozšíření přílohy VII Př. K FIA platnosti dne 31. 12. 2017

3. RALLY HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

3.1 Všeobecná ustanovení

3.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR v rally HA. Podniky MČR-RHA budou vypsány při MČR v rally, při Rallysprint sérii (RSS) anebo jako samostatný sportovní podnik.

3.1.2 Sportovních podniků vypsanych v rámci MČR-RHA se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport (viz článek 3 kapitoly A NSŘ. nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané FAS AČR.

Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci nebo spolujezdci s licenci jiných států, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní podmínky pro účast v mistrovství. Dále mohou bodovat do MČR pouze jezdci ze zemí EU, kteří splňují podmínky dle článku 2.3.9 MSŘ FIA.

Dále na jednotlivých podnicích mohou startovat i ostatní jezdci s licenci jiných států, kteří však nebudou hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licenci dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licenci soutěžícího.

3.1.3 Vozidla třídy D4, E4, E7 a E10 mohou řídit jen jezdci, kteří nejsou zapsáni v seznamu začátečníků. Vozidla třídy F4 a F7 mohou řídit jen jezdci s mezinárodní licenci typu „B“.

3.1.4 MČR-RHA je vypsané pro jezdce a výsledky z jednotlivých rally se všem oprávněným účastníkům průběžně započítávají.

3.2 Povolená vozidla

3.2.1 MČR-RHA se mohou zúčastnit historická vozidla zařazené do kategorií 1 - 4 s průkazem sportovního vozidla, homologačním listem a platným HTP nebo ASN potvrzeným TPHV.

Dále se MČR-RHA mohou zúčastnit vozidla zařazené do kategorie 5 Klasik s průkazem sportovního vozidla, **TPHV** a homologačním listem.

3.2.2 MČR-RHA se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají předpisům: Příloha J MSŘ FIA (odpovídající periodě), současně platná Příloha K MSŘ FIA ~~nebo Příloha K MSŘ FIA 2009~~ a současně platným technickým předpisům NSŘ.

3.2.3 Všechna vozidla s českou registrací musí odpovídat podmínkám zákona č.56/2001 Sb. s příslušnými výjimkami pro sportovní vozidla.

3.2.4 Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům

3.2.4.1 Historická vozidla (kat. 1 – 4)

- vozidla **s vystaveným průkazem HTP/TPHV**, otestovaná do 31. 12. 2014, mohou nadále použít ochranou konstrukci provedenou podle K 2009. Všechna vozidla s první testací od 1. 1. 2015 musí použít ochranou konstrukci v provedení aktuální přílohy K. Vozidla s jasně prokázanou sportovní minulostí mohou použít ochrannou konstrukci odpovídající dobové příloze J. Vozidla D4, E4, E7 a E10 s první testací po 1. 1. 2015 musí mít ochrannou konstrukci od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)
- baterie umístěna v prostoru pro posádku na původním místě a opatřena izolovaným a těsným krytem může být v provedení „mokrý“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- bezpečnostní pěti nebo šestibodové pásy s homologací dle FIA Standardu **s platnou životností** jsou povinné. ~~pro třídu E4, E7 a E10, pro ostatní třídy jsou důrazně doporučeny. Při výměně čtyřbodových pásů z důvodu ukončené životnosti se důrazně doporučuje výměna za pěti nebo šestibodové pásy včetně použití odpovídající sedačky~~
- zádržné zařízení hlavy (FHR) s odpovídajícími bezpečnostními pásy a sedačkou je povinné u nově testovaných vozů (po 1. 1. 2015) pro třídu E4, E7 a E10
- hasicí systém dle aktuální přílohy J článek 253.7 je povinný pro nová vozidla s první testací od 1. 1. 2015 ve třídě E4, E7 a E10, pro ostatní vozidla je důrazně doporučený

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

Ustanovení Přílohy XI Přílohy K MSŘ FIA není povinné (důrazně doporučeno) pro vozidla periody J1 a J2 startující pouze v národních podnicích FAS AČR. Tato vozidla startují s následujícími omezeními.

- minimální hmotnost uvedená v příloze J daného období pro vozidla období J1 a J2 je zvýšena o 25 kg, aby se vyrovnala hmotnost dodatečného bezpečnostního vybavení.
- vozidla z období „J2“ s přeplňovaným motorem musí být vybaveny restriktorem dle článku 255. 5.1.8.3. b aktuální Přílohy „J“ MSŘ s vnitřním průměrem 38 mm pro skupinu A a vnitřním průměrem 36 mm pro skupinu N. Rozměry restriktoru mohou být měněny vývojem předpisů FIA, nebo z bezpečnostních důvodů rozhodnutím VV FAS AČR. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na motory s mechanickým přeplňováním a motory vybavené vstřikovací soustavou s vyvažovací klapkou (K - Jetronic apod.).
- Vozidla s přeplňovanými motory budou zařazena do objemových tříd na základě přepočítávacího koeficientu uvedeného v jejich HTP nebo TPHV, nebo celkového přepočítaného objemu z jejich HTP nebo TPHV
Pro přepočet platí tyto koeficienty: do periody J1 - 1,4
od periody J2 - 1,7
- vozidla původně homologované s elektronickými řídicími jednotkami (ŘJ), el. systémy řízení motoru a/nebo čidly nebo kterým bylo jejich používání dobovou přílohou J povoleno, musí používat stejný systém, připojený a dokonale fungující, jako byl systém používaný v daném období nebo požadovaný přílohou J z daného období.

3.2.4.2 vozidla Klasik (kat. 5)

- vozidla s vystaveným TPHV

- pro vozidla kategorie 5 Klasik budou použity tyto hmotnosti:
 - vozidla skupiny N dle homologačního listu
 - vozidla skupiny A dle aktuální přílohy „J“
- ochranná konstrukce vozidel F4 a F7 s první testací po 1. 1. 2015 a později musí být od dodavatele, který je zapsán v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)
- u vozidel kategorie 5 Klasik musí být použity bezpečnostní sedačky minimálně s homologací dle FIA Standartu 8855-1999. Doba životnosti sedačky 10 let od data výroby
- u vozidel kategorie 5 Klasik musí být použity bezpečnostní pásy s homologací dle FIA Standartu 8853-1998
- použití zádržného systému hlavy (FHR) je povinné pro třídu F4 a F7, pro ostatní třídy kategorie Klasik je důrazně doporučeno.
- hasicí systém dle aktuální přílohy J je povinný pro třídu F4 a F7, pro ostatní je důrazně doporučený
- vozidla s přeplňovanými motory kategorie 5 Klasik budou vybaveny restriktorem s vnitřním průměrem 34 mm ve skupině A a vnitřním průměrem 32 mm ve skupině N.
- pro vozidla vyrobená nebo homologovaná do 31. 12. 1994 není povinný katalyzátor
- snímatelný volant je důrazně doporučen.

3.3 Vypsání kategorie a třídy

Mistrovství ČR v rally HA se mohou zúčastnit vozidla podle těchto vypsání kategorií a tříd

3.3.1 Kategorie 1 (periody: D, E, F, G1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS homologované **od 1. 1. 1931 do 31. 12. 1969**, které se dělí do objemových tříd:

A1 - do 1000 ccm (do 31. 12. 1961)
A2 - od 1000 ccm do 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
A3 - nad 1600 ccm (do 31. 12. 1961)
B1 - do 1000 ccm (po 31. 12. 1961)
B2 - od 1000 ccm do 1300 ccm (po 31. 12. 1961)
B3 - od 1300 ccm do 1600 ccm (po 31. 12. 1961)
B4 - od 1600 ccm do 2000 ccm (po 31. 12. 1961)
B5 - nad 2000 ccm (po 31. 12. 1961)

3.3.2 Kategorie 2 (periody: G2, H1)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené do objemových tříd:

C0 - do 1150 ccm
C1 - nad 1150 ccm do 1300 ccm
C2 - nad 1300 ccm do 1600 ccm
C3 - nad 1600 ccm do 2000 ccm
C4 - nad 2000 ccm do 2500 ccm
C5 - nad 2500 ccm

3.3.3 Kategorie 3 (periody: H2, I)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené do objemových tříd:

D0 - nad 1150 ccm
D1 - nad 1150 ccm do 1300 ccm
D2 - nad 1300 ccm do 1600 ccm
D3 - nad 1600 ccm do 2000 ccm
D4 - nad 2000 ccm

3.3.4 Kategorie 4 (periody: J1, J2)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do skupiny N, A a B (vyjma vozů skupiny B zakázaných pro automobilové soutěže), homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985** (perioda J1) a modely homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990** (perioda J2) rozdělené do objemových tříd:

E1 - skupina A do 1300 ccm
E2 - skupina A nad 1300 ccm do 1600 ccm
E3 - skupina A nad 1600 ccm do 2000 ccm
E4 - skupina A nad 2000 ccm
E5 - skupina B do 1300 ccm
E6 - skupina B nad 1300 ccm do 1600 ccm
E7 - skupina B nad 1600 ccm
E8 – skupina N do 1600 ccm
E9 – skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm
E10 – skupina N nad 2000 ccm

3.3.5 Kategorie 5 (Klasik)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) zařazené do skupiny N a A, homologované **od 1. 1. 1991 do 31. 12. 1996** rozdělené do objemových tříd:

F1 - skupina N do 1300 ccm
F2 - skupina N nad 1300 ccm do 1600 ccm

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

F3 - skupina N nad 1600 ccm do 2000 ccm

F4 - skupina N nad 2000 ccm

F5 - skupina A do 1300 ccm

F6 - skupina A nad 1300 ccm do 2000 ccm

F7 - skupina A nad 2000ccm

3.4 Charakteristika rally MČR-RHA

3.4.1 Jednoetapová rally pořádaná při MČR v rally, při Rallysprint sérii nebo jako samostatný podnik

- 3 až 5 RZ

- maximální délka jedné RZ je 15 km

- celková délka RZ je 70 - 90 km

- maximálně 48 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení výsledků

3.4.2 Dvouetapová rally pořádaná při MČR v rally nebo jako samostatný podnik

- maximálně 8 různých RZ – nejvýše 2 průjezdy

- doporučená maximální délka jedné RZ 20 km

- celková délka RZ je 140 - 160 km

- minimální délka etapy 60 km

- nové startovní pořadí do 2. etapy

- maximálně 72 hodin trvání od začátku přejímek do vyhlášení výsledků

Po dohodě se Svazem historických vozidel FAS AČR je možné v jednotlivých případech celkovou délku trati rally, počet a délku jednotlivých RZ a celkovou délku RZ v ZU pro historické automobily upravit.

3.5. Hodnocení mistrovského podniku

3.5.1 Hodnocení rally se provede v absolutním pořadí historických automobilů (kat. 1 – 4), a ve vypsání kategoriích a třídách.

3.5.2 U jednoetapových rally budou v jednotlivých kategoriích přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 30, 24, 19, 15, 12, 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 15 a 12 bodů.

3.5.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách 5 jezdcům následovně:

6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V objemové třídě s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 3 a 2 body.

3.5.4 U dvouetapových rally budou přiděleny za umístění prvním 13 jezdcům 20, 16, 13, 11, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod za každou etapu samostatně. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 10 a 8 bodů. Dále budou za každou etapu jezdcům přiděleny body za umístění v objemových třídách dle 3.5.3. Posádce, která dokončí obě etapy, bude přiděleno 5 bonusových bodů do kvalifikace v kategoriích. Body za obě etapy se sečtou s bonusovými body a tento součet bude bodový zisk za daný podnik do hodnocení kategorie. Pokud posádka nedokončí jednu z etap, budou jí přiděleny body pouze za dokončenou etapu bez bonusových bodů. Dokončením etapy se rozumí dojet s vozidlem do cíle etapy a předat vozidlo do uzavřeného parkoviště. Aby mohly být body za umístění v dané etapě přiděleny, musí vozidlo zůstat v UP na konci etapy až do jeho otevření podle pokynů sportovních komisařů.

3.5.5 V kategorii 1 budou přiděleny následující body:

- 1 bod pro jezdce startující v periodě F (do 31. 12. 1965)

- 2 body pro jezdce startující v periodě E (do 31. 12. 1961)

- 3 body pro jezdce startující v periodě D (do 31. 12. 1946)

3.5.6 Pořadatel je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístily na 1. až 3. místě v absolutní klasifikaci rally historických automobilů z kategorií 1 – 4 a v klasifikaci jednotlivých kategorií rally historických automobilů.

První 3 posádky v kategorii vyhlásí jen v té kategorii, ve které startovaly nejméně 3 automobily. Při nesplnění této podmínky bude vyhlášen pouze vítěz kategorie. Pořadatel dále vyhlásí vítěze třídy v té třídě, kde startovaly nejméně 3 automobily a první tři v té třídě, kde startovalo nejméně 5 automobilů.

3.5.7 Startující je jezdec, který odstartoval do rally

3.5.8 Nemůže-li být z jakéhokoli důvodu odjeto rally v plném rozsahu, budou do mistrovství přiděleny body normálně pod podmínkou, že pořadatel vydá konečné oficiální výsledky.

3.6. Hodnocení mistrovství

3.6.1 Hodnocení seriálu M ČR v rally HA bude provedeno v kategoriích dle součtu započitatelných bodů z hodnocení v kategoriích a objemových třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

3.6.2 Titul „Mistr ČR v rally HA“ bude udělen prvnímu v jednotlivých kategoriích za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 a 3.2 kapitoly D „Systém mistrovství“.

3.6.3 Spolujezdec vítězného jezdce bude vyhlášen mistrem tehdy, startoval-li s příslušným jezdce ve více než polovině započítávaných rally

3.6.4 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA)
V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

3.6.5 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů: 1 2 3 4 5 6 7 8

Počet započítaných závodů: 1 2 2 3 4 5 5 6

3.7 Doplnující ustanovení

3.7.1 MČR-RHA se řídí Standardními propozicemi rally FAS AČR.

3.7.2 Pořadatel nesmí při MČR-RHA požadovat start HA na RZ s rozbitým povrchem. Pokud by výjimečně došlo k takovému případu při společné rally pro současné i historické automobily, musí pořadatel určit pro HA v itineráři vhodnou objížďku RZ po odpovídající vozovce. O jednotlivých případech rozhodne ředitel rally po dohodě s hlavním sportovním komisařem a předsedou Svazu historických vozidel FAS AČR.

3.7.3 Na všech rally HA v České republice je povolena ochrana spodku vozidla.

3.7.4 Je možno použít pneumatiky s homologací EHK, DOT nebo FIA. Rozměr musí odpovídat článku 8 Přílohy K MSŘ FIA (tolerance maximálně minus 3%).

3.7.5 Tabulky rally a startovní čísla musí být umístěny podle SPR. Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit bílý panel (šířka panelu 50 cm, výška 52 cm - z toho prostor 50 x 38 je určen pro startovní číslo, kde je černé číslo na bílém podkladu o výšce 28 cm, o minimální šířce čáry číslic 4 cm. Zbýlý prostor je určen pro reklamu pořadatele a je ohraničený šířkou panelu min. 50 cm a výškou 14 cm, nebo 2 x 7 cm nad a/nebo pod číslem). Součástí čísla bude i označení písmenem H poloviční velikosti oproti velikosti číslice. Příjmení jezdce (spolujezdce) a státní vlajky jeho národnosti budou umístěny na obou zadních bočních oknech vozidla, nebo na předních blatnících. Barva písma na blatnících bude kontrastní k podkladové barvě vozu.

4. ZÁVODY DO VRCHU HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

4.1 Všeobecná ustanovení

4.1.1 Je vypsáno Autoklub Mistrovství ČR v ZAVHA.

4.1.2 Sportovních podniků vypsanych v rámci MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci držitelé platné mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané FAS AČR.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci nebo spolujezdci s licenci jiných států, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní podmínky pro účast v mistrovství. Dále mohou bodovat do MČR pouze jezdci ze zemí EU, kteří splňují podmínky dle článku 2.3.9 MSŘ FIA.

Dále na jednotlivých podnicích mohou startovat i ostatní jezdci s licenci jiných států, kteří však nebudou hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licenci dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licenci soutěžícího.

4.1.3 Výsledky z jednotlivých závodů se do MČR-ZAVHA všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky.

4.1.4 Stálá startovní čísla jezdcům přiděluje pořadatel na prvním podniku, kam se jezdec přihlásí.

4.2 Povolená vozidla

4.2.1 MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit vozidla zařazená do kategorií 1 – 5 s průkazem sportovního vozidla a platným HTP nebo ASN potvrzeným TPHV. Vozidla s vydaným HTP nepodléhají plné proceduře testování. Průkaz sportovního vozidla bude potvrzen na technické přejímce prvního podniku.

4.2.2 MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit jen vozidla, která odpovídají předpisům: Příloha J MSŘ FIA (odpovídající periodě), současně platná Příloha K MSŘ FIA nebo Příloha K MSŘ FIA 2009 a současně platným technickým předpisům NSŘ.

4.2.3 Vozidla s přeplňovanými motory budou zařazena do objemových tříd na základě přepočítávacího koeficientu uvedeného v jejich HTP nebo TPHV, nebo celkového přepočítaného objemu z jejich HTP nebo TPHV

Pro přepočet platí tyto koeficienty:

do periody J1 a JR	- 1,4
od periody J2	- 1,7

4.2.4 Bezpečnostní pokyny

- je doporučeno použití sítě dle přílohy J MSŘ FIA čl. 253.11 na straně jezdce nebo systému ARS od značkového výrobce
- je povoleno stažení bočního okna na straně jezdce o 12 cm z jeho horní krajní polohy

4.2.5 Doplnující ustanovení k povoleným vozidlům

- vozidla s vystaveným průkazem HTP/TPHV, otestovaná do 31. 12. 2014, mohou nadále použít ochranou konstrukci provedenou podle K 2009, nová vozidla s první testací po 1. 1. 2015 a dále použijí ochranou konstrukci v provedení aktuální přílohy K.
- pokud je baterie umístěna v prostoru pro posádku na původním místě, je opatřena izolovaným a těsným krytem může být v provedení „mokrý“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- šestibodové bezpečnostní pásy s homologací dle FIA Standartu 8853-1998 jsou povinné.

4.2.6 Ohřívání pneumatik

Je zakázáno jakékoli zahřívání kompletních kol (kk = disk, ráfek, pneumatika)

4.3 Vypsání divize, kategorie a třídy

- Divize cestovních vozů z kategorií 1 až 4 (třídy A1–A6, B1–B6, C1–C3, D1–D6)
- Divize závodních vozů (jedno a dvoumístných) z kategorií 1 až 4 a kategorie 5 (A7–A10, B7–B9, C4–C6, D7–D9, E1–E9).

4.3.1 Kategorie 1 (periody: C, D, E, F, G1, GR)

4.3.1.1 SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, CT 1-15, GT 1-17, GTS 1-17

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1969**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

A1 do 850 ccm

A2 do 1150 ccm

A3 do 1300 ccm

A4 do 1600 ccm

A5 do 2000 ccm

A6 přes 2000 ccm

4.3.1.2 TSRC 1-18 a 49 - 51, GTP 1-3, HST 1-5, HS 2-6 dvoumístné

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1971**):

A7 do 1300 ccm

A8 do 1600 ccm

A9 do 2000 ccm

A10 přes 2000 ccm

4.3.2 Kategorie 2 (periody: G2, H1, HR)

4.3.2.1 T 16-25, CT 16-25, GT 18-27, GTS 18-27

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

B1 do 850 ccm

B2 do 1150 ccm

B3 do 1300 ccm

B4 do 1600 ccm

B5 do 2000 ccm

B6 přes 2000 ccm

4.3.2.2 TSRC 25 – 30 a 52, HST 1-5, S2/1

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1972 do 31. 12. 1976**):

B7 do 1300 ccm

B8 do 1600 ccm

B9 přes 1600 ccm

4.3.3 Kategorie 3 (periody: H2, I, IR)

4.3.3.1 T 26 - 35, CT 26 - 35, GT 28 - 37, GTS 28- 37

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

C1 do 1300 ccm

C2 do 2000 ccm

C3 přes 2000 ccm

4.3.3.2 TSRC 37 – 42 a 53, HST 1-5, S2/2

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1977 do 31. 12. 1982**):

C4 do 1300 ccm

C5 do 1600 ccm

C6 přes 1600 ccm

4.3.4 Kategorie 4 (periody: J1, J2, JR)

4.3.4.1 T36 - 40, CT 36 - 40, GT 38 - 42, GTS 38 - 42 – perioda J1

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

D1 do 1300 ccm

D2 do 1600 ccm

D3 přes 1600 ccm

4.3.4.2 T41 - 45, CT 41 - 45, GT 43 - 47, GTS 43 – 47 – perioda J2

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:

D4 do 1300 ccm

D5 do 1600 ccm

D6 přes 1600 ccm

4.3.4.3 TSRC 43 – 48 a 54, skupina C, S2/3, GC1a, GC1b, GC2a, GC2b – perioda JR

- dvoumístné závodní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1983 do 31. 12. 1990**):

D7 do 1300 ccm

D8 do 1600 ccm

D9 přes 1600 ccm

4.3.5 Kategorie 5 (periody: C, D, E, F, GR, HR, IR, JR)

4.3.5.1 závodní jednomístné vozy z **období C až D (od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1946)**.

E1 bez objemového limitu

4.3.5.2 závodní jednomístné vozy z **období E až IR (od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1982)**.

E2 do 1150 ccm

E3 do 1300 ccm

E4 do 1600 ccm

E5 nad 1600 ccm

4.3.5.3 závodní jednomístné vozy z **období JR (od 1. 1. 1983 do 31. 12. 1990)**.

E6 do 1150 ccm

E7 do 1300 ccm

E8 do 1600 ccm

E9 nad 1600 ccm do 2500 ccm

4.4 Hodnocení mistrovského závodu

4.4.1. Systém jednotlivých závodů je shodný s bodem 1.3.1 kap. G těchto řádů. Hodnocení závodu bude provedeno v absolutním pořadí kategorií a jednotlivých objemových třídách.

4.4.2 Body se přidělují za umístění v jednotlivých kategoriích následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1. **V případě méně než 3 startujících se přidělí za umístění 5 a 4 body.**

4.4.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách prvním 7 klasifikovaným jezdcům následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V případě méně než 3 startujících se přidělí za umístění 5 a 4 body.

4.4.4 Hodnocení divize za každý závod je dán součtem bodů z hodnocení kategorie a třídy.

4.4.5 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit první tři jezdce v jednotlivých třídách. Dále může provést, dle svého uvážení, vyhlášení ostatních vypsanych klasifikací (divize, kategorie).

4.4.6 Startujícím je ten jezdec, který absolvoval předepsaný trénink a dojel silou motoru mezi přípravnou a startovní čáru závodu.

4.5 Hodnocení mistrovství

4.5.1 Hodnocení seriálu MČR-ZAVHA bude provedeno **v divizích** dle součtu započitatelných bodů z hodnocení v kategoriích a objemových třídách. Vítězem se stane jezdec, který získá ze započítaných podniků nejvíce bodů.

4.5.2 Titul „Mistr ČR“ bude udělen prvním jezdcům v jednotlivých **divizích** za předpokladu splnění podmínek NSŘ čl. 3.1 kapitoly D „Systém mistrovství“

4.5.3 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:

- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA).
V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

4.5.4 Počet započítaných závodů

Do celkového hodnocení MČR se závody započítávají takto:

Počet uskutečněných závodů	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Počet započítávaných závodů	5	5	6	7	8	8	9	9	9	10	10

5. ČESKÁ TROPHY - RALLY PRAVIDELNOSTI

5.1 Pro rok 2017 vypisuje FAS AČR Českou Trophy v rally pravidelnosti historických automobilů. Jednotlivé podniky budou organizovány zpravidla při RSS.

5.2 Účast sportovců

Účastnit se mohou jezdcí a spolujezdci - držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu, držitelé některé z jezdeckých licencí vydané FAS AČR.

5.3 Vypsání kategorie

Rally pravidelnosti se mohou zúčastnit všechna historická automobily z kategorií D – J (1931 až 1990 včetně) odpovídající podmínkám zákona č. 56/2001 Sb.

5.4 Hodnocení podniku České Trophy

5.4.1 Za umístění v absolutní klasifikaci bez rozdílu kategorií se přidělí prvním 8 posádkám 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2 a 1 bod. V případě, že na startu bylo méně než 5 jezdců, budou přiděleny poloviční body.

5.4.2 Pořadatel rally je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístili na 1. až 3. místě v absolutní klasifikaci.

5.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do rally.

5.5 Hodnocení České Trophy

Hodnocení České Trophy bude provedeno v absolutní klasifikaci. „Vítěz České Trophy“ bude vyhlášen za předpokladu splnění podmínek čl. 3.1 kap. D „Systém mistrovství“.

6. ZÁVODY NA OKRUŽÍCH HA

6.1 Všeobecné předpisy

6.1.1 V r. 2017 se vypisuje Pohár FAS AČR, jehož závody se uskuteční v rámci závodů MČR v ZAO.

6.1.2 Pro účast v závodě na okruhu musí jezdec splnit v tréninku, který je vypsán nejméně na 30 minut, kvalifikační limit, odpovídající 120% průměrného času, dosaženého prvními 3 vozidly v příslušné třídě resp. kategorii. Výjimku může udělit na žádost soutěžícího ředitel závodu po dohodě s SSK.

6.1.3 Startovní pořadí pro závod se určí podle dosažených tréninkových časů. Způsob startu určuje v ZU pořadatel závodu, délka závodu je 50 km +/- 5 km.

6.1.4 Kdykoliv a kdekoli na trati závodu na okruhu je dovoleno uvést HA do chodu roztlačením pod dozorem a pouze s pomocí traťových komisařů. Roztlačení na startu je povoleno za stejných podmínek až po odjezdu ostatních vozů z prostoru startu.

6.1.5 Startovní čísla jezdcům přidělí pořadatel.

6.1.6 Uzavřené parkoviště po závodě Poháru FAS AČR bude zřízeno podle ZU závodu.

6.2 Poháru se mohou zúčastnit jezdcí s automobily podle článku 4.2 této kapitoly

6.3 Hodnocení poháru

6.3.1. Titul Vítěz Poháru FAS v ZAO se udělí vítězům jednotlivých kategorií za předpokladu, že v kategorii bude startovat nejméně 6 vozů. V kategoriích, v nichž bude

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

startovat více vozů než 12, se vyhlásí první 3 jezdci. Pořadí se stanoví z pořadí českých jezdců ve vypsání závodů.

6.3.2 Počet započítaných závodů

Počet uspořádaných závodů:	1	2	3	4	5	6	7	8
Počet započítaných závodů:	1	2	2	3	4	5	5	6

7. DEMONSTRAČNÍ JÍZDY – RALLY LEGEND

7.1 Pro rok 2017 vypisuje Svaz historických vozidel FAS AČR volné podniky Rally legend. Podniky budou pořádány zpravidla při rally automobilů různých stupňů.

Demonstrační jízdy historických soutěžních vozidel – Rally legend po trati RZ bez měření času průjezdu mají za účel předvést a ukázat široké divácké veřejnosti tato historická vozidla. Tyto demonstrační jízdy nemohou být zaměňovány za soutěže či jiné závody, kdy je hlavním kritériem závodní jízda na čas. Pořadatel k názvu podniku vždy vhodným způsobem přiřadí název Rally legend ČR.

7.2 Účast sportovců

Účastnit se může posádka jezdec a spolujezdec – držitelé řidičského oprávnění k řízení osobního automobilu a některé ze sportovních licencí vydaných FAS AČR, nejméně však denní licence jezdce. Důrazně se doporučuje národní licence jezdce stupně F.

7.3 Vozidla, bezpečnost

7.3.1 Vozidla

Demonstračních jízd se mohou zúčastnit historické soutěžní vozidla nebo jejich repliky a soutěžní vozidla dle NSŘ homologované do 31. 12. 1996. Vozidlo musí odpovídat věrně svým vzhledem a technickým provedením dobové přílohy a reprezentovat historii soutěžního sportu (vozidlo tohoto typu by mělo být v minulosti klasifikováno na podniku typu rally). Vozidla vyrobená po 1. 1. 1991 musí být pouze originální soutěžní vozidla. Vozidla registrovaná v ČR se mohou zúčastnit pouze s platným Průkazem sportovního vozidla FAS AČR.

Originální vozidlo: jedná se o skutečné legendy (originální vozidla), reprezentující značku a dobu, které jsou v souladu s dobovým (tehdy platícím) technickým i bezpečnostním předpisem, přičemž důraz je kladen na kvalitu (míru opotřebení) bezpečnostní výbavy vozu. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend.

Replika: vozidlo identické vzhledově s historickou předlohou, odpovídající homologaci. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend Pro Rally Legend platí: barevné provedení karoserie musí odpovídat dobovému nebo továrnímu provedení.

Pořadatel podniku vhodným způsobem (např. ve startovní listině) odliší, zda se jedná o originální vozidlo nebo repliku.

7.3.2 Bezpečnostní desatero pro rally legend

U originálních vozů může být použita původní ochranná konstrukce, tak aby bylo zachováno původní provedení vozu. Při stavbě repliky bude použita ochranná konstrukce podle následujícího předpisu.

7.3.2.1 Ochranná klec/rám (ochranná konstrukce)

- Pro vozidla vyrobená do konce roku 1970 je vyžadován minimálně ochranný rám, vyrobený dle K 2013, obr. K-1, příloha V. Za ochranný rám je považována konstrukce tvořená hlavním obloukem (viz K 2013, příloha VI, odst. 8.1.2) a dvojicí zadních podélných výztuh.
- Pro vozidla vyrobená od 1. 1. 1971 je vyžadována ochranná klec, definovaná v Příloze K 2013 (příloha VI, odst. 8.1.3.) a tedy vyrobená podle některého z obr. K-8, K-9 nebo K-10 (viz K 2013, příloha V)

Dále pro body ad a) i ad b) platí:

- Hlavní oblouk (trubkový jednodílný oblouk, umístěný napříč vozem bezprostředně za předními sedadly) nesmí mít vzhledem k vertikále sklon větší než +/- 10 stupňů.
- Úhel zadní podélné výztuhy nesmí přesahovat více než 60 stupňů vzhledem k horizontální rovině.
- Upevnění ochranné konstrukce ke karoserii
Upevnění všech sloupků a výztuh definovaných v odst. ad a) a ad b) musí být provedeno nejméně 3 šrouby (průměr min. 8 mm, kvalita 8.8 ISO) nebo je alternativně možné použít spojení svařem ev. kombinaci obou typů spojení. Upevňovací body musí být vyztuženy ke karoserii přivařenou ocelovou deskou o tloušťce min. 3 mm a ploše min. 120 cm².
- Ochrannou klec/rám lze doplnit volitelnými výztuhami. Výztuha pro upevnění bezp. pásů musí být do klece/rámu zásadně vevařena.
- Materiálová a rozměrová specifikace (platí i pro volitelné výztuhy):
Materiál trubek: uhlíková ocel tažená zastudena s min. pevností v tahu 350 N/mm²
Min. rozměr 38 x 2,5 nebo 40 x 2 /mm/
- V místech, kde by přilba nebo tělo posádky mohly přijít do styku s ochrannou konstrukcí (posoudí technický komisař) je povinné použití ochranného obložení z nehořlavého materiálu.
- Všechny svary musí být provedeny kvalitně a vždy po celém obvodu svařovaných částí.
- Upřednostňuje se použití certifikovaných či homologovaných konstrukcí, přičemž platí zákaz zásahu do jejich specifikace.

c) Použití ochranných konstrukcí z hliníkových slitin

Je možno použít pouze certifikované ochranné konstrukce tovární výroby a pouze u vozů, na kterých byla konstrukce prokazatelně použita nebo pro které byla určena. Upevnění ke karoserii musí být provedeno dle certifikace. Soutěžící má povinnost dokazovací tzn., že je povinen doložit ke konstrukci kopii certifikátu nebo min. velmi průkazné dobové fotografie.

Právo vetovat ochrannou konstrukci má technická komise FAS AČR.

7.3.2.2 Sedačky

Pro rally legend je možno použít buď prokazatelně dobovou sedačku nebo sedačku s homologací (i prošlou) FIA. Je povoleno i použití moderních tzv. klubových sedaček bez homologace FIA. Striktní zákaz použití platí pro dělené sériové sedačky. Každá sedačka musí být řádně upevněna. (nejlépe dle aktuální přílohy J).

7.3.2.3 Bezpečnostní pásy

Povinností je použití min. 4 bodových, nepoškozených bezpečnostních pásů s kvalitním zámkem. Kvalita musí buď odpovídat moderním klubovým pásům, nebo pás musí mít homologaci FIA. Upevnění musí odpovídat některé z variant aktuální přílohy J. Nože na pásy jsou povinné a musí být v dosahu připoutané posádky.

7.3.2.4 Hasicí přístroje (HP) a hasicí systémy (HS)

Vozidlo musí být povinně vybaven buď:

jedním dvoukilogramovým HP nebo

dvěma jednokilogramovými HP nebo

hasicím systémem dle aktuální přílohy J, doplněným jedním 2 kilogramovým HP.

HP i lahev HS musí být připevněny předepsaným způsobem dle aktuální přílohy J. Ve všech případech bude vyžadována platná revize (2 roky) a označení umístění HP event. spouštění HS dle aktuální přílohy J.

K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

7.3.2.5 Odpojovač elektrické energie

Použití odpojovače s vnějším a vnitřním ovládáním je povinné. Odpojovač musí spolehlivě vypnout všechny zdroje el. energie a zastavit běh motoru. Odpojovač musí být dosažitelný pro připoutanou posádku, musí být řádně označen a umístěn dle platné přílohy J nebo K.

7.3.2.6 Palivová nádrž

Palivová nádrž musí buď sériová s dodržением původního umístění, nebo musí odpovídat příloze K v době první testace vozidla (s bezpečnostní pěnou/D-Stop folie) nebo příloze J (s libovolnou platnou homologací FIA). Nádrž musí být řádně připevněna a oddělena od prostoru pro posádku. Provedení instalace palivového potrubí musí odpovídat příloze K nebo J.

7.3.2.7 Tažná oka

Přední i zadní tažné oko, označené kontrastní barvou, je povinné. Oka musí spolehlivě zajistit odtažení vozu a jejich vnitřní průměr musí být min. 80 mm.

7.3.2.8 Baterie

Baterie je libovolná. Baterie, umístěná v prostoru pro posádku, musí být zakryta pevným nevodivým a nepropustným krytem, opatřeným odvětráním mimo prostor pro posádku. Upevnění baterie musí být vždy provedeno s ohledem na její hmotnost tzn. dostatečné a bezpečné upevnění (přepásání, svorník.). Nevodivé zakrytí plus pólu je povinné.

7.3.2.9 Dodatečná upevnění

Dodatečné upevnění přední kapoty je povinné, dodatečné upevnění čelního skla je důrazně doporučeno.

7.3.2.10 Bezpečnostní výbava posádky

Posádka musí na uzavřeném úseku rally používat ochranných přileb min. specifikace „E“, kombinéz min. specifikace CIK (Karting) a kvalitních kotníčkových bot. Pro bezpečnostní výbavu se důrazně doporučuje používat vybavení s homologací (i prošlou) FIA. Posádka není povinna vyplňovat kartu BVJ, ale výbava posádky přesto podléhá kontrole a schválení technických komisařů.

7.4 Startovní čísla

Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit čtvercový formát - viz 3.7.5 Součásti čísla bude i označení písmenem L poloviční velikosti oproti velikosti číslice

7.5 Rozprava

Pořadatel zajistí před startem podniku rozpravu s jezdci. Během této rozpravy budou jezdci seznámeni s pravidly a způsobem jízdy po trati RZ - bod 7.6. Jezdci, který bude porušovat ustanovení tohoto článku, bude odepřena další účast v podniku.

7.6 Jízda po trati RZ

Cílem Rally legend je předvedení vozidel veřejnosti. Čas a způsob průjezdu RZ nesmí být měřen či jinak posuzován. Rally legend nesmí být zaměňován s podniky typu Drift. Při zařazení okružové RZ do programu Rally legend musí být při startu zachován dostatečný odstup mezi jednotlivými vozidly nebo počet průjezdů přiměřeně snížen, aby se omezil kontakt jednotlivých vozidel.

Posádce, která při své účasti nebude dbát pravidel Rally legend a zachovávat principy demonstrační jízdy a svým chováním nebo způsobem jízdy bude ohrožovat bezpečnost svou nebo ostatních účastníků (např. havárie na trati RZ), bude ukončena účast v podniku a bude jí odmítnuta účast v dalších dvou podnicích Rally legend.

7.7 Hodnocení jednotlivého podniku

Podle kritérií vypsanych pořadatelem ve Zvláštních ustanoveních, předmětem hodnocení nesmí být způsob jízdy.

8. Národní technický předpis pro jednosedadlová historická vozidla

Tento technický předpis je možno využít pouze za předpokladu, že si soutěžící nechá Komisi historických automobilů FAS AČR vystavit nový HTP (původně HVIF, nebo Identifikační list HA), ve kterém budou tyto změny uvedeny. S vozidlem vybaveným tímto novým HTP se bude moci startovat i v zahraničí.

A. Formule Škoda**8.1. Definice**

Formule ŠKODA jsou jednomístné závodní automobily určené pro závody na uzavřených tratích. Byly vyráběny podle technického předpisu Formule ŠKODA z továrních dílů ŠKODA. Na všech specifických dílech ŠKODA nesmí být prováděny žádné úpravy kromě těch, které jsou vysloveně povoleny.

8.2 Bezpečnostní výbava

Bezpečnostní výbava musí odpovídat Příloze K MSŘ FIA.

8.3 FŠ z období 1. 1. 1971 - 31. 12. 1987

Lze použít sériový motor Š 105 (742) o objemu 1046 ccm, homologovaný u FIA v kategorii A skupiny 1 podle Přílohy „J“ 1981 anebo v kategorii I skupiny A podle Přílohy „J“ 1982. Alternativně motor Š 110 L homologovaný ve skupině A1 Přílohy „J“ 1976.

Motor - převrtání max o 0,6 mm, píst, čep, pístní kroužky a vačka libovolné, úpravy ubíráním materiálu povoleny. Jinak dle národního předpisu pro FŠ do roku 1987.

Převodovka čtyřstupňová, zadní náprava kyvadlová.

8.4 FŠ z období 1. 1. 1988 - 31. 12. 1990

Lze použít sériový motor Š 130 L (742) o objemu 1289 ccm, homologovaný u FIA ve skupině A Přílohy „J“ 1987, alternativně motor Š Favorit 136 L homologovaný ve skupině A Přílohy „J“ 1989.

Motor - převrtání max. o 0,6 mm, píst, čep, pístní kroužky a vačka libovolné, úpravy ubíráním materiálu povoleny. Jinak dle národního předpisu pro FŠ od roku 1988.

Převodovka pětistupňová, zadní náprava víceprvková vlečená.

B. Formule Easter**Motor**

Vačkový hřídel, píst, pístní kroužky, čep a kompresní poměr je libovolný.