



**2019**

# **Národné technické predpisy**

OBSAH:

<b>I. Všeobecne</b>	<b>99</b>
1. Doklady športového vozidla	99
2. Prestavba a stavba vozidiel pre automobilový šport	100
3. Národné homologácie ochranných kliebok	101
4. Testovanie športových vozidiel pre športovú sezónu	101
5. Rozsah technického preberania vozidiel pred podujatím	103
6. Zvláštne evidenčné čísla	104
7. Štart vozidiel po skončení homologácie	104
8. Bezpečnostná výbava jazdca, spolujazdca	104
9. Bezpečnostné pásy	108
10. Bezpečnostné sedadlá	108
11. Hluk	108
12. Palivo	109
13. Katalyzátor	110
14. Palivová nádrž	110
<b>II. Technické predpisy pre národné skupiny</b>	<b>111</b>
1. Skupina F	111
2. Skupina P	116
3. Skupina E1/SK	120
4. Skupina E2	125
5. Skupina DR	126
6. Skupina STR	131
7. Skupina PRF	135
8. Skupina TH	140
9. Skupina NH	144
10. Skupina HK 4	146
11. Skupina D5, D6,	149
12. Autokrosovú špeciály D7 a D8	155
13. Skupina E0	156
14. Národná formula NF1000	161
15. Skupina MX5	168
16. Skupina STC	172
17. Skupina SRC	178
18. Rally Legend – RL	182
19. Technické predpisy pre štandardné produkčné vozidlá/upravené štandardné produkčné vozidlá pre slalom	184
20. Skupina National 1600	187

# I. Všeobecne

## 1. Doklady športového vozidla

Nižšie uvedené doklady predkladá súťažiaci na všetkých automobilových športových podujatiach zapísaných v kalendári podujatí SAMŠ, ak sú v predpise disciplíny alebo v Zvláštnych ustanoveniach podujatia požadované. Pri nepredložení požadovaných dokladov je vozidlo prevzaté podmienene a o štarte vozidla rozhoduje RŠK.

### 1.1 Preukaz športového vozidla (PŠV)

je majetkom SAMŠ a slúži na identifikáciu a evidenciu športových vozidiel. Vydáva ho majiteľovi športového vozidla Technický výbor SAMŠ prostredníctvom povereného testovacieho technického komisára (ďalej TTK) na základe testovania športového vozidla. Právo robiť v ňom záznamy má len poverený technický komisár okrem zápisu názvu absolvovaného, podujatia, ktorý robí súťažiaci. Technický komisár na podujatí je povinný urobiť záznamy o zistených nedostatkoch.

Pre vozidlá autokrosu a CCR, ktorých majiteľ má v úmysle zúčastniť sa podujatí zapísaných v medzinárodnom kalendári FIA, bude pri testovaní na požiadanie majiteľa okrem preukazu športového vozidla SAMŠ vydaný aj FIA preukaz vozidla. Tento vyplňuje majiteľ a zodpovedá za jeho obsah.

Technický výbor SAMŠ vedie evidenciu vydaných preukazov športových vozidiel.

### 1.2 Homologačný list

Je doklad vydaný FIA pre identifikáciu zhodnosti oprávnených úprav športového vozidla a športových doplnkov. Pre homologované vozidlo musí súťažiaci vlastniť výtlačok kompletného homologačného listu, ktorý je overený ASN. Za jeho úplnosť zodpovedá súťažiaci. Homologačný list na požiadanie a za úhradu zabezpečí sekretariát SAMŠ ako originál, ktorý súťažiaci musí na požiadanie technického komisára a/alebo oprávnených činníkov počas testovania, alebo podujatia predložiť.

### 1.3 Identifikačný list nehomologovaného vozidla

Slúži na identifikáciu športových vozidiel skupiny E1, E2, ktoré nemajú alebo nezodpovedajú homologačnému listu, na identifikáciu vozidiel skupiny P, ktoré neboli homologované. Je v ňom popis vozidla. Vydáva ho majiteľovi športového vozidla Technický výbor SAMŠ prostredníctvom povereného TTK na prvom platnom testovaní športového vozidla. Za jeho úplné a včasné vyplnenie zodpovedá majiteľ pri prvom testovaní. Technický výbor SAMŠ vedie evidenciu vydaných identifikačných listov nehomologovaných vozidiel.

### 1.4 Technický preukaz historického vozidla (HTP)

Tento preukaz bude vystavený pre vozidlá spĺňajúce predpisy MŠP FIA prílohy „K“ s nadväznosťou na prílohu „J“ daného obdobia a aktuálnu prílohu „J“

Vystavenie HTP je podmienené:

predložením vyplneného formulára ako podkladu pre spracovanie a vystavenie „Historického technického preukazu“ v anglickom jazyku podľa pokynov k vyplneniu; Odporúčaním TV SAMŠ;

uhradením poplatku za vydanie HTP a identifikačnej známky FIA;

Schválením podkladov pre vydanie HTP na FIA.

Všetky vyššie uvedené podklady je potrebné zaslať na Technický výbor SAMŠ v súlade s pokynmi na vyplnenie HTP. Testovanie historického vozidla bude možné až po jeho schválení. Majiteľ vozidla musí predložiť pri testovaní vozidla platnú kópiu HTP.

Akékoľvek nepravdivé údaje, ktoré uvedie majiteľ vozidla v zaslanom HTP, prípadne fotografie nezodpovedajúce vyhotoveniu vozidla podľa homologačného listu bude mať za následok okamžité prerušenie konania bez nároku na vrátenie poplatku za známku FIA a vystavenie HTP. O novom konaní pre vydanie HTP tohto vozidla rozhodne Technický výbor SAMŠ a príslušná športová komisia disciplíny. Pre podujatia zapísané v kalendári podujatí SAMŠ do úrovne Majstrovstva SR bude za vozidlo s platným FIA HTP považované aj vozidlo s HTP schváleným TV SAMŠ.

## 1.5 Národný technický preukaz historického vozidla (NHTP)

Pre vozidlá upravené podľa Prílohy K MŠP FIA, u ktorých je uplatnený národný predpis pre historické automobily, bude vystavený Národný technický preukaz historického automobilu – NHTP, v ktorom budú uvedené odlišnosti od Prílohy K.

## 1.6 „Regularity“ technický preukaz (HRCP)

Je vydaný TV SAMŠ na formulári FIA a je určený pre vozidlá zúčastňujúce sa súťaži pravidelnosti historických automobilov. Pre vozidlá zúčastňujúce sa PAV HP, Rally Legend zapísaných v kalendári SAMŠ, je možné vydať národný Regularity technický preukaz historického automobilu (NHRCP).

## 1.7 „Rally legend“ technický preukaz (RLTP)

Je vydaný TV SAMŠ na formulári SAMŠ a je určený pre vozidlá zúčastňujúce sa súťaže Rally Legend.

## 1.8 Technická karta vozidla

služi ako evidenčný doklad pri preberaní športového vozidla na športovom podujatí v pôsobnosti SAMŠ. Každý organizátor motoristického podujatia musí záväzne používať technickú kartu schválenú SAMŠ pre všetky úrovne podujatí, ktorá je súčasťou prihlášky na podujatie uverejnenej na stránke [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk). Technickú kartu vyplňuje súťažiaci pred administratívnym preberaním vozidla a podpisom záväzne potvrdzuje správnosť:

- identifikačných údajov súťažiaceho,
- identifikačných údajov posádky,
- štandard a homologačné číslo sedadiel,
- štandard a homologačné číslo bezpečnostných pásov,
- zhodnosť údajov a vyhotovenie vozidla s platnými predpismi, pre triedu a skupinu do ktorej je vozidlo prihlásené.

Kompletne súťažiacim vyplnenú technickú kartu po kontrole vozidla potvrdzujú TK a po dobu trvania podujatia zostáva u hlavného TK podujatia. Po ukončení podujatia ju HTK odovzdá organizátorovi, ktorý ju archivuje.

## 1.9 Bezpečnostná karta výbavy posádky

V tejto karte súťažiaci uvedie všetky požadované údaje o výstroji jazdca/spolujazdca, ktoré budú na danom podujatí používať. V prípade výmeny je potrebné túto skutočnosť oznámiť HTK, ktorý vykoná o tom zápis do tejto karty. Po ukončení podujatia ju HTK odovzdá k archivácii organizátorovi podujatia. Každý organizátor má záväzne používať bezpečnostnú kartu schválenú SAMŠ pre všetky úrovne podujatí. Je súčasťou prihlášky na podujatie uverejnenej na stránke [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk).

## 1.10 Povinné zmluvné poistenie vozidla

Vozidlá zúčastňujúce sa disciplíny rally a CCR musia mať uzatvorené Povinné zmluvné poistenie (PZP).

## 2. Prestavba a stavba vozidiel pre automobilový šport

### 2.1 Prestavba vozidla

Prestavba je úprava sériovo vyrábaného vozidla (homologovaného na FIA alebo nehomologovaného) s číslom VIN prideleným výrobcom na športové vozidlo v zmysle Prílohy J, Prílohy K MŠP FIA a/alebo NTP SAMŠ. Za prestavbu sa považuje aj namontovanie ochrannej kietky.

Prestavba vozidla je podmienená:

- Podaním žiadosti o prestavbu vozidla (uvedená na stránke [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk)). Žiadosť podáva majiteľ automobilu na Technický výbor SAMŠ s kópiou na príslušnú športovú komisiu disciplíny. V žiadosti žiadateľ uvádza údaje o upravovanom automobile: značka, typ, rok výroby, VIN a údaj o tom, do akej skupiny a triedy chce vozidlo upraviť;
- schválením Technickým výborom SAMŠ;
- splnením požiadaviek predpisov Prílohy J a/alebo Prílohy K MŠP FIA a/alebo Národných technických predpisov SAMŠ;

- uhradením poplatku na účet SAMŠ.

Garantom prestavby vozidla je jeho majiteľ. Oprávnenie k účasti takého automobilu na športových podujatiach vzniká vydaním preukazu športového vozidla na základe platného testovania pre športovú sezónu.

## **2.2 Stavba športového vozidla**

Stavbou športového vozidla sa rozumie montáž vozidla s využitím agregátov (dielov sériovo vyrábaných) montovaných do rámu (skeletu) vyrobeného výrobcom vozidla v súlade s Prílohou J MŠP FIA, alebo Národných technických predpisov SAMŠ.

- Stavba je podmienená: Podaním žiadosti výrobcu o povolenie stavby vozidla (žiadosť uvedená na stránke [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk)) Žiadosť sa podáva na Technický výbor SAMŠ.
- Schválením Technickým výborom SAMŠ;
- Uhradením poplatku na sekretariáte SAMŠ;
- Dodržaním požiadaviek predpisov Prílohy J MŠP FIA a/alebo Národných technických predpisov SAMŠ.

Garantom montáže a stavby športového vozidla je výrobca. Schválenie individuálnej stavby nie je dokladom pre použitie vozidla v cestnej premávke.

Oprávnenie k účasti takého automobilu na športových podujatiach vzniká vydaním preukazu športového vozidla na základe platného testovania pre športovú sezónu.

## **3. Národné homologácie ochranných klieťok**

Národné homologácie ochranných klieťok vydáva SAMŠ v zmysle odporúčenia Technického výboru SAMŠ. O udelenie homologácie môže požiadať iba výrobca ochranných klieťok, ktorý spĺňa podmienky určené v homologačných predpisoch pre ochranné klieťky vydaných FIA a/alebo SAMŠ. Do novopostavených vozidiel je odporúčané montovať ochranné klieťky, ktoré majú národnú homologáciu SAMŠ, alebo homologáciu iných ASN dokladované originálom homologačného listu. Zoznam výrobcov s národnou homologáciou pre výrobu ochranných klieťok pre povolené typy vozidiel je zverejnený na stránke SAMŠ.

## **4. Testovanie športových vozidiel pre športovú sezónu**

### **4.1 Všeobecné podmienky**

Testovanie vykonávajú testovací technickí komisári menovaní VV SAMŠ na návrh TV SAMŠ.

Testovanie je kontrola športového vozidla zameraná na kontrolu doložených dokladov a zhodnosti s predpismi pre danú skupinu. Testovanie športového vozidla sa vykoná pred jeho prvým podujatím v sezóne a následne v ďalšom roku na centrálnom, prípadne individuálnom testovaní. Platnosť testovania je do 31.3. nasledujúceho roka.

Aj keď bolo vozidlo otestované bez závad, neznamená to, že vozidlo spĺňa predpisy danej skupiny a triedy v plnom rozsahu, najmä pokiaľ ide o merania, pri ktorých je nutná demontáž niektorých skupín a dielov.

Športové vozidlo, ktorého majiteľ má trvalý pobyt/sídlo na území SR, a ktoré sa má zúčastniť podujatia zapísaného v kalendári SAMŠ, musí byť otestované TTK SAMŠ, ak je testovanie pre toto vozidlo podľa predpisov SAMŠ povinné.

Športovému vozidlu evidovanému (testovanému) v inej ASN môže byť po testovacom úkone v rámci NTP vystavený „certifikát o zhodnosti“ s príslušnou skupinou v zmysle týchto predpisov SAMŠ. Spôsob prihlasovania na testovanie (overenie zhodnosti) a ďalší postup pre úkony musí byť dodržaný.

Vozidlo bude overené (testované) za prítomnosti majiteľa vozidla alebo písomne splnomocnenej osoby na tento úkon.

Vozidlo musí byť na testovanie prístavené dokončené, funkčné, čisté, vybavené pre účasť na podujatí v predpokladanom zaradení vozidla pre skupinu a triedu, vrátane všetkých bezpečnostných prvkov a dokladov. Podmienkou otestovania športového vozidla je, že vozidlo zodpovedá homologačnému listu FIA, v prípade historických vozidiel aj HTP alebo NHTP, alebo inému zodpovedajúcemu dokladu a jeho úpravy sú v rozsahu príslušných článkov platnej Prílohy J alebo K MŠP FIA alebo NTP SAMŠ.

Pri prvom testovaní vozidiel, ktoré nemajú VIN, je povinný majiteľ naniest' na oceľovú

časť podvozku alebo rámu vrstvu mäkkého kovu ( cín, olovo, - použitie medi, mosadze nie je dovolené) v dĺžke 100mm a šírke 12mm na prístupnom mieste, na pravej strane v smere jazdy podľa pokynov Technického výboru SAMŠ. Na tomto mieste bude vyrazené pridelené evidenčné číslo a kontrolná značka.

Pri každom testovaní športového vozidla s platným EČ musí byť predložené platné osvedčenie o evidencii vozidla. Ak bolo vozidlo pri havárii poškodené natoľko, že je nutná výmena karosérie, vozidlo bude považované za nové a bude mu vydaný nový preukaz športového vozidla.

## **4.2 Druhy testovania**

Za vykonané testovanie a s tým spojené úkony (vydanie preukazu športového vozidla, Identifikačného listu nehomologovaného vozidla, HTP, NHTP, medzinárodného preukazu vozidla autokrosa a CCR a zmeny v týchto dokumentoch ) je majiteľ športového vozidla povinný uhradiť poplatok uvedený v prílohe týchto NŠP.

### **4.2.1 Prvé testovanie**

Vykonáva sa u vozidla, ktoré ešte nemalo vydaný preukaz športového vozidla SAMŠ.

### **4.2.2 Opakované testovanie**

Vykonáva sa u vozidla, ktorému už bol vydaný športový preukaz SAMŠ a v predchádzajúcich sezónach bolo testované.

### **4.2.3 Centrálné testovanie**

Testovanie sa vykonáva v oficiálnych termínoch, vyhlásených TV SAMŠ ktoré budú zverejnené na oficiálnej internetovej stránke SAMŠ, [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk) a [www.sams-asn.sk/prihlaska3.php](http://www.sams-asn.sk/prihlaska3.php). Majitelia vozidiel sa môžu zúčastniť testovania v ktoromkoľvek oficiálne zverejnenom termine po vyplnení prihlášky na stránke [www.sams.asn.sk](http://www.sams.asn.sk). Organizuje sa spravidla pred sezónou vo vhodných priestoroch.

### **4.2.4 Skupinové testovanie**

Testovanie vyhlasuje SAMŠ na základe žiadosti organizátora testovania (môže byť zástupca športovej komisie alebo zástupca majiteľov vozidiel ). Tento zodpovedá za prípravu vyhovujúcich podmienok testovania a vyúčtovania nákladov pre TTK. Po vyhlásení zverejnením na stránke SAMŠ sa záujemcovia prihlasujú štandardným spôsobom formou elektronickej prihlášky. Až naplnením počtu prihlásených je splnená požiadavka pre kvalifikovanie akcie ako skupinového testovania. Pri nižšom počte zúčastnených ako 5 vozidiel sa bude posudzovať úkon ako individuálne testovanie. V prípade testovania pred športovým podujatím je čas jeho trvania obmedzený do začiatku dňa podujatia v zmysle ZU podujatia.

### **4.2.5 Individuálne testovanie**

Testovanie mimo termínov centrálného a skupinového testovania sa považuje za individuálne testovanie a je podmienené vyplnením prihlášky na stránke: [www.sams-asn.sk/prihlaska3.php](http://www.sams-asn.sk/prihlaska3.php). Majiteľ je povinný uhradiť vzniknuté náklady spojené s týmto testovaním.

### **4.2.6 Nariadené testovanie**

Vykonáva sa u vozidla, ktoré malo na podujatí haváriu (bez nutnej výmeny skeletu/rámu) a HTK podujatia zrušil platné testovanie a vozidlo bude pristavené k pretestovaniu v tom istom kalendárnom roku.

## **4.3 Doklady potrebné pri testovaní**

### **4.3.1 Pri prvom testovaní**

Pri prvom testovaní je potrebné predložiť k vozidlu nasledovné originály dokladov:

- povolenie stavby/prestavby vozidla, ak vozidlo podlieha povinnosti schváleniu žiadosti o stavbu/prestavbu,
- doklad o zaplatení poplatku,
- identifikačný doklad vozidla,
- doklad nadobudnutia vozidla,
- homologačný list vozidla pre vozidlo homologované, aj s neplatnou homologáciou,
- vyplnený Identifikačný list nehomologovaného vozidla,

- homologačný list ochrannkej kletky, ak je vozidlo ňou vybavené,
- homologačný list bezpečnostnej nádrže, ak je vozidlo ňou vybavené,
- homologačný list hasiaceho systému, ak je vozidlo ním vybavené,
- technický list vozidla pre vozidlá podľa pohárových predpisov zaradené do skupiny E1,

HTP a NHTP pre historické vozidlá,

- platný doklad/nálepka nalepená na nádobu hasiaceho prístroja/systému o vykonaní kontroly hasiacich prístrojov resp. hasiaceho systému.
- Pri prvom testovaní musí majiteľ vozidla dodať dve aktuálne fotografie športového vozidla a to: spredu - zľava a zozadu - sprava o rozmere 5x8 cm, ktoré budú vlepene do preukazu športového vozidla a opečiatkované.

#### 4.3.2 Pri opakovanom testovaní

Pri opakovanom testovaní je potrebné predložiť k vozidlu nasledovné originály dokladov:

- preukaz športového vozidla
- identifikačný doklad vozidla
- identifikačný list nehomologovaného vozidla, ak bol pri predchádzajúcom testovaní vydaný
- homologačný list vozidla pre vozidlá homologované, aj s neplatnou homologáciou
- homologačný list ochrannkej kletky, ak je vozidlo ňou vybavené
- homologačný list bezpečnostnej nádrže, ak je vozidlo ňou vybavené
- homologačný list hasiaceho systému, ak je vozidlo ním vybavené
- technický list vozidla pre vozidlá podľa pohárových predpisov zaradené do skupiny E1
- HTP a NHTP pre historické vozidlá
- potvrdenie – platný doklad/nálepka nalepená na nádobu hasiaceho prístroja/systému o vykonaní kontroly hasiacich prístrojov resp. hasiaceho systému.

#### 4.3.3 Pri zmene údajov v PŠV

Je potrebné predložiť preukaz športového vozidla a doklady potrebné k overeniu zmeny.

#### 4.4 Personálne zabezpečenie

Testovanie konkrétneho vozidla vykonáva testovacia komisia alebo TTK, ktorých určí predseda TV SAMŠ.

#### 4.5 Termíny testovania a prihlasovanie

Termíny centrálnych testovaní budú zverejnené na [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk). Na centrálné, skupinové a aj individuálne testovanie sa prihlasuje na stránke [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk).

#### 4.6 Vybavenie pracoviska pri individuálnom testovaní

Majiteľ vozidla je povinný pri individuálnom testovaní zabezpečiť uzatvorený priestor vybavený zdvíhačom, osvetlením a prípojkou elektrického prúdu.

#### 4.7 Testovací komisári

Dušan NAVRKAL	Žabokreky nad Nitrou	0907893337; e-mail: <a href="mailto:dnavrkal@centrum.sk">dnavrkal@centrum.sk</a>
ng. Ján KUČERA	Krupina	0905262716; e-mail: <a href="mailto:ingkucerajan@gmail.com">ingkucerajan@gmail.com</a>
Robert LENNER	Suchá n/Parnou	0905828274; e-mail: <a href="mailto:lennerob@gmail.com">lennerob@gmail.com</a>
ng. Igor HORÁČEK	Bratislava	0905766599; e-mail: <a href="mailto:igor.horacek@gmail.com">igor.horacek@gmail.com</a>

### 5. Rozsah technického preberania vozidiel pred podujatím

Súťažiaci je povinný pristiaviť vozidlo na športové podujatie upravené a pripravené v súlade s Prílohou J alebo Prílohou K MŠP FIA, alebo NTP SAMŠ. Súlad vozidla s predpismi potvrdzuje svojim podpisom na technickej karte pri technickom preberaní. Pri výmene ktorejkoľvek časti výstroja a vybavenia vozidla, zapísaného v technickej karte vozidla alebo bezpečnostnej karte výbavy posádky, je súťažiaci povinný túto skutočnosť bezodkladne oznámiť a dokumentovať technickým komisárom pre kontrolu a zmenu údajov v technickej karte a karte bezpečnostnej výbavy jazdca.

Rozsah technického preberania pred podujatím pozostáva z :

- Identifikácie vozidla podľa dokladov športového vozidla (preukaz športového vozidla, HTP, NHTP, homologačný list, Identifikačný a pod.) pre správne zaradenie vozidla.
- Kontroly bezpečnostných prvkov vozidla.
- Kontroly bezpečnostnej výbavy jazdca/spolujazdca.
- Kontroly hmotnosti vozidla.
- Kontroly hlučnosti vozidla.
- Plombovanie a značenie dielov vozidla.
- Kontrola „olepov“ vozidla.
- Kontroly a plombovania požadované športovými predpismi príslušnej disciplíny.

Rozsah technického preberania bude spresnený vo Zvláštnych ustanoveniach podujatia prípadne dohovorom HTK s riaditeľom podujatia. Správnosť údajov bude potvrdená v technickej karte.

## **6. Zvláštne evidenčné čísla**

V zmysle zákona NR SR č. 8/2009 Z.z. v súvislosti so zákonom č. 106/2018 Z.z. majiteľovi vozidla, ktoré v rámci povolených športových úprav spĺňa základné podmienky prevádzky na pozemných komunikáciách, bude na základe platného testovania pre príslušný rok za úhradu vydané Odporúčanie pre pridelenie zvláštneho evidenčného čísla pre príslušný dopravný inšpektorát. Za dodržanie podmienok daných zákonom zodpovedá majiteľ vozidla.

## **7. Štart vozidiel po skončení homologácie**

Vozidlá skupiny A, N, R a RGT ktorým skončila platnosť homologácie a ktorým FIA podľa čl.2.7.1c až 2.7.1d MŠP FIA umožnila štart v rally počas nasledujúcich ôsmich rokov (sú uvedené v zozname FIA platnom na príslušný rok) bude umožnený štart aj v rámci hodnotenia MSR PAV, SKP a PAO v pôvodnej skupine za nasledovných podmienok:

na preberaní a pri kontrolách musí byť predložený originál homologačného listu Minimálna hmotnosť, rozmery restriktorov turbokompresorov musia byť podľa súčasne platných predpisov.

Vozidlá musia spĺňať technické predpisy dané ich homologačným listom platnému k dátumu ukončenia platnosti homologácie. Bezpečnostné prvky vozidla musia zodpovedať aktuálne platným predpisom.

Vozidlá budú testované s vyznačenou pôvodnou skupinou a budú zaradené spoločne s vozidlami s platnou homologáciou.

### **7.1**

Vozidlá ktorým skončila osemročná doba predĺženia platnosti homologácie (uvedené v zozname FIA pre príslušný rok) podľa čl. 2.7.1c až 2.7.1d MŠP FIA , alebo im skončila platnosť homologácie a sú upravené v zmysle pôvodného homologačného listu budú testované z vyznačenou pôvodnou skupinou /SK. Na preberaní a pri kontrolách musí byť predložený originál homologačného listu. Minimálna hmotnosť, rozmery restriktorov turbokompresorov musia byť podľa predpisov platných k ukončeniu homologácie.

Vozidlá musia spĺňať technické predpisy dané ich homologačným listom platnému k dátumu ukončenia platnosti homologácie. Bezpečnostné prvky vozidla (sedadlá, pásy, hasiaci systém) musia zodpovedať aktuálne platným predpisom.

## **8. Bezpečnostná výbava jazdca, spolujazdca**

### **8.1 Prilby**

#### **8.1.1 Všeobecné**

Na všetkých športových automobilových podujatiach zapísaných v kalendári FIA alebo SAMŠ, sú jazdci povinní používať iba ochranné prilby zodpovedajúce štandardom FIA, ktoré sú uvedené v technickom liste FIA číslo 25 ,33 , 41 a 49, pokiaľ v ďalšom nie je uvedené inak.

Jazdci v otvorených vozidlách musia mať prilbu s priezorom zakrývajúcu tvár, pričom ochrana brady je integrovanou súčasťou prilby a je testovaná podľa FIA štandardov. Toto pravidlo je doporučené pre historické otvorené vozidlá a pre Autokros divízia



Super Buggy, Buggy 1600 a Junior Buggy.

### 8.1.2 Modifikácie

Prilby sa nesmú upravovať vzhľadom k ich výrobným špecifikáciám s výnimkou postupu schváleného výrobcom, alebo niektorého normalizačného inštitútu uvedeného v zozname FIA, ktorý certifikoval príslušný model.

### 8.1.3 Hmotnosť a komunikačné systémy

Hmotnosť prilby sa môže kontrolovať kedykoľvek v priebehu podujatia a nesmie presiahnuť 1900g pre typ prilby s plným zakrytím tváre, alebo 1700g pre prilbu s otvorenou tvárovou časťou a to vrátane doplnkov a príslušenstva. Na prilbu montované komunikačné systémy sú zakázané na všetkých okruhoch a pri všetkých pretekoch do vrchu (dovolené sú slúchadlá vkladané do ucha). Požiadavka na výnimku je možná len zo zdravotných dôvodov. Upevnenie mikrofónov je možné urobiť iba pri dodržaní vyššie uvedeného bodu 8.1.2

Dekorácia alebo farba by mohla reagovať s materiálom škrupiny prilby a ovplyvniť jej ochrannú schopnosť. Preto môže byť prilba zdobená iba podľa návodu alebo obmedzení výrobcu. Použiť sa môžu iba farby špecifikované výrobcom (akrylová farba schnúca na vzduchu, polyuretánové laky a pod.) a prednostne farba odporúčaná výrobcom. Toto je mimoriadne dôležité pre prilby vyrábané odlievaním a vstrekaním, ktoré bežne nie sú vhodné pre farbenie. Škrupina prilby, určená k farbeniu musí byť účinne chránená, pretože farba, ktorá by prenikla dovnútra by mohla ovplyvniť funkciu výplne prilby. Vypaľovacie farby sa nesmú používať. Nech je postup akýkoľvek, teplota pri úprave prilby nesmie prekročiť normou stanovené maximum. Pri použití nálepiek alebo obtlačkov je potrebné dodržiavať pokyny a návody výrobcu.

### 8.1.4 Prilby homologované FIA

Podľa platného Technického listu FIA č. 25 ,33 , 41 a 49.

### 8.1.5 Prilby homologované EHK



#### ECE 22/05

Číslo v kruhu (podľa krajiny schválenia) a číslo pod kruhom (schvaľovacie číslo) sú premenlivé.

Schvaľovacie číslo pod kruhom musí začínať 05.

Poznámka : Schvaľovacie číslo môže byť umiestnené pod alebo vedľa kruhu s písmenom E

#### CE 22/04

v kruhu (podľa krajiny schválenia) a číslo pod kruhom (schvaľovacie číslo) sú premenlivé. Schvaľovacie číslo pod kruhom musí začínať 04.

Poznámka : Schvaľovacie číslo môže byť umiestnené pod alebo vedľa kruhu s písmenom E

### 8.1.6 Výnimky z bezpečnostnej výbavy pre národné disciplíny

#### 8.1.6.1 Rally – SRP

Prilba musí mať homologáciu FIA, aj neplatnú okrem štandardu BS 6658-85 TYPE A/FR

#### 8.1.6.2 CCR - Skupina TH

Prilba musí mať homologáciu FIA, aj neplatnú

#### 8.1.6.3 SKP

Prilba musí mať homologáciu FIA, aj neplatnú okrem štandardu BS 6658-85 TYPE A/FR

#### 8.1.6.4 Skupina DR a PRF

Prilba schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie.

#### 8.1.6.5 Skupina STR

Prilba je odporúčaná, pre jazdcov, ktorí už dosiahli čas pod 11s (402m) a/alebo 7s (201m) je povinná. Táto prilba musí byť schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie.

#### **8.1.6.6 Slalom, Rally Legend, PAV HP**

Prilba schválená pre cestnú premávku alebo homologovaná pre automobilový šport aj po skončení homologácie.

#### **8.1.6.7 Rally historických vozidiel (okrem HK5), PAV HA (okrem HK5)**

Prípustné sú aj prilby BS6658 resp. 6658-85 TYPE A/FR a SA2000

#### **8.1.6.8**

Pre podujatia PAV a SKP je povolená prilba s komunikačným zariadením avšak toto musí byť odpojené.

### **8.2 Ohňovzdorné odevy**

#### **8.2.1 Všeobecne**

Pri všetkých automobilových podujatiach zapísaných v kalendári SAMŠ a FIA musia mať všetci jazdci a spolujazdci oblečené kombinézy ako aj rukavice (dobrovoľné pre spolujazdcov), dlhú spodnú bielizeň, kuklu, ponožky a topánky homologované podľa FIA štandardu 8856-2000. Táto povinnosť platí počas celého aktívneho jazdenia na oficiálnom podujatí (testovacie, tréningové a súťažné jazdy). Všetky FIA homologované ohňovzdorné odevy sú uvedené v Technickom liste č. 27 na stránke [www.fia.com](http://www.fia.com).

Jazdci sa musia ubezpečiť, či odev nie je príliš tesný, pretože táto skutočnosť znižuje úroveň ochrany.

Výnimky sú uvedené v bode 8.2.6.

#### **8.2.2 Kombinéza**

Podľa platného Technického listu FIA č. 27. Kombinézy, ktorým FIA zrušila homologáciu s okamžitou platnosťou nemôžu byť ďalej používané.

#### **8.2.3 Výšivky na kombinézach**

Výšivky na kombinézach môžu byť vyšívané len na najvrchnejšej vrstve. Materiál použitý na podklad reklamných nášiviek a niť použitá na prísitie musia byť ohňovzdorné (pozri Prílohu 1 FIA 8856-2000 štandardu pre detailné požiadavky a pokyny na použitie). Pripevnenie nášivky tepelným spojom je zakázané.

#### **8.2.4 Chladiace vesty, chladiace systémy jazdca**

Látky, ktoré môžu cirkulovať v akomkoľvek chladiacom systéme, ktorý používa jazdec sú obmedzené iba na vodu alebo vzduch pri atmosférickom tlaku. Systém s vodou nesmie pre svoju funkčnosť spôsobovať namokanie odevu. Pre preteky konajúce sa v extrémnych horúčavách sa odporúča chladiaci systém (napr. do spodného oblečenia, ktoré je na tento účel vyrobené a homologované podľa štandardu FIA 8856-2000.

Výnimočne sa môže použiť pre jazdca chladiaca vesta, ktorá nie je FIA homologovaná, ale mala by byť doplnkom k povinnej homologovanej spodnej bielizni. Toto musí zahŕňať základný prvok certifikovaný a označený etiketou s ISO 15025 a akékoľvek rúrky musia byť certifikované a označené s etiketou ISO17493, nesmú byť v kontakte s pokožkou jazdca. Akékoľvek spojenie so systémom vo vnútri vozidla musí vyhovovať článku 5.8.6 FIA štandardu 8856-2000.

#### **8.2.5 Ostatné oblečenie**

Pri všetkých podujatiach, kde je predpísané používanie ohňovzdorného odevu podľa FIA štandardu 8856-2000 musia aj dlhé rukavice, spodná bielizeň, kukla, ponožky a topánky byť označené homologačnou značkou.

Na podujatiach, kde je predpísané nosenie FIA - homologovanej spodnej bielizne, toto musí byť vždy dlhého prevedenia. To znamená, že tričko musí mať dĺžku po zápästie a nohavice po členok. Krátke prevedenia pri týchto podujatiach sú zakázané, aj vtedy ak sú vybavené FIA – homologačnými značkami. Jazdci monopostov zúčastňujúcich sa pretekov s pevným štartom, musia mať rukavice dobre viditeľnej farby, kontrastujúcej s farbou vozidla, aby v prípade ťažkostí mohol jazdec upozorniť štartéra pretekov na problém pri štarte.

## **8.2.6 Výnimky z bezpečnostnej výbavy pre národné disciplíny**

### **8.2.6.1 Rally– SRP**

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986 bez známkov poškodenia. Je povinná dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky, rukavice, obuv s homologáciou FIA. (nemusí byť platná). Je doporučené používať kompletný ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.2.6.2 CCR - Skupina TH**

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986, bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne ISO 6940. Rukavice a topánky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musia však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986 (ISO6940). Je odporúčané používať kompletný ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.2.6.3 Rallykros pre národné skupiny**

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986, bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne ISO 6940. Rukavice a topánky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musia však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986 (ISO6940). Je odporúčané používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.2.6.4 SKP**

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986 bez známkov poškodenia. Je povinná dlhá spodná bielizeň, kukla, rukavice ponožky obuv s homologáciou FIA (nemusí byť platná). Je doporučené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.2.6.5 SAP, RAP, PAV HP, Rally Legend**

Kombinéza musí mať zvýšenú odolnosť voči plameňom (pre Rally Legend minimálne CIK). Povinné sú rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom. Povinná je športová obuv nad členky. Je doporučené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.2.6.6 Drift**

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však byť bez známkov poškodenia (predratá horná vrstva odevu, predraté šitie, viditeľne opravované šitie odevu a pod.). Odporúča sa dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky s homologáciou FIA. Odporúčajú sa rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom, odporúčajú sa s homologáciou FIA. Povinná je športová obuv nad členky. Je doporučené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.2.6.7 Slalom, šprint**

Kombinéza nie je povinná, odporúča sa dlhý rukáv a dlhé nohavice. Povinná je športová obuv.

### **8.2.6.8 Rally historických vozidiel (okrem HK5), PAV HA (okrem HK5)**

Kombinéza nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986, bez známkov poškodenia. Dlhá spodná bielizeň, kukla, ponožky nemusí mať súčasne platnú homologáciu FIA, musí však spĺňať minimálne ISO 6940. Rukavice a topánky nemusia mať súčasne platnú homologáciu FIA, musia však spĺňať minimálne štandard FIA 8856–1986 (ISO6940). Je odporúčané používať kompletný ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.2.6.9 RRP**

Kombinéza musí mať zvýšenú odolnosť voči plameňom. Povinné sú rukavice so zvýšenou odolnosťou voči plameňom. Povinná je športová obuv nad členky. Je

doporučené používať kompletne ohňovzdorný odev podľa štandardu FIA 8856–2000.

### **8.3 Zádržné systémy hlavy – FHR**

#### **8.3.1 Všeobecne**

Na všetkých medzinárodných a národných podujatiach je povolené používať iba tie pomôcky na ochranu hlavy a chrbtice, ktoré sú homologované podľa Štandardu FIA 8858. Homologované FHR systémy a ich časti sú uvedené v technickom liste FIA č.29. Sú povinné na všetkých podujatiach v disciplínach MSR PAO, MSR PAV, MSR rally, SKP.

Pre vozidlá, do ktorých nie je pre technické dôvody možné použiť FIA homologovaný FHR systém, je možné požiadať Bezpečnostnú komisiu FIA o výnimku.

#### **FHR pre historické vozidlá:**

Použitie FIA schváleného systému FHR je povinné pre vozidlá Formula 1 periódy G a nasledujúce, ak to umožňuje konštrukcia vozidla; odporúčané pre ostatné historické vozidlá. Ak jazdec použije zádržný systém hlavy (FHR), musí byť použitá platná homologovaná sedačka a bezp. pásy kompatibilné s použitým zádržným systémom hlavy.

#### **8.3.2 FHR systémy homologované FIA**

- HANS® homologovaný podľa štandardu FIA 8858-2002 alebo 8858-2010

- Hybrid® systém homologovaný podľa Štandardu FIA 8858-2010

Oba homologované FHR systémy sú uvedené v technickom liste FIA číslo 36.

Ďalšie podrobnosti použitia systému HANS® sú uvedené v „Guide for the use of Hans International motor sport“, ktorý vydal FIA inštitút pre bezpečnosť motoristického športu a je ho možné nájsť na stránke [www.fia.com](http://www.fia.com) a na stránke [www.sams-asn.sk](http://www.sams-asn.sk).

#### **8.3.3 FHR systémy nehomologované FIA – upozornenie**

Existujú alternatívne FHR systémy, ktoré nie sú homologované FIA a preto ich nie je možné používať na žiadnych podujatiach zapísaných v kalendári FIA alebo SAMŠ.

Príklady : DefNder, Leatt Brace, ...

#### **8.3.4 Výnimky z bezpečnostnej výbavy pre národné disciplíny**

Pre disciplíny SRP, SAP, Drift, Slalom, Šprint, RAP, RRP, Rally HA (okrem HK5), PAV HA (okrem HK5), Rally Legend, PAV HP, CCR skupiny TH je FHR nepovinný, je dôrazne odporúčaný.

### **8.4 Ochranné okuliare**

Pre jazdcov vozidiel autokrosu je povinné používať ochranné okuliare alebo ochranný štít prilby v prípade, ak je vozidlo vybavené kovovou mriežkou namiesto čelného skla.

## **9. Bezpečnostné pásy**

Všetky FIA homologované bezpečnostné pásy sú uvedené v Technickom liste FIA číslo 24 a 57. Bezpečnostné pásy, ktorým FIA zrušila homologáciu s okamžitou platnosťou nemôžu byť ďalej používané v žiadnej disciplíne.

## **10. Bezpečnostné sedadlá**

Všetky FIA homologované sedadlá sú uvedené v Technickom liste FIA číslo 12 so životnosťou 5 rokov od dátumu výroby (do konca kalendárneho roka) alebo Technickom liste FIA číslo 40 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby (do konca kalendárneho roka). Ďalšie dva roky predĺženia životnosti môže potvrdiť výrobca sedadla ďalším štítkom na sedadle. Sedadlá ktorým FIA zrušila homologáciu s okamžitou platnosťou nemôžu byť ďalej používané v žiadnej disciplíne.

## **11. Hluk**

### **11.1 Všeobecné podmienky**

Výfukové potrubie musí byť tesné a trvalo vybavené účinným tlmičom s dostatočnou životnosťou. Celý výfukový systém musí byť tesný a okrem vyústenia v koncovej časti nesmú byť v ňom žiadne otvory. Nie sú povolené zariadenia na prechodné tlmenie ani na ľubovoľné vedenie výfukových plynov rôznymi časťami výfukového systému. Ak je aj viac koncových častí výfukového potrubia, nesmie žiadne z nich byť úplne alebo čiastočne uzatvárateľné. Nie sú povolené doplnujúce tlmiace zariadenia v koncovej

časti výfukového potrubia. Vzťahuje sa to aj na prechodne pôsobiace prostriedky (kovové stružliny a pod.).

Stanovené limity hladiny hluku:

automobilové rally, slalom,	98 dB s toleranciou + 2 dB pri 3500 ot/min pre vozidlá so zážihovými motormi 98 dB s toleranciou + 2 dB pri 2500 ot/min pre vozidlá so vznetrovými motormi
PAV – PAO	98 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá Kategórie I 110 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá Kategórie II 108 dB s toleranciou + 2 dB pri 3800 ot/min pre vozidlá skupiny „E1/SK“, 108 dB s toleranciou + 2 dB pri 6300 ot/min pre vozidlá skupiny S2000, 100 dB s toleranciou + 2 dB pri 2500 ot/min pre vznetrové motory vozidiel všetkých skupín
Autokros	100 dB s toleranciou + 2 dB pri 4500 ot/min

Uvedené limity nie sú platné pre historické vozidlá

## 11.2 Označenie výfukov

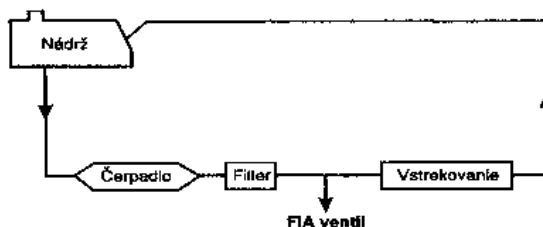
Výfuky vozidiel môžu byť pri technickom preberaní označené, alebo zaplombované. Súťažiaci je povinný pre tento účel upraviť výfuk podľa pokynov technických komisárov.

## 11.3 Hlukomer

Na zisťovanie funkcie výfukového systému z hľadiska referenčných hodnôt hladiny hluku sa použije zvukomer s príslušenstvom (meracie mikrofóny, káble, statív pre mikrofón) a kalibračné zariadenie podľa odporúčenia výrobcu a otáčkomer s presnosťou do 3%. Meranie sa vykonáva váhovým filtrom „A“ a časovou konštantou „Rýchle“.

## 12. Palivo

Pre všetky disciplíny automobilového športu je predpísané používanie paliva podľa ustanovenia prílohy „J“ MŠP FIA článok 252.9, pokiaľ nie je zvláštnymi ustanoveniami stanovené inak. Športové vozidlá môžu byť vybavené zariadením pre odber paliva uvedenom v Technickom liste FIA č.5.



Jeho poloha musí zaručovať, že palivo ním pretekajúce je jediným zdrojom paliva pre funkciu motora (je bezprostredne pred karburátorom, vstrekovacím čerpadlom). Súťažiaci je povinný na požiadanie pri odbere paliva poskytnúť protikus namontovaného odberného ventilu s namontovanou priesvitnou hadicou s min. dĺžkou 1m.

Po skončení každého meraného tréningu, každej súťažnej jazdy a počas trvania rally musí byť možné odobrať vzorku paliva minimálne o objeme 3 litre na vykonanie kontroly paliva. Nedodržanie vyššie uvedeného môže byť dôvodom na vylúčenie jazdca z podujatia.

Vzorky paliva sa odoberajú do 3ks nádob na to špeciálne určených o obsahu 1 liter umožňujúce zaplombovanie a sú určené nasledovne:

1 ks vzorky – určený na rozbor

1 ks vzorky – ponechá si jazdec pre prípad odvolania sa proti výsledku rozboru

1 ks vzorky – zostane uložený u riaditeľa podujatia pre prípad, ak by sa rozbor musel opakovať.

## **12.1 Zisťovanie prítomnosti etanolu v palive a určovanie oktánového čísla na podujatiach SAMŠ**

Na podujatiach zapísaných v národnom športovom kalendári SAMŠ musí benzín použitý v súťažných vozidlách zodpovedať FIA MŠP Príloha J, článok 252.9. Maximálne prípustný obsah etanolu je 15 %.

### **12.1.1 Rozhodnutie o odbere paliva**

Rozhodnutie o odbere vzoriek paliva vydá riaditeľ podujatia na základe návrhu technických alebo športových komisárov, vlastného uváženia alebo ako následok podaného protestu.

### **12.1.2 Výkon odberu paliva**

Odber paliva dozorujú určení technickí komisári na základe rozhodnutia HTK. Riaditeľ podujatia po dohovore s HTK určí miesto odberu s potrebným protipožiarным zabezpečením.

### **12.1.3 Postup pri odbere paliva**

Z každého súťažného vozidla určeného rozhodnutím riaditeľa podujatia budú odobraté 3 vzorky paliva, každá o objeme 1 liter. Odber sa uskutoční cez odberový ventil namontovaný na súťažnom vozidle. Všetky 3 nádoby zapečatia a označia prideleným identifikačným číslom súčasne dvaja TK. Vzorku č. 2 odovzdá TK jazdcovi, ktorý podpíše jej prevzatie a zároveň potvrdí podpisom aj zapečatenie vzoriek a pridelenie IČ. Vzorku č. 1 a 3 odovzdá HTK protokolárne riaditeľovi podujatia.

### **12.1.4 Doprava vzoriek paliva**

Riaditeľ podujatia zabezpečí dopravu vzorky č.1 do laboratória SLOVNAFT VÚRUP a.s.

### **12.1.5 Analýza vzoriek paliva**

Vzorky bude analyzovať laboratórium SLOVNAFT VÚRUP a.s. na základe zmluvy so SAMŠ.

### **12.1.6 Zverejnenie výsledkov analýz a dopad na výsledky súťaže**

Rada športových komisárov podmieni umiestnenie súťažiacich, ktorým boli odobraté vzorky paliva, vo výsledkoch podujatia výsledkom rozboru paliva. Výsledky analýz oznámi SLOVNAFT VÚRUP a.s. určenému zástupcovi SAMŠ, ktorý bude následne informovať HŠK, HTK podujatia a príslušného organizátora. Ďalej sa postupuje v zmysle MŠP FIA.

## **13. Katalyzátor**

Všetky športové vozidlá (okrem historických vozidiel, ktoré ním pôvodne neboli vybavené) musia byť vybavené účinným riadeným alebo neriadeným katalyzátorom, pokiaľ je na pôvodnom vozidle homologovaný. Používať sa môžu iba homologované športové katalyzátory alebo také, ktoré do sériových vozidiel montuje výrobca vozidla, v prípade ak medzinárodné predpisy nestanovili inak. Pri účasti vozidla na podujatí mimo územia SR musia byť všetky vozidlá vybavené účinným katalyzátorom, ak je povinné použitie katalyzátorov uvedené v ZU podujatia.

## **14. Palivová nádrž**

Pre vozidlá skupiny N, A, N/SK a A/SK zúčastňujúcich sa podujatí do úrovne MSR je povolené používať sériové nádrže v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ z roku 2016.

## II. Technické predpisy pre národné skupiny

Pre všetky prípady, ktoré nie sú uvedené v týchto národných predpisoch, platia ustanovenia MŠP FIA. Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané.

Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy. Pre všetky národné skupiny okrem DR, STR, PRF je povinné na prístupnom mieste bloku motora navŕtať otvor o priemere minimálne 3 mm, ktorý bude slúžiť na plombovanie motora.

### 1. Skupina F

#### 1.1 Všeobecne

Do tejto skupiny môžu byť zaradené vozidlá:

**1. homologované** s platnou alebo neplatnou homologáciou s výnimkou vozidiel skupiny B, ktoré sú vylúčené z rallye podľa MŠP FIA Príloha „K“ čl. 7.4.1 a vozidiel ktoré boli testované v priebehu posledných 3 rokov do jednej zo skupín N, A, R, NN, NA, N/SK, A/SK, NH, WRC. E1, E1/SK. Výnimku môže udeliť TV SAMŠ.

**2. nehomologované**, sériovo vyrábané v počte min. 2500 ks za 12 za sebou idúcich mesiacoch, schválené pre cestnú premávku, s platným alebo neplatným technickým preukazom vydaným v EU.

Všetky vozidlá musia byť v súlade MŠP FIA Príloha J čl. 251, 252, 253, 255 alebo MŠP FIA Príloha „K“ pre vozidlá homologované pred 01.01.1991, ak nižšie uvedené predpisy neumožňujú inak.

V ďalšom texte pre homologované vozidlá platia údaje v homologačnom liste (HL), pre nehomologované v technickom preukaze, prípadne v technických údajoch výrobcu /TP).

Výkon všetkých vozidiel je obmedzený minimálnym pomerom hmotnosť/výkon na 3,4kg/HP (4,6kg/kW). TV SAMŠ môže požadovať doklad o meraní výkonu motora, vystavený meracím miestom akreditovaným SAMŠ. TV SAMŠ si vyhradzuje právo kedykoľvek počas sezóny vykonať kontrolne meranie výkonu, plombovať RJ a ostatné diely motora. VV SAMŠ formou bulletinu môže na návrh TV SAMŠ kedykoľvek a za akýchkoľvek okolností udať miery nevyhnutné na presadenie tohto výkonu.

Rozhodnutie o testovaní vozidla do skupiny F je výhradne na pridelenom testovacom komisárovi.

#### 1.2 Rozmery, hmotnosti

##### 1.2.1 Rozmery

- Celková šírka vozidla nesmie byť väčšia ako 2 000 mm.
- Rozchod kolies môže byť zmenený.
- Rázvor musí byť v s súlade s homologačným listom alebo s technickým preukazom s toleranciou +/- 1%.

##### 1.2.2 Hmotnosť

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy „J“ článok 255.4.3 a 255.4.4:

Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť podľa objemu motora uvedenú v MŠP Príloha „J“ článok 255., kapitola 4.1. a 4.2. v stĺpci pre rallye. Použitie záťaží je dovolené pri splnení podmienok v MŠP FIA Príloha „J“ Čl. 252.2.2. VV SAMŠ formou bulletinu môže na návrh TV SAMŠ určiť minimálnu hmotnosť za účelom zvýšenia pomeru hmotnosť/výkon. Toto oznámenie nadobúda okamžitú platnosť po zverejnení.

#### 1.3 Motor

##### 1.3.1 Všeobecne

- Motor je ľubovoľný, s obmedzeniami uvedenými nižšie.
- Nie sú povolené motocyklové motory.
- Sú povolené motory s krúživými piestami (typ podľa patentu NSU Wankel). Prepočet objemu podľa MŠP Prílohy „J“ článok 252.3.2.
- Max. počet valcov je 6
- Dielce motora sú ľubovoľné

Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly

množstva náplne).

### **1.3.2 Objem**

Objem je ľubovoľný, avšak max. zvýšenie nominálneho objemu oproti pôvodnému (uvedený v tech. preukaze) je 20% pri nepreplňovaných motoroch a 10% pri preplňovaných motoroch.

U preplňovaného motora je koeficient prepočtu objemu zážihového motora 1,7 a vznetrového motora 1,5. Max. povolený a aj prepočítaný objem je 4500 cm<sup>3</sup>.

### **1.3.3 Preplňovanie, restriktor**

Je povolené pridať alebo odstrániť kompresor. Systém preplňovania musí byť v súlade s príslušnými článkami aktuálnej Prílohy J. Priemer restriktora musí vyhovovať aktuálnej MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.1.8.3. VV SAMŠ formou bulletinu môže na návrh TV SAMŠ určiť inak priemer restriktora a/alebo tlak preplňovania za účelom obmedzenia výkonu. Toto oznámenie nadobúda okamžitú platnosť po zverejnení.

### **1.3.4 Výfukový systém, katalyzátor**

Pre výfuk platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.6. a článok 255–5.1.16. s tým, že ak bolo vozidlo homologované s katalyzátorom musí byť tento namontovaný.

### **1.3.5 Chladenie**

Chladič ako aj vetrák chladiča vrátane spôsobu pohonu je ľubovoľný ako aj počet a umiestnenie.

## **1.4 Palivový systém**

Palivový systém musí byť sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha „K“.

### **1.4.1 Palivová nádrž**

Palivová nádrž musí byť:

- a) sériová vrátane systému plnenia
- b) bezpečnostná, minimálneho štandardu FIA FT3–1999, ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.9., v prípade vozidiel homologovaných pred 1.1.1990 alebo schválených do premávky pred 1.1.1990 v súlade s MŠP FIA Príloha „K“.

### **1.4.2 Palivové čerpadlá**

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ čl.255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha „K“.

### **1.4.3 Rozvod paliva**

Sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ čl.255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha „K“.

## **1.5 Elektrický systém**

Musí byť sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ čl.255.5.1.8 alebo MŠP FIA Príloha „K“. Alternátor a štartér sú ľubovoľné.

### **1.5.1 Akumulátor**

Menovité napätie v súlade s homologačným listom vozidla alebo v súlade s sériovým vozidlom. Ak je akumulátor premiestnený platí znenie uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.8.3.

### **1.5.2 Hlavný odpojovač**

Povinný podľa MŠP FIA Príloha „J“ ,článok 253.13.

### **1.5.3 Osvetlenie**

Osvetlenie vozidla musí byť sériového vyhotovenia.

Pre rally je povolená montáž dodatkových reflektorov v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 254.6.8. Vyklápacie reflektory môžu byť nahradené pevnými a kompletný mechanizmus vyklápania môže byť odstránený.

### **1.5.4 Riadiaca jednotka**

Ľubovoľná.



## **1.6 Prevody**

Pohon všetkých štyroch kolies je povolený. Nie je povolené prerábať pohon všetkých kolies na pohon dvoch kolies a naopak a predný náhon na zadný a naopak.

### **1.6.1 Spojka**

Ľubovoľná.

### **1.6.2 Prevodovka**

Ľubovoľná, avšak nie je možné nahradiť manuálnu prevodovku automatickou, ak ju neponúkal výrobca v danom type vozidla.

### **1.6.3 Diferenciál**

Ľubovoľný, avšak pôvodný počet diferenciálov musí zostať zachovaný.

### **1.6.4 Spojovacie hriadele**

Ľubovoľné.

## **1.7 Zavesenie**

### **1.7.1 Predná náprava**

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.3 alebo MŠP FIA Príloha „K“. Použitie dištančných podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

### **1.7.2 Zadná náprava**

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.3 alebo MŠP FIA Príloha „K“. Použitie dištančných podložiek medzi koleso a náboj je povolené

### **1.7.3 Riadenie**

Riadenie musí byť od výrobcu vozidla a musí byť zreteľne označené výrobcom. Volant je ľubovoľný, avšak musí mať uzavretý veniec. Zariadenie proti odcudzeniu môže byť odstránené. Ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať podmienky MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.7.3.9. Je povolená dodatočná montáž posilňovača riadenia, pod podmienkou že tento bol namontovaný v sériovo vyrábanom vozidle alebo homologovaný pre ľubovoľné vozidlo. Je povolená výmena stĺpika riadenia, pod podmienkou že tento bol namontovaný v sériovo vyrábanom vozidle alebo homologovaný pre ľubovoľné vozidlo.

## **1.8 Kolesá**

Kompletné kolesá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ čl.255.5.4. Uchytenie kolesa skrutkami môže byť ľubovoľne nahradené uchytením závrtnými skrutkami a maticami a naopak.

### **1.8.1 Pneumatiky**

Pre rally musia byť pneumatiky homologované pre premávku po verejných komunikáciách, prípadne schválené pre rally.

### **1.8.2 Disky kolies**

Sériové, predpísané výrobcom vozidla, prípadne podľa homologačného listu vozidla alebo v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ čl.255.5.4.

### **1.8.3 Rezervné koleso**

Povinné. V súlade MŠP FIA Príloha „J“ článok 254.6.4.3

## **1.9 Brzdový systém**

### **1.9.1 Všeobecne.**

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový v súlade s homologačným listom vozidla, s možnosťou úprav v zmysle predpisov MŠP FIA Príloha „J“, článok 255.5.5. Je povolená zmena bubnových brzd na kotúčové.

### **1.9.2 Prevádzkové brzdy.**

Sú povolené sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.5. Je povolený aj iný brzdový systém, či už vcelku alebo jednotlivé komponenty pod podmienkou, že sú homologované pre vozidlo s rovnakým

alebo vyšším prepočítaným objemom motora ako vozidlo na ktorom sú použité. Toto je nutné dokladovať originálom homologačného listu.

### **1.9.3 Parkovacia brzda.**

Je povinná. Systém ovládania a umiestnenie ovládacieho mechanizmu je ľubovoľné, avšak musí byť v dosahu jazdca sediaceho a pripútaného v sedadle.

## **1.10 Priestor pre posádku**

### **1.10.1 Definícia**

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel.

- a) Celistvosť deliacich stien medzi priestorom pre posádku, motorovým a batožinovým priestorom musí byť zachovaná v pôvodnom materiáli, tvare a polohe.
- b) Zmeny skeletu sú povolené len také, ktoré bezprostredne súvisia s montážou povinného ochranného vybavenia.

### **1.10.2 Ochranná klietka**

Musi byť v súlade s textom článku 253–8 MŠP FIA Príloha „J“. Základná zostava ochrannej klietky musí byť v súlade podľa:

- a) základná konštrukcia – obrázok 253–1 až 253–3,
- b) uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7,
- c) bočná ochrana – obrázok 253–9 až 253–11,
- d) vystuženie strechy – obrázok 253–12 až 253–14, e) vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33, neplatí pre vozidlá s prepočítaným objemom do 2000 cm<sup>3</sup>.
- e) vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34,
- f) pre vozidlá s prepočítaným objemom nad 2000 cm<sup>3</sup> platí vystuženie klietky v otvore dverí (hlavný oblúk – bočný oblúk – obrázok 253–49,
- g) uhlopriečka zadných podpier – obrázok 253–20,
- h) uchytenie do skeletu musí byť podľa kapitoly 253–8.3.2.6,
- i) doporučené vystuženie predného oblúka – obrázok 253–29.

V miestach, kde môže nastať kontakt prilby s ochrannou konštrukciou je povinné obloženie ochrannej konštrukcie podľa Technického listu FIA č.23. Každé obloženie musí byť upevnené tak aby bolo nepohyblivé. V miestach, kde môže nastať kontakt tela posádky s ochrannou konštrukciou je povinné nehorľavé obloženie ochrannej konštrukcie.

#### **1.10.2.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### **1.10.3 Sedadlá**

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Štandard FIA 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa MŠP FIA Príloha „J“ čl. 253.16 a uchytené podľa MŠP FIA Príloha „J“ čl.253.16.

### **1.10.4 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, prílohe „J“ článok 253–6. Pre rally vo vozidle musia byť umiestnené dva rezné nástroje v dosahu pripútananej posádky pre prípad potreby rozrezania bezpečnostných pásov.

### **1.10.5 Ochranná sieť**

Pre PAO je povinná a pre PAV doporučená ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

### **1.10.6 Hasiaci systém, hasiace prístroje**

Je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ čl.253.7.2. Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ čl. 253.7.3.

Uchytenie, umiestnenie a ochrana HS a RHP musí zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“

čl.253.7.

### **1.11 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku**

Môže sa použiť strešná ventilácia s klapkou . Celková maximálna výška otvoru je 50 mm , musí umiestnená v prvej tretine strechy . Celková maximálna šírka otvoru je 300 mm . Previs vo vzťahu k hornému okraju čelného skla je max. na 50 mm.

### **1.12 Karoséria**

Je možné použiť vystuženie podľa MŠP FIA Príloha „J“ čl. 255.5.3.1

#### **1.12.1 Materiál**

Zakázané je odľahčovanie nosného skeletu ( rámu ) vozidla. Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný s možnosťou zosilnenia v zmysle predpisov uvedených v MŠP FIA článok 255–5.7.1.

#### **1.12.2 Okná**

V súlade s MŠP FIA Príloha „J“ čl.253.11 a 12. Použitie farebných alebo zrkadlových fólií je tiež povolené a to v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ čl.253.1, ale len ak je to povolené v ZU podujatia. Bočné a zadné okná je možné nahradiť poly karbonátom, lexanom alebo makrolonom min. hrúbky 4mm, v tomto prípade priehľadná fólia nie je povinná. Vetracie otvory v bočných oknách sú ľubovoľné. Je možné doplniť dodatočné uchytenie čelného a zadného okna.

#### **1.12.3 Dvere a kapota motora, blatníky**

Musia byť v súlade s homologačným listom vozidla s možnosťou úpravy podľa MŠP FIA Príloha „J“ čl.255.Dvere je možné upraviť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 255.5.7.3.4 Je možná zámena materiálu kapôt sériového vozidla za iný materiál pri zachovaní tvaru a rozmerov, avšak pôvodný systém otvárania musí zostať zachovaný. Sú povolené dodatočné otvory na kapote motora s celkovou max. plochou 300 cm<sup>2</sup>.Tieto musia byť prekryté drôtenou sieťou s okami max. 10 mm a hrúbkou drôtu min. 1 mm. Je povolené rozšíriť predné a/alebo zadné oblúky blatníka o max. 10 cm. Pre vozidlá postavené podľa MŠP FIA Príloha K pre PAV a PAO je možné odstrániť predný a/alebo zadný nárazník, pokiaľ nie je súčasťou karosérie.

#### **1.12.4 Ťažné oká**

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-10 alebo MŠP FIA Príloha „K“ čl.5.18.

### **1.13 Aerodynamické prvky**

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s homologačným listom vozidla alebo MŠP FIA Príloha „J“ alebo MŠP FIA Príloha „K“.

### **1.14 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **1.15 Poznámky**

## **2. Skupina P**

### **2.1 Všeobecne**

Do tejto skupiny budú zaradené sériové vozidlá s povolenými úpravami podľa ustanovení článkov 254, 255, 260 prílohy J FIA MŠP okrem vozidiel ktoré boli testované v priebehu posledných 3 rokov do jednej zo skupín N, A, R, N/SK, A/SK.

### **2.2 Rozmery a hmotnosti**

#### **2.2.1 Rozmery**

Musia byť v súlade s homologačným listom, prípadne s osvedčením o evidencii vozidla.

#### **2.2.2 Hmotnosť**

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy „J“ článok 255.4.3 a 255.4.4  
Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť podľa objemu motora uvedenú v MŠP Príloha „J“ článok 255. 4.1.a 4.2. v stĺpci pre rally

### **2.3 Motor**

Použitý motor musí byť sériového vyhotovenia výrobcom daného typu vozidla. s možnosťou využitia úprav podľa homologačných listov (základnej homologácie) pre daný typ vozidla.

Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly množstva náplne).

#### **2.3.1 Objem**

Sú povolené len vozidlá s maximálnym prepočítaným objemom 2000 cm<sup>3</sup> .

#### **2.3.2 Preplňovanie, restriktor**

Pre zaradenie vozidla s preplňovaným motorom platí prepočet objemu podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.1. Turbokompresory nemusia mať obmedzenie nasávania restriktorom, pokiaľ je ním vozidlo vybavené a zostane sacia časť turbokompresora nezmenená.

#### **2.3.3 Výfukový systém, katalyzátor**

Pre výfuk platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 252–3.6.s tým, že ak bolo vozidlo homologované s katalyzátorom musí byť tento namontovaný.

### **2.4 Palivový systém**

Palivový systém musí zostať zachovaný sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

#### **2.4.1 Palivová nádrž**

Palivová nádrž musí byť:

- sériová,
- bezpečnostná, minimálneho štandardu FIA FT3–1999, ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.9.

#### **2.4.2 Palivové čerpadlá**

Palivové čerpadlá môžu byť ľubovoľné.

#### **2.4.3 Rozvod paliva**

Rozvod paliva musí zostať sériový, uložený na pôvodnom mieste s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

### **2.5 Elektrický systém**

Elektrický systém vozidla musí zostať pôvodný s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

#### **2.5.1 Akumulátor**

Môže byť nahradený vzhľadom na bezpečnosť akumulátorom suchého typu umiestneným na pôvodnom mieste vo vozidle. V prípade premiestnenia akumulátora platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.8.3.

#### **2.5.2 Hlavný odpojovač.**

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha „J“ článok 253–13.

### **2.5.3 Osvetlenie**

Osvetlenie vozidla musí zostať sériového vyhotovenia. Pre rally je povolená montáž dodatkových reflektorov v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 254.6.8.

### **2.5.4 Riadiaca jednotka**

Riadiaca jednotka motora musí byť sériového prevedenia, výrobcom daného typu, s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

## **2.6 Prevodový systém**

### **2.6.1 Spojka**

Pôvodná, sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

### **2.6.2 Prevodovka**

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla. Je povolená vzájomná kombinácia prevodov pri zachovaní počtu prevodových stupňov, skrine a systému mazania.

### **2.6.3 Diferenciál**

Sériový s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla

### **2.6.4 Spojovacie hriadele**

Pozdĺžne a priečne hriadele sú ľubovoľné musia byť od výrobcu vozidla, nesmú však znamenať úpravu dielcov pripojenia na náboj kolesa, prevodovku, rozvodovku.

## **2.7 Zavesenie**

Zavesenia náprav, stabilizátory, riadenie nápravy, môže byť len sériového vyhotovenia s výnimkou nižšie uvedených úprav.

### **2.7.1 Predná náprava**

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla. Nie je povolené použiť podložky medzi nábojom a diskom kolesa.

### **2.7.2 Zadná náprava**

Sériová s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla. Nie je povolené použiť podložky medzi nábojom a diskom kolesa.

### **2.7.3 Riadenie**

Je povolená montáž ľubovoľného športového volantu schváleného pre cestnú premávku.

## **2.8 Kompletné kolesá**

### **2.8.1 Pneumatiky**

Sú povolené pneumatiky schválené pre cestnú premávku (s označením „E“, prípadne športové pneumatiky schválené pre rally).

### **2.8.2 Disk**

Sériový, predpísané výrobcom vozidla, prípadne podľa homologačného listu vozidla.

### **2.8.3 Rezervné koleso**

Povinné.

## **2.9 Brzdový systém**

### **2.9.1 Všeobecne**

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový

### **2.9.2 Prevádzkové brzdy**

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

### **2.9.3 Parkovacia brzda**

Sériové s možnou úpravou v súlade s homologačným listom vozidla.

## 2.10 Priestor pre posádku

### 2.10.1 Definícia

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel.

Celistvosť deliacich stien medzi priestorom pre posádku, motorovým a batožinovým priestorom musí byť zachovaná v pôvodnom materiáli, tvare a polohe.

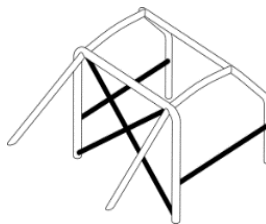
Zmeny skeletu sú povolené len také ktoré bezprostredne súvisia s montážou povinného ochranného vybavenia.

Sú povolené len miestne úpravy čalúnenia, prípadne prístrojovej dosky, ktoré vyplynú z montáže ochrannej konštrukcie a sedadla. Je povolené vymontovať sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá. Je povolená úprava panelu obloženia predných dverí v mieste kontaktu s ochrannou klieťkou, prípadne jeho náhrada podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253 – 6.7.2.3.b. Je povolené vybrať koberčeky a proti hlukové materiály ,umiestnené na podlahe vozidla.

### 2.10.2 Ochranná klieťka

Ochranná klieťka pre vozidlá musí byť minimálne v prevedení podľa MŠP FIA Prílohy „J“ obrázok 253–35A v zostave:

- predný oblúk, spojenie bočný / hlavný oblúk
- variantne dva bočné pol oblúky / ich prepojenie v prednej hornej časti
- hlavný oblúk
- dvojica zadných vzpier
- diagonálne vystuženie hlavného oblúka
- bočné vystuženie



#### 2.10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klieťka nesmie byť pre tento účel prevrtnaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou , doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

### 2.10.3 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby. uchytené podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16.

### 2.10.4 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhovú s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 10 rokov.

Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, príloha „J“ článok 253–6.

Pre rally vo vozidle musia byť umiestnené dva rezné nástroje v dosahu pripútanej posádky pre prípad potreby rozrezania bezpečnostných pásov.

### 2.10.5 Hasiaci systém

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“. článkom 253–7. Hasiaci systém vo vozidle sa dôrazne odporúča.

### 2.10.6 Ochranná sieť

Pre PAO je povinná ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

## 2.11 Karoséria

Karoséria musí zostať sériového vyhotovenia.

### 2.11.1 Materiál karosérie

Materiál karosérie musí zostať sériového vyhotovenia bez možnosti zmeny materiálu.

### **2.11.2 Okná**

Okná – zasklenie vozidla musí zostať sériového vyhotovenia, ochranné fólie na bočných a zadných sklách vozidla sú dôrazne odporúčané, avšak musia umožňovať viditeľnosť jazdca a vnútorné priestory vozidla zo vzdialenosti minimálne 5 metrov.

### **2.11.3 Dvere a kapoty**

Dvere a kapoty musia zostať sériového vyhotovenia vrátane sériového materiálu prípadne môžu byť v súlade s homologačným listom vozidla s možnosťou úpravy podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 255. Je odporúčané dodatočné uchytenie kapoty motora a veka batožinového priestoru v zmysle MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–5.

### **2.11.4 Ťažné oká**

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253–10.

## **2.12 Aerodynamické prvky**

Aerodynamické prvky musia byť sériové alebo v súlade s homologačným listom vozidla.

## **2.13 Zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

## **2.14 Poznámky**

### 3. Skupina E1/SK

#### 3.1 Všeobecne

Vozidlá skupiny „E1“ sú určené len pre preteky organizované na uzatvorených tratiach. Všetky vozidlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“, článok 277 s nasledovnými povolenými úpravami.

##### 3.1.1 Spôsobilé vozidlá

Uzatvorené produkčné vozidlá a uzatvorené GT - vozidlá s platnou alebo neplatnou homologáciou. Vozidlá porovnateľné s Kategóriou I (pozri MŠP Príloha „J“ článok 251-1.1) musia vyhovovať homologačným kritériám jedného z homologačných predpisov FIA, musia mať najmenej 4 sedadlá (okrem 2+2) a ich pôvodná konštrukcia (šasi/karoséria medzi úchytnými tľmičov) musí ostať po celý čas rozpoznateľná – identifikovateľná.

Vozidlá ktoré boli homologované v skupine „B“ článok 256 Prílohy „J“ z roku 2010 (sú povolené iba vozidlá s motorom s prepočítaným objemom do 1600 cm<sup>3</sup>). Vozidlá musia spĺňať predpisy dané MŠP FIA Prílohy „J“ článkom 277 v bodoch týkajúcich sa vozidiel kategórie I. Pôvodné usporiadanie skeletu rámu / šasi musí zostať zachované a musí byť identifikovateľné.

#### 3.2 Rozmery a hmotnosti

##### 3.2.1 Rozmery

- Celková šírka vozidla nesmie byť väčšia ako 2 000 mm.
- Minimálna výška vozidla je 1000 mm a maximálna 1600 mm.
- Rozchod kolies môže byť zmenený.
- Rázvor musí zostať zachovaný s toleranciou + / - 2%. voči pôvodnému vozidlu.
- Svetlá výška vozidla musí byť v súlade s MŠP Príloha „J“ článok 277 s odvolaním sa na článok 252-2.1.

##### 3.2.2 Hmotnosti

Nižšie uvedené minimálne hmotnosti musia byť dodržané počas celého trvania pretekov, teda aj po prejdení cieľom. Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy „J“ článok 255.4.3 a 255.4.4.

###### 3.2.2.1 Pre vozidlá PAV

V závislosti na objeme valcov motora, prípadne prepočítanom objeme pri použití preplňovaného motora platia minimálne hmotnosti uvedené v MŠP Príloha „J“, článok 277.

###### 3.2.2.2 Pre vozidlá PAO

Minimálna hmotnosť vozidla bez jazdca a náplní podľa objemu motora je nasledovná:

do 1 400 cm <sup>3</sup>	550 kg
do 1 600 cm <sup>3</sup>	580 kg
do 2 000 cm <sup>3</sup>	900 kg
od 2 000 do 3 500 cm <sup>3</sup>	1 100 kg
nad 3 500 cm <sup>3</sup>	1 150 kg

#### 3.3 Motor

##### 3.3.1 Všeobecne.

Môže byť použitý len jeden spaľovací motor, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru. Dielce motora sú ľubovoľné. Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly množstva náplne).

##### 3.3.2 Objem.

U preplňovaného motora sa prepočet objemu robí u zážihového koeficientom 1,7 a u vznětového motora koeficientom 1,5.



### **3.3.2.1 Pre vozidlá PAV**

Maximálny objem nepreplňovaného zážihového motora nesmie prekročiť 6 000 cm<sup>3</sup> a vznetrového motora 4000 cm<sup>3</sup>.

### **3.3.2.2 Pre vozidlá PAO**

Motor je ľubovoľný, umiestnený v pôvodnom motorovom priestore bez zmeny skeletu..

### **3.3.2.3 Preplňovanie, restriktor**

Turbokompresor nemusí mať restriktor.

### **3.3.3 Výfuk / katalyzátor**

Výfuk je ľubovoľný. Vyústenie výfuku alebo výfukov musí byť vo vnútri obrysu vozidla, nie viac ako 100 mm od tohto obrysu a v zadnej časti za vertikálnou rovinou, prechádzajúcou stredom rázvoru kolies. Maximálna výška vyústenia výfuku je 500 mm nad vozovkou. Katalyzátor je odporúčaný.

## **3.4 Palivový systém**

### **3.4.1 Palivová nádrž.**

Homologované vozidlá kategórie I. môžu používať buď sériovú nádrž podľa homologácie vozidla, alebo bezpečnostnú podľa MŠP Príloha „J“ článok 253–14. Pre vozidlá s objemom motora väčším ako 2000cm<sup>3</sup> je povinná bezpečnostná palivová nádrž typu FIA FT3–1999, FT3.5, alebo FT5. Maximálny objem bezpečnostnej nádrže musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 255.5.9.

### **3.4.2 Palivové čerpadlá.**

Pre palivové čerpadlá a filtre platia predpisy uvedené v MŠP Príloha „J“ článok 253–3.1. a 3.2.

### **3.4.3 Rozvod paliva.**

Pre palivové potrubie platia predpisy uvedené v MŠP Príloha „J“ článok 253–3.1. a 3.2.

## **3.5 Elektrický systém**

Elektrický systém je ľubovoľný.

### **3.5.1 Akumulátor**

ak je akumulátor na pôvodnom mieste platí uvedené v homologačnom liste vozidla. Ak je akumulátor premiestnený platí znenie uvedené V MŠP FIA Príloha „J“, článok 255–5.8.3.

### **3.5.2 Hlavný odpojač.**

Je povinný , platí znenie MŠP FIA Prílohy „J“ článku 253-13.

### **3.5.3 Osvetlenie.**

Pre vozidlá PAO musí mať dve brzdové svetlá, symetricky umiestnené voči pozdĺžnej osi vozidla a minimálne jedno viditeľné koncové červené svetlo s účinnou plochou minimálne 90 cm<sup>2</sup> (svetlá typu LED sú odporúčané). Je povinná montáž ľubovoľných predných svetlometov, brzdoých svetiel, ukazovateľov smeru a koncových svetiel, ktoré spĺňajú podmienky MŠP pre PAO.

### **3.5.4 Riadiaca jednotka.**

Riadiaca jednotka vrátane snímačov, príslušnej elektroinštalácie je ľubovoľná. Vozidlá môžu byť vybavené ľubovoľným zariadením na záznam dát. Telemetria je zakázaná. Telemetria znamená akékoľvek zariadenie, ktoré by umožňovalo prenos dát jednosmerne alebo obojsmerne medzi pohybujúcim sa vozidlom a akýmkoľvek iným zariadením mimo vozidla.

## **3.6 Prevody**

Pohon všetkých štyroch kolies je povolený. Nie je povolené prerábať pohon všetkých kolies na pohon dvoch kolies a naopak a predný náhon na zadný a naopak.

### **3.6.1 Spojka**

Ľubovoľná.

### **3.6.2 Prevodovka**

Ľubovoľná.

### **3.6.3 Diferenciály**

Ľubovoľné.

### **3.6.4 Spojovacie hriadele**

Ľubovoľné.

## **3.7 Zavesenie**

Povolená je montáž vystuženia, zavesenia s možnosťou ďalšieho uchytenia na skelet vozidla

### **3.7.1 Predná náprava**

Ľubovoľná

### **3.7.2 Zadná náprava**

Ľubovoľná

### **3.7.3 Riadenie**

Ľubovoľné. Zmena polohy stĺpiku riadenia je povolená. Volant je ľubovoľný, ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať MŠP Prílohy „J“ článok 255–5.7.3.9.

## **3.8 Kolesá**

### **3.8.1 Pneumatiky**

Pneumatiky sú ľubovoľné.

### **3.8.2 Kolesá**

V závislosti na celkovom alebo prepočítanom objeme motora môže byť maximálna šírka kompletného kolesa nasledovná:

do 1 400 cm <sup>3</sup>	11"
do 2 000 cm <sup>3</sup>	12"
do 3 000 cm <sup>3</sup>	14"
nad 3 000 cm <sup>3</sup>	16"

Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

### **3.8.3 Rezervné kolesá.**

Zakázané.

## **3.9 Brzdový systém**

### **3.9.1 Všeobecne**

Funkcia dvoj okruhového systému musí byť zachovaná.

### **3.9.2 Prevádzkové brzdy**

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

### **3.9.3 Parkovacia brzda**

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný.

## **3.10 Priestor pre posádku**

### **3.10.1 Definícia priestoru pre posádku**

Vnútorne vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné. Prístrojová doska je ľubovoľná, nesmie však mať žiadne ostré hrany. Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku musia byť odstránené. V priestore pre posádku nesmú byť umiestnené nádrže s prevádzkovými kvapalinami alebo olejom okrem nádrže s vodou pre ostrekovanie okien.

#### **3.10.1.1 Zvláštny prípad**

V prípade ak batožinový priestor nie je oddelený od priestoru posádky, do ktorého sú umiestnené palivové nádrže a batérie, ktoré nie sú chránené, musí byť tento oddelený stenou neprepúšťajúcou kvapaliny a zamedzujúcou šíreniu požiaru.

### 3.10.2 Ochranná klietka

Ochranná klietka môže byť homologovaná FIA, ASN, výrobcom vozidla alebo individuálne vyrobená klietka ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-8.

Povinná základná konštrukcia ochrannej klietky individuálne vyrobenej je v rozsahu podľa obrázkov : MŠP FIA Príloha „J“:

- základná konštrukcia – obrázok 253–1, alebo 253–2 alebo 253–3
- uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7
- vystuženie zadných podpier – obrázok 253–4 alebo 253–20 alebo 253–21
- bočná ochrana – obrázok 253–9 alebo 253–10 alebo 253–11
- vystuženie strechy – obrázok 253–12 (jedna diagonála) alebo 253–13 alebo 253–14
- vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33
- vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34
- doporučené vystuženie rohov – obrázok 253–31 a 253–32

Ochranná klietka vrátane jej uchytenia musí spĺňať minimálne podmienky uvedené v MŠP FIA článok 253–8 Prílohy „J“, platnej pre daný kalendárny rok, v ktorom bude vozidlu vydaný preukaz športového vozidla.

#### 3.10.2.1 Zvláštny prípad

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### 3.10.3 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Štandard FIA 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16 a uchytené podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16. Sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá musia byť odstránené.

### 3.10.4 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhov s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, príloha „J“ článok 253–6.

### 3.10.5 Ochranná sieť

#### 3.10.5.1 Pre vozidlá PAV

Je doporučená ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

#### 3.10.5.2 Pre PAO

Je povinná ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s predpismi MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

### 3.10.6 Hasiaci prístroj, hasiace systémy

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“. článkom 253–7.

**Len pre PAO:** pre vozidlá s prepočítaným objemom motora väčším ako 2000 cm<sup>3</sup> je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“. článkom 253–7.2.

### 3.10.7 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku

Otvory v karosérii, ktoré slúžia k vetraniu priestoru pre posádku, môžu byť vytvorené na nasledovných miestach:

- v zadnej časti strechy nad zadným oknom,
- medzi zadným bočným oknom a zadným oknom.

Otvory nesmú presahovať pôvodný obrys karosérie. Vykurovanie je ľubovoľné. Musí však byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na ofukovanie čelného skla, ktorý zaistí za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

### 3.11 Karoséria

Vonkajší tvar pôvodnej karosérie musí zostať zachovaný okrem vonkajších bočných prahov, blatníkov a povolených aerodynamických zariadení. Je povolená zmena výšky

skeletu úpravou stĺpikov. Stredový tunel môže byť zmenený. Výška hornej hrany dverných prahov nesmie byť pri úprave podlahy prekročená. Stabilne zabudované pneumatické zdvíhaky sú povolené. Pripevňovanie akýchkoľvek mechanických dielov mimo pôvodný skelet je zakázané.

Montáž akéhokoľvek zariadenia určeného k zaplneniu priestoru medzi ktoroukoľvek úplne odpruženou časťou vozidla a zemou je v každom prípade zakázaná. Povolené je ľubovoľné vystuženie skeletu vozidla. Je povolené zmeniť tvar podlahy vozidla bez zmeny tuhosti nosníkov skeletu.

#### **3.11.1.1 Materiál**

Materiál skeletu / šasi /musí zostať pôvodný.

#### **3.11.2 Okná**

Rozmery skiel nemusia byť zachované pri zmene výšky skeletu s nadväznosťou na predchádzajúce predpisy. Čelné a bočné sklá musia byť, buď z bezpečnostného skla alebo poly karbonátu minimálnej hrúbky 4 mm. Upevnenie skiel a ich mechanizmy posúvania sú ľubovoľné. V okne jazdca je možné vytvoriť odsúvacie okienko. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla.

#### **3.11.3 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru**

Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane minimálne. Vonkajší tvar dverí, kapoty motora, veka batožinového priestoru a ich materiál je ľubovoľný. Vnútorňtvar dverí je ľubovoľný a musí byť prekrytý celistvým panelom s využitím predpisu MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.7.3.4.b.Závaesy a ovládacie zariadenie dverí sú ľubovoľné. Pôvodný zámok a západka musia zostať zachované. Dodatočné uchytenie veka motorového a batožinového priestoru musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–5. Vnútorňtvar zadných dverí je ľubovoľný a môžu byť privarené do skeletu, pričom plocha okna nemusí byť dodržaná.

#### **3.11.4 Ťažné oká**

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–10.

#### **3.11.5 Biatníky**

Materiál a tvar blatníkov je ľubovoľný. Musia však pri pohľade zhora zakrývať kompletne koleso do horizontálnej roviny prechádzajúcej osou kolesa.

### **3.12 Aerodynamické prvky**

Maximálna šírka nesmie presahovať obrys karosérie bez spätných zrkadiel. Pri pohľade zhora nemusia byť obrysy aerodynamických častí zhodné s obrysom karosérie. Aerodynamické prvky v prednej časti vozidla nesmú v žiadnom prípade presahovať viac ako 200 mm predný okraj karosérie smerom dopredu (merané od predného okraja karosérie v osi vozidla). V zadnej časti vozidla aerodynamický prvok, vrátane jeho držiakov, môže byť maximálne 400 mm od zadného okraja karosérie a nesmie byť vyššie ako 100 mm nad najvyšší bod strechy. Upevnenie zadných aerodynamických prvkov musí byť na pevnú štruktúru vozidla okrem homologovaných aerodynamických prvkov pre dané vozidlo. Tvar a materiál aerodynamických častí je ľubovoľný, nesmie však tvoriť ostré hrany. Použitie ochranného krytu spodnej časti vozidla je povolené s prechodom v zadnej časti do difúzora s cieľom vytvorenia aerodynamického efektu.

### **3.13 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **3.14 Poznámky**

## **4. Skupina E2**

### **4.1 Skupina E2 - SS**

Do tejto skupiny sú zaradené formulové vozidlá kategórie II. medzinárodnej formule „D“ a voľnej formule skupiny „E“. Žiadna odlišnosť od pôvodnej koncepcie a pôvodného prevedenia nie je povolená. Hmotnosť vozidla je daná jeho pôvodným predpisom. Súťažiaci je povinný na požiadanie technických komisárov predložiť dokumentáciu výrobcu vozidla, týkajúcu sa podvozku (rám, skelet), motora a bezpečnostných prvkov. Vozidlá skupiny medzinárodná formula „D“ musia v plnom, rozsahu zodpovedať predpisu podľa ktorého boli pôvodne vyrobené (napríklad Formula 3000) vrátane podvozku (napríklad Lola) a typu použitého motora. Vozidlá skupiny voľná formula „E“ musia v plnom rozsahu zodpovedať predpisu podľa ktorého boli pôvodne vyrobené (napríklad Estónia) vrátane podvozku (napríklad ETN 25) a typu použitého motora. Všetky vozidlá skupiny voľnej formule „E“ musia zodpovedať ustanoveniam MŠP FIA článku 277 prílohy „J“.

#### **4.1.1 Opravy vozidiel**

Garantom každej opravy vozidla po havárii je majiteľ. Pri poškodení vozidla spôsobeného haváriou alebo opotrebením musí súťažiaci postupovať v zmysle platného znenia MŠP FIA článok 275 kapitola 15.1.6. a 15.1.7. s nadväznosťou na dokumentáciu výrobcu daného vozidla

### **4.2 Skupina E2 – SC, E2 – SH**

Vozidlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 277.

## **5. Skupina DR**

### **5.1 Všeobecne**

#### **5.1.1**

Do tejto skupiny budú zaradené sériové nehomologované a/alebo homologované vozidlá.

#### **5.1.2**

Vozidlá musia mať poháňanú len zadnú nápravu.

#### **5.1.3**

Akékolvek úpravy môžu byť urobené len v súlade s týmto predpisom. Čo nie je týmito predpismi povolené, je zakázané.

#### **5.1.4**

Vozidlá typu kabriolet sú spôsobilé, iba ak sú vo vyhotovení s pevnou strechou (hard top) a ochrannou konštrukciou podľa čl.10.2.2. tohto predpisu alebo sú vybavené ochrannou konštrukciou podľa čl.10.2.1. tohto predpisu.

### **5.2 Rozmery a hmotnosti**

#### **5.2.1 Rozmery**

##### **5.2.1.1**

Celková šírka vozidla môže byť zmenená, maximálne o 20% voči sériovo vyrábanému vozidlu.

##### **5.2.1.2**

Rázvor môže byť zmenený, maximálne o 10% voči sériovo vyrábanému vozidlu.

##### **5.2.1.3**

Celková dĺžka vozidla môže byť zmenená, maximálne o 10% voči sériovo vyrábanému vozidlu.

#### **5.2.2 Hmotnosti**

##### **5.2.2.1**

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy „J“ článok 255.4.3 a 255.4.4.

##### **5.2.2.2**

Minimálna hmotnosť podľa nominálneho objemu motora je nasledovná:

do 3 000 cm <sup>3</sup>	900 kg
od 3 000 do 5 000 cm <sup>3</sup>	1 000 kg
nad 5 000 cm <sup>3</sup>	1 100 kg

### **5.3 Motor**

#### **5.3.1 Všeobecne**

Ľubovoľný, palivo ľubovoľné. Všetky úpravy motora sa povoľujú. Môže byť použitý len jeden spaľovací motor, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru. Tento môže byť upravený pre lepšie osadenie motora.

#### **5.3.2 Objem**

Maximálny nominálny objem motora je 8 200 cm<sup>3</sup>.

#### **5.3.3 Preplňovanie, restriktor**

Preplňovanie je ľubovoľné, restriktor nie je povinný

#### **5.3.4 Výfukový systém, katalyzátor**

Výfukový systém je ľubovoľný avšak jeho súčasťou musí byť tlmič výfuku, katalyzátor je odporúčaný. Pre turbo motory tlmič nie je povinný. Vyústenie výfuku alebo výfukov môže byť maximálne 100 mm od vonkajšieho obrysu karosérie. Maximálna výška vyústenia výfuku je 500 mm nad vozovkou. Výfukový systém musí v každom prípade umožniť odvádzanie plynov mimo karosériu a priestoru pre posádku a zabrániť

vniknutiu spalín do priestoru pre posádku.

## **5.4 Palivový systém**

### **5.4.1 Palivová nádrž**

sériového vyhotovenia, bez akýchkoľvek úprav, uchytená za pôvodné úchytky na pôvodnom mieste, alebo bezpečnostná palivová nádrž za podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha J článok 253.14, alebo nádrž sériovej výroby homologovaná pre cestnú premávku, vybavená i okami pre skrutkové uchytenie, bez akýchkoľvek úprav. Pre tento účel je potrebné vytvoriť úchytné body na karosérii pri čom všetky body musia viesť z nosnej časti karosérie. Na úchyt karosérie treba použiť oceľové rúrky ťahané za studena, bezšvové, minimálneho rozmeru 20mm x 2mm alebo U profil o minimálnej hrúbke steny 3mm. Na uchytenie musia byť využité všetky úchyty na nádrži. Samotné uchytenie vzniká spojením úchytu nádrže s úchytom na karosérii pomocou skrutkového spoja. Skrutka musí byť minimálne M10 s veľkoplošnou podložkou.

### **5.4.2 Palivové čerpadlá**

Palivové čerpadlá a ich počet je ľubovoľný.

### **5.4.3 Rozvod paliva**

Rozvod paliva musí byť sériového vyhotovenie alebo musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.3.1. a 3.2.

## **5.5 Elektrický systém**

### **5.5.1 Akumulátor**

Je ľubovoľný. Ak nie je umiestnený na pôvodnom mieste, musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255.5.8.3.

### **5.5.2 Hlavný odpojovač**

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha J článok 253.13.

### **5.5.3 Osvetlenie**

Osvetlenie vozidla nemusí zodpovedať pôvodnému vyhotoveniu. Povinné je aspoň jedno funkčné brzdové svetlo s účinnou plochou minimálne 90cm<sup>2</sup>. Minimálna montážna výška je 50cm od vozovky. Výstražná signalizácia všetkými štyrmi smerovkami je povinná.

### **5.5.4**

V prípade nočnej jazdy musí byť auto vybavené minimálne stretávacími svetlami vpredu a obrysovými vzadu.

## **5.6 Riadiaca jednotka**

Riadiaca jednotka je ľubovoľná

## **5.7 Prevody**

### **5.7.1 Spojka**

Ľubovoľná

### **5.7.2 Prevodovka**

Ľubovoľná

### **5.7.3 Diferenciál**

Ľubovoľný

### **5.7.4 Spojovacie hriadele**

Ľubovoľné

## **5.8 Zavesenia**

### **5.8.1 Predná náprava**

Ľubovoľná.

### **5.8.2 Zadná náprava**

Ľubovoľná.

### **5.8.3 Riadenie**

Lubovoľné. Zmena polohy stĺpiku riadenia je povolená. Volant musí byť uzavretého typu, ak je použitý odnímateľný volant. Tento musí spĺňať MŠP Prílohy J článok 255–5.7.3.9.

## **5.9 Kolesá**

### **5.9.1 Pneumatiky**

Lubovoľné.

### **5.9.2 Disky**

Lubovoľné, je povolené použiť podložky medzi náboj a disk kolesa.

### **5.9.3 Rezervné koleso**

Nie je povinné.

## **5.10 Brzdový systém**

### **5.10.1 Prevádzkové brzdy**

Funkcia dvoj okruhového systému musí byť zachovaná. Je povolené použitie iných kotúčov, obloženia a brzdičov. Je povolená montáž ventilu obmedzujúceho dočasný účinok bŕzd na zadnej náprave.

### **5.10.2 Parkovacia brzda**

Je povolená montáž hydraulického brzdy.

## **5.11 Priestor pre posádku**

### **5.11.1 Definícia**

Je povolené odstrániť všetko obloženie a tlmiace materiály. Ak vozidlo nemá ochrannú kľetku podľa bodu 10.2, nie je povolené odstrániť obloženie dverí. Prístrojová doska môže byť odstránená. V priestore pre posádku nesmú byť žiadne ostré hrany. Je povolená montáž prídavných prístrojov. V priestore pre posádku nesmú byť žiadne potrubia, hadice (okrem sériovo zabudovaných potrubí kúrenia), z ktorých tekutina (chladiaca kvapalina, motorový olej, prevodový olej, ...) by mohla pri nehode spôsobiť vodičovi zranenie. V prípade, že sa takéto potrubie musí umiestniť v priestore pre posádku, je nutné ho v celej dĺžke pokryť prídavným, ochranným potrubím alebo ho zakryť uzavretým tunelom. V prípade ak batožinový priestor nie je oddelený od priestoru posádky, do ktorého sú umiestnené palivové nádrže a batérie, ktoré nie sú chránené, musí byť tento oddelený stenou neprepúšťajúcou kvapalinu a zamedzujúcou šíreniu požiaru.

### **5.11.2 Ochranná kľetka**

#### **5.11.2.1**

Ochranná konštrukcia musí byť minimálne podľa MŠP FIA Príloha „J“ obr. 259-1 a odporúča sa ju doplniť o prvky podľa MŠP FIA Príloha „J“ obr.253-3,253-5,253-8. Je odporúčaná ochranná konštrukcia v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.8.

#### **5.11.2.2**

Minimálne vyhotovenie ochrannej konštrukcie musí byť podľa MŠP FIA Príloha „J“ obr. 259-1 a materiálové prevedenie ako aj vyhotovenie úchyty musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.8.

### **5.11.3 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### **5.11.4 Sedadlá**

Sedadlo jazdca môže byť nahradené nepoškodeným športovým sedadlom, ostatné sedadlá môžu byť odstránené. Sériové sedadlo môže byť použité len v prípade, ak má integrovanú/nevýsuvnú opierku hlavy.

### **5.11.5 Bezpečnostné pásy**

Bezpečnostné pásy jazdca sú povinné. Minimálne 4 bodové športové bezpečnostné pásy sú povinné pre jazdca aj spolujazdca. Montáž bezpečnostných pásov musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.6.



### **5.11.6 Ochranná sieťka**

Je povolené nahradiť bočné okná ochrannou sieťkou vyhovujúcou MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.11.

### **5.11.7 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje**

#### **5.11.7.1**

Je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.2. alebo 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.

#### **5.11.7.2**

Je povinný minimálne jeden ručný hasiaci prístroj v zmysle MŠP FIA príloha „J“ článok 253.

#### **5.11.7.3**

Je odporúčaný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA platnej Prílohy „J“, článkom 253–7.2.

### **5.11.8 Vetranie a kúrenie**

Pôvodné kúrenie môže byť odstránené, musí byť však zabezpečené odhmlievanie predného okna, ak vozidlo nie je v pohybe.

### **5.11.9 Výhľad dozadu**

Výhľad dozadu musí byť zabezpečený tromi spätnými zrkadlami, umiestnenými : jedno vo vnútri vozidla a po jednom vonku na každej strane vozidla, každé s činnou plochou minimálne 90 cm<sup>2</sup>.

## **5.12 Karoséria**

Vonkajší tvar pôvodnej karosérie musí zostať zachovaný okrem vonkajších bočných prahov, blatníkov a povolených aerodynamických zariadení. Je povolená zmena výšky skeletu úpravou stĺpkov. Stredový tunel môže byť zmenený. Výška hornej hrany dverných prahov nesmie byť pri úprave podlahy prekročená. Stabilne zabudované pneumatiké zdviháky sú povolené. Žiadna časť vozidla sa nesmie dotýkať vozovky ak na jednej strane vozidla na kolesách nie sú pneumatiky. Upevňovanie akýchkoľvek mechanických dielov mimo pôvodný skelet je zakázané. Montáž akéhokoľvek zariadenia určeného k zaplneniu priestoru medzi ktoroukoľvek úplne odpruženou časťou vozidla a zemou je v každom prípade zakázaná. Povolené je ľubovoľné vystuženie skeletu vozidla. Je povolené zmeniť tvar podlahy vozidla bez zmeny tuhosti nosníkov skeletu. Škrupina strechy môže byť nahradená iným materiálom. Je možné použiť karosériu, ktorá spĺňa požiadavky skupiny E2-SC, E2-SH.

### **5.12.1 Materiál**

Materiál skeletu / šasi /musí zostať pôvodný. Je povolené odstrániť nepoužívané držiaky na skelete karosérie.

### **5.12.2 Okná**

Predné okno musí mať schvaľovacia značku pre cestnú premávku. Bočné okná je doporučené vybaviť z vnútornej strany bezfarebnou ochrannou fóliou. Je dovolené vymeniť zadné a zadne bočné okná za netrieštivý poly karbonát, minimálnej hrúbky 4 mm.

### **5.12.3 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru**

Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane minimálne 1. Vonkajší tvar dverí, kapoty motora, veka batožinového priestoru a ich materiál je ľubovoľný ak je vozidlo vybavené ochrannou konštrukciou. Vnútorň tvar dverí je ľubovoľný a musí byť prekrytý celistvým panelom s využitím predpisu MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.7.3.4.b. Vystuženie

dverí jazdca a spolujazdca musí byť buď pôvodné alebo nahradené kompozitným panelom podľa MŠP FIA Príloha „J“, článkom 255–5.7.3.4. obrázok a. Závesy a ovládacie zariadenie dverí sú ľubovoľné. Zámok a západka musia zostať pôvodné. Obloženie dverí môže byť nahradené plechom minimálnej hrúbky 0,5 mm, alebo uhlíkovým kompozitom minimálnej hrúbky 1 mm, alebo iným pevným nehorľavým materiálom minimálnej hrúbky 2 mm.

#### **5.12.4 Ťažné oká**

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253-10. V prípade kovových ôk, tieto nesmú presahovať cez obrys vozidla.

Odporúča sa aby boli vyrobené z popruhov dostatočnej pevnosti umožňujúcej odtiahnutie poškodeného vozidla.

#### **5.12.5 Blatníky**

Materiál a tvar blatníkov je ľubovoľný. Odporúča sa, aby pri pohľade zhora, zakrývali kompletný behúň pneumatiky kolesa do horizontálnej roviny prechádzajúcej osou kolesa. Behúň pneumatiky kolesa nesmie prečnievať viac ako 5 cm.

### **5.13 Aerodynamické prvky**

#### **5.13.1**

Maximálna šírka nesmie presahovať obrys karosérie bez spätných zrkadiel. Pri pohľade zhora nemusia byť obrysy aerodynamických častí zhodné s obrysom karosérie.

Aerodynamické prvky v prednej časti vozidla nesmú v žiadnom prípade presahovať viac ako 200 mm predný okraj karosérie smerom dopredu (merané od predného okraja karosérie v osi vozidla). V zadnej časti vozidla aerodynamický prvok, vrátane jeho držiakov, môže byť maximálne 400 mm od zadného okraja karosérie a nesmie byť vyššie ako 100 mm nad najvyšší bod strechy. Upevnenie zadných aerodynamických prvkov musí byť na pevnú štruktúru vozidla okrem homologovaných aerodynamických prvkov pre dané vozidlo alebo podľa bodu 12.2. Tvar a materiál aerodynamických častí je ľubovoľný, nesmie však tvoriť ostré hrany. Použitie ochranného krytu spodnej časti vozidla je povolené s prechodom v zadnej časti do difúzora za účelom vytvorenia aerodynamického efektu.

#### **5.13.2**

Uchytenie prítlačného krídla na zadnú kapotu je povolené v prípade, že je kapota doplnená o dodatočné zámky.

#### **5.13.3**

Uchytenie prítlačného krídla na zadnú kapotu sa povoľuje pod podmienkou, že bude zospodu použitá podložka kopírujúca min. tvar a dosadaciú plochu samotného úchyty krídla o hrúbke minimálne 2 mm a ploche 40cm<sup>2</sup>.

### **5.14 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **5.15 Poznámky**

## **6. Skupina STR**

### **6.1 Všeobecne**

Sú povolené všetky sériovo vyrábané osobné vozidlá, ktoré sú schválené pre premávku na pozemných komunikáciách. Musia mať platné evidenčné číslo a technický preukaz. Vozidlá nemusia mať preukaz športového vozidla.

### **6.2 Rozmery a hmotnosti**

#### **6.2.1 Rozmery**

Musia byť v súlade s homologačným listom, prípadne s osvedčením o evidencii vozidla.

#### **6.2.2 Hmotnosť**

Minimálna hmotnosť vozidla je daná údajom uvedeným v technickom preukaze vozidla s využitím mínusovej tolerancie 5%. Táto minimálna hmotnosť musí byť dodržaná v priebehu pretekov. Hmotnosť vozidla bude overovaná bez jazdca.

### **6.3 Motor**

#### **6.3.1 Všeobecne**

Je možné použiť len sériový motor pre daný typ vozidla zapísaný v technickom preukaze vozidla, je možná jeho ľubovoľná úprava.

V prípade zmeny motora musí byť tento zapísaný v technickom preukaze vozidla, poloha motora musí zostať zachovaná. Zabudovanie vstrekovania vody, zmesi vody a alkoholu je dovolené a neindikuje zaradenie do vyššej triedy, neponíma sa ako viacnásobné prepĺňovanie.

#### **6.3.2 Objem**

Objem motora musí zostať v súlade s údajmi uvedenými v technickom preukaze. Prípadná zmena objemu motora je možná do objemu výbrusu povoleného výrobcom vozidla (motora).

#### **6.3.3 Prepĺňovanie, restriktor**

Úprava výkonu motora doplnením akéhokoľvek typu prepĺňovania je povolená.

##### **6.3.3.1 Prepĺňovanie motora „Nitro“**

Prepĺňovanie systémom „Nitro“ je povolené.

#### **6.3.4 Výfukový systém, katalyzátor**

Je dovolená úprava výfukového systému, pričom poloha ukončenia výfukového systému musí byť identická so sériovým prevedením (strana nerozhoduje).

##### **6.3.4.1 Katalyzátor nie je povinný.**

#### **6.3.5 Chladič**

Dodatočné chladenie medzi chladiča stlačeného vzduchu (intercooler) pomocou CO<sub>2</sub>, ľadom, vodou je povolené v takom rozsahu, aby z vozidla žiadna kvapalina nevytekala po posunutí sa na štartovú čiaru.

### **6.4 Palivový systém**

#### **6.4.1 Palivová nádrž**

Palivová nádrž musí byť sériového vyhotovenia, výrobcom daného typu bez akýchkoľvek úprav, vrátane umiestnenia a uchytenia.

#### **6.4.2 Palivové čerpadlá**

Sú povolené ľubovoľné čerpadlá.

#### **6.4.3 Rozvod paliva**

Rozvod paliva musí byť sériového vyhotovenia okrem regulátora paliva, ktorý môže byť vymenený za nastaviteľný.

#### **6.4.4 Palivo**

Je povolené používať len palivá dostupné a predávané na čerpacích staniciach, vrátane bio paliva E85 a špeciálnych, vysoko oktánových, prípadne okysličených certifikovaných palív, komerčne predávaných a odporúčaných pre cestné vozidlá, bez potreby zásahu do manažmentu motora.

## **6.5 Elektrický systém**

### **6.5.1 Akumulátor**

Je ľubovoľný. Ak nie je umiestnený na pôvodnom mieste, musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255.5.8.3.

### **6.5.2 Hlavný odpojovač**

Nie je povinný. Jeho používanie je odporúčané.

### **6.5.3 Osvetlenie**

Musí byť prevedenia schváleného pre cestnú premávku.

### **6.5.4 Riadiaca jednotka**

Riadiaca jednotka je ľubovoľná.

## **6.6 Prevody**

### **6.6.1 Spojka**

Ľubovoľná.

### **6.6.2 Prevodovka**

Sériová s možnou úpravou prevodov pri zachovaní počtu prevodových stupňov, skrine a systému mazania.

### **6.6.3 Diferenciál**

Ľubovoľný.

### **6.6.4 Spojovacie hriadele**

Ľubovoľné.

## **6.7 Zavesenia**

### **6.7.1 Predná náprava**

Sériová s možnosťami úprav schválenými pre cestnú premávku pri zachovaní pôvodnej koncepcie

### **6.7.2 Zadná náprava**

Sériová s možnosťami úprav schválenými pre cestnú premávku pri zachovaní pôvodnej koncepcie

## **6.8 Kompletné kolesá**

Môžu byť použité ľubovoľné kolesá minimálnej veľkosti pneumatík a ráfikov ako je uvedené v technickom preukaze pri dodržaní s podmienky, že pri pohľade zhora bude koleso prekryté blatníkom do roviny prechádzajúcej stredom náboja kolesa.

### **6.8.1 Pneumatiky**

Pneumatiky musia byť schváleného typu pre cestnú premávku s označením „E“, s minimálnou hĺbkou dezénu 2mm.

### **6.8.2 Kolesá**

Kolesá musia byť schváleného typu pre dané vozidlo, ktoré sú zapísané v technickom preukaze s toleranciou +1". Použitie kolesa pre nůdzový dojazd je zakázané.

### **6.8.3 Rezervné koleso**

Nie je povinné

### **6.8.4 Podporné kolesá**

Používanie podporného kolesa je povolené vo všetkých triedach. Rámy s podpornými kolieskami môžu byť jedno kolieskové alebo dvoj kolieskové a odpružené alebo neodpružené. Dĺžka oporného rámu (od spodného bodu uchytenia po stred otáčania kolieska) by mala byť minimálne 80cm. Šírka rámu (v mieste uchytenia) sa môže líšiť podľa konštrukcie auta a miesta uchytenia od 50cm. Rám nemôže byť ale širší ako samotné vozidlo. Pomocný rám musí byť uchytený o pevné miesto na karosérii (napríklad pri úchytoch tlmičov, na nosníkoch, atď. ) alebo na hlavnom alebo ochrannom ráme v min. 3 bodoch. K upevneniu sa musia použiť pevnostné skrutky minimálne M8 s minimálnou pevnosťou 8.8. Trubky rámu nemôžu mať menší priemer ako 25mm (ak nie sú chróm molybdénové 19mm). Hrúbka steny trubky minimálne 2

mm (ak nie je chróm molybdénová). Použiť sa môžu kolieska s ložiskami a pneumatiky z plnej gummy. Celý pomocný rám by mal byť nastaviteľný, aby bolo možné meniť výšku koliesok podľa príľnavosti asfaltu a rovinatosti trate.

## **6.9 Brzdový systém**

### **6.9.1 Všeobecne**

Brzdový systém musí byť dvoj okruhového prevedenia.

## **6.10 Priestor pre posádku**

### **6.10.1 Definícia**

Vozidlo musí byť vybavené všetkými sedadlami, ochranné a izolačné časti interiéru musia zostať namontované okrem zadného plata v 5-dverových autách, ktoré môže byť vymontované. Všetky bezpečnostné prvky, ktoré sú predpísané predpismi cestnej premávky, musia zostať vo vozidle namontované.

#### **6.10.1.1 Nádoba na "Nitro".**

V priestore pre posádku môžu byť prepravované tlakové nádoby pre systém "Nitro". Nádoby na „Nitro“ sa odporúča montovať mimo priestoru pre posádku s podmienkou, že sa nachádzajú minimálne 300 mm od vonkajších obrysov karosérie v horizontálnom smere. Musia byť zabezpečené minimálne dvomi kovovými pásmi a uchytené minimálne 2 skrutkami systém zabezpečenia musí byť schopný odolať spomaleniu 25 g. Všetky časti zariadenia „Nitro“ musia byť ohňovzdorné. Potrubia z umelej hmoty sú zakázané a kovové potrubia sú povinné.

#### **6.10.2 Ochranná klietka**

Nie je povinná.

#### **6.10.3 Sedadlá**

Sedadlo jazdca a spolujazdca môže byť nahradené nepoškodeným športovým sedadlom s integrovanou opierkou hlavy. Odporúča sa s homologáciou FIA (nemusí byť platná). Uchytenie športového sedadla nesmie mať provízorný charakter.

#### **6.10.4 Bezpečnostné pásy**

Bezpečnostní pásy sú povinné. Je možná výmena pôvodných bezpečnostných pásov za nepoškodené bezpečnostné pásy minimálne 4 popruhovú (4 body uchytenia) Odporúčajú sa bezpečnostné pásy s homologáciou FIA so skončenou homologáciou FIA minimálne štandardu 8854–1988. V prípade použitia bezpečnostných pásov so skončenou homologáciou FIA musí montáž týchto pásov zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.6.2.

#### **6.10.5 Ochranná sieťka**

Nie je povinná.

#### **6.10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje**

Je odporučený 1ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3.

Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“. článkom 253–7.

## **6.11 Karoséria**

### **6.11.1 Materiál**

Je dovoľené odľahčenie karosérie výmenou jedného kovového dielu karosérie za iný diel z plastu, karbónu, hliníka alebo iného obdobného pevného materiálu. Karoséria vozidla musí byť celistvá, nesmie chýbať žiadny väčší diel karosérie (kapota, nárazník apod.).

#### **6.11.2 Okná**

Okná musia zostať sériové, tak ako boli montované výrobcom vozidla. Mechanizmus otvárania okien je ľubovoľný. Všetky okná musia byť počas jazdy zatvorené. Jazda s otvorenou strechou v prípade vozidiel kabriolet, u ktorých sa táto dá uzatvoriť, je zakázaná.

#### **6.11.3 Ťažné oká**

Sériové ťažné oká pre ťahanie nepojazdného vozidla musia byť dostupné a funkčné.

### **6.12 Aerodynamické prvky**

Sú dovolené ľubovoľné aerodynamické prvky, ktoré sú certifikované pre použitie v cestnej premávke. Zákaz jazdenia s odnímateľnými doplnkami a dekoráciami - strešné nosiče, dekoratívne predmety na nárazníkoch atď. Výnimkou sú minikamery s vákuovým uchytaním.

### **6.13 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **6.14 Poznámky**

## **7. Skupina PRF**

### **7.1 Všeobecne**

Vozidlá sú určené len pre automobilový šprint. Vozidlá nemusia mať platné evidenčné číslo a technický preukaz. Môžu využiť niektorú s tu uvedených úprav. Vozidlá nemusia mať preukaz športového vozidla.

### **7.2 Rozmery a hmotnosti**

#### **7.2.1 Rozmery**

Maximálna šírka vozidiel je 2,1m.

#### **7.2.2 Hmotnosti**

V závislosti na objeme valcov motora, prípadne prepočítanom objeme (použitie prepĺňovaného motora, nitro) sú predpísané nasledovné minimálne hmotnosti:

do 1 000 cm <sup>3</sup>	500 kg
od 1 000 cm <sup>3</sup> do 1 400 cm <sup>3</sup>	550 kg
od 1 400 cm <sup>3</sup> do 1 600 cm <sup>3</sup>	580 kg
od 1 600 cm <sup>3</sup> do 2 000 cm <sup>3</sup>	620 kg
od 2 000 cm <sup>3</sup> do 3 000 cm <sup>3</sup>	700 kg
od 3 000 cm <sup>3</sup> do 4 000 cm <sup>3</sup>	780 kg
od 4 000 cm <sup>3</sup> do 5 000 cm <sup>3</sup>	860 kg
od 5 000 cm <sup>3</sup> do 6 500 cm <sup>3</sup>	960 kg

Uvedené minimálne hmotnosti musia byť dodržané po celú dobu trvania pretekov, teda aj po

prejdení cieľom. Váži sa vozidlo bez jazdca a bez dopĺňania akýchkoľvek kvapalín.

Použitie závažia je povolené, musí však byť celistvé z pevného materiálu, pevne priskrutkované k zosilnenej podlahe priestoru pre posádku a musí byť umožnené jeho zaplombovanie. Plocha zosinenia pre každú skrutku 100 cm<sup>2</sup>, hrúbka plechu minimálne 3 mm, akosť skrutiek minimálne M10–8G)

### **7.3 Motor**

#### **7.3.1 Všeobecne**

Je povolený ľubovoľný typ motora a jeho úpravy sú povolené.

Zmena polohy motora je ľubovoľná pri dodržaní podmienok uvedených v ďalšom. Zabudovanie vstrekovania vody, zmesi vody a alkoholu je dovolené a neindikuje zaradenie do vyššej triedy, nepovažuje sa ako viacnásobné prepĺňovanie.

#### **7.3.2 Objem motora**

Ľubovoľný.

#### **7.3.3 Prepĺňovanie, restriktor**

Prepĺňovanie je povolené, bez obmedzenia prívodu vzduchu.

##### **7.3.3.1 Prepĺňovanie motora „Nitro“**

Prepĺňovanie systémom „Nitro“ je povolené.

#### **7.3.4 Výfukový systém, katalyzátor**

Úprava výfukového systému je dovolená. Výfukový systém musí v každom prípade umožniť odvádzanie plynov mimo karosériu a priestoru pre posádku a zabrániť vniknutiu spalín do priestoru pre posádku. Katalyzátor nie je povinný.

#### **7.3.5 Chladič**

Typ a kapacita nie je obmedzená ako i jeho umiestnenie ale nesmie zasahovať do priestoru pre posádku.

### **7.4 Palivový systém**

#### **7.4.1 Palivová nádrž**

Palivová nádrž (aj jej uzáver) musia byť sériové z cestného motorového vozidla (homologovaného pre premávku na cestných komunikáciách) bez úprav a bez

viditeľných známkov poškodenia. Môže sa tiež použiť palivová nádrž, vyrobená špeciálne pre dané vozidlo. Ak sa použije špeciálna palivová nádrž, vyhotovenie nádrže a jej uzáveru musí byť také, aby pri prevrátení vozidla nemohlo prísť k vytekaniu alebo presakovaniu paliva (na tento účel musia byť nádrž alebo uzáver opatrené samočinným spätným ventilom homologovaného typu). Odvzdušnenie palivovej nádrže nesmie vyúsťovať do priestoru pre posádku. Ako materiál palivovej nádrže sa môže použiť oceľ alebo hliník. Pokiaľ je to s ohľadom na umiestnenie nádrže možné, odporúča sa použitie homologovanej nádrže alebo nádrže vyrobenej podľa podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.14.

#### **7.4.1.1**

Uzáver palivovej nádrže je ľubovoľný, avšak nesmie presahovať cez plochu karosérie a nesmie umožniť únik paliva.

#### **7.4.1.2**

V prípade použitia bezpečnostnej palivovej nádrže jej umiestnenie musí byť v batožinovom priestore a musí byť oddelená od priestoru posádky / motora / výfukovému systému stenou, ktorá odoláva ohňu a zabraňuje presakovaniu kvapalín do týchto priestorov a / alebo chránená krytom, ktorý spĺňa predchádzajúce podmienky. Nádrž musí byť vždy oddelená od priestoru pre posádku žiaruvzdornou stenou. Palivová nádrž musí byť umiestnená tak, aby nehrozilo jej prerazenie alebo poškodenie pri prevrátení vozidla (odporúčané je chrániť ju umiestnením vo vnútri rámu alebo karosérie). Nádrž je nutné oddeliť od motora, výfuku, elektroinštalácie alebo iných zdrojov tepla žiaruvzdornou prekážkou (nehorľavým krytom). Umiestnenie palivovej nádrže v priestore pre posádku je zakázané.

#### **7.4.1.3**

Použitie zariadenia na znižovanie teploty paliva pod teplotu nižšiu ako 100 C je zakázané.

### **7.4.2 Palivové čerpadlá**

Palivové čerpadlá sú ľubovoľné ako aj ich počet.

### **7.4.3 Rozvod paliva**

Rozvod paliva musí byť sériového vyhotovenia, alebo musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.3.1. a 3.2.

### **7.4.4 Palivo**

Je povolené používať ľubovoľné palivo.

## **7.5 Elektrický systém**

### **7.5.1 Akumulátor**

Je ľubovoľný. Ak nie je umiestnený na pôvodnom mieste, musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 255.5.8.3.

### **7.5.2 Hlavný odpojovač**

Odporúča odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha J článok 253.13. Musí umožniť odpojiť všetky spotrebiče, okrem elektrického systému hasiaceho zariadenia ak je tento použitý.

### **7.5.3 Osvetlenie**

Osvetlenie vozidla, sériovo namontované, nie je povinné. V prípade, že po odstránení osvetlenia vytŕčajú z vozidla ostré (kovové) hrany, musia byť prekryté plastovým alebo kovovým krytom alebo musia byť zaoblené na rádus minimálne 5mm.

### **7.5.4 Riadiaca jednotka**

Riadiaca jednotka je ľubovoľná.

## **7.6 Prevody**

### **7.6.1 Spojka**

Ľubovoľná.

### **7.6.2 Prevodovka**



Ľubovoľná.

### **7.6.3 Diferenciál**

Ľubovoľný.

### **7.6.4 Spojovacie hriadele**

Ľubovoľné.

## **7.7 Zavesenia**

### **7.7.1 Predná náprava**

Ľubovoľné.

### **7.7.2 Zadná náprava**

Ľubovoľné.

## **7.8 Kolesá**

### **7.8.1 Pneumatiky**

Pneumatiky typu Slick sú povolené bez obmedzenia. Špeciálne pneumatiky pre šprint mäkkej zmesi pri dodržaní tlaku určeného výrobcom sú povolené.

### **7.8.2 Koleso**

Je povolené použitie ľubovoľného kolesa. Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené.

### **7.8.3 Kompletné kolesá**

Kompletné koleso je ľubovoľné.

### **7.8.4 Rezervné koleso**

Nie je povinné.

### **7.8.5 Podporné kolesá**

Používanie podporného kolesa je povolené vo všetkých triedach. Rámy s podpornými kolieskami môžu byť jedno kolieskové alebo dvoj kolieskové a odpružené alebo neodpružené. Dĺžka oporného rámu (od spodného bodu uchytenia po stred otáčania kolieska) by mala byť minimálne 80 cm. Šírka rámu (v mieste uchytenia) sa môže líšiť podľa konštrukcie auta a miesta uchytenia od 50 cm. Rám nemôže byť ale širší ako samotné vozidlo. Pomocný rám musí byť uchytený o pevné miesto na karosérii (napríklad pri úchytoch tlmičov, na nosníkoch, atď.) alebo na hlavnom alebo ochrannom ráme v min. 3 bodoch. K upevneniu sa musia použiť pevnostné skrutky minimálne M8 s min. pevnosťou 8.8. Trubky rámu nemôžu mať menší priemer ako 25mm (ak nie sú chróm molybdénové 19mm). Hrúbka steny trubky minimálne 2 mm (ak nie je chróm molybdénová). Použiť sa môžu kolieska s ložiskami a pneumatiky z plnej gumy. Celý pomocný rám by mal byť nastaviteľný, aby bolo možné meniť výšku koliesok podľa príľnavosti asfaltu a rovinatosti trate.

## **7.9 Brzdový systém**

### **7.9.1 Všeobecne**

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový. Je povolené použitie brzdového padáku.

## **7.10 Priestor pre posádku**

### **7.10.1 Definícia**

Priestor posádky vo vozidle je ohraničený vnútornými plochami podlahy, strechy, dverami, priečkou oddeľujúcou motorový priestor a plochou vytvorenou zadnými sedadlami.

Akékoľvek potrubia vedúce týmto priestorom musia byť účinne zakryté / oddelené tak, aby v žiadnom prípade nedošlo k úniku kvapalín do priestoru posádky. Podlaha priestoru posádky nesmie vykazovať žiadne provizóriá a musí zamedziť vniknutiu akejkoľvek nečistoty. Motor musí byť oddelený pevnou priečkou od priestoru pre posádku.

V prípade umiestnenia motora do priestoru posádku musí byť:

- zabezpečený dostatočný priestor pre jazdca, ktorý nesmie byť obmedzený v pohyboch potrebných pre ovládanie vozidla

- kryt oddeľujúci priestor posádky od agregátov motora, prevodovky, spojovacích hriadeľov / reťazí a pod. musí mať dostatočnú pevnosť a tuhosť, aby zabránil preniknutiu akýchkoľvek dielov do priestoru posádky. V prípade požiaru musí zabrániť preniknutiu plameňov a prieniku kvapalín do tohto priestoru

#### **Použitý materiál pre výrobu krytu:**

Musí mať minimálnu hrúbku 3mm pri použití oceleového hladkého plechu, nesmie mať menšiu hrúbku ako 1,5 mm pri použití oceleového plechu vystuženého prelisovaním (krížové / šikmé / rovnobežné odporúča sa kombinované), pri použití karbónu hrúbka nesmie byť menšia ako 4 mm, kombinácie rúrkového priehradového rámu a oceleového plechu alebo karbónu hrúbky 0,7mm. Rozmery rúrok: priemer 12mm s hrúbkou steny 1,5mm. Pozdĺžna vzdialenosť medzi rúrkami 100mm, priečna vzdialenosť 200mm. Je odporúčané použiť namiesto rúrok štvorcový profil (jokel) rozmeru 12x12x1,5mm. Pri použití priehradového rámu kombinovaného s plechom / karbónom je povinné umiestnenie plechu / karbónu z vnútornej strany krytu. Použitie kevlaru je zakázané. V prípade reťazového prevodu musí byť tento od priestoru posádky navyše oddelený samostatným krytom z oceleového plechu hrúbky 2 mm.

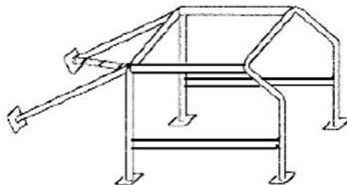
##### **7.10.1.1 Nádoba na „Nitro“**

V priestore pre posádku môžu byť prepravované tlakové nádoby pre systém „Nitro“. Nádoby na „Nitro“ sa odporúča montovať mimo priestoru pre posádku s podmienkou, že sa nachádzajú minimálne 300 mm od vonkajších obrysov karosérie v horizontálnom smere. Musia byť zabezpečené minimálne dvomi kovovými pásmi a uchytené minimálne 2 skrutkami systém zabezpečenia musí byť schopný odolať spomaleniu 25 g. Všetky časti zariadenia „Nitro“ musia byť ohňovzdorné. Potrubia z umelej hmoty sú zakázané a kovové potrubia sú povinné.

##### **7.10.2 Ochranná klietka**

Ochranná klietka nie je povinná, je však dôrazne odporúčaná. Ak je vozidlo vybavené ochrannou klietkou, táto musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253.8.

Minimálne zostava ochrannej klietky je zobrazená na obrázku:



##### **7.10.2.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

##### **7.10.3 Sedadlá**

Sedadlo jazdca môže byť nahradené nepoškodeným športovým sedadlom, ostatné sedadlá môžu byť odstránené.

##### **7.10.4 Bezpečnostné pásy**

Bezpečnostné pásy jazdca sú povinné. Je možná výmena bezpečnostných pásov za minimálne štvor popruhové minimálne s tromi bodmi uchytenia, len ak je vozidlo vybavené ochrannou konštrukciou. Montáž bezpečnostných pásov musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 253.6

##### **7.10.5 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje**

Je odporúčaný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.2 alebo 1ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.

## **7.11 Karoséria**

Je povolené odľahčovanie karosérie výmenou dielcov za plastové. Všetky vymenené diely karosérie (dvere, kapoty, strechy...atď. ) musia byť zhotovené z laminátu, karbónu, kevlaru, plastu, hliníka, alebo iného obdobného materiálu (alebo kombinácie týchto materiálov) odpovedajúcej hrúbky (laminát, karbón, kevlar = min.1mm, hliník = min.0,5mm), pričom silueta vozidla musí zostať zachovaná. Povolená je demontáž jedného dielu karosérie a to predného alebo zadného nárazníka.

### **7.11.1 Skelet**

V prípade že bude motor premiestnený do priestoru posádky v žiadnom prípade nesmie týmto vzniknúť potreba zmeny / úpravy nosnej časti skeletu.

Zmena skeletu, okrem podlahy a uloženia zadnej nápravy v mieste uloženia motora, je zakázaná, okrem prototypových vozidiel z trubkovým rámom, ktorých stavba sa riadi predpisom MŠP FIA Príloha „J“ článok 277.

### **7.11.2 Okná**

Všetky bočné a zadné sklá môžu byť nahradené materiálom netrieštivého polykarbonátového typu minimálnej hrúbky 3 mm. Čelné sklo môže byť nahradené čírim polykarbonátom minimálnej hrúbky 5mm.

#### **7.11.2.1 Vnútorne obloženie dverí**

Je dôrazne doporučené v prípade odstránenia vnútorného obloženia dverí zabezpečiť aby nevznikli ostré hrany, ktoré by mohli spôsobiť zranenie jazdca. Odstránené vnútorné obloženie dverí je povinné nahradiť za dverové panely z kovového materiálu minimálnej hrúbky 0,5mm, z karbónového materiálu minimálnej hrúbky 1 mm alebo iného celistvého a nehorľavého materiálu, minimálnej hrúbky 2 mm. Okrem dvier vodiča je alternatívne prekrytie odstrojených častí nepovinné.

## **7.12 Aerodynamické prvky**

Sú dovoľené ľubovoľné aerodynamické prvky. Zákaz jazdenia s odnímateľnými doplnkami a dekoráciami - strešné nosiče, dekoratívne predmety na nárazníkoch atď. Výnimkou sú minikamery s vákuovým uchytaním.

## **7.13 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

## **7.14 Poznámky**

## **8. Skupina TH**

### **8.1 Všeobecne**

Do skupiny TH sú zaradené vozidlá homologované FIA v skupine T2 so skončenou homologáciou a sériovo vyrábané vozidlá. Vozidlá musia mať schválenú technickú spôsobilosť na prevádzku po verejných komunikáciách v SR a musia mať preukaz športového vozidla. Pre potreby tohto článku sa za sériové vozidlá považujú vozidlá vyrobené minimálne v počte 2500 identických kusoch v priebehu 12 za sebou idúcich mesiacov.

#### **8.1.1 Obmedzenia**

Vozidlo musí plne zodpovedať sériovému prevedeniu alebo homologačnému listu. Vozidlá môžu využiť úpravy dané MŠP FIA Príloha „J“ článok 284. Zvláštne predpisy pre sériové terénne vozidlá – skupina T2. Akékoľvek úpravy vozidla, ktoré nie sú povolené týmto technickým predpisom sú zakázané. Vozidlo, ktorého konštrukcia by mohla byť nebezpečná, môže byť vylúčené

### **8.2 Rozmery a hmotnosti**

#### **8.2.1 Rozmery**

Musia byť v súlade s homologačným listom, prípadne s osvedčením o evidencii vozidla.

#### **8.2.2 Hmotnosť**

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy „J“ článok 255.4.3 a 255.4.4. Vozidlá musia mať minimálnu hmotnosť, ktorá je uvedená v osvedčení o evidencii, prípadne v homologačnom liste zväčšená o hmotnosť ochrannej konštrukcie 35 kg (riešenie podľa MŠP FIA Príloha „J“ obr. 253.7.)..

### **8.3 Motor**

#### **8.3.1 Všeobecne**

Sú povolené vozidlá s benzínovým i naftovým motorom. Musí byť zachovaný systém vstrekovania, pričom vstrekovače sú ľubovoľné. Je povolené meniť prvky karburátorov, alebo vstrekovania, ktoré majú vplyv len na množstvo nasávaného paliva do motora. Sviečky a termostat sú ľubovoľné. Termostat je možné odstrániť. Povolené je zmeniť silentbloky držiakov motora za tvrdšie. V prípade nutnosti odvetrania kľukovej skrine, unikajúci olej je nutné zachytávať v priehľadnej plastovej nádobe o objeme minimálne 3 litre.

#### **8.3.2 Objem**

Je ľubovoľný, ale musí zodpovedať osvedčeniu o evidencii, prípadne homologačnému listu.

#### **8.3.3 Preplňovanie, restriktor**

Preplňovanie je povolené len v prípade použitia naftového motora. Sací systém motora musí byť vybavený restriktorom podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 284.6. Tento článok platí pre všetky motory s atmosférickým nasávaním a preplňované motory. Vzduchový filter aj jeho skriňa sú ľubovoľné. Je zakázané odoberať vzduch z priestoru pre posádku.

#### **8.3.4 Výfukový systém, katalyzátor**

Výfukový systém je ľubovoľný. Vyústenie výfukového systému môže smerovať dozadu, alebo na bok za polovicou rázvoru.

Výfukový systém musí zabezpečovať max. limit hluku 96 dB (A) + 2 dB(A).

### **8.4 Palivový systém**

#### **8.4.1 Palivová nádrž**

Je povolená sériová nádrž alebo bezpečnostná nádrž v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 283-14.

#### **8.4.2 Palivové čerpadlá**

Ľubovoľné.

#### **8.4.3 Rozvod paliva**

Palivové rúrky môžu byť nahradené hadičkami leteckého typu pri zachovaní pôvodnej montáže. Odporúča sa, aby všetky palivové rúrky vedúce do motora a od motora boli vybavené automatickým uzatváracím ventilom umiestneným priamo na nádrži. Odvzdušnenie musí byť opatrené bezpečnostným ventilom.

## **8.5 Elektrický systém**

Elektrické káble, ktoré nie sú pôvodné, musia byť chránené ohňovzdornými obalmi. Je dovolené do elektrického obvodu pridávať poistky. Menovité napätie elektrického systému musí ostať zachované.

### **8.5.1 Akumulátor**

Značka, kapacita a káble sú ľubovoľné. Premiestnenie akumulátora je povolené za podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha „J“ článok 255.5.8.3.

### **8.5.2 Hlavný odpojovač**

Musí prerušiť všetky elektrické obvody a musí tiež zastaviť motor. Musí sa dať ovládať zvnútra i zvonka vozidla. Toto vonkajšie ovládanie musí byť umiestnené v dolnej časti stĺpika čelného skla na strane jazdca. Taktiež toto ovládanie musí byť označené podľa MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.13.

### **8.5.3 Osvetlenie**

Svetelná výbava musí zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.16.

### **8.5.4 Riadiaca jednotka**

Riadiace jednotky sú ľubovoľné, prípadne môžu byť odstránené.

### **8.5.5 Alternátor**

Alternátor je ľubovoľný včítane umiestnenia a upevnenia.

## **8.6 Spojka**

Lamela spojky je ľubovoľná.

## **8.7 Prevodovka**

Je povolené vymeniť manuálnu prevodovku za automatickú a naopak, pokiaľ ňou bolo vybavené akékoľvek sériové vozidlo. Držiaky prevodovky sú ľubovoľné, nie však ich počet. Taktiež klby ovládania prevodovky sú ľubovoľné. Prevodovka musí mať povinne 1 stupeň pre jazdu vzad, ktorý funguje pri štarte pretekov..

## **8.8 Diferenciály**

Sú ľubovoľné pri zachovaní ich počtu..

## **8.9 Spojovacie hriadele**

Pozdĺžne a priečne hriadele sú ľubovoľné, nesmú však znamenať úpravu dielcov pripojenia na náboj kolesa, prevodovku a rozvodovku.

## **8.10 Zavesenie**

Vystuženie zavesenia a jeho upevňovacích bodov je dovolené pridaním materiálu, ktorý kopíruje pôvodný materiál. Povolená je montáž vystužovacích tyčí medzi horné upevňovacie body zavesenia pod podmienkou, že tieto tyče sú demontovateľné. Všetky gumové časti zavesenia môžu byť nahradené prvkami rovnakého tvaru s väčšou tvrdosťou. Pružiny – sú ľubovoľné. Povolené sú všetky druhy. Tlmiče musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“, článok 284.6.3.5. Vpredu i vzadu sú povolené pásy pre obmedzenie pohybu tlmičov.

### **8.10.1 Predná náprava**

Sériová, alebo homologovaná. V prípade použitia pevnej nápravy môžu byť pôvodné dielce zosilnené, v takom rozsahu aby bolo možné vždy spoľahlivo rozoznať pôvodné dielce.

### **8.10.2 Zadná náprava**

Sériová, alebo homologovaná. V prípade použitia pevnej nápravy môžu byť pôvodné dielce zosilnené, v takom rozsahu aby bolo možné vždy spoľahlivo rozpoznať pôvodné dielce.

### **8.10.3 Riadenie**

Volant je ľubovoľný.

### **8.11 Kolesá**

Kolesá sú ľubovoľné pri dodržaní rozmerov uvedených v osvedčení o evidencii, prípadne v homologačnom liste s toleranciou priemeru +/- 1". Šírka kompletného kolesa musí byť taká, aby časť kolesa nad vodorovnou rovinou prechádzajúcou stredom kolesa neprečnievala karosériu pri pohľade zhora.

#### **8.11.1 Pneumatiky**

Sú ľubovoľné za podmienky, že boli schválené pre cestnú premávku prípadne homologované pre rally.

#### **8.11.2 Disky**

Podložky pod disky sú povolené.

#### **8.11.3 Rezervné kolesá**

Rezervné kolesá môžu byť umiestnené aj v priestore pre posádku za predpokladu dokonalého upevnenia.

### **8.12 Brzdový systém**

#### **8.12.1 Všeobecne**

Povinný je dvojitý brzdový okruh ovládaný jedným pedálom, ktorý pôsobí na všetky 4 kolesá. Brzdový systém musí byť účinne chránený proti poškodeniu. Rúrky môžu byť nahradené hadičkami leteckého typu.

#### **8.12.2 Prevádzkové brzdy**

Brzdové obloženie včítane upevnenia je ľubovoľné pri zachovaní tretej plochy. Posilňovač bŕzd môže byť vyradený z činnosti a odstránený. Ak je vozidlo vybavené elektronickým riadením brzdného tlaku je možné tento systém odstrániť, prípadne deaktivovať a použiť obmedzovač tlaku brzdového systému na zadnú nápravu a ľubovoľnú parkovaciu brzdou v súlade s bodom 9.3.

#### **8.12.3 Parkovacia brzda**

Vozidlo musí byť vybavené parkovacou brzdou ručne ovládanou, ktorá pôsobí na brzdy jednej nápravy a je nezávislá od hlavného ovládania bŕzd. Je povolená úprava polohy zariadenia parkovacej brzdy.

### **8.13 Priestor pre posádku**

#### **8.13.1 Definícia**

Je to vnútorný konštrukčný priestor v ktorom je umiestnený jazdec a spolujazdec. Usporiadanie priestoru pre posádku riešiť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 284.6.6. Príslušenstvo, ktoré môže byť uložené v priestore pre posádku: náradie, bezpečnostné a komunikačné vybavenie, ovládacie prvky pre riadenie vozidla, nádržka s kvapalinou pre ostrekovače okien, náhradné kolesá a ND. Je zakázané používať gumové upevňovacie popruhy.

#### **8.13.2 Ochranná klietka**

Je predpísané použitie ochrannej klietky, ktorá úplne vyhovuje MŠP FIA Príloha „J“ článku 283.8. Diagonálne výstuhy hlavného oblúka do kríža podľa MŠP FIA Príloha „J“ obrázok 253-7 sú povinné.

#### **8.13.2.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

#### **8.13.3 Sedadlá**

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standart-u FIA 8855-1999 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby.. Uchytenie sedadiel podľa MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.20.

#### **8.13.4 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 10 rokov. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, príloha „J“ článok 283.6.2. Vo vozidle sa musia nachádzať dva rezné nástroje v dosahu pripútanej posádky.

#### **8.13.5 Ochranné sieťky**

Všetky vozidlá, ktoré majú spúšťacie okná, musia byť vybavené ochrannými sieťkami, ktoré sú pripravené k týmto dverám pomocou rýchlo uvoľňovacieho systému. Tieto sieťky musia zakrývať otvor okna po stred volantu. Charakteristika sieťok – pozri MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.11.

#### **8.13.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje**

V každom vozidle musí byť umiestnený min. jeden ručný hasiaci prístroj s hmotnosťou náplne min. 2 kg. Umiestnenie, náplne, upevnenie, podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 283.7.2. Umiestnenie has. prístroja musí byť označené červeným písmenom E v bielom kruhu s červeným okrajom. Priemer kruhu 10 cm. Vozidlo môže byť vybavené hasiacim systémom v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 283.7.1.

### **8.14 Karoséria**

Sú povolené úpravy karosérie v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 284.6.6.1 Zakázané je odľahčovanie nosného skeletu ( rámu ) vozidla. Je povolené upraviť karosériu za účelom montáže ochrannej kľietky, zmeny diferenciálu..

#### **8.14.1 Materiál**

Sériové vyhotovenie, alebo podľa homologácie.

#### **8.14.2 Okná**

Podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 283.11 s doplnkom, že zadné bočné okná ,okno zadných dverí a okno otváracej strechy môžu byť nahradené kovovým plechom o hrúbke 1,0 mm.

#### **8.14.3 Dvere a kapoty**

Sériové vyhotovenie. Najmenej dve dodatočné bezpečnostné uchytenia musia byť namontované na každej kapote. Pôvodné zámky musia byť vyradené z činnosti, alebo odstránené.

#### **8.14.4 Ťažné oká**

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J článok 283-10.

#### **8.14.5 Zásterky**

Musia byť namontované v zmysle MŠP FIA Príloha „J“, článok 283.19.

### **8.15 Aerodynamické prvky**

Aerodynamické prvky musia byť sériové alebo v súlade s homologačným listom vozidla.

#### **8.16 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

#### **8.17 Poznámky**

## **9. Skupina NH**

### **9.1 Všeobecne**

Do tejto skupiny budú zaradené vozidlá ktoré sú v súlade s MŠP FIA príloha K s povolenými odchýlkami uvedenými nižšie. Vydanie NHTP podlieha schváleniu TV SAMŠ. Vozidlo musí byť v súlade s homologačným listom s povolenými úpravami uvedenými v ďalšom texte.

### **9.2 Rozmery a hmotnosť**

#### **9.2.1 Rozmery**

Musia byť v súlade s homologačným listom, prípadne s osvedčením o evidencii vozidla.

#### **9.2.2 Hmotnosť**

Musí byť v súlade s NHTP vozidla

### **9.3 Motor**

Blok valcov pôvodne určený na základný model musí byť zachovaný. Motor musí byť nainštalovaný v priestore pôvodného motora a umiestnenie osí kľukového hriadeľa musí byť zachované. Zväčšenie vrtania motora je povolené o max. 0,6 mm, pričom hranica pôvodnej objemovej triedy nesmie byť prekročená, zdvih musí byť zachovaný. Ostatné komponenty motora ako napr.: hlava valcov, pomocné agregáty sú ľubovoľné, ale musia zodpovedať dobovej špecifikácii.

### **9.4 Palivový systém**

Palivový systém musí zodpovedať dobovej špecifikácii..

### **9.5 Elektrický systém**

Elektrický systém musí zodpovedať dobovej špecifikácii.

### **9.6 Prevody**

Celý systém prenosu krútiaceho momentu napr.: spojka, prevodovka diferenciál, spojovacie hriadele musí byť v súlade s homologačným listom vozidla..

### **9.7 Zavesenie**

Zavesenie môže byť nahradené rovnakým typom od výrobcu vozidla s podmienkou, že nebude zmenené pôvodné uchytenie na skelete vozidla a musí zodpovedať dobovej špecifikácii. Rozchod a rázvor vozidla musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

### **9.8 Kolesá**

Kompletné kolesá musia byť v súlade s homologačným listom vozidla a musia zodpovedať dobovej špecifikácii.

### **9.9 Brzdový systém**

Brzdový systém musí zodpovedať homologačnému listu. Nie je dovolené zameniť brzdové kotúče za bubny a naopak. Povinný je dvojitý brzdový okruh ovládaný jedným pedálom, ktorý pôsobí na všetky 4 kolesá. Brzdový systém musí byť účinne chránený proti poškodeniu. Rúrky môžu byť nahradené hadičkami leteckého typu.

### **9.10 Priestor posádky**

#### **9.10.1 Definícia**

Priestor posádky musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

Bezpečnostné vybavenie vozidla musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“ pre danú periódu.

#### **9.10.2 Ochranná klietka**

Ochranná klietka musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“,.. V prípade homologovanej ochrannej klietky musí byť jej výrobcom daný protokol o jej spôsobilosti.

##### **9.10.2.1**

Zvláštny prípad Na ochrannej klietke je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použitie



skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov. Upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### **9.10.3 Sedadlá**

Sedadlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“. Je povolené použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standart-u FIA 8855-1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby.. Uchytenie sedadiel podľa MŠP FIA Príloha „K“.

### **9.10.4 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4,5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, prílohe „K“.

### **9.10.5 Ochranná sieťka**

Ochranná sieťka musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“.

### **9.10.6 Hasiaci systém, hasiace prístroje**

Musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha K

### **9.11 Karoséria**

Je povolené nahradiť homologované blatníky, dvere, kapoty za blatníky, dvere, kapoty sériového vozidla pri zachovaní vonkajšieho vzhľadu. Je možná zámena materiálu blatníkov, dvier, kapôt z hliníka, alebo laminátu za diely z oceľového plechu. Pre zosilnenie karosérie platí MŠP FIA Príloha „K“. Reklamy na vozidle musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“.

### **9.12 Aerodynamické prvky**

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“ pre danú periódu a homologačným listom.

### **9.13 Povolené zmeny a doplnky**

Akékolvek ďalšie zmeny nad rámec týchto predpisov musia byť schválené TV SAMŠ a zapísané do preukazu NHTP vozidla.

### **9.14 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **9.15 Poznámky**

## 10. Skupina HK 4

### 10.1 Všeobecne

Do tejto skupiny budú zaradené cestovné, upravené cestovné, GT a GTS vozidlá homologované od 1.1.1958 1.1.1931 do 31.12.1990, ktoré sú v súlade s Prílohou K MŠP FIA s povolenými odchýlkami uvedenými nižšie.

Vydanie Preukazu vozidla skupiny HK4 podlieha schváleniu TV SAMŠ. Vozidlo musí byť v súlade s homologačným listom s povolenými úpravami uvedenými v ďalšom texte.

### 10.2 Rozmery a hmotnosť

#### 10.2.1 Rozmery

Musia byť v súlade s homologačným listom s výnimkami uvedenými nižšie.

#### 10.2.2 Hmotnosť

Musi byť v súlade s Prílohou K

### 10.3 Motor

Blok valcov pôvodne určený na základný model musí byť zachovaný. Motor musí byť nainštalovaný v priestore pôvodného motora a umiestnenie osi kľukového hriadeľa musí byť zachované. Zväčšenie vrtania motora je povolené o max. 0,6 mm, pričom hranica pôvodnej objemovej triedy nesmie byť prekročená, zdvih musí byť zachovaný. Ostatné komponenty motora ako napr.: pomocné agregáty sú ľubovoľné.

Hlava valcov je ľubovoľná, ale počet ventilov musí zostať zachovaný podľa homologačného listu k danému typu vozidla.

Pre vozidla Škoda 1000/1100 MB, Škoda 100/110, Škoda 110R, Škoda 105/120 je možné použiť kompletný motor z typu Škoda 120 M. Pre vozidla Škoda 120S, 130 RS, 130 LR je možné použiť kompletný motor z modelu Škoda Favorit.

Chladič vody je ľubovoľný, u vozidiel radu Škoda 1000 MB až Škoda 110R môže byť premiestnený do prednej časti vozidla buď do priestoru nad predný nárazník alebo zabudovaný do batožinového priestoru ako u Škoda 120S alebo Škoda 130RS. Chladič turba je ľubovoľný, ale musí byť umiestnený a uchytený na pôvodnom mieste, tak ako je v homologačnom liste.

U vozidiel preplňovaným motorom je pre rally povinný restriktor o priemere max. 34 mm, pre PAV je restriktor nepovinný.

### 10.4 Palivový systém

Palivový systém musí zodpovedať Prílohe K MŠP FIA z obdobia J1, J2. Je možné zameniť vstrekovanie za karburátory. Počet karburátorov je ľubovoľný.

Mechanické čerpadlo paliva môže byť zamenené za elektrické alebo naopak.

### 10.5 Elektrický systém

Elektrický systém je ľubovoľný, káblový zväzok je ľubovoľný, je možné zameniť dynamo za alternátor. Alternátor je ľubovoľný. Akumulátor je ľubovoľný, v prípade premiestnenia platí aktuálna Príloha J čí.255–5.8.3.

### 10.6 Prevody

Prevodovka musí byť umiestnená na pôvodnom mieste a uchytená v pôvodných bodoch karosérie, ktoré môžu byť zosilnené. Obal prevodovky musí zostať sériový alebo v súlade s homologačným listom k danému vozidlu, jednotlivé prevody sú ľubovoľné, včítane tvaru zubov a synchronizácie. Samosvorný diferenciál je povolený, systém a svornosť je ľubovoľná. Koncový prevod je ľubovoľný. Spojka ľubovoľná, avšak musí byť zachovaný počet lamiel podľa homologačného listu k danému typu vozidla. Spojovacie hriadele sú ľubovoľné, pre vozidla Škoda je možné zameniť poloosi typu mokré za poloosi typu suché.

### 10.7 Zavesenie, nápravy, riadenie

Zavesenie môže byť nahradené rovnakým typom od výrobcu vozidla s podmienkou, že nebude zmenené pôvodné uchytenie na skelete vozidla a musí zodpovedať dobovej špecifikácii. Predná a zadná náprava musí zostať v pôvodných úchytoch karosérie.

Rázvor vozidla musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

Naviac sú povolené ľubovoľné tmiče s podmienkou, že nebude zmenené pôvodné

uchytenie na skelete vozidla a môže byť zmenený rozchod podložkami, maximálnej hrúbky 30mm na jednu stranu nápravy.  
U vozidiel Škoda 1000 MB až Škoda 120 / úzka / je možné použiť nápravy z modelu M.  
U vozidiel Škoda 1000 MB až Škoda 130RS je možné použiť hrebeňové riadenie z modelu Škoda 120/136.

## **10.8 Kolesá**

Priemer diskov musí byť v súlade s homologačným listom vozidla, rozmer pneumatík je ľubovoľný.

Kompletné koleso musí byť pri pohľade zhora zakryté blatníkom až do horizontálnej roviny prechádzajúcej osou kolesa.

## **10.9 Brzdový systém**

Brzdový systém musí zodpovedať homologačnému listu. Nie je dovolené zameniť brzdové kotúče za bubny a naopak. Povinný je dvojitý brzdový okruh ovládaný jedným pedálom, ktorý pôsobí na všetky 4 kolesá. Brzdový systém musí byť účinne chránený proti poškodeniu. Rúrky môžu byť nahradené hadičkami leteckého typu. Hydraulická ručná brzda je povolená len pre vozidla, ktoré to majú uvedené v homologačnom liste.

## **10.10 Priestor posádky**

### **10.10.1 Definícia**

Priestor posádky musí byť v súlade s homologačným listom vozidla.

Bezpečnostné vybavenie vozidla musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“ pre periódu J2, okrem výnimiek uvedených nižšie.

### **10.10.2 Ochranná klietka**

Ochranná klietka musí byť v súlade s Príloha K MŠP FIA pre danú periódu. V prípade homologovanej ochrannej klietky musí byť jej výrobcom daný protokol o jej spôsobilosti.

#### **10.10.2.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej klietke je povolené umiestniť držiak kamery, ktorý musí zniesť zaťaženie 25g. Ochranná klietka nesmie byť pre tento účel prevrtaná. Použité skrutky musia byť M8 minimálnej akosti 8G. Uchytenie kamery musí byť s využitím pôvodného uchytenia skrutkou, doplneného uchytením pomocou upínacích pásov.

### **10.10.3 Sedadlá**

Sedadlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“. Je povolené použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard-u FIA 8855-1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby. Uchytenie sedadiel podľa MŠP FIA Príloha „K“. Zadné sedadlá môžu byť odstránené tak isto aj koberce a protihlukové materiály.

### **10.10.4 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4,5 alebo 6 popruhov s platnou homologáciou podľa Standardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, príloha „K“.

### **10.10.5 Ochranná sieťka**

Ochranná sieťka musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“.

### **10.10.6 Hasiaci systém, hasiace prístroje**

Musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha K

## **10.11 Karoséria**

Je povolené nahradiť homologované blatníky, dvere, kapoty za blatníky, dvere, kapoty sériového vozidla pri zachovaní vonkajšieho vzhľadu. Je možná zámena materiálu blatníkov, dvier, kapôt z hliníka, alebo laminátu za diely z oceleového plechu. Pre zosilnenie karosérie platí MŠP FIA Príloha „K“. Bočné a zadné skla môžu byť nahradené materiálom Macralon podľa Príloha K MŠP FIA. Prístrojová doska je ľubovoľná, typ a počet palubných prístrojov je ľubovoľný.

Reklamy na vozidle musia byť v súlade s Príloha K MŠP FIA.

### **10.12 Aerodynamické prvky**

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „K“ pre danú periódu a homologačným listom. Je povolené použiť aerodynamické prvky typu tuning, ak sú schválené pre cestnú premávku a pre daný typ vozidla.

### **10.13 Povolené zmeny a doplnky**

Akékoľvek ďalšie zmeny nad rámec týchto predpisov musia byť schválené TV SAMŠ a zapísané do Preukazu vozidla skupiny HK4.

### **10.14 Povolené zmeny a doplnky**

Je zakázané použitie materiálu typu Carbon a Kevlar

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané.

Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **10.15 Poznámky**

## **11. Skupina D5, D6,**

### **11.1 Spôsobilé vozidlá**

Pre skupiny D5 a D6 sú prípustné sériovo vyrábané vozidlá homologované FIA pre skupinu A a N (vozidlá typu Kit Car a vozidlá WRC sú neprípustné). Sú povolené aj vozidlá, ktoré nie sú homologované FIA, ale sú sériovo vyrábané a riadne sa predávajú uznanou obchodnou sieťou. Sú to vozidlá ktoré majú 4 sedadlá s rozmermi priestoru pre posádku vyhovujúcimi Článku 2.3 homologačných predpisov FIA pre Skupinu A ; musia mať karosériu/skelet, vrátane dverí, vyrobený z ocele, alebo iného materiálu, vyrábaného vo veľkých počtoch, musia byť homologované ako cestné, dokumentácia obsahujúca túto homologáciu musí byť priložená.

Špecifikácia vozidiel.

- Skupina D5 – cestovné vozidlá s možnosťou preplňovania motora, maximálny objem do 4000 cm<sup>3</sup>, s pohonom jednej alebo dvoch náprav.
- Skupina D6 – cestovné vozidlá s nepreplňovaným motorom maximálneho objemu do 1600cm<sup>3</sup>, s pohonom jednej nápravy

### **11.2 Rozmery a hmotnosti**

#### **11.2.1 Rozmery**

Musia byť zachované rázvor a previsy sériového vozidla. Previsy vozidla sa musia merať spôsobom, uvedeným na obrázku 255 A-1..

#### **11.2.2 Hmotnosť**

Vozidlá musia mať minimálnu hmotnosť v zmysle tabuľky uvedenej v MŠP FIA Príloha „J“ čl.279A-3.2

### **11.3 Motor**

#### **11.3.1 Všeobecne**

Ľubovoľný. Pre skupiny D5,D6 ľubovoľný koncernový. Motor musí byť umiestnený v pôvodnom motorovom priestore. Dvoj motorové usporiadanie nie je povolené pokiaľ tak nebolo homologované.

#### **11.3.2 Objem**

Skupina D5 – maximálne do 4 000 cm<sup>3</sup>,

Skupina D6 – maximálne do 1 600 cm<sup>3</sup>,

#### **11.3.3 Preplňovanie, restriktor**

Pre preplňované motory platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 279A-3.14

#### **11.3.4 Výfukový systém, katalyzátor**

Výfukový systém je ľubovoľný. Vyústenie výfuku nesmie smerovať do zeme, môže byť vyvedené do strany za polovinou rázvoru vozidla. Tunely vedúce výfukové potrubie musia ostať zvonku otvorené na minimálne dvoch tretinách svojej dĺžky Katalyzátor nie je povinný.

#### **11.3.5 Chladiaci systém**

Chladič a jeho objem sú ľubovoľné, ale jeho umiestnenie musí ostať zachované alebo byť mimo priestoru pre posádku. Uchytenie dodatočného ventilátora je povolené. Jeho umiestnenie je ľubovoľné, pokiaľ nezasahuje do priestoru pre posádku. Plocha vstupu a výstupu vzduchu ku chladiču cez karosériu môže byť maximálne rovnaká ako plocha chladiča. Potrubie vzduchu môže prechádzať priestorom pre posádku. Podlaha sa kvôli prechodom potrubia vzduchu nesmie upravovať. Clona chladiča je povolená pod podmienkou, že z nej nevyplynie žiadne zosilnenie karosérie.

### **11.4 Palivový systém**

Vstrekovanie paliva je ľubovoľné, rovnako ako karburátor. Vzájomná náhrada je povolená. Nie je povinný ventil pre odber paliva.

#### **11.4.1 Palivová nádrž**

Môže byť použitá nádrž:

- a) Sériová, umiestnená v pôvodnom priestore,
- b) bezpečnostná spĺňajúca minimálne FIA štandard FT3–1999 po skončení životnosti,

môže byť používaná štyri roky. Dokladuje súťažiaci homologačným listom, montáž v zmysle MŠP FIA, Príloha „J“ článok 253 ,

c) alebo ktorá splňa nasledujúce predpisy:

Musí byť vyrobená z hliníkového plechu minimálnej hrúbky 2 mm, materiál musí zodpovedať norme EU číslo EN–AW1052A–H24. Maximálny povolený objem 20 litrov. Zváranie nádrže musí urobiť pracovník s oprávnením pre zváranie hliníkových tlakových konštrukcií. Nádrž musí byť skúšaná tlakom 0,02 MPa na vodotesnosť zvarov (v nádrži s vodou). Na nádrži nesmú byť privarené žiadne konzoly pre uchytenie, nádrž musí byť spoľahlivo upevnená k pevnej štruktúre vozidla len prostredníctvom dvoch oceľových pásov (30 x 3 mm / skrutky 4 x M8 akosť 8.8 / vystuženie každého bodu uchytenia platnička 60 cm<sup>2</sup>, hrúbka 3 mm).

Výstupné a vstupné hrdlá (okrem hrdla odvodu vzduchu) musia byť prispôbené pre skrútkované spojenie s potrubím pružného typu (hadice).

Vstupné a výstupné potrubia napojené bezprostredne na nádrž musia byť pružného typu (hadice minimálnej dĺžky 250 mm – ďalšie pokračovanie k / od motoru kovovou rúrkou), aby nedošlo k prasknutiu nádrže alebo potrubia pri deformácii.

Vnútrojšok nádrže musí byť vyplnený bezpečnostnou penou zodpovedajúcej US norme číslo MIL–B–83054.

Bezpečnostná pena môže byť nahradená použitím „D–STOP“ anti explozívnu fóliou na vonkajšku nádrže. Palivová nádrž, okrem sériovej, záchytná nádrž (vyrovnávacia nádrž), čerpadlá a všetky prvky palivového systému musia byť umiestnené najmenej 300 mm od karosérie v bočnom aj pozdĺžnom smere, mimo priestoru pre posádku. Odvzdušnenie nádrží nesmie byť vyvedené do priestoru posádky, alebo do motorového priestoru. Musí byť vybavené minimálne gravitačným odvetracím ventilom umiestneným na nádrži.

Nádrže (palivová, olejová nádrž a nádrž chladiacej kvapaliny) musia byť účinne chránené a bezpečne uchytené ku skeletu, alebo šasi vozidla. Musia byť oddelené od priestoru pre posádku prepážkou tak, aby sa v prípade rozliatia, presiakania, alebo poruchy nádrže nepretiekla žiadna kvapalina do priestoru pre posádku. To isté sa týka palivovej nádrže vo vzťahu k motorovému priestoru a výfukovému systému. Zátka plniaceho hrdla palivovej nádrže nesmie presiahnuť karosériu a musí byť tesná.

#### **11.4.2 Palivové čerpadlá**

Lubovoľné

#### **11.4.3 Rozvod paliva**

Ak je použitá sériová nádrž daného vozidla pôvodné rúrky rozvodu paliva je povolené nahradiť hadicami leteckého typu umiestnené v pôvodnom mieste určenom výrobcom vozidla. Všetky spoje musia byť skrútkované. V prípade použitia bezpečnostnej nádrže je povinnosť nahradiť všetky rúrky rozvodu paliva týmito hadicami s dostatočnou ochranou voči poškodeniu.

#### **11.5 Elektrický systém**

##### **11.5.1 Akumulátor**

Lubovoľný, ak sa použije platia MŠP FIA Príloha „J“ článok 255 – 5.8.3.

##### **11.5.2 Hlavný odpojovač**

Je povinný. Podľa MŠP FIA Príloha „J“ čl.253-13.

##### **11.5.3 Osvetlenie**

Svetlomety môžu byť odstránené a takto vzniknuté otvory v karosérii zakryté. Kryty musia zodpovedať pôvodnému vzhľadu karosérie. K dispozícii musia byť dve funkčné zadné brzdomer svetlá. Pokiaľ nie sú použité pôvodné zadné svetlá, musia nové svetlá zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“ článku 279A-1. Svetlo musí byť zapnuté pri všetkých tréningoch, rozjazdách a finále. Svetlo musí svietiť i vtedy, ak je hlavný odpojovač vypnutý.

##### **11.5.4 Riadiaca jednotka**

Lubovoľná.

## **11.6 Prevody**

### **11.6.1 Spojka**

Ľubovoľná.

### **11.6.2 Prevodovka**

Ľubovoľná manuálna.

### **11.6.3 Diferenciál**

Ľubovoľný, použitie samosvorného diferenciálu je povolené.

### **11.6.4 Spojovacie hriadele**

Ľubovoľné.

## **11.7 Zavesenia**

Ľubovoľné, ak sa použije platí MŠP FIA Príloha „J“ článok 279A-3.17

### **11.7.1 Predná náprava**

Ľubovoľná, ak sa použije platí MŠP FIA Príloha „J“ článok 279A-3.17

### **11.7.2 Zadná náprava**

Ľubovoľná, ak sa použije platia MŠP FIA Príloha „J“ článok 279A-3.17

### **11.7.3 Riadenie**

Stĺpik riadenia nemusí mať deformačné alebo zasúvacie zariadenie. Volant nemusí mať rýchlo uvoľňovací mechanizmus. Zariadenie proti krádeži sa môže odmontovať.

Riadenie a jeho poloha sú ľubovoľné, ale je dovoľené len mechanické spojenie medzi volantom a riadenými kolesami.

## **11.8 Kolesá**

### **11.8.1 Pneumatiky**

Dezén pneumatík je ľubovoľný. Maximálna šírka drážok v priečnom a pozdĺžnom smere pneumatiky je 15 mm. Použitie pneumatík s klincami, hrotmi, reťazami, alebo iným pomocným zariadením, rovnako ako dvoj montáž, je zakázané

### **11.8.2 Kompletné koleso**

Šírka kompletného kolesa je maximálne 250 mm.

### **11.8.3 Rezervné koleso**

Zakázané

## **11.9 Brzdový systém**

### **11.9.1 Všeobecne**

Brzdový systém ľubovoľný ale musí byť dvoj okruhový ovládaný rovnakým pedálom ktorý musí normálne ovládať všetky kolesá. V prípade úniku v ktoromkoľvek bode potrubia brzdového systému, alebo pri akejkoľvek poruche v brzdovom prevodovom systéme musí pedál stále ovládať najmenej dve kolesá.

### **11.9.2 Prevádzkové brzdy**

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

### **11.9.3 Parkovacia brzda**

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný. Musí byť účinná a musí súčasne ovládať dve predné kolesá, alebo dve zadné kolesá.

## **11.10 Priestor pre posádku**

### **11.10.1 Definícia**

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel. Celistvosť deliacich stien medzi priestorom pre posádku, motorovým a batožinovým priestorom musí byť zachovaná v pôvodnom materiáli, tvare a polohe. Vnútorné vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné.

Prístrojová doska je ľubovoľná, nesmie predstavovať žiadne nebezpečenstvo pre jazdca.

Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku môžu byť

odstránené.

Výška hornej hrany dverných prahov nesmie byť pri úprave podlahy prekročená. V priestore pre posádku nesmú byť umiestnené nádrže s prevádzkovými kvapalinami alebo olejom okrem nádrže s vodou pre ostrekovanie okien. Uchytenie dodatočnej nádržky na umývanie čelného skla, alebo výmena za nádržku s väčším objemom je povolená. Táto nádržka musí byť určená výhradne na umývanie čelného skla.

#### **11.10.2 Ochranná klietka**

Musí byť v súlade s textom článku 253–8 MŠP FIA Príloha „J“.

Základná zostava ochrannej klietky musí byť v súlade:

- základná konštrukcia – obrázok 253–1 až 253–3,
- uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7,
- bočná ochrana – obrázok 253–9 až 253–11,
- vystuženie strechy – obrázok 253–12 až 253–14,
- vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33, neplatí pre vozidlá objemu do 2000 cm<sup>3</sup>,
- vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34,
- pre vozidlá s objem nad 2000 cm<sup>3</sup> platí vystuženie klietky v otvore dverí (hlavný oblúk – bočný oblúk – obrázok 253–49,
- uhlopriečka zadných podpier – obrázok 253–20,
- uchytenie do skeletu musí byť podľa kapitoly 253–8.3.2.6,
- doporučené vystuženie predného oblúka – obrázok 253–29.

Je povolené prídavné výstupy viesť do karosérie ale nesmú byť nižšie, ako je podlahá vozidla a nesmú presahovať zvislú rovinu, ktorá je tvorená vpredu prednou hranou kompletných predných kolies a vzadu zadnou hranou kompletných zadných kolies, je povolené spojenie predného a hlavného oblúka so skeletom vozidla.

##### **11.10.2.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

#### **11.10.3 Sedadlá**

Je možné použiť nepoškodené sedadlo s ukončenou homologáciou FIA Standard FIA 8855–1992. Je odporúčané sedadlo podľa štandardu FIA 8855–1999 alebo 8862-2009 aj po skončenej životnosti. Ak sú pôvodné uchytenia, alebo držiaky sedadiel vymenené, musia byť nové schválené pre použitie so sedadlom výrobcom, alebo musia vyhovovať požiadavkám Článku 253-16.2 až 253-16.5. Kompletné sedadlo musí byť umiestnené buď na jednej, alebo druhej strane od zvislej roviny prechádzajúcej pozdĺžnou osou vozidla.

#### **11.10.4 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 aj po ukončení životnosti. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, prílohe „J“ článok 253–6. Dva ramenné pásy musia mať oddelené uchytenie.

#### **11.10.5 Ochranná sieťka**

Ochranná sieť v zmysle MŠP FIA článok 253–11 je na strane jazdca povinná.

#### **11.10.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje**

Je doporučený hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.2. alebo 1ks s hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3.

Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.2.2. pre hasiaci systém a čl.253-7.3.6.pre ručné hasiace prístroje.

#### **11.10.7 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku.**

Otvory v karosérii, ktoré slúžia k vetraniu priestoru pre posádku môžu byť vytvorené na nasledovných miestach:

- v zadnej časti strechy nad zadným oknom,
- medzi zadným bočným oknom a zadným oknom,

Otvory nesmú presahovať pôvodný obrys karosérie.

Ľubovoľné. Kúrenie sa môže odstrániť musí byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na



ofukovanie čelného skla, ktorý zaistí za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

### **11.11 Karoséria**

Pôvodná karoséria sa musí zachovať, okrem toho, čo sa týka blatníkov, a aerodynamických zariadení, ktoré sú povolené. Karoséria sa môže upraviť v súlade s Obrázkom 279-1. a je možné podbehy karosérie zosilniť výstuhami, ktoré nekopírujú pôvodný tvar ( vytvárajú profil ) Dodaný materiál musí byť zo zliatiny železa o max hrúbke 1 mm a musí byť ku karosérii privarený. Toto zosilnenie nesmie presahovať zvislý priemer dverí jazdca o viac ako 50 mm avšak nesmie presiahnuť šírku vozidla nad osami náprav.

### **11.12**

Ozdobné lišty, pásy a pod. sa môžu odstrániť

### **11.13**

Stierače čelného skla sú ľubovoľné, ale aspoň jeden musí byť funkčný.

#### **11.13.1 Skelet/šasi**

Dodané materiály musia byť zliatina železa a musia byť ku karosérii privarené. Aby sa dal namontovať katalyzátor, môže sa urobiť dutina v stredovom tuneli tak, ako je popísaná na Obrázku 279-2.

Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný s možnosťou zosilnenia v zmysle predpisov uvedených v MŠP FIA článok 255–5.7.1. Dodané materiály musia byť zo zliatiny železa a musia byť ku karosérii privarené.

#### **11.13.2 Podlaha**

Zadná časť podlahy sa môže upraviť odstránením miesta pre náhradné koleso a dodaním oceľovej platne namiesto neho..

#### **11.13.3 Rázvor a previsy**

Materiál nárazníka musí ostať nezmenený (plast plastom, vrátane kompozitného materiálu).

Deformačné prvky pohlcujúce nárazy medzi nárazníkom a šasi sa musia zachovať

#### **11.13.4 Ochrana podvozku**

Použitie ochrany podvozku je povolené v súlade s Článkom 255-5.7.2.10, ale akékoľvek predĺženie tejto ochrany dopredu pred predné kolesá je zakázané, pokiaľ nie je umiestnená presne pod jednou časťou uvedenou v Článku 255-5.7.2.10.

#### **11.13.5 Okná**

Bočná a zadné okná z bezpečnostného skla, alebo z plastického materiálu typu Lexan, poly karbonát, Makrolon, minimálnej hrúbky 4 mm. Je povolené nahradiť okná kovovou mriežkou, pričom táto musí mať oká o rozmeroch minimálne 10 x 10 mm a maximálne 25 x 25 mm, pričom musí byť použitý drôt minimálneho priemeru 1 mm.

##### **11.13.5.1 Čelné okno**

Musí byť z vrstveného skla, alebo Lexan, poly karbonat, Macrolon. Ak sú z plastu, ich hrúbka nesmie byť menej ako 5 mm. Vozidlá s vrstveným čelným sklom, ktoré je natoľko poškodené, že nezaručuje dobrú viditeľnosť, alebo hrozí jeho rozpadnutie v ďalšom priebehu súťaže nebudú pripustené. Filmy, nálepky a nástreky nie sú povolené, okrem tých, ktoré sú povolené Medzinárodnými športovými predpismi, článok 15.7. Plastové okná sa nesmú tónovať.

Čelné okno môže byť nahradené, alebo chránené kovovou mriežkou, pokrývajúcou celý povrch otvoru čelného okna. Mriežka musí mať rozmery medzi 10 x 10 mm a 25 x 25 mm, minimálny priemerom drôtu, ktorí ju tvorí musí byť 1 mm.

V prípade, že vozidlo nemá predné sklo a má kovovú mriežku uvedenú vyššie, musí mať jazdec oblečenú prilbu , ktorá úplne zakrýva jeho tvár so priehľadným štítom alebo nasadené motocyklové okuliare v opačnom prípade vozidlu nebude povolený štart. V čelnom okne môžu byť otvory, ktorých celková plocha nepresahuje 64 cm<sup>2</sup>. Stierače čelného skla sú ľubovoľné, ale aspoň jeden musí byť funkčný.

### **11.13.6 Dvere a kapoty**

Je možné ich upraviť podľa MŠP FIA Príloha „J“ čl.279A-3.5.

### **11.13.7 Blatníky**

Musia spĺňať MŠP FIA Príloha J čl. 279.10.2.8 a 279.10.2.9

### **11.13.8 Zásterky**

Zásterky sú povinné. Musia byť v súlade s MŠP FIA 279 Príloha J čl. 279.10.2.10

### **11.13.9 Ťažné oká**

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ článok 279A-1.7.

### **11.14 Aerodynamické prvky**

Ak má vozidlo homologované pôvodné zadné aerodynamické zariadenie väčšie ako je znázornené na obrázku 279–4 (pozri MŠP FIA Príloha „J“ 2016), je možné jeho použitie bez zmeny pôvodných rozmerov a tvaru. V tomto prípade však nie je možné pridať žiadne ďalšie zadné aerodynamické zariadenie. Minimálna hrúbka zadného aerodynamického zariadenia je 2 mm a maximálna 5 mm.

### **11.15 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **11.16 Poznámky**

## **12. Autokrosové špeciály D7 a D8**

### **12.1 Špecifikácia vozidiel**

- Vozidlá divízie skupiny D7 – autokrosovú špeciály s maximálnym objemom motora do 4000 cm<sup>3</sup>, s pohonom jednej alebo oboch náprav. Do tejto skupiny budú zaradené vozidlá národnej divízie D3N podľa predpisov uvedených v NŠP – Ročenka SAMŠ 2006,
- Vozidlá skupiny D8 – autokrosovú špeciály s maximálnym objemom motora do 1600 cm<sup>3</sup>, s pohonom jednej alebo oboch náprav.

Autokrosovú špeciály skupiny D7 a D8 vyrobené pred 01.01.1995 podľa MŠP FIA Prílohy „J“ čl. 279A - 2 , ktoré majú:

- ochrannú konštrukciu maximálneho priemeru rúrky 38 x 2,5 alebo 40 x 2, s nehomologovanou bezpečnostnou nádržou, ktorá je len odporúčaná.
- Sedadlo – povolené je laminátové sedadlo pevne zabudované do konštrukcie vozidla. Je odporúčané homologované sedadlo (viď MŠP FIA Prílohy „J“ čl.279A - 2.19)

### **12.2 Objem**

Skupina D7 – maximálne do 4 000cm<sup>3</sup>,

Skupina D8 – maximálne do 1 600 cm<sup>3</sup>,

### **12.3 Hmotnosti vozidiel skupiny D7 a D8**

Vozidlá musia mať minimálnu hmotnosť v zmysle tabuľky uvedenej v MŠP FIA Príloha „J“ čl.279A – 2.6.

### **12.4 Povolené zmeny a doplnky**

Pre vozidlá skupiny D7 a D8 platia okrem hore uvedeného ustanovenia MŠP FIA Príloha „J“ čl. 279A

### **12.5 Poznámky**

## 13. Skupina E0

### 13.1 Všeobecne

Do tejto skupiny budú prípustné vozidlá s maximálnym prepočítaným objemom 2000cm<sup>3</sup>, sériovo vyrábané, homologované alebo nehomologované, ktoré sú upravené pre pretekáky na uzatvorených tratiach. Vozidlá nemusia mať platné evidenčné číslo a technický preukaz. Vozidlá, ktoré vyhovujú týmto technickým predpisom, musia byť otestované a bude im vydaný preukaz športového vozidla.

### 13.2 Rozmery a hmotnosti

#### 13.2.1 Rozmery

Rozmery vozidla musia byť v súlade so základnými rozmermi modelu vozidla. Rázvor musí byť bez zmeny. Rozchod môže byť zmenený s podmienkou že pri pohľade zhora musí byť horná časť kompletneho kolesa prekrytá blatníkom do vodorovnej roviny prechádzajúcej stredom náboja kolesa.

#### 13.2.2 Hmotnosti

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy „J“ článok 255.4.3 a 255.4.4. Minimálna hmotnosť vozidla bez jazdca a náplní podľa objemu motora je nasledovná:

do 1 400 cm <sup>3</sup>	550 kg
do 1 600 cm <sup>3</sup>	580 kg
do 2 000 cm <sup>3</sup>	850 kg

### 13.3 Motor

Môže byť použitý motor, ktorý bol výrobcom vozidla montovaný do daného typu a modelu vozidla, s maximálnym prepočítaným objemom 2000 cm<sup>3</sup>.

Motor od iného výrobcu môže byť namontovaný iba do pôvodného motorového priestoru a jeho orientácia vo vozidle musí byť rovnaká akú mal pôvodný motor montovaný výrobcom vozidla. Maximálny prepočítaný objem motora nesmie prekročiť 2000 cm<sup>3</sup>.

#### 13.3.1 Objem

Objem motora je maximálne prepočítaný 2000 cm<sup>3</sup>.

#### 13.3.2 Preplňovanie, restriktor

Montáž akéhokoľvek systému preplňovania od výrobcu vozidla je povolená.

Obmedzenie výkonu restriktorom nie je povinné. Prepočítaný objem motora je stanovený od nominálneho prepočítaným koeficientom uvedeným v MŠP príloha „J“.

#### 13.3.3 Výfukový systém

Je ľubovoľný za zberným potrubím /pri použití turbokompresora za turbokompresorom. Vyústenie môže byť zhodné s vyústením daným výrobcom vozidla, alebo musí byť za polovicou rázvoru s tým, že nesmie prekročiť obrys vozidla a nesmie byť od neho vzdialené viac ako 10cm. Katalyzátor nie je povinný.

### 13.4 Palivový systém

Palivový systém je ľubovoľný čo sa týka plnenia motora, tzn. že karburátor môže byť nahradený vstrekaním a naopak od výrobcu vozidla. Rovnako osadenie prvkami ovládajúcimi charakteristiku množstvo vzduchu, paliva, je ľubovoľné.

#### 13.4.1 Palivová nádrž

Ak nebude použitá sériová nádrž umiestnená na svojom pôvodnom mieste, musí byť namontovaná homologovaná bezpečnostná nádrž FIA typu FT3–1999 aj po skončení životnosti. Montáž musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 259–6.3.

#### 13.4.2 Palivové čerpadlá

Palivové čerpadlá sú ľubovoľné čo do typu a počtu.

#### 13.4.3 Rozvod paliva

Ak je použitá sériová nádrž daného vozidla pôvodné rúrky rozvodu paliva je povolené

nahradiť hadicami leteckého typu umiestnené v pôvodnom mieste určenom výrobcou vozidla. Všetky spoje musia byť skrutkované. V prípade použitia bezpečnostnej nádrže je povinnosť nahradiť všetky rúrky rozvodu paliva týmito hadicami, ktorých vedenie je ľubovoľné s dostatočnou ochranou voči poškodeniu.

### **13.5 Elektrický systém**

Elektrický systém je ľubovoľný bez známok provizória, ale napätie musí zostať zachované.

Všetky elektrické zväzky musia byť účinne chránené voči poškodeniu a skratu a to aj v priestore posádky.

#### **13.5.1 Akumulátor**

Napätie musí zostať zachované. Typ akumulátora je ľubovoľný. Pokiaľ je akumulátor premiestnený jeho umiestnenie a uchytenie musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.8.3.

#### **13.5.2 Hlavný odpojovač**

Je povinný a musí byť namontovaný a označený v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–13.

#### **13.5.3 Osvetlenie**

Osvetlenie vozidla nie je povinné, okrem:

- dvojice funkčných červených brzdových svetiel umiestnených v pôvodných otvoroch karosérie,
- dvojice pozičných svetiel, umiestnených v zadnej časti vozidla v pôvodných otvoroch karosérie,
- ľubovoľnej dvojice predných svetiel umiestnených v pôvodnom mieste predných reflektorov.

Tieto musia byť funkčné v prípade, keď je táto povinnosť uvedená v Zvláštnych ustanoveniach pretekov, prípadne na pokyn riaditeľa pretekov.

##### **13.5.3.1 Riadiaca jednotka**

Ľubovoľná.

### **13.6 Prevody**

#### **13.6.1 Spojka**

Ľubovoľná, s podmienkou že sa musí bez úpravy kľukového hriadeľa, skrine a hriadeľa prevodovky namontovať.

#### **13.6.2 Prevodovka**

Ľubovoľná od výrobcu vozidla s podmienkou, že montáž bude možná bez jej úpravy a úpravy uchytenia na motor. Pre vozidlá podľa bodu 3 b) tejto kapitoly je povolené medzi motor a prevodovku vložiť medzikus umožňujúci ich vzájomnú montáž.

#### **13.6.3 Diferenciál**

Ľubovoľný od výrobcu vozidla s podmienkou, že montáž do vozidla si nebude vyžadovať úpravu skeletu vozidla.

#### **13.6.4 Spojovacie hriadele**

Ľubovoľné s tým že úprava si bude vyžadovať len zmenu prírub.

### **13.7 Zavesenia**

Zmena rozchodu je povolená s podmienkou uvedenou v bode 2.1.b. týchto predpisov. Je povolené použiť podložky medzi náboj kolesa a kompletne koleso. Nastavovanie zmeny pruženia a tlmenia z priestoru posádky je zakázané. Je povolená montáž vystužovacích tyčí v zmysle MŠP Príloha „J“ článok 255–5.3.1.

#### **13.7.1 Predná náprava**

Ľubovoľné zavesenie od výrobcu vozidla. Je povolené upraviť skelet v mieste uchytenia zavesenia zosilnením v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 254A–5.3.c.

#### **13.7.2 Zadná náprava**

Ľubovoľné zavesenie od výrobcu vozidla. Je povolené upraviť skelet v mieste uchytenia zavesenia zosilnením v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 254A–5.3.c.

### 13.7.3 Kolesá

Kompletné kolesá a ich uchytenia sú ľubovoľné s podmienkou že ich montážou nevznikne potreba upraviť náboje kolies. Súčasne platí obmedzenie dané bodom 2.1.b. V žiadnom prípade šírka kompletneho kolesa vo vzťahu k objemu motora nesmie prekročiť nasledujúce hodnoty:

do 1 000 cm <sup>3</sup>	7"
od 1 000 cm <sup>3</sup> do 1 400 cm <sup>3</sup>	7"
od 1 400 cm <sup>3</sup> do 1 600 cm <sup>3</sup>	8"
od 1 600 cm <sup>3</sup> do 2 000 cm <sup>3</sup>	8"

### 13.7.4 Pneumatiky

Ľubovoľné s obmedzením montáže na koleso tak aby nevzniklo žiadne nebezpečenstvo z nepovolenej rozmerovej odlišnosti. Pneumatiky typu „Slick“ sú povolené

### 13.7.5 Kompletne kolesá

Sú ľubovoľné čo sa týka materiálu, rozmerové obmedzenia sú uvedené v predchádzajúcich kapitolách.

### 13.7.6 Rezervné koleso

Nie je povinné.

## 13.8 Brzdový systém

### 13.8.1 Všeobecne

Pôvodný brzdový systém vozidla musí zostať zachovaný.

### 13.8.2 Prevádzkové brzdy

Sú ľubovoľné. Použitie karbónových brzdových kotúčov je zakázané.

### 13.8.3 Parkovacia brzda

Je povinná, účinná a musí pôsobiť na dve kolesa tej istej nápravy.

## 13.9 Priestor posádky

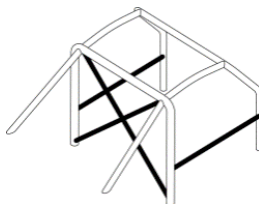
### 13.9.1 Definícia

Je povolené trvalé odstránenie všetkého obloženia a tlmiacich materiálov, okrem obloženia dverí na strane jazdca. Priestorom posádky je zakázané vedenie palivového potrubia, olejového potrubia, potrubia brzdovej kvapaliny bez dodatočnej ochrany zamedzujúcej únik paliha do tohto priestoru. Pre montáž potrubia v priestore posádky musia byť dodržané MŠP Príloha „J“ článok 253–3.2. Prístrojová doska je ľubovoľná, ktorá pre jazdca nepredstavuje nebezpečenstvo zranenia (ostré hrany, minimálny priestor pre ovládanie ovládačov a pod.) Kontrolné a meracie prístroje a ovládače sú ľubovoľné, nesmú však predstavovať pre jazdca žiadne nebezpečenstvo.

### 13.9.2 Ochranná klietka

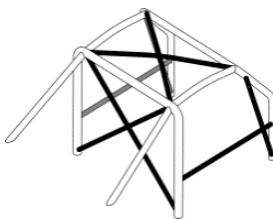
Ochranná klietka musí byť minimálne v prevedení podľa obrázku 253–35A prílohy „J“ v zostave

- predný oblúk, spojenie bočný / hlavný oblúk
- variantne dva bočné pol oblúky / ich prepojenie v prednej hornej časti
- hlavný oblúk
- dvojica zadných vzpier
- diagonálne vystuženie hlavného oblúka
- bočné vystuženie,



ochranná klietka pre vozidlá s objemom motora nad 2000 cm<sup>3</sup>, minimálne v prevedení podľa obrázku 253–35C prílohy „J“ v zostave:

- predný oblúk, spojenie bočný / hlavný oblúk
- variantne dva bočné pol oblúky
- hlavný oblúk
- dvojica zadných vzpier
- diagonálne vystuženie hlavného oblúka
- bočné vystuženie
- strešné vystuženie
- vystuženie predného oblúka (pol oblúka)



Pre materiál, zvráanie, ohýbanie, uchytenie do skeletu vozidla, prípadné ďalšie doplnenie voliteľných dielcov nad rámec vyššie uvedenej zostavy platia predpisy MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–8. Rúrky ochrannej kľetky musia mať obloženie so zvýšenou odolnosťou voči horeniu na miestach kde môže prísť do kontaktu s prílbou a telom posádky.

### 13.9.2.1 Zvláštny prípad.

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### 13.9.3 Sedadlá

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 20 rokov od dátumu výroby, uchytené podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16. Je povolené sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá odstrániť.

### 13.9.4 Bezpečnostné pásy

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 4, 5 alebo 6 popruhovú s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 10 rokov. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, prílohe „J“ článok 253–6.

### 13.9.5 Ochranná sieťka

Je odporúčaná použiť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–11.

### 13.9.6 Hasiaci systém, ručné hasiace prístroje

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“. článkom 253–7.

## 13.10 Karoséria

### 13.10.1 Materiál

Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný.

### 13.10.2 Okná

Čelné sklo musí byť nepoškodené, z lepeného skla s homologačnou značkou. Bočné sklá musia byť, buď z bezpečnostného skla alebo polykarbonátu minimálnej hrúbky 4 mm. Upevnenie skiel a ich mechanizmy posúvania sú ľubovoľné. V okne jazdca je možné vytvoriť odsúvacie okienko. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla.

### 13.10.3 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru.

Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane minimálne 1. Materiál kapoty motora, veka batožinového priestoru je ľubovoľný. Vnútorý tvar dverí je ľubovoľný a musí byť prekrytý celistvým panelom s využitím predpisu MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.7.3.4.b. Vystuženie dverí jazdca musí zostať pôvodné. Je povinné dodatočne uchytenie veka motorového a batožinového priestoru ktoré musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–5. Vnútorý tvar zadných dverí je ľubovoľný a môžu byť privarené do skeletu.

### 13.10.4 Ťažné oká.

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–10.

### **13.10.5 Ochranná sieť**

Pre PAO je povinná ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11

### **13.11 Aerodynamické prvky**

Maximálna šírka nesmie presahovať obrys karosérie bez spätných zrkadiel. Pri pohľade zhora nemusia byť obrysy aerodynamických častí zhodné s obrysom karosérie.

Aerodynamické prvky v prednej časti vozidla nesmú v žiadnom prípade presahovať viac ako 200 mm predný okraj karosérie smerom dopredu (merané od predného okraja karosérie v osi vozidla). V zadnej časti vozidla aerodynamický prvok, vrátane jeho držiakov, môže byť maximálne 400 mm od zadného okraja karosérie a nesmie byť vyššie ako 100 mm nad najvyšší bod strechy. Upevnenie zadných aerodynamických prvkov musí byť na pevnú štruktúru vozidla okrem homologovaných aerodynamických prvkov pre dané vozidlo. Tvar a materiál aerodynamických častí je ľubovoľný nesmie však tvoriť ostré hrany. Použitie ochranného krytu spodnej časti vozidla je povolené s prechodom v zadnej časti do difúzora s cieľom vytvorenia aerodynamického efektu.

### **13.12 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

### **13.13 Poznámky**



## **14. Národná formula NF1000**

### **14.1 Všeobecne**

#### **14.1.1 Spôsobilé vozidlá**

Jednomiestne, štvorkolesové pretekárske vozidlá, vyrobené špeciálne pre preteky na uzavretých tratiach. Konštrukcia vozidla musí byť symetrická, to znamená, že ak pri kontrole hmotnosti je vozidlo z jednej strany odvážené, musí táto hmotnosť, zistená týmto spôsobom, zodpovedať polovičnej hmotnosti s toleranciou 5%. Toto váženie sa robí po naplnení všetkých nádrží vrátane palivovej a s jazdcom vo vozidle.

#### **14.1.2 Mechanické časti**

Sú to všetky časti vozidla, potrebné pre pohon, zavesenie kolies, riadenie a brzdenie, ako aj všetko príslušenstvo (pohyblivé aj nepohyblivé), potrebné pre normálnu funkciu týchto častí.

#### **14.1.3 Šasi**

Šasi je nosná časť vozidla vrátane všetkých častí s ňou pevne spojených, k nej sa potom pripájajú všetky mechanické časti a karoséria. Ako konštrukcia šasi je povolený len priestorový rám z oceľových trubiek a profilov.

#### **14.1.4 Hlavná štruktúra**

Celkom odpružená časť konštrukcie, na ktorú je prenášané zaťaženie od zavesenia kolies alebo od pružín, siahajúcich v pozdĺžnom smere od najviac vpredu umiestených predných zavesení kolies k najviac vzadu umiesteného zavesenia zadného kolesa.

#### **14.1.5 Obmedzenia.**

##### **14.1.5.1 Materiál**

Je zakázané použitie titanu (okrem piestikov brzdových strmeňov), keramických materiálov (okrem nástreku pohyblivých dielov motora) a zliatin magnézia s hrúbkou menšou ako 3 mm.

##### **14.1.5.2 Uchovávanie energie**

Zhromažďovanie energie vo vozidle počas pretekov a tréningu za účelom jej opätovného využitia k zvýšeniu výkonu alebo výkonnosti vozidla je zakázané.

## **14.2 Rozmery, hmotnosti**

### **14.2.1 Rozmery**

- minimálny rázvor náprav: 1900 mm
- maximálna šírka vozidla: 1850 mm
- maximálna výška vozidla: 1200 mm
- minimálna svetlá výška: 50 mm
- max. presahy: žiadna časť vozidla nesmie smerom dopredu presahovať os predných kolies o viac než 1000 mm a dozadu os zadných kolies o viac než 800 mm.

### **14.2.2 Hmotnosť**

Hmotnosť vozidla pripraveného k jazde zo všetkými náplňami mazacích a chladiacich kvapalín bez paliva, bez jazdca a jeho ochranného vybavenia nesmie byť menšia než 360 kg.

### **14.2.3 Závažie**

Použitie závažia je povolené pod podmienkou, že bude demontovateľné len s použitím náradia a musí umožňovať jeho zaplombovanie.

## **14.3 Motor**

### **14.3.1 Všeobecne**

Štvortaktný automobilový minimálne dvojvalcový a maximálne štvorvalcový motor s atmosférickým plnením. Otáčajúce sa časti motora musia byť účinne chránené v prípade ich orientácie smerom dozadu.

### **14.3.2 Objem**

Maximálny celkový zdvihový objem motora je 1000 cm<sup>3</sup>.

### 14.3.3 Preplňovanie, restriktor

Nie je dovolené.

### 14.3.4 Nasávací systém

Nasávacie otvory a vedenie vzduchu k nasávaniu motora sú považované za karosériu.

### 14.3.5 Výfukový systém, katalyzátor

Vyústenie výfuku musí smerovať dozadu vo výške 100-600 mm nad zemou a nesmie vzhľadom presahovať dĺžku vozidla. Vyústenie môže byť urobené len za zvislou rovinou prechádzajúcou zadnou hranou zadných kompletných kolies a nesmie byť smerované k zemi. Katalyzátor nie je povinný.

### 14.3.6 Olejový systém

Žiadna časť vozidla, obsahujúca olej, nesmie byť umiestená viac než 800 mm od pozdĺžnej osy vozidla a za kompletnými zadnými kolesami.

#### 14.3.6.1 Zachycovač oleja

Všetky vozidlá, ktorých mazacia sústava je odvetraná do atmosféry, musia byť vybavené tak, aby unikajúci olej nemohol voľne vytekať. Nádržka zachycovača oleja musí mať objem najmenej 1 liter, musí byť z priehľadného materiálu alebo musí mať priehľadné okienko.

### 14.3.7 Obmedzenie motora

Zakázané systémy:

- variabilné časovanie rozvodu
- variabilný zdvih ventilov
- variabilná dĺžka alebo prierez sacieho systému (mimo škrtiacej klapky/klapiek motora a ventilov)
- variabilný prierez výfukového systému alebo uzáveru výfuku (mimo ventilov)

## 14.4 Palivový systém

Všetky palivové, hydraulické a chladiace systémy musia byť navrhnuté tak, aby v prípade netesnosti systému nedošlo k hromadeniu kvapalín v priestore pre jazdca. Žiadne potrubie rozvodu paliva, chladiacej vody alebo mazacieho oleja nesmie byť v priestore pre jazdca.

### 14.4.1 Palivová nádrž

Je povolená len jedna palivová nádrž s max. objemom 20 litrov. Palivová nádrž musí byť pri bočnom pohľade umiestená len medzi prednou časťou motora a sedačkou jazdca, pričom jej bočný okraj môže byť najviac 350 mm od pozdĺžnej osi vozidla. Nádrž musí byť oddelená prepážkou, brániacou prenikaniu paliva do priestoru pre jazdca a do motorového priestoru a zamedzujúcou kontaktu s výfukovým potrubím pri rozliatí a úniku paliva alebo pri poškodení nádrže. Palivová nádrž musí byť účinne chránená. Je dôrazne doporučené použitie bezpečnostnej nádrže štandardu FIA FT3 1999 až FT5. Pokiaľ nie je použitá bezpečnostná nádrž štandardu FIA, musí byť vyrobená z hliníkového plechu o minimálnej hrúbke 2 mm a materiál musí zodpovedať norme EU č. EN-AW1052A-H24. Na nádrži nesmú byť privarené žiadne úchyty a táto musí byť upevnená k štruktúre vozidla len pomocou pásov z kovového materiálu. Táto nádrž musí byť doložená protokolom výrobcu, že je tesná tlakovou skúškou tlakom 20kPa

#### 14.4.1.1 Plniace hrdlo a odvzdušnenie

Plniace hrdlo a jeho uzáver nesmie vyčnievať z karosérie. Uzáver musí byť navrhnutý tak, aby bol zaistený proti náhodnému otvoreniu prudkým nárazom alebo pri nesprávnom uzatvorení. Plniace hrdlo nesmie byť umiestené v miestach zraniteľných pri náraze. Odvzdušnenie nádrže musí byť umiestené najmenej 250 mm od priestoru pre jazdca smerom k zadnej časti vozidla a musí byť vybavené minimálne gravitačným uzatváracím ventilom.

### 14.4.2 Palivové čerpadlá

Ľubovoľné.

### **14.4.3 Rozvod paliva**

Všetky rozvody paliva musia byť „leteckého“ typu a to vrátane spojov.

### **14.4.4 Palivo**

Benzín zodpovedajúci čl. 252.9.1. Prílohy J MŠP FIA. Ako okysličovadlo môže byť s palivom miešaný len atmosférický vzduch.

Používanie paliva s teplotou nižšou o viac ako 10°C oproti teplote okolia je zakázané.

## **14.5 Elektrický systém**

### **14.5.1 Akumulátor**

Akumulátor musí byť umiestnený mimo priestoru pre jazdca a spoľahlivo upevnený v kovovom lôžku pomocou dvojice kovových strmeňov s izolačným povlakom. Použité skrutky musia mať závit min. M10 akosť 8.8.Plus pól batérie musí byť chránený. Je odporúčané použiť suchý akumulátor (gelový).

### **14.5.2 Hlavný odpojovač**

Hlavný odpojovač elektrického obvodu musí odpojovať všetky elektrické obvody a pri použití zastaviť chod motora. Tento odpojovač musí byť v neiskrivom prevedení a ovládateľný z vnútra a z vonku vozidla. Vonkajší ovládač musí byť v tvare vodorovnej páky alebo slučky, za ktorú sa môže manipulovať na diaľku pomocou háku a musí byť umiestnený pri trubke hlavného alebo predného oblúka. Odpojovač musí byť zreteľne označený červeným bleskom v bielom orámovanom modrom trojuholníku o strane najmenej 120mm.

### **14.5.3 Osvetlenie**

Každé vozidlo musí byť vybavené jedným koncovým červeným svetlom o ploche minimálne 50 cm<sup>2</sup> ovládaným z miesta jazdca. Je predpísané použitie svetiel typu „LED“. Svetlo musí byť umiestnené minimálne 400 mm nad vozovkou a najviac 100 mm od pozdĺžnej osi vozidla a najmenej 450 mm za osou zadných kolies.

### **14.5.4 Záznam dát**

Je povolený akýkoľvek systém záznamu dát pod podmienkou, že pre snímanie rýchlosti je použité len jeden snímač a to na prednom kolese. Diaľkový prenos dát (telemetria) je zakázaná.

### **14.5.5 Štartér**

Vo vozidle musí byť použitý elektrický štartér motora ovládaný jazdcom normálne sediacim a pripútaným v sedačke.

### **14.5.6 Ochrana vodičov el. prúdu**

Všetky káble pre rozvod vysokého prúdového zaťaženia musia byť účinne chránené.

## **14.6 Prevody**

Pohon na štyri kolesá je zakázaný.

### **14.6.1 Spojka**

Ľubovoľná ovládaná jazdcom spojovým pedálom.

### **14.6.2 Prevodovka**

Ľubovoľná s mechanickým radením jednotlivých prevodových stupňov jazdcom.

### **14.6.3 Diferenciál**

Je povolený len mechanický systém kontroly preklzu diferenciálu rozvodovky. Viskózný systém je považovaný za mechanický, pokiaľ nie je možná vonkajšia kontrola preklzu počas jazdy.

### **14.6.4 Spiatočný chod**

Je povinný

### **14.6.5 Kontrola pohonu**

Použitie zariadenie na kontrolu pohonu/preklzu kolies je zakázané.

## **14.7 Zavesenie**

### **14.7.1 Aktívne zavesenie**

a nastaviteľná svetlá výška vozidla je zakázaná vrátane systému zachovania svetlej výšky prostredníctvom prenosu síl od brzdových strmeňov.

### **14.7.2 Ramená zavesenia**

Všetky musia byť vyrobené z homogénneho kovového materiálu. Je zakázané chrómovanie dielov zavesenia.

### **14.7.3 Systém zavesenia**

Musí byť navrhnutý tak, aby pri tlmení pohybu hmôt bola zodpovedajúca reakcia len zmena zaťaženia pôsobiaca na kolesá.

### **14.7.4 Dorazy riadenia**

brániace kontaktu medzi kolesom a zavesením sú povinné.

## **14.8 Kolesá**

### **14.8.1 Kompletné koleso**

Zostava zmontovaného kolesa (disk+ráfik+pneumatika).

### **14.8.2 Pneumatiky**

Pneumatiky homologované pre cestnú premávku.

### **14.8.3 Kolesá**

Priemer kolesa je maximálne 13". Súčet širok kompletných kolies na jednej strane vozidla nesmie byť väčší ako 20". Rozdiel maximálneho priemeru goliera ráfiku na vnútornej a vonkajšej strane kolesa môže byť maximálne 3 mm. Všetky kolesá musia byť vyrobené z kovového materiálu. Na vonkajšej časti kolesa nesmú byť žiadne prídavné časti. V prípade použitia centrálnej matice pre upevnenie kolies musí byť každá matica po celú dobu pretekov zaistená bezpečnostnou pružinou/poistkou, ktorá musí byť pri každej výmene kolesa vymenená. Tieto pružiny/poistky musia byť natrené červenou alebo oranžovou farbou. Ako alternatíva sa môže použiť aj iný systém upevnenia schválený FIA.

### **14.8.4 Meranie šírky kolesa**

Meria sa šírka kompletného kolesa. Meranie sa robí na vozidle tak, ako je pripravené k jazde, s jazdcom vo vozidle, kolesá normálne namontované a spočívajúce na zemi. Meranie šírky sa robí v ľubovoľnom mieste obvodu s výnimkou dotyku pneumatiky zo zemou.

### **14.8.5 Automatické vyrovnávanie tlaku**

Pretlakové regulačné ventily na kolesách sú zakázané.

## **14.9 Brzdový systém**

### **14.9.1 Všeobecne.**

Každé vozidlo musí mať brzdový systém, ktorý musí mať dva samostatné okruhy, ovládané jedným pedálom. Systém musí byť konštruovaný tak, aby pri úniku brzdovej kvapaliny alebo poruche na jednom okruhu pedál ovládal ešte brzdy najmenej na dvoch kolesách. Potrubie musí byť „leteckého“ typu. Protiblokovacie zariadenie (ABS) a posilňovač brzdneho účinku sú zakázané.

### **14.9.2 Brzdové kotúče/bubny.**

Brzdové kotúče/bubny musia byť z kovového materiálu.

### **14.9.3 Brzdové strmene.**

Brzdové strmene sú ľubovoľné pod podmienkou použitia len jedného strmeňa pre jedno koleso. Všetky brzdové strmene musia byť vyrobené z homogénneho kovového materiálu. Ak je použitý Al materiál, musí mať index pružnosti nepresahujúci 80 Gpa.

### **14.9.4 Chladenie brzd**

#### **14.9.4.1 Chladenie vzduchom**

Kanály vedúce chladiaci vzduch k predným brzdám nesmú presahovať: Rovinu rovnobežnú so zemou, ležiacou vo vzdialenosti 140 mm nad vodorovnou osou

kolies, rovinnu rovnobežnú so zemou, ležiacou vo vzdialenosti 140 mm pod vodorovnou osou kolies, zvislou rovinnou rovnobežnou s vnútornou stranou predného ráfika a umiestnenou od nej 120mm smerom k osi vozidla, obvod pneumatiky svojou prednou časťou a ráfik kolesa svojou zadnou časťou pri pohľade z boku.

#### **14.9.4.2 Chladienie kvapalinou.**

Chladienie akejkoľvek časti brzdového systému kvapalinou je zakázané.

### **14.10 Priestor pre jazdca**

#### **14.10.1 Vstupný otvor**

Vstupný otvor pre jazdca musí byť symetrický vzhľadom k pozdĺžnej osi vozidla a musí mať tieto minimálne rozmery:

- dĺžka 600 mm
- šírka 400 mm v rozmedzí od najzadnejšieho bodu sedačky 300 mm dopredu.

Priestor pre jazdca musí byť riešený tak, aby jeho opustenie komplet ustrojeného a pripútaného jazdca z neho vrátane demontáže volantu netrval dlhšie ako 7 sec.

#### **14.10.2 Výška bočnic**

Minimálna bočná výška priestoru pre jazdca je určená na 480 mm. Pokiaľ nie je táto výška dosiahnutá pôvodnou konštrukciou nosného rámu, musí byť medzi predným a zadným oblúkom, po obidvoch stranách vo výške rovnajúcej sa najmenej 2/3 výšky vrchného bodu venca volantu, pridané trubkové spojnice (priemer trubky min. 25mm, hrúbka steny min. 2 mm). Tieto spojnice nemusia byť rovné a musia umožniť bočnú ochranu priestoru jazdca do výšky ramien jazdca, normálne sediaceho za volantom.

#### **14.10.3 Volant**

Volant musí byť po celom obvode uzavretý, ľubovoľného tvaru, vybavený mechanizmom pre rýchlu demontáž, ktorý musí spočívať vo vytiahnutí sústrednej vložky na stĺpiku riadenia umiestenej bezprostredne za volantom. Vložka musí byť žltej farby alebo byť žltou farbou viditeľne označená.

#### **14.10.4 Opierka hlavy**

Je predpísaná opierka hlavy schopná zachytiť silu 850 N smerujúcu vzad. Musí byť navrhnutá tak, aby hlava jazdca nemohla byť zaklinená medzi opierkou a ochranným oblúkom. Musí byť z pružného materiálu o minimálnej hrúbke 45 mm a ploche minimálne 200 cm<sup>2</sup>. Hustota materiálu musí zodpovedať požadovanému útlmu nárazu.

#### **14.10.5 Protipožiarna stena**

Vozidlo musí mať nehorľavú protipožiarnu stenu, brániacu preniknutiu ohňa z motorového priestoru alebo z priestoru pod vozidlom do priestoru pre jazdca. Otvory v protipožiarnnej stene, ktorou prechádzajú káble a potrubie, musia byť čo najmenšie.

#### **14.10.6 Podlaha**

Podlaha priestoru pre jazdca musí chrániť jazdca pred kameňmi, olejom, vodou a úlomkami z vozovky alebo od motora. Podlaha a priečna stena musí byť prevedená tak, aby nebolo možné hromadenie kvapalín.

#### **14.10.7 Pedále**

Chodidlo jazdca, sediaceho v normálnej polohe pre riadenie s nohami na pedáloch v stave maximálneho pracovného pohybu, nesmie byť pred rovinnou prechádzajúcou osou predných kolies.

#### **14.10.8 Bezpečnostné štruktúry**

##### **14.10.8.1 Ochranná konštrukcia pri prevrátení**

Je neoddeliteľnou súčasťou nosnej časti vozidla Sú predpísané dva ochranné oblúky, prepojené z nosnou časťou vozidla. Spojnica vrcholov týchto oblúkov musí byť minimálne 50 mm nad prilbou jazdca, sediaceho vo vozidle v polohe pre jazdu. Trubky oblúkov musia mať v priemere najmenej 35 mm a hrúbka steny najmenej 2 mm, pričom materiál musí spĺňať požiadavky čl. 283.8.3.3 a alebo byť prednostne vyrobené z materiálu 25CrMo4. Predpísané vzpery musia mať rovnaký priemer a hrúbku steny a byť vyrobené zo zhodných materiálov. Zmenšenie priemeru vzpier na 25 mm je povolené v prípade dodatočného vystuženia hlavného oblúka ďalšími dvoma vzperami

smerujúcimi smerom dopredu vozidla pod uhlom maximálne 25° od zvislej roviny.

#### **14.10.8.2 Zadný oblúk**

Celková konštrukcia zadného oblúka musí mať tieto rozmery:

Výšku najmenej 920 mm, merané vo zvislom smere od najnižšieho bodu škrupiny sedadla k vrcholu ochranného oblúka. Vrchol ochranného oblúka musí presahovať minimálne o 75 mm ochrannú prilbu jazdca, normálne sediaceho za volantom, pričom vnútorný polomer jeho vrcholu musí byť polomer minimálne 50 mm. Ochranný oblúk musí mať šírku najmenej 380 mm, merané vo vnútri oblúka medzi jeho stĺpkami vo výške 600 mm nad najnižším bodom škrupiny sedadla (merané vo zvislom smere). Predpísané sú dve vzpery, smerujúce od vrchnej časti zadného ochranného oblúka dozadu, zvierajúce s vodorovnou rovinou uhol maximálne 60 stupňov. Ochranný oblúk musí umožňovať zavesenie na hák žeriavu. Ak sú použité rozoberateľné spoje, musia spĺňať požiadavky Prílohy J MŠP FIA.

#### **14.10.8.3 Predný oblúk**

Celková konštrukcia predného oblúka je umiestnená pred volantom a opisuje vnútorný profil priestoru pre jazdca, nesmie však zasahovať do priestoru určeného pre nohy jazdca. Jeho výška nesmie byť nižšia, ako je najvyšší bod venca volantu plus 50mm.

#### **14.10.8.4 Čelná ochrana**

Šasi musia byť opatrené štruktúrou (prípadne odnímateľnou), pohlcujúcou energiu pred nohami jazdca. Musí predlžovať steny hlavnej nosnej konštrukcie šasi až do vzdialenosti najmenej 300 mm pred chodidlá nôh jazdca, normálne položených na nezošliapnutých pedáloch. V tomto mieste, 300 mm pred nohami jazdca, musí mať táto štruktúra plochu čelného priemetu najmenej 200 cm<sup>2</sup>. Použitý materiál a jeho hrúbka musí byť rovnaká akú majú zodpovedajúce steny hlavnej štruktúry šasi. Prierez tohto materiálu musí byť najmenej 3 cm<sup>2</sup>. Všetky otvory a výrezy musia byť zosilnené, aby sa prierez stien nezmenšil o viac ako 50%. Po schválení technickým výborom a pri zachovaní min. vzdialenosti a priemetu, je možné zhotoviť čelnú ochranu z voštinové konštrukcie. Tiež je možné použiť homologovanú čelnú ochrannú štruktúru. Táto štruktúra nemusí byť integrálnou súčasťou šasi, ale musí byť k ním dôkladne upevnená. Táto štruktúra musí mať rovnakú pevnosť ako vlastný rám.

#### **14.10.8.5 Bočná ochrana**

Je predpísaná kombinácia nosného trubkového rámu s bezpečnostnou voštinovou štruktúrou. Voštinové panely s hliníkovým alebo kompozitovým jadrom minimálnej hrúbky 23 mm (v konfigurácii podľa obr. 255-14 Prílohy „J“) a minimálnej výšky 200 mm musia byť umiestnené na bokoch rámu medzi zvislou rovinou umiestnenou 150 mm pred osou prednej nápravy a zadným oblúkom. Z rámom musia byť pevne spojené (skrutkovaním, nitovaním, lepením), pričom do trubiek nosnej konštrukcie sa nesmú vŕtať otvory. Ako variantu k týmto panelom sa môže použiť jednodielný hliníkový plech minimálnej hrúbky 2mm, prinitovaný k nosnému rámu v rovnakom rozmere ako je uvedené v predchádzajúcom texte. Do rámu môžu byť vyvŕtané otvory priemeru 4 mm pre prinitovanie a maximálna vzdialenosť nitov vo vodorovnej rovine je stanovená na 100 mm a vo zvislej rovine na 200 mm.

#### **14.10.9 Sedadlá**

Škrupina zabezpečujúca pevnú oporu jazdca.

#### **14.10.10 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, príloha „J“ článok 253–6.

#### **14.10.11 Hasiaci systém, hasiace prístroje**

Je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.2. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7. Zariadenie pre spúšťanie zvonku musí byť umiestnené čo najbližšie pri odpojovači batérie (prerušovači elektrického obvodu) alebo s ním kombinované a musí byť označené červeným písmenom „E“ v červenom lemovanom bielom kruhu priemeru najmenej 100 mm.

Hasiace zariadenie musí fungovať v akejkolvek polohe vozidla, a to i v prípade, že sú hasiace fľaše prevrátené. Kontrola hasiaceho systému musí byť dokladovaná 1x za dva roky. Trysky nesmú byť nasmerované na tvár jazdca.

#### **14.10.12 Karoséria**

Žiadny diel karosérie nesmie na výšku presahovať vodorovnú rovinu preloženú 1150 mm nad najnižším bodom celkom odpruženej štruktúry vozidla. Max. šírka pred prednými kolesami 1500 mm s obmedzením, že nebude prekročený rozmer daný vonkajškom predného kompletného kolesa. Max. šírka medzi prednými a zadnými kolesami je obmedzená rovinou vonkajšku predného a zadného kompletného kolesa, max. šírka za zadnými kolesami 1800 mm do výšky roviny preloženej osou zadných kolies s obmedzením, že nebude prekročený rozmer daný vonkajškom zadného kompletného kola. Nad touto rovinou je povolená max. šírka 1000 mm

#### **14.10.13 Spätné zrkadlá**

Na obidvoch stranách vozidla musia byť spätné zrkadlá, zabezpečujúce výhľad dozadu. Rozmer každého zrkadla musí byť najmenej 150 mm na šírku a 50 mm na výšku s maximálnym zaoblením rohov polomerom 10 mm.

#### **14.10.14 Ťažné oká**

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-10.

#### **14.11 Aerodynamické prvky**

Aerodynamické zariadenia sú považované za súčasť karosérie. Všetky aerodynamické zariadenie, ovplyvňujúce stabilitu vozidla, musia byť pevne spojené s vozidlom a to i vtedy, ak je vozidlo v pohybe. Pohyblivé a alebo regulovateľné aerodynamické zariadenia a vzduchové tunely s regulovateľným prierezom sú zakázané. Pohyblivé žalúzie pred chladičom sú považované za aerodynamický prvok a sú zakázané. Podlaha vozidla medzi osami náprav môže byť priečne stupňovitá s max. rozdielom 50mm. V pozdĺžnej rovine môže byť stupňovitá, celkom uzavretá, vytvorená z plochých rovných segmentov, hladká a bez akéhokoľvek prísavného účinku k zemi.

#### **14.12 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

#### **14.13 Poznámky**

## **15. Skupina MX5**

### **15.1 Všeobecne**

Vozidlá skupiny „MX5“ sú určené len pre preteky organizované na uzatvorených tratiach.

Všetky vozidlá musia byť v súlade s nasledovnými povolenými úpravami.

#### **15.1.1 Spôsobilé vozidlá**

Vozidlá Mazda MX5 typu 1.6L NA, dvojsedadlové, vyrobené v roku 1990 až 1994 s objemom motora 1600 cm<sup>3</sup>, bez sťahovacej strechy, s povolenými a povinnými úpravami.

### **15.2 Rozmery a hmotnosti**

#### **15.2.1 Rozmery**

Musia byť v súlade s dokladmi o evidencii vozidla prípadne v súlade s homologačným listom pre daný typ vozidla.

#### **15.2.2 Hmotnosť**

Minimálna hmotnosť je 960kg. Hmotnosť vozidla sa meria s plne usstrojeným jazdcom a s kvapalinami ponechanými v takom stave, v akom sa meranie vykonáva. Minimálna hmotnosť musí byť dodržaná počas celého trvania pretekov, teda aj po prejedení cieľom. Použitie závažia je povolené v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 252-2.2, s možnosťou zaplombovania záťaž. Skrutky musia byť upravené prevrtaním otvorov priemeru 2 mm (nad maticou) pre prípadné plombovanie. Závažia môže byť umiestnené v priestore na podlahe pred sedačkou spolujazdca.

### **15.3 Motor**

#### **15.3.1 Všeobecne.**

Môže byť použitý len sériový spaľovací motor typu Mazda B6 s vrtaním priemeru 78,00 mm a zdvihom 83,6 mm s výkonom 125 HP meranom na kolese, ktorý musí byť vstavaný do pôvodného motorového priestoru. Nahradiť hadice vedúce chladiacu kvapalinu, odstrániť vzduchový filter. Je dovoľená úprava výšky hlavy valcov. Povolené úpravy:

- odstrániť plastový kryt rozvodu, kryt vačkovej hriadele tak aby boli viditeľné ozubené kolesá pohonu,
- uhol sedla ventilov je ľubovoľný,
- pre ďalšie vyváženie kľukovej hriadele je možné vŕtanie a brúsenie, nie je povolené ďalšie leštenie, prípadne odľahčovanie.
- Pre ďalšie vyváženie ojníc a piestov je povolené miestne vŕtanie a opracovanie, jedna ojnica a jeden piest musí zostať sériový bez úpravy.
- Doplniť olejových chladič s umiestnením v motorovom priestore.

#### **15.3.2 Objem.**

Objem motora musí zostať pôvodný. Je povolené zväčšenie vŕtania o 0,5 mm pri použití štandardných piestov a piestnych krúžkov dodávaných výrobcom vozidla.

#### **15.3.3 Výfuk / katalyzátor**

Musi byť použité výfukové a zberné potrubie pre Mazda MX5-cup od výrobcu potrubia A.M.A exhaust system.

#### **15.3.4 Sací systém**

Do sériového vzduchového filtra je povolená ľubovoľná vložka. Hadica pre prívod chladiaceho vzduchu je ľubovoľná maximálneho vnútorného priemeru 63 mm, pričom musí byť namontovaná na kryt vzduchového filtra ako jediný zdroj vzduchu pre motor. Sú povolené úpravy v ľavom prednom svetlomete pre uchytenie hadice pre prívod vzduchu.

### **15.4 Palivový systém**

Palivový systém musí zostať zachovaný sériový. Maximálny povolený tlak vo vstrekačoch je 3,3 bar. Nádoba s aktívnym uhlím systému odvetrania palivových výparov môže byť odstránená



#### **15.4.1 Palivová nádrž.**

Sériová, Klapka a restriktor, plniaceho hrdla môžu byť odstránené.

#### **15.4.2 Palivové čerpadlá.**

Palivové čerpadlo sériové.

#### **15.4.3 Rozvod paliva.**

Rozvod paliva musí zostať sériový, uložený na pôvodnom mieste. Regulátor tlaku paliva musí zostať sériový.

#### **15.4.4 Systém zapaľovania**

Sviečky zapaľovania, káble zapaľovania, rozdeľovač zapaľovania sú ľubovoľné.

Riadiaca jednotka bez akýchkoľvek úprav môže byť premiestnená do priestoru posádky (v priestore pred sedačkou spolujazdca).

#### **15.4.5 Chladienie olejovej náplne motora a chladiacej kvapaliny motora**

Môže byť použitý ľubovoľný chladič namontovaný v pôvodnom mieste.

Termostat je ľubovoľný, prípadne odstránený. Môže byť použitý prídavný chladič motorového oleja ak je tento namontovaný v motorovom priestore.

### **15.5 Elektrický systém**

Elektrický systém vozidla musí zostať sériový.

#### **15.5.1 Akumulátor**

Môže byť nahradený vzhľadom na bezpečnosť akumulátorom suchého typu umiestneným na pôvodnom mieste vo vozidle. V prípade premiestnenia akumulátora platí znenie MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.8.3.

#### **15.5.2 Alternátor**

Sériový alternátor musí zostať zachovaný.

#### **15.5.3 Hlavný odpojovač.**

Je povinný, platí znenie MŠP FIA Prílohy „J“ článku 253-13.

#### **15.5.4 Osvetlenie.**

Osvetlenie vozidla musí zostať sériového vyhotovenia. Bočné ukazovatele smeru môžu byť odstránené a otvory prekryté pevným krytom neprevyšujúci obrys karosérie.

### **15.6 Prevody**

#### **15.6.1 Spojka**

Lamela spojky a prítlačný kotúč sú ľubovoľné bez úprav sériového zotrvačníka.

#### **15.6.2 Prevodovka**

Sériová. Stály prevod musí byť sériový pre Mazda MX5 NA.

#### **15.6.3 Diferenciál**

Je povolený len otvorený diferenciál bez úpravy prevodov. Je povolený chladič diferenciálu, bez vplyvu jeho na funkciu.

### **15.7 Zavesenie**

Povolená je zámena pôvodných silentblokov za gumené alebo polyamidové.

Je povinné použitie tlmičov a pružín – Gaz GOLD GOLD Professional. Uchytenie a uloženie vo vozidle sériové s možnosťou uloženia z polyuretánu. Je dovolené nahradiť pôvodné pružiny za pružiny priemeru 2,25" Inch s ľubovoľnou tuhosťou ktoré musia byť z jedného kusu. Je povolené odpojenie predného alebo zadného stabilizátora (nie odstránenie).

#### **15.7.1 Riadenie**

Volant je ľubovoľný, ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať MŠP Prílohy „J“ článok 255–5.7.3.9. Uzamknutie volantu je možné odstrániť. Riadenie môže byť bez alebo s posilňovačom s podmienkou zachovania sériového prevodového pomeru. Je povolené prerobiť riadenie s posilňovačom na manuálne.

## **15.8 Kolesá**

### **15.8.1 Pneumatiky**

Pneumatiky sú upresnené pred sezónou. Sú určené INTERSTATE 195/50R15 82V IST80.

Akákolvek úprava dezénu je zakázaná

### **15.8.2 Disky**

Rozmer 6,5 J x 15" ET 38.

### **15.8.3 Rezervné kolesá.**

Nepovinné.

## **15.9 Brzdový systém**

### **15.9.1 Všeobecne**

Funkcia dvoj okruhového systému musí byť zachovaná.

### **15.9.2 Prevádzkové brzdy**

Kotúče a brzdové platničky je možné zameniť za podmienky dodržania rozmeru. Sériový brzdový strmeň musí zostať zachovaný. Je odporúčaný regulátor tlaku medzi prednou a zadnou nápravou. Proti blokovací brzdový systém ABS musí byť odpojený, prípadne odstránený.

### **15.9.3 Parkovacia brzda**

Parkovacia brzda je povinná.

## **15.10 Priestor pre posádku**

Vnútorne vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné. Prístrojová doska musí byť pôvodná. Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku musia byť odstránené.

### **15.10.1 Ochranná klietka**

Ochranná klietka musí byť od dodávateľa STEEL DESIGN. Podľa výkresu č.MX5 00-1 a certifikátom výrobcu.

#### **15.10.1.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### **15.10.2 Sedadlá**

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 alebo 8862–2009 so životnosťou podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16 a uchytené podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16.

Sedadlo spolujazdca musí byť odstránené.

### **15.10.3 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou .

Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, prílohe „J“ článok 253–6.

### **15.10.4 Ochranná sieť**

Je povinná ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

### **15.10.5 Hasiaci prístroj, hasiace systémy**

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“. článkom 253–7.

### **14.10.7 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku**

Klimatizácia, vykurovací systém, ventilátor kúrenia a ovládanie kúrenia môže byť odstránené, musí však byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na ofukovanie čelného skla, ktorý zaisť za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

## **15.11 Karoséria**

Vonkajší tvar pôvodnej karosérie musí zostať zachovaný. Ozdobné listy, anténa môžu byť odstránené. Stabilne zabudované pneumatiké zdviháky sú povolené. Žiadna časť

vozidla sa nesmie dotýkať vozovky ak na jednej strane vozidla na kolesách nie sú pneumatiky. Pripevňovanie akýchkoľvek mechanických dielov mimo pôvodný skelet je zakázané. Montáž akéhokoľvek zariadenia určeného k zaplneniu priestoru medzi ktoroukoľvek úplne odpruženou časťou vozidla a zemou je v každom prípade zakázaná.

#### **15.11.1 Materiál**

Materiál skeletu musí zostať pôvodný.

#### **15.11.2 Okná**

Okná musia byť pôvodné. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla. Bočné trojuholníkové okno môže byť ponechané, alebo nahradené 4 mm priehľadným poly karbonátom.

#### **15.11.3 Dvere**

Otváranie dverí musí byť funkčné. Obloženie dverí môže byť v zmysla MŠP FIA Príloha „J“ článok 254-6.7.2.3.b. Sériové bezpečnostné vystuženie dverí musí zostať zachované.

#### **15.11.4 Ťažné oká**

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–10.

#### **15.11.5 Blatníky**

Sériové, je povolené zavalcovanie vnútorných lemov otvoru kolesa v blatníkoch.

#### **15.12 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

#### **15.13 Poznámky**

## **16. Skupina STC**

### **16.1 Všeobecne**

#### **16.1.1 Spôsobilé vozidlá**

##### **16.1.2**

Minimálne 4 miestne (vrátane 2 + 2), sériovo vyrábané cestovné vozidlá (min. 2500 ks v priebehu 12 po sebe idúcich mesiacov) s pevnou, neodnímateľnou strechou, pohonom jednej nápravy, vyrobené po 1. 1. 1984, ktoré zodpovedajú predpisom pre vozidlá Super Cars uvedeným v čl. 279 Prílohy J MSP FIA s výnimkami uvedenými v tomto predpise. Prestavbu vozidla povoľuje a schvaľuje Technický výbor SAMŠ.

### **16.2 Rozmery a hmotnosť**

#### **16.2.1 Rozmery**

Musí byť zachovaný rázvor a previsy sériového vozidla.

#### **16.2.2 Hmotnosť**

Vozidlá musia mať podľa prepočítaného objemu minimálnu hmotnosť podľa zónových predpisov pre aktuálnu sezónu. Dovažovanie je povolené v zmysla MŠP FIA Príloha „J“ čl. 252-2.2.

Hmotnosť vozidla sa meria s plne usstrojeným jazdcom a s kvapalinami ponechanými v takom stave, v akom sa meranie vykonáva.

### **16.3 Motor**

Najmenej 50% (s toleranciou 5 mm smerom dole) z dĺžky bloku motora (pri pozdĺžnych motoroch), alebo šírky motora (pri priečnych motoroch) musí ležať pred rovinou prechádzajúcou stredom predných kolies

#### **16.3.1 Objem**

Maximálny prepočítaný objem motora je 4000cm<sup>3</sup>.

#### **16.3.2 Restriktor**

Všetky preplňované motory musia mať restriktor prichytený ku skriní kompresora. Všetok vzduch dodávaný do motora musí prechádzať týmto restriktorom, ktorý musí spĺňať nasledovné parametre :

Maximálny vnútorný priemer restriktora je 45 mm. Tento priemer musí byť dodržaný na minimálnej dĺžke 3 mm, meranej po prúde plniaceho vzduchu v rovine kolmej k osi otáčania,

umiestnenej maximálne 50 mm proti prúdu od roviny prechádzajúcej začiatkom najvyšších pracovných miest lopatiek kompresora (pozri obrázok 254-4).

Tento priemer musí byť dodržaný bez ohľadu na teplotné podmienky. Minimálny vonkajší priemer restriktora v jeho najužšom mieste musí byť menší ako 51 mm, a musí byť dodržaný na dĺžke 5 mm na každú stranu.

Montáž restriktora k turbokompresoru musí byť vykonaná tak, aby bolo potrebné úplne vymontovať dve skrutky z telesa kompresora, alebo restriktora, k tomu, aby sa dal restriktor oddeliť od kompresora. Prichytenie ihličkovými skrutkami nie je povolené.

Pri montáži restriktora ku kompresoru je povolené odobrať materiál zo skrine kompresora, alebo ju pridať, s jediným cieľom, zaistiť uchytenie restriktora ku skriní kompresora. Hlavy skrutiek musia byť prevŕtané, aby sa dali zaplombovať. Restriktor musí byť vyrobený z jedného kusu a môže byť prevŕtaný jedine za účelom montáže a plombovania, ktoré sa musí urobiť medzi upevňovacími skrutkami, medzi restriktorom (alebo spojením restriktor/skriňa kompresora), skriňou kompresora (alebo spojením skriňa/príruba) a skriňou dúchadla (alebo skriňa/príruba) (pozri Obr. 254-4 Prílohy J MSP FIA).

Pri motore s dvomi paralelnými kompresormi, musí byť každý z nich obmedzený na maximálny vnútorný priemer nasávania 32 mm a na vonkajší priemer 38 mm

#### **16.3.3 Výfukový systém**

Výfuk je ľubovoľný. Vyústenie výfuku alebo výfukov musí byť vo vnútri obrysu vozidla, nie viac ako 100 mm od tohto obrysu a v zadnej časti za vertikálnou rovinou, prechádzajúcou stredom rázvoru kolies. Maximálna výška vyústenia výfuku je 500 mm

nad vozovkou. Odtienenie tepla výfukového systému je povolené buď priamo na výfuku a/alebo prvkami blízko pri výfuku, s jediným účelom ochrany prestupu tepla do konštrukcie. Výfukové potrubia s meniteľnou geometriou sú zakázané. Hrúbka steny trúbiek použitých na výfukové potrubie musí byť väčšia, alebo rovná 1,1mm, meraná v nezakrivenej časti. Výfukový systém musí zabezpečovať max. limit hluku 100 dB (A) + 2 dB(A).

#### **16.3.4 Katalyzátor**

Všetky vozidlá musia mať katalyzátor. Jeho poloha je ľubovoľná. Výfukové plyny musia vždy prechádzať cez katalyzátor. Prierez samotného katalyzátora musí byť vždy okrúhly, alebo oválny.

### **16.4 Palivový systém**

Nie je povinný ventil pre odber paliva. Ohybné potrubie musí byť leteckého typu. Umiestnenie je ľubovoľné pod podmienkou, že sú dodržané predpisy Článku 253-3 Prílohy J.

#### **16.4.1 Palivová nádrž**

##### **16.4.1.1**

Umiestnenie palivovej nádrže musí spĺňať nasledovné podmienky :

- Podlaha priestoru pre posádku sa môže upraviť z dôvodu montáže palivovej nádrže v oblasti zadných sedadiel, maximálny otvor v podlahe, ktorý z toho vyplýva je 500 mm x 500 mm.
- bočné nosníky sa nesmú upravovať.
- Palivová nádrž môže byť v rámci tunela vedenia prevodov a výfukového potrubia.
- Musí byť minimálne 50mm za povinnou uhlopriečnou vzperou hlavného oblúka.
- Musí byť pred osou zadných kolies.
- Palivová nádrž musí byť najmenej 300 mm od karosérie v pozdĺžnom aj priečnom smere.
- Dno nádrže musí byť najmenej 80 mm nad najspodnejšou časťou karosérie
- Medzi palivovou nádržou a priestorom pre posádku musí byť minimálne 1 mm hrubá kovová stena, presahujúca minimálne 100 mm výšku zostavy (nádrž + obal)
- V priestore pre posádku je povolená jedna vodotesná kontrolná oblasť (na kontrolu platnosti nádrže a dátumu jej výroby) s celkovou plochou 400 cm<sup>2</sup>.
- Nádrž musí byť vo vodotesnom obale, prichytenom k podlahe.
- Výška zostavy (nádrž + obal) nesmie presiahnuť 500 mm.

##### **16.4.1.2**

Vo vozidle môže byť použitá palivová nádrž ktorá spĺňa nasledovné kritéria:

- Musí byť vyrobená z hliníkového plechu s min. hrúbkou 2 mm a materiál musí zodpovedať norme EU č. EN-AW1052A-H24. Maximálny objem 20 litrov.
- Zvarenie nádrže musí vykonať pracovník s oprávnením pre zváranie neželezných kovov.
- Vnútrajšok nádrže musí byť vyplnený bezpečnostnou penou (materiálom) zodpovedajúcim US norme č. MIL-B-83054.
- Bezpečnostná pena môže byť nahradená použitím „D-STOP“ antiexplozívnu fóliou na vonkajšku nádrže.
- Na nádrži nesmú byť privarené žiadne úchytky a nádrž musí byť upevnená k pevnej štruktúre vozidla iba prostredníctvom pásov z kovového materiálu.
- Vstupné a výstupné potrubie z nádrže musí byť z pružného typu, aby nedošlo k prasknutiu nádrže alebo potrubia pri deformácii.

Nádrž musí byť oddelená od priestoru pre posádku a minimálne 300 mm od vonkajšieho obrysu vozidla pri pohľade zhora. Oddelujúce prepážky musia byť podľa čl. 279.2.6. Odvzdušnenie nádrže nesmie byť vyvedené do priestoru pre posádku alebo do motorového priestoru.

Podmienky bodu a) až d) musia byť doložené pri testovaní vozidla. Sériová palivová nádrž (vždy iba na pôvodnom mieste), nemusí byť dodržaná podmienka vzdialenosti 300 mm od obrysu vozidla pri pohľade zhora. Doporučuje sa vyplniť palivovú nádrž penou typu MIL-B-83054.

Palivová nádrž homologovaná (aj po skončení životnosti – plus 4 roky) podľa jednej z noriem FIA : FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999. Musí byť v súlade s požiadavkami Článku 253-14

#### **16.4.2 Palivové čerpadlá**

Pre palivové čerpadlá a filtre platia predpisy uvedené v MŠP Príloha „J“ článok 253–3.1. a 3.2.

#### **16.4.3 Rozvod paliva**

Pre palivové potrubie platia predpisy uvedené v MŠP Príloha „J“ článok 253–3.1. a 3.2.

#### **16.5 Elektrický systém**

Elektrický systém je ľubovoľný.

##### **16.5.1 Akumulátor**

Pre vozidlá platí článok 255.5.8.3 Prílohy J MSP FIA .

##### **16.5.2 Hlavný odpojovač**

Je povinný odpojovač elektrického obvodu v zmysle MŠP FIA príloha „J“ článok 253–13

##### **16.5.3 Osvetlenie**

Svetlomety môžu byť odstránené a takto vzniknuté otvory v karosérii zakryté. Zadné osvetlenie musí zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“ článku 279.11.5.

##### **16.5.4 Riadiaca jednotka**

Riadiaca jednotka vrátane snímačov, príslušnej elektroinštalácie je ľubovoľná. Vozidlá môžu byť vybavené ľubovoľným zariadením na záznam dát. Telemetria je zakázaná. Telemetria znamená akékoľvek zariadenie, ktoré by umožňovalo prenos dát jednosmerne alebo obojsmerne medzi pohybujúcim sa vozidlom a akýmkoľvek iným zariadením mimo vozidla.

#### **16.6 Prevody**

Ľubovoľné, ale trakčná kontrola je zakázaná. Zmena predného pohonu na zadný je povolená.

##### **16.6.1 Spojka**

Ľubovoľná

##### **16.6.2 Prevodovka**

Ľubovoľná manuálna

##### **16.6.3 Diferenciál**

Sú povolené zadné diferenciály s mechanickým obmedzením prešmykovania. Diferenciál s mechanickým obmedzením prešmykovania je každý systém, ktorý pracuje výhradne mechanicky, tzn. bez pomoci hydraulického, alebo elektrického systému. Použitie diferenciálu s viskóznou spojkou je povolené.

#### **16.7 Zavesenie**

##### **16.7.1 Predná náprava**

Ľubovoľná

##### **16.7.2 Zadná náprava**

Ľubovoľná

##### **16.7.3 Riadenie**

Ľubovoľné. Zmena polohy stĺpiku riadenia je povolená. Volant je ľubovoľný, ak je použitý odnímateľný volant tento musí spĺňať MŠP Prílohy „J“ článok 255–5.7.3.9.

#### **16.8 Kolesá**

Kompletné koleso (disk + ráfik + nahustená pneumatika) sa musí vždy vmestiť do vodítka tvaru U, ktorého kraje sú od seba vzdialené 250 mm. Meranie sa vykonáva na nezaťaženej časti pneumatiky.

##### **16.8.1 Pneumatiky**

Sú povolené lisované alebo ručne rezané pneumatiky. Za žiadnych okolností nesmú zostavy "ráfiky/pneumatiky" presiahnuť priemer 650 mm. Dezén pneumatík je

ľubovoľný. Max. šírka drážok pneumatiky je 15 mm. Pneumatiky slick sú povolené. Použitie pneumatík s hrotmi, reťazami alebo iným pomocným zariadením, rovnako ako dvoj montáž je zakázané.

### **16.8.2 Disky kolies**

Priemer ráfiku je ľubovoľný, ale nesmie presiahnuť 18".

### **16.8.3 Rezervné koleso**

Zakázané

## **16.9 Brzdový systém**

### **16.9.1 Všeobecne**

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový

### **16.9.2 Prevádzkové brzdy**

Dielce brzdového systému sú ľubovoľné.

### **16.9.3 Parkovacia brzda**

Parkovacia brzda je povinná, jej systém je ľubovoľný.

## **16.10 Priestor pre posádku**

### **16.10.1 Definícia**

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel. Celistvosť deliacich stien medzi priestorom pre posádku, motorovým a batožinovým priestorom musí byť zachovaná v pôvodnom materiáli, tvare a polohe. Zmeny skeletu sú povolené len také, ktoré bezprostredne súvisia s montážou povinného ochranného vybavenia. Vnútorné vybavenie priestoru pre posádku je ľubovoľné. Prístrojová doska je ľubovoľná, nesmie však mať žiadne ostré hrany. Všetky koberce a horľavé obloženie vnútorného priestoru pre posádku musia byť odstránené. V priestore pre posádku nesmú byť umiestnené nádrže s prevádzkovými kvapalinami alebo olejom okrem nádrže s vodou pre ostrekovanie okien.

#### **16.10.1.1 Zvláštny prípad**

V prípade ak batožinový priestor nie je oddelený od priestoru posádky, do ktorého sú umiestnené palivové nádrže a batérie, ktoré nie sú chránené, musí byť tento oddelený stenou neprepúšťajúcou kvapaliny a zamedzujúcou šíreniu požiaru.

### **16.10.2 Ochranná klietka**

Ochranná klietka môže byť homologovaná FIA, ASN, výrobcom vozidla alebo individuálne vyrobená klietka ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-8.

Povinná základná konštrukcia ochrannej klietky individuálne vyrobenej je v rozsahu podľa obrázkov : MŠP FIA Príloha „J“:

- základná konštrukcia – obrázok 253–1, alebo 253–2 alebo 253–3
- uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7
- vystuženie zadných podpier – obrázok 253–4 alebo 253–20 alebo 253–21
- bočná ochrana – obrázok 253–9 alebo 253–10 alebo 253–11
- vystuženie strechy – obrázok 253–12 (jedna diagonála) alebo 253–13 alebo 253–14
- vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33
- vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34
- doporučené vystuženie rohov – obrázok 253–31 a 253–32

Ochranná klietka vrátane jej uchytenia musí spĺňať minimálne podmienky uvedené v MŠP FIA článok 253–8 Prílohy „J“, platnej pre daný kalendárny rok, v ktorom bude vozidlu vydaný preukaz športového vozidla.

#### **16.10.2.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### **16.10.3 Sedadlá**

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Standard FIA 8855–1999 so životnosťou 10 rokov od dátumu výroby alebo 8862-2009 so životnosťou 15 rokov od dátumu výroby, uchytené podľa MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253.16.

#### **16.10.4**

Sedadlo spolujazdca a zadné sedadlá musia byť odstránené.

#### **16.10.5 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s predĺženou životnosťou o 5 rokov. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, príloha „J“ článok 253–6.

#### **16.10.6 Ochranná sieť**

Je povinná ochranná sieť, resp. iný ochranný prvok (LeBeau), ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“ článok 253–11.

#### **16.10.7 Hasiaci systém, hasiace prístroje**

Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“ článkom 253–7. Hasiaci systém je doporučený.

#### **16.10.8 Vetranie a vykurovanie priestoru pre posádku**

Otvory v karosérii, ktoré slúžia k vetraniu priestoru pre posádku, môžu byť vytvorené na nasledovných miestach:

- v zadnej časti strechy nad zadným oknom,
- medzi zadným bočným oknom a zadným oknom.

Otvory nesmú presahovať pôvodný obrys karosérie. Vykurovanie je ľubovoľné. Musí však byť zaistený dostatočný prívod vzduchu na ofukovanie čelného skla, ktorý zaisťujú za nepriaznivých poveternostných podmienok dobrý výhľad z vozidla.

#### **16.11 Karoséria**

Pôvodná karoséria sa musí zachovať, okrem toho, čo sa týka blatníkov, a aerodynamických zariadení, ktoré sú povolené. Karoséria sa môže upraviť v súlade s Obrázkom 279-1. a je možné podbehy karosérie zosilniť výstuhami, ktoré nekopírujú pôvodný tvar ( vytvárajú profil ) Dodaný materiál musí byť zo zliatiny železa o max hrúbke 1 mm a musí byť ku karosérii privarený. Toto zosilnenie nesmie presahovať zvislý priemet dverí jazdca o viac ako 50 mm avšak nesmie presiahnuť šírku vozidla nad osami náprav.

##### **16.11.1 Okná**

Čelné sklo musí byť lepené, alebo nahradené z poly karbonátu min hrúbky 5 mm. Ostatné okná z bezpečnostného skla, alebo z poly karbonátu o min. hrúbke 3 mm. Upevnenie skiel a ich mechanizmy posúvania sú ľubovoľné. V okne jazdca je možné vytvoriť odsúvacie okienko. Vozidlo musí byť vybavené aspoň jedným účinným stieračom čelného skla.

##### **16.11.2 Dvere a kapoty motora a veko batožinového priestoru**

Sú povinné minimálne 2 funkčné dvere, na každej strane minimálne 1. Vonkajší tvar dverí, kapoty motora, veka batožinového priestoru a ich materiál je ľubovoľný. Vnútorňý tvar dverí je ľubovoľný a musí byť prekrytý celistvým panelom s využitím predpisu MŠP FIA Príloha „J“ článok 255–5.7.3.4.b. Vystuženie dverí jazdca musí byť buď pôvodné alebo nahradené kompozitným panelom podľa MŠP FIA Príloha „J“, článkom 255–5.7.3.4. obrázok 255–14. Závesy a ovládacie zariadenie dverí sú ľubovoľné. Pôvodný zámok a západka musia zostať zachované. Dodatočné uchytenie veka motorového a batožinového priestoru musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–5. Vnútorňý tvar zadných dverí je ľubovoľný a môžu byť privarené do skeletu, pričom plocha okna nemusí byť dodržaná.

Otvory v kapote motora, dverí batožinového priestoru a blatníkov musia byť zakryté mriežkou. Kapota nemusí byť nahraditeľná sériovou kapotou. Maximálna odchýlka od pôvodného tvaru kapoty môže byť 100 mm (merané vo zvislom smere).

##### **16.11.3 Ťažné oká**

Ťažné oká musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–10



#### **16.11.4 Blatníky**

Materiál a tvar blatníkov je ľubovoľný. Musia však pri pohľade zhora zakrývať kompletne koleso do horizontálnej roviny prechádzajúcej osou kolesa

#### **16.12 Aerodynamické prvky**

Ak má vozidlo pôvodné zadné homologované aerodynamické zariadenie väčšie ako znázorňuje obr. 279-4 (viď Príloha J MSP FIA 2007), je možné ich ponechať v pôvodnej podobe. V tomto prípade však nie je možné pridať žiadne ďalšie zadné aerodynamické zariadenie. Predný aerodynamický prvok. Materiál a tvar je ľubovoľný. Obmedzený je zvislou rovinou prechádzajúcou osou predných kolies, zvislým priemetom predného nárazníka homologovaného vozidla a vodorovnou rovinou, ktorá sa dotýka najvyššieho bodu ráfika predného kolesa.

#### **16.13 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

#### **16.14 Poznámky**

## **17. Skupina SRC**

### **17.1 Všeobecne**

Do tejto skupiny bude zaradené vozidlo, ktorého mechanické časti a podlahová skupina spĺňa niektorý z týchto homologačných listov ( HL ) č.A/N5585, A/N5629, A/N5660, N5673, N5688, N5718, A/N5621, A/N5671, A/N5652, A/N5656, N5695, A5713, N5714, N5732, N5738, A/N5758, okrem výnimiek uvedených nižšie. Jednotlivé HL nie je možné navzájom kombinovať. Je možné použiť rozšírenie HL VR4. Nie je možné použiť rozšírenie HL WR. Originál HL musí byť predložený pri testovaní vozidla a byť k dispozícii počas trvania podujatia.

Všetky vozidlá musia byť v súlade s MŠP FIA Príloha J čl. 251, 252, 253, 254, 255 s výnimkami uvedenými nižšie. Rozhodnutie o testovaní vozidla do skupiny SRC je výhradne na pridelenom testovacom komisárovi.

### **17.2 Rozmery, hmotnosť**

#### **17.2.1 Rozmery**

Celková šírka vozidla nesmie byť väčšia ako 1820 mm meraná v osi kolies. Rozchod kolies môže byť zmenený. Max. rázvor je 2650 mm +1%. Svetlá výška musí byť v súlade s aktuálnym MŠP FIA Príloha J čl. 261.205-1

#### **17.2.2 Hmotnosť**

Hmotnosť vozidla sa meria podľa MŠP Prílohy „J“ článok 255.4.3 a 255.4.4: Vozidlá musia dodržať minimálnu hmotnosť 1300 kg. Použitie záťaží je dovolené pri splnení podmienok v MŠP FIA Príloha J čl. 252.2.2

### **17.3 Motor**

#### **17.3.1 Všeobecne**

Použitý motor vrátane príslušenstva musí zodpovedať HL. Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore zachytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre (s možnosťou vizuálnej kontroly množstva náplne).

#### **17.3.2 Objem**

Pre objem, vrtanie a zdvih platí HL.

#### **17.3.3 Preplňovanie, restriktor**

Systém preplňovania musí byť v súlade s HL a príslušnými článkami aktuálnej prílohy J. Priemer restriktora je 33 mm. VV SAMŠ môže na návrh TV SAMŠ formou bulletinu určiť inak priemer restriktora za účelom obmedzenia výkonu. Toto oznámenie nadobúda okamžitú platnosť po zverejnení.

#### **17.3.4 Výfukový systém, katalyzátor**

Pre výfukové potrubie platí HL, Výfuk za turbokompresorom je ľubovoľný, avšak musí byť v súlade s čl.260.328p2 až p7b

### **17.4 Palivový systém**

Palivový systém musí byť v súlade s HL.

#### **17.4.1 Palivová nádrž**

Palivová nádrž musí byť:

- sériová
- bezpečnostná, minimálneho štandardu FIA FT3–1999, ktorá musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 255-5.9.

#### **17.4.2 Palivé čerpadlá**

Sériové alebo v súlade s MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.1.8

#### **17.4.3 Rozvod paliva**

Musi byť sériový alebo v súlade s MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.1.8

### **17.5 Elektrický systém**

Bez zmeny voči sériovému s možnou úpravou v súlade s HL alebo Prílohou J..

#### **17.5.1 Akumulátor**

Menovité napätie v súlade s HL.

Ak je akumulátor premiestnený , platí znenie uvedené v MŠP FIA Príloha J čl.255..5.8.3

### **17.5.2 Hlavný odpojovač**

Odpojovač je povinný a musí byť podľa Prílohy „J“ ,článok 253.13,

### **17.5.3 Osvetlenie**

Osvetlenie vozidla musí byť sériového vyhotovenia.

Pre rally je povolená montáž dodatkových reflektorov v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ článok 254.6.8.

### **17.5.4 Riadiaca jednotka**

Ľubovoľná

### **17.6 Prevody**

Pohon všetkých štyroch kolies je povolený.

#### **17.6.1 Spojka**

Ľubovoľná

#### **17.6.2 Prevodovka**

Ľubovoľná, ako aj systém radenia a prevodové pomery. Spiatočka povinná. Max. počet prevodových stupňov dopredu je 6.

#### **17.6.3 Diferenciál**

V súlade s HL , prevodový pomer je ľubovoľný

#### **17.6.4 Spojovacie hriadele**

Musia byť v súlade s HL.

### **17.7 Zavesenie**

#### **17.7.1 Predná náprava**

Musí byť v súlade s HL. Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené

#### **17.7.2 Zadná náprava**

Musí byť v súlade s HL. Použitie podložiek medzi koleso a náboj je povolené

#### **17.7.3 Riadenie**

Musí byť v súlade s HL. Volant je ľubovoľný, avšak musí mať uzavretý veniec.

Zariadenie proti odcudzeniu môže byť odstránené. Ak je volantová tyč nastaviteľná, nastavenie musí byť možné upraviť len za pomoci náradia. Ak je použitý odnímateľný volant, tento musí spĺňať podmienky MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.7.3.9

### **17.8 Kolesá**

Kolesá musia vyhovovať MŠP FIA Príloha J čl. 261.801-a0

#### **17.8.1 Pneumatiky**

Pre rally musia byť pneumatiky homologované pre premávku po verejných komunikáciách, prípadne schválené pre rally.

#### **17.8.2 Disky kolies**

Kolesá musia vyhovovať MŠP FIA Príloha J čl. 261.801-a0

#### **17.8.3 Rezervné koleso**

Povinné. V súlade MŠP FIA Príloha „J“ článok 254.6.4.3

### **17.9 Brzdový systém**

#### **17.9.1 Všeobecne**

Brzdový systém musí byť dvoj okruhový v zmysle predpisov MŠP FIA Príloha „J“, článok 255.5.5

#### **17.9.2 Prevádzkové brzdy**

Sériové s možnou úpravou v súlade s HL alebo MŠP FIA Príloha J čl. 255.5.5. Je povolený aj iný brzdový systém, či už vcelku alebo jednotlivé komponenty, včítane pedálovej skupiny pod podmienkou, že sú homologované pre vozidlo s rovnakým alebo vyšším prepočítaným objemom motora ako vozidlo na ktorom sú použité alebo

homologované pre skupinu R5,WRC,S2000. Toto je nutné dokladovať kópiou HL.

### **17.9.3 Parkovacia brzda**

Je povinná. Systém ovládania a umiestnenie ovládacieho mechanizmu je ľubovoľné.

## **17.10 Priestor pre posádku**

### **17.10.1 Definícia**

Priestor pre posádku je vnútorný priestor vozidla ohraničený deliacou stenou motorového priestoru a rovinou vytvorenou zadnou stenou zadných sedadiel.

### **17.10.2 Ochranná klietka**

Musí byť v súlade s textom článku 253–8 MŠP FIA Príloha „J“.

Základná zostava ochrannej klietky musí byť v súlade podľa:

základná konštrukcia – obrázok 253–1 až 253–3,

uhlopriečne vystuženie hlavného oblúka – obrázok 253–7,

bočná ochrana – obrázok 253–9 až 253–11,

vystuženie strechy – obrázok 253–12 až 253–14,

vystuženie predného stĺpika – obrázok 253–15 a 253–33, neplatí pre vozidlá objemu do 2000 cm<sup>3</sup>,

vystuženie rohov uhlopriečného vystuženia – obrázok 253–34,

a) vystuženie klietky v otvore dverí (hlavný oblúk – bočný oblúk – obrázok 253–49,

uhlopriečka zadných podpier – obrázok 253–20,

uchytenie do skeletu musí byť podľa kapitoly 253–8.3.2.6,

b) doporučené vystuženie predného oblúka – obrázok 253–29.

#### **17.10.2.1 Zvláštny prípad**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery upevnený v súlade aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.,

### **17.10.3 Sedadlá**

Je povinné použiť nepoškodené sedadlá s platnou homologáciou podľa Štandard FIA 8855–1999 alebo 8862-2009 so životnosťou podľa Prílohy J a uchytenie podľa Prílohy J čl. 253.16.

### **17.10.4 Bezpečnostné pásy**

Je povinné použiť nepoškodené bezpečnostné pásy 5 alebo 6 popruhové s platnou homologáciou podľa Štandardu FIA 8853–1998 s platnou životnosťou. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA, prílohe „J“ článok 253–6.

Pre rally vo vozidle musia byť umiestnené dva rezná nástroje v dosahu pripútananej posádky pre prípad potreby rozrezania bezpečnostných pásov.

### **17.10.5 Ochranná sieť**

Pre rally a PAV nie je povinná.

### **17.10.6 Hasiaci systém, hasiace prístroje**

Len pre rally je povinný hasiaci systém v súlade s MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.2. Je povinný 1ks alebo 2ks hasiaci prístroj s náplňou v zmysle MŠP FIA Príloha „J“ článok 253–7.3. Uchytenie musí zodpovedať MŠP FIA Prílohy „J“, článkom 253–7.

## **17.11 Karoséria**

### **17.11.1 Materiál**

Materiál skeletu / šasi musí zostať pôvodný s možnosťou zosilnenia v zmysle predpisov uvedených v MŠP FIA článok 255–5.7.1.

### **17.11.2 Okná**

Výplne bočných a zadných okien je možné nahradiť poly karbonátom, lexanom alebo makrolonom min. hrúbky 3,8 mm a max. hrúbky 4,2 mm. Vetracie otvory v bočných oknách sú ľubovoľné.. Použitie fólií podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-11.

### **17.11.3 Dvere a kapota motora, blatníky**

Dvere je možné upraviť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článok 255.5.7.3.4, Je možná zámena materiálu prednej a zadnej kapoty sériového vozidla za iný materiál, avšak

pánty musia zostať sériového vyhotovenia.

Je povolené rozšírenie blatníkov, dverí a nárazníkov pri zachovaní max. povolenej šírky.

Sú povolené dodatočné otvory na kapote motora s celkovou plochou 300cm<sup>2</sup>. Tieto musia byť vybavené drôtenou sieťou s okami max. 10mm a hrúbkou drôtu min. 1 mm.

#### **17.11.4 Vetracie a vykurovanie priestoru pre posádku**

Môže sa použiť strešná ventilácia s klapkou. Celková maximálna výška otvoru je 50 mm, musí byť umiestnená v prvej tretine strechy. Celková max. šírka otvoru je 300 mm. Previs vo vzťahu k hornému okraju čelného skla je max. 50mm.

#### **17.11.5 Ťažné okná**

Platia predpisy uvedené v MŠP FIA Príloha „J“ článok 253-10. alebo MŠP FIA Príloha K čl. 5.18

#### **17.12 Aerodynamické prvky**

Aerodynamické prvky musia byť v súlade s homologačným predpisom pre skupinu WRC.

#### **17.13 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy , ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi sú zakázané. Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

#### **17.14 Poznámky**

## **18. Rally Legend – RL**

### **18.1 Povolené vozidlá**

Rally Legend sa môžu zúčastniť historické automobily (HA) alebo ich repliky, homologované do 31.12.1996. Vozidlo musí mať platný preukaz športového vozidla a RLTP, HTP, NHTP alebo HRCP alebo NHRCP. Vozidlá homologované od 1.1.1991 do 31.12.1996 musia byť originálne súťažné vozidlá, ktoré reprezentujú značku a sú v súlade s pôvodným technickými predpismi. Bezpečnostná výbava musí zodpovedať minimálne bezpečnostnému predpisu pre Rally Legend. Vozidlo – replika HA by malo zodpovedať vzhľadom a technickým prevedením pôvodnému historickému automobilu a pôvodnej homologácii. Pre vozidlá Rally Legend je doporučené použiť pôvodné farebné prevedenie, ktoré zodpovedá pôvodnému továrenskému alebo teamovému prevedeniu.

### **18.2 Vozidlo pre RALLY LEGEND**

#### **18.2.1**

U originálnych vozidiel môže byť použitá pôvodná ochranná konštrukcia tak, aby bolo zachované pôvodné prevedenie vozidla. Pri stavbe repliky bude použitá ochranná konštrukcia podľa nasledovného predpisu :

- pre vozidlá vyrobené do 31.12.1970 minimálne ochranný rám vyrobený podľa K 2013 obr. K -1, príloha V. Za ochranný rám je považovaná ochranná konštrukcia tvorená hlavným oblúkom a dvojicou zadných pozdĺžnych výstuh.
- Pre vozidlá vyrobené od 1.1.1971 je vyžadovaná ochranná klieťka podľa prílohy K 2013 obr. K – 8, K – 9, alebo K – 10.

#### **18.2.2**

Materiál konštrukcie a uchytenie o karosériu sa riadi Prílohou K a platnou Prílohou J. Uprednostňuje sa použitie certifikovaných, alebo homologovaných konštrukcií. V mieste, kde môže prilba prísť do styku s ochrannou konštrukciou, je povinné použiť ochranné obloženie z nehorľavého materiálu. Použitie ochranných konštrukcií z hliníkových zliatin je možné len továrenskej výroby, certifikované a len u vozidiel, v ktorých bola konštrukcia preukázateľne použitá. Súťažiaci musí doložiť ku konštrukcii kópiu certifikátu, alebo minimálne dobové fotografie, z ktorých je jasné použitie tohto typu ochrannej konštrukcie.

#### **18.2.3 Sedadlá**

Pre RALLY LEGEND je možné použiť dobové sedadlo, alebo sedadlo s homologáciou (aj neplatnou) FIA. Je možné použiť tzv. tuningové sedadlá, bez homologácie FIA. Je zakázané použiť delené sériové sedadlá. Každé sedadlo musí byť riadne upevnené, najlepšie podľa aktuálnej prílohy J.

#### **18.2.4 Bezpečnostné pásy**

Musia byť použité min. 4-bodové, nepoškodené, s kvalitným uzáverom. Upevnenie pásov musí zodpovedať niektorej z variant aktuálnej prílohy J. Nože na bezpečnostné pásy sú povinné.

#### **18.2.5 Hasiaci prístroj (HP), a hasiaci systém (HS)**

Vozidlo musí byť povinne vybavené jedným 2 kg HP, alebo dvomi 1 kg HP, alebo HS podľa aktuálnej prílohy J, doplnený jedným 2 kg HP. HP a HS musia byť upevnené podľa aktuálnej prílohy J. Je vyžadovaná platná revízia a označenie umiestnenia HP, alebo spúšťača HS podľa aktuálnej prílohy J.

#### **18.2.6 Odpojovač elektrickej energie**

Odpojovač s vonkajším a vnútorným ovládaním je povinný. Musí spoľahlivo odpojiť všetky zdroje el. energie a vypnúť motor. Odpojovač musí byť riadne označený a musí byť v dosahu pripútanej posádky.

#### **18.2.7 Palivová nádrž**

musí byť sériová, na pôvodnom mieste, alebo musí zodpovedať Prílohe K, alebo Prílohe J, musí byť riadne upevnená a oddelená od priestoru pre posádku. Palivové potrubie musí zodpovedať prílohe K alebo J.

### **18.2.8 Ťažné oko**

Na vozidle musí byť predné a zadné ťažné oko, kontrastne označené, s vnútorným priemerom min. 80 mm.

### **18.2.9 Akumulátor**

Je ľubovoľný, v prípade, že je v priestore pre posádku, musí byť zakrytý nepriepustným krytom. Nevodivé zakrytie PLUS pólu je povinné.

### **18.2.10 Dodatočné uchytenia**

Je povinné dodatočné upevnenie prednej kapoty, upevnenie čelného okna je doporučené.

## **18.3 Poznámky**

## 19. Technické predpisy pre štandardné produkčné vozidlá/upravené štandardné produkčné vozidlá pre slalom

(tieto predpisy platia pre všetky podujatia CEZ slalom)

### 19.1.1 Povolené vozidlá – všeobecné ustanovenia

- Štandardné produkčné vozidlá: sú všetky vozidlá, pre ktoré je povinné vodičské oprávnenie skupiny „B“ a ktoré sú povolené pre verejnú premávku. Nie je nutné, aby vozidlo bolo v minulosti alebo v súčasnosti homologované. Je potrebné preukázať OTP vozidla alebo COC (originál) a povinnú národnú bezpečnostnú výbavu (nie expirovanú). Nie sú povolené žiadne zmeny technických detailov, vozidlá musia ostať v tých istých originálnych podmienkach ako boli dodané.
- Upravené štandardné produkčné vozidlá: vozidlá, ktoré sú vylepšené v rámci národne registrovaných predpisov (výškovo nastaviteľné predné a/alebo zadné tlmiče, športové vzduchové filtre a podobné doplnky, všetky špeciálne doplnky pre motor šport a tie, ktoré za také prehlásili výrobcovia, širšie blatníky, tuningové klampiarске práce neponúkané výrobcom vozidla ktoré povoliať použiť kombináciu širších pneumatík/kolies. V prípade pochybností, je na súťažiacom, aby poskytol dôkazy.

### 19.1.2 Nepripustné vozidlá

Kabriolety sú povolené len ak sú sériovo vyrobené s ochrannou konštrukciou. Minimálne jedna ochranná konštrukcia kľetky musí byť namontovaná za hlavou jazdca aby zaistila ochranu v prípade prevrátenia na strechu. Hlava jazdca nesmie prevyšovať myslenú priamku medzi vrchným bodom konštrukcie kľetky umiestnenej za hlavou jazdca a prednou časťou.

V prípade použitia kabrioletu, ktorý nie je vybavený primeranou konštrukciou kľetky od výrobcu alebo bez akejkoľvek bezpečnostnej konštrukcie za hlavou jazdca, musí byť namontovaná kľetka vyhovujúca článku 252.7.1 FIA Prílohy J. Vrchná časť vozidla musí byť uzavretá po celý čas, okrem prípadov, keď vozidlo je / bolo sériovo vyrobené bez nej.

### 19.1.3 Objemové triedy

Vozidlá budú rozdelené do nasledovných objemových tried:

- do 1400 cm<sup>3</sup>
- do 1600 cm<sup>3</sup>
- do 2000 cm<sup>3</sup>
- nad 2000 cm<sup>3</sup>

### 19.1.4 Klasifikácia pre preplňované Wankelove motory a motory s turbokompresorom

V prípade preplňovaných motorov (turbokompresor, mechanický kompresor typu G) sa nominálny objem valcov vynásobí x 1,7 (1,5 pre Dieselové motory) a vozidlo bude zaradené do triedy, ktorá zodpovedá takto získanému prepočítanému objemu.

Pre Wankelove motory pozri článok 252.3.2 FIA Prílohy J, pre motory s turbokompresorom článok 252.3.3 FIA Prílohy J.

### 19.1.5 Hmotnosť vozidla

Vozidlá musia mať minimálne hmotnosť uvedenú v osvedčení o evidencii (technickom preukaze) pričom prípustná tolerancia je 3%. Táto hmotnosť musí byť dodržaná počas celého podujatia a aj po prejazde cieľovou čiarou. Hmotnosť vozidla bude stanovená nasledovne: vozidlo bez osôb v kabíne, bez doplňovania alebo vypustenia paliva a iných tekutín.

### 19.1.6 Motor

Oproti sériovo vyrábanej úprave, ktorú ponúka výrobca, nie sú prijateľné žiadne zmeny (ako verzie ES / športový vývoj v súlade s homologačným listom) nie sú povolené.

### 19.1.7 Výfukový systém / obmedzenie hladiny hluku

Výfukový systém, ktorý začína katalyzátorom (zberné potrubie a katalyzátor musia byť pôvodné) je ľubovoľný ale musí byť schválený pre verejnú premávku a voľne dostupný v obchodnej sieti. Obmedzenia hladiny hluku: Maximálna hladina hluku je 98+2dB (A)



podľa metódy merania na nízku hladinu. Ak je príslušné vozidlo dodávané s katalyzátorom, tento musí byť namontovaný a funkčný. V každom prípade musia byť rešpektované zákonné limity emisii.

#### **19.1.8 Prevodovka**

Spojka, prevodovka, diferenciál a ďalšie dielce prevodov musia zostať pôvodné a nie je povolené ich meniť žiadnym spôsobom.

#### **19.1.9 Brzdový systém**

Brzdový systém má zostať pôvodný. Brzdové kotúče homologované pre skupiny A, B, ST, GT nie sú povolené. Brzdové obloženie je ľubovoľné.

#### **19.1.10 Riadenie**

Riadenie má byť pôvodné. Volant je ľubovoľný ale musí byť schválený pre verejnú premávku.

#### **19.1.11 Zavesenie**

Montáž tvrdších tlmičov a pružín je povolená, avšak musia byť dodržané zákonné ustanovenia (registrácia v osvedčení o evidencii). Zavesenia musia zostať pôvodné. Žiadna úprava s výhradou dodávky zákazníkovi týkajúca sa výšky a svetlej výšky vozidla je zakázaná (výška nastaviteľná zavesením nesmie byť upravovaná).

#### **19.1.12 Kolesá a pneumatiky**

Rozmery kolies a pneumatík sa majú zhodovať s údajmi výrobcu v osvedčení o evidencii pre dané vozidlo a príslušný typ musí byť schválený pre verejnú premávku.

#### **19.1.13 Rezervné koleso**

Rezervné koleso je voliteľné. Doplnkovú výbavu (lekárnička, zdvihák, sada pre prípady porúch, nástroje) je možné odstrániť, ak nie je povinná podľa národných dopravných predpisov

#### **19.1.14 Karoséria, podvozok a aerodynamické zariadenia**

Nie je dovolené odľahčovať alebo zosilňovať sériovo vyrábanú karosériu a/alebo šasi podľa Prílohy J, článok 251.2.5.2 a 2.5.1. Nárazníky nemôžu byť odstránené. Je možné použiť krídla ľubovoľného druhu bežne dostupné v predajnej sieti ale musia byť schválené pre verejnú premávku. V prípade pochybností je na súťažiacom aby poskytol dôkaz. Sériovo vyrábané prípadne schválené zasúvacie alebo slnečné strechy sú povolené. Musia byť počas súťaže zatvorené. Namontovanie spodnej ochrany vozidla je povolené.

#### **19.1.15 Dvere, kapota a veko batožinového priestoru**

Tieto musia zostať pôvodnom stave. Dodatočné uchytenie je povolené.

#### **19.1.16 Blatníky**

Musia byť pôvodné. To platí aj pre materiál.

#### **19.1.17 Spätné zrkadlá**

Počet spätných zrkadiel má byť rovnaký ako u sériových vozidiel.

#### **19.1.18 Okná, materiál, sklá**

Predné sklo musí byť vyrobené z vrstveného skla. Všetky ostatné okná musia byť v súlade so sériovo vyrábanými vozidlami. Počet stieračov na prednom skle musí zostať pôvodný. Tónované fólie sú povolené len s príslušným certifikátom. (potvrdenie pre zodpovedajúcu montáž spoločnosťou, fólia s E-certifikáciou), na bočnom okne jazdca a spolujazdca je povolená iba ochranná bezfarebná fólia zabraňujúca roztriešteniu skla. Jazdec musí byť zvonku rozpoznateľný. Príloha J, článok 252.11.

#### **19.1.19 Vetranie priestoru pre posádku**

Musí zostať kompletne pôvodné. Existencia vykurovacieho systému je povinná okrem prípadov keď sériovo vyrábané vozidlo je dostupné bez neho. Je na súťažiacom, aby to dokladoval.

#### **19.1.20 Priestor pre cestujúcich – vnútorný priestor karosérie**

Sériovo vyrábaný priestor určený výrobcom pre cestujúcich, od sériovo vyrábanej deliacej steny po zadné operadlá v normálnej polohe zadného sedenia je považovaný

za priestor pre cestujúcich.

Prístrojová doska musí zostať pôvodná. Úpravy pre zlepšenie estetiky ako sú drevené intarzie sú povolené. Dodatočné prístroje, ako je otáčkomer môžu byť namontované.

#### **19.1.21 Ochranná klietka**

Uzatvorené cestovné vozidlá môžu byť vybavené ochrannou klietkou alebo bezpečnostným rámom v súlade s FIA Prílohou J článkom 253.8, certifikát ASN podľa FIA predpisov je povinný a musí sa dopravovať vo vozidle. Pre kabriolety pozri kapitolu 2.

#### **19.1.22 Bezpečnostné pásy**

Použitie bezpečnostných pásov je povinné, musia byť použité pásy dodávané výrobcom pre sériové vozidlá.

Prijateľné sú aj nasledovné kombinácie:

- FIA homologované bezpečnostné pásy v kombinácii s FIA homologovanými sedadlami,
- (sériové) anatomické sedadlá dodávané výrobcom v kombinácii s FIA bezpečnostnými pásmi, ak je praktické použiť viacbodové bezpečnostné pásy a je zaistený správne vedenie pásu, zvlášť v oblasti pleca (nie sklznutie!),
- 3–bodové bezpečnostné pásy v kombinácii s FIA homologovanými sedadlami, musí byť zaistená správna funkčnosť pásov na pleci a v bedernej oblasti.

Doba použiteľnosti FIA homologovaných pásov používaných na AS je daná dátumom životnosti uvedenom na páse plus 5 rokov.

#### **19.1.23 Hasiace prístroje**

Dôrazne je odporúčané mať vo vozidle hasiaci prístroj s minimálnym obsahom 2 kg (prášok), resp. 2,4 litra AFFF. Všetky hasiace prístroje musia byť zabezpečené v súlade s FIA predpismi. Povolené je len upevnenie s kovovou sponou na rýchle uvoľnenie.

Hasiace prístroje musia byť ľahko dostupné jazdcom. V tomto prípade sa musí brať do úvahy FIA Príloha J, článok 253.7.

#### **19.1.24 Sedadlá**

Iba sériovo vyrábané alebo FIA homologované sedadlá sú povolené. Doba použiteľnosti FIA homologovaných sedadiel používaných na AS je daná dátumom životnosti uvedenom na nich plus 5 rokov. Sériovo vyrábaný počet sedadiel ako aj zadný rad sedadiel musí byť zachovaný. Zadný rad sedadiel môže byť vybratý ak je to uvedené v dokladoch výrobcu (napríklad po namontovaní ochrannej klietky a po schválení zo 4 – sedadlového na 2 – sedadlové).

#### **19.1.25 Elektrický systém, osvetlenie**

Musí byť dodržaný minimálne sériovo vyrábaný počet predných a zadných svetiel. Dodatočné predné svetlá sú povolené, ak sú v súlade s národnými predpismi, zvlášť ohľadom na intenzitu svietivosti. Celkový počet predných svetiel nesmie byť vyšší ako osem. Dodatočné predné svetlá, ako sú predné hmlovky, cúvacie svetlá atď. sú povolené.

## **20. Skupina National 1600**

### **20.1 Všeobecne**

#### **20.1.1**

Do tejto skupiny sú prijaté len cestovné homologované aj nehomologované vozidlá s maximálnym zdvihovým objemom 1600 cm<sup>3</sup>, výhradne s pohonom dvoch kolies, ktoré sa vyrábali od roku 1990. Preukázať túto skutočnosť musí súťažiaci a to typovým štítkom / prípadne jeho duplikátom, homologačným listom alebo návodom na obsluhu. Akákoľvek zmena oproti sériovému prevedeniu (stav pri predaji) je zakázaná, pokiaľ nie je v týchto predpisoch výslovne povolená. Vozidlá s prepĺňovaným motorom, Wankelovým motorom a motory s premenným časovaním sú zakázané.

### **20.2 Rozmery a hmotnosť**

#### **20.2.1 Rozmery**

Rozmery vozidla musia byť v súlade so základnými rozmermi uvedenými buď v návode na obsluhu vozidla, alebo v homologačnom liste. Rázvor nesmie byť zmenený.

#### **20.2.2 Hmotnosť**

Minimálna hmotnosť vozidla s jazdcom vo vozidle s jeho kompletnou bezpečnosťou výbavou, vrátane kvapalín zostávajúcich vo vozidle v okamžiku váženia, musí byť 1000kg pre objem 1600ccm a 960kg pre objem 1400cm<sup>3</sup>. TV SAMŠ si vyhradzuje právo uplatnenia BOP (Balance of Performance = individuálne zvýšenie min. hmotnosti vozidla). Dováženie vozidla je povolené za podmienok uvedených v MŠP FIA Príloha J čl. 252.2.2.

### **20.3 Motor**

Môže byť použitý motor, ktorý bol výrobcom vozidla montovaný do daného typu a modelu vozidla. Nie sú povolené žiadne špeciálne diely, určené pre motoristický šport a ako také deklarované z výroby (napríklad verzia ES / športová evolúcia v homologačnom liste).

Miesto pôvodného vzduchového filtra je povolené použitie športového vzduchového filtra.

#### **20.3.1 Objem**

Nie sú povolené žiadne zmeny oproti sériovému prevedeniu montovaného do daného typu a modelu vozidla.

#### **20.3.2 Záchytná olejová nádrž**

Pokiaľ motor nemá uzatvorený okruh odvetrania, musí byť v motorovom priestore záchytná olejová nádrž s minimálnym objemom 2 litre.

#### **20.3.3 Výfukový systém / obmedzenie emisií**

Tlmiče je možné odstrániť, ale výfukový systém musí zodpovedať ustanoveniam MŠP FIA Príloha „J“ článku 252–3.6. Musí byť dodržané obmedzenie hladiny hluku (98 plus 2 dB (A)).

#### **20.3.4 Katalyzátor**

Povinný len vtedy, pokiaľ sa vyskytuje sériovo u príslušného modelu vozidla (tlmič výfuku a katalyzátor musí byť pôvodný). Použitie bežne predávaných športových výfukov je povolené.

Viacnásobné zberné potrubie je zakázané, pokiaľ nie je montované sériovo.

#### **20.3.5 Olejová nádrž**

Ak sériové prevedenie motora má suchú skriňu, olejová nádrž pre mazanie motora nesmie byť premiestnená.

### **20.4 Palivový systém**

Palivový systém motora musí zostať sériový v prevedení ako ho montoval výrobca do daného typu a modelu vozidla.

#### **20.4.1 Palivová nádrž**

Môžu byť použité nasledujúce palivové nádrže:

a) Sériová, montovaná výrobcom vozidla do daného typu vozidla, umiestnená v

- pôvodnom priestore,
- b) bezpečnostná spĺňajúca minimálne FIA štandard FT3–1999. Dokladuje súťažiaci homologačným listom, montáž v zmysle MŠP FIA, Príloha „J“ článok 253.
  - c) Hliníková nádrž podľa bodu 4.1 Palivová nádrž odstavec „b“ národných technických predpisov pre skupinu D5, D6, D7, D8, s maximálnym objemom 20 litrov.

V prípade použitia bezpečnostnej nádrže prípadne hliníkovej nádrže musia byť tieto od priestoru posádky oddelené kovovými deliacimi priečkami, ktoré musia zabrániť prieniku kvapalín do priestoru posádky. Priečky musia byť utesňovať priestor, aby zároveň tvorili protipožiarnu ochranu. Pre montáž musia byť dodržané predpisy MŠP FIA Príloha „J“ článku 279–2.6.1 a 279–3.9.

#### **20.4.2 Palivové čerpadlá**

- a) Pri použití sériovej nádrže musia byť palivové čerpadlá sériové pre daný typ vozidla bez zmeny ich polohy vo vozidle.
- b) Pri použití bezpečnostnej nádrže alebo hliníkovej nádrže, musia byť palivové čerpadlá sériové, pre daný typ vozidla, zmena ich polohy je povolená vzhľadom k použitým nádržiam.

#### **20.4.3 Rozvod paliva**

Ak je použitá sériová nádrž daného vozidla pôvodné rúrky rozvodu paliva je povolené nahradiť hadicami leteckého typu umiestnené v pôvodnom mieste určenom výrobcom vozidla. Všetky spoje musia byť skrutkované. V prípade použitia bezpečnostnej nádrže alebo hliníkovej nádrže je povinnosť nahradiť všetky rúrky rozvodu paliva týmito hadicami, ktorých vedenie je ľubovoľné s dostatočnou ochranou voči poškodeniu.

#### **20.5 Palivo**

Môže byť použité len palivo podľa MŠP FIA Príloha „J“ článku 252–9. Rovnako je povolené bežne predávané palivo z obchodnej siete.

#### **20.6 Elektrický systém**

##### **20.6.1 Akumulátor**

Premiestnenie akumulátora je povolené. Akumulátor musí byť spoľahlivo uchytený a pokiaľ sa nachádza v priestore posádky, musí byť zakrytý izolovaným, tesným krytom a jeho uchytenie musí byť v súlade s MŠP FIA Príloha „J“ 255–5.8.3. Kladný pól musí byť v každom prípade izolovaný proti iskreniu.

##### **20.6.2 Hlavný odpojovač**

Povinný je odpojovač elektrického obvodu podľa MŠP FIA Príloha „J“ článku 253–13, na ktorom musí byť zreteľne označená poloha „Zapnuté / Vypnuté“. Jeho poloha musí byť označená červeným bleskom v modrom trojuholníku s bielym okrajom (dĺžka strany 12 cm).

##### **20.6.3 Osvetlenie**

Svetlomety musia byť odstránené a takto vzniknuté otvory v karosérii zakryté. K dispozícii musia byť dve funkčné zadné brzdomé svetlá. Pokiaľ nie sú použité pôvodné zadné svetlá, musia nové svetlá zodpovedať MŠP FIA Príloha „J“ článku 279.2.1. Navyše k uvedeným brzdomým svetlám musí byť vzadu na vozidle namontované dozadu svietiace červené svetlo minimálne 20 W (maximálne 30 W). Svetelná plocha musí byť väčšia ako 60 cm<sup>3</sup> (maximálne 70 cm<sup>3</sup>). Svetlo musí byť viditeľné pri pohľade zozadu a umiestnené v pozdĺžnej osi vozidla. Svetlo musí byť zapnuté pri všetkých tréningoch, rozjazdách a finále. Svetlo musí svietiť i vtedy, ak je hlavný odpojovač vypnutý.

##### **20.6.4 Riadiaca jednotka motora**

Sériová, montovaná do daného typu a modelu vozidla.

#### **20.7 Prevody**

Spojka, prevody, pohon nápravy a všetky diely prenášajúce silu musia zostať pôvodné sériové montované výrobcom vozidla do daného typu vozidla a nemôžu byť žiadnym spôsobom menené.

## **20.8 Zavesenie**

Zmena rozchodu nie je povolená. Nastavovanie zmeny pruženia a tmenia z priestoru posádky je zakázané.

### **20.8.1 Predná náprava**

Systém zavesenia prednej nápravy musí zostať sériový, tak ako bol montovaný výrobcom vozidla.

### **20.8.2 Zadná náprava**

Systém zavesenia zadnej nápravy musí zostať sériový, tak ako bol montovaný výrobcom vozidla.

### **20.8.3 Riadenie**

Riadenie musí zostať pôvodné. Volant je ľubovoľný, airbagy musia byť dementované.

### **20.8.4 Tlmiče a pružiny**

Nemusia byť sériové. Poloha a montážne body musia zostať nezmenené. Nemôžu byť použité tlmiče s oddelenými nádobkami a s možnosťou závitového nastavenia podvozku.

### **20.8.5 Výška vozidla**

Trvale musí byť dodržaná minimálna svetlosť 9 cm (prípravok o výške 9 cm musí byť na rovnom podklade kedykoľvek možné zasunúť pod celým vozidlom).

## **20.9 Kolesá**

Kompletné kolesá a ich uchytenie musí zostať nezmenené voči sériovému.

### **20.9.1 Pneumatiky a ráfiky**

Rozmery pneumatík a ráfikov musia odpovedať sériovému prevedeniu. Rozhodujúce sú údaje podľa dokumentov k vozidlu (potvrdenie dovozcu vozidla je prípustné). Môžu byť použité iba pneumatiky so sériovým označením „E“ a skúšobnou značkou DOT. Pneumatiky musia mať po prejazde cieľom ešte dezén minimálne na 70 % behúňu a na najviac ojazdenom mieste ešte hĺbku dezénu minimálne 1,6 mm.

### **20.9.2 Zakázané pneumatiky**

Použitie pneumatík slick alebo pneumatík zo zoznamu FIA pre rally je zakázané. Dorezované dezény pneumatík je zakázané. Zoznam zakázaných pneumatík pozri príloha „A“ National 1600. Tento zoznam môže byť zmenená maximálne jeden týždeň pred nasledujúcim pretekom.

### **20.9.3 Rezervné koleso**

Je zakázané viesť vo vozidle rezervné koleso.

## **20.10 Brzdový systém**

Pôvodný brzdový systém musí zostať pôvodný, brzdové obloženie je ľubovoľné.

## **20.11 Priestor posádky**

### **20.11.1 Definícia**

Za priestor posádky je považovaný priestor pre cestujúcich, sériovo určený výrobcom, od priečky oddeľujúcej motorový priestor a priestor posádky až k sériovej deliacej stene a odkladacej doske za zadnými sedadlami pri normálnej polohe zadných sedadiel.

### **20.11.2 Úpravy**

Vnútorný priestor musí zostať rovnaký ako v sériovom vozidle, s nasledujúcimi výnimkami:

V priestore pre cestujúcich je povolené iba nasledujúce príslušenstvo:

- hasiace prístroje,
- záťaž,
- ochranná klietka.

#### **20.11.2.1 Môže byť odstránené:**

autorádio, rohože, obloženie vnútorného priestoru, koberec, kryty a diely, ktoré nie sú pevne spojené (priskrutkované, privarené, nalepené atď.) s vnútorným priestorom. Ďalej môžu byť odstránené airbagy. Ďalej je možné namontovať meracie prístroje ako

napríklad otáčkomer.

### **20.11.3 Ochranná klietka**

Musí byť namontovaná ochranná klietka podľa predpisov MŠP FIA Príloha „J“ článku 253–8.

### **20.11.4 Zvláštny prípad.**

Na ochrannej konštrukcii je povolené umiestniť držiak kamery, upevnený v súlade s aktuálnou Technickou informáciou TV SAMŠ.

### **20.11.5 Sedadlá**

Je povinné použitie sedadiel homologovaných FIA podľa MŠP FIA Príloha „J“ článku. 279–2.3

Je povolené odstrániť sedadlo spolujazdca, zadné sedadlá.

### **20.11.6 Bezpečnostné pásy**

Je možné použiť nepoškodené, neopravované bezpečnostné pásy s ukončenou FIA homologáciou podľa štandardu FIA 8853–1998 – šesť popruhov (šesť bodov uchytenia), používanie môže byť po termíne životnosti maximálne 5 rokov. Uchytenie musí zodpovedať súčasne platným MŠP FIA, príloha „J“ článok 253–6.

### **20.11.7 Ochranná sieťka**

Použitie ochranných sietí podľa MŠP FIA Príloha „J“ článku 253.11 je povinné.

### **20.11.8 Hasiace prístroje**

Je povinný jeden hasiaci prístroj s minimálnou hmotnosťou 2 kg, ktorý musí odovedať predpisom MŠP FIA Príloha „J“ článku 253–7.

Všetky hasiace prístroje musia byť uchytené podľa predpisu MŠP FIA Príloha „J“ článku 253–7.2.2. Musia byť pripevnené minimálne 2 kovovými pásmi so skrutkovým spojením a systém upevnenia musí byť schopný odolať spomaleniu 25 g.

### **20.11.9 Vetranie priestoru posádky**

Musí zostať úplne sériové. Povinne musí byť kúrenie, s výnimkou prípadu, keď je vozidlo v predaji sériovo aj bez kúrenia. Dôkaz o tom musí predložiť súťažiaci.

## **20.12 Karoséria**

Sú povolené iba uzavreté vozidlá. Sériová karoséria a / alebo podvozok, podľa MŠP FIA Príloha „J“ článku 251.2.5.1 a 251.2.5.2., nemôžu byť ani odľahčené, ani zosilnené. Nárazníky nemôžu byť demontované. Vozidlá s karosériou tuning, ktorú priamo neponúka výrobca vozidla (napríklad tzv. široké alebo extrémne verzie) a ktorá neumožňuje použitie širších pneumatík / kombinácii kolies, nie sú povolené. Je povolená montáž ochrany spodku vozidla. Ozdobné lišty a ochrana hrán blatníkov môžu byť odstránené.

### **20.12.1 Materiál**

Materiál skeletu a karosérie musí zostať pôvodný

### **20.12.2 Okná**

Čelné sklo musí byť vrstvené, alebo nahradené polykarbonátom hrúbky 5 mm.

Všetky ostatné okná musia zodpovedať sériovej špecifikácii. Okenné fólie sú prípustné. Na predných bočných oknách sú povinné iba fólie na ochranu proti úlomkom bez tónovania alebo použitie 5 mm polykarbonátu. Jazdec musí byť podľa MŠP FIA Príloha „J“ článku 253-11 zvonka identifikovateľný. Strešné okná nie sú povolené.

### **20.12.3 Dvere, kapota motora a veko batožinového priestoru**

Dvere, kryt motora a veko batožinového priestoru musia byť pôvodné. Dverové závery a vonkajšie kľučky dverí sú ľubovoľné, sériové zámky musia zostať pôvodné. Uzatváracie zariadenie ostatných krytov a ich závesy sú ľubovoľné. Zámky týchto krytu motora a veka batožinového priestoru môžu byť odstránené, prípadne pokiaľ nie sú demontované, musia byť vyradené z prevádzky. Okrem toho musia byť tieto upevnené v štyroch bodoch a musia byť otvárateľné zvonka.

### **20.12.4 Blatníky**

Blatníky musia zostať pôvodné, rovnako ako materiál.

Rozšírenie blatníkov je povolené iba vtedy, pokiaľ také prevedenie výrobca vozidla ponúka ako zvláštnu výbavu.

V prípade pochybností musí súťažiaci predložiť príslušný dôkaz.

#### **20.12.5 Ťažné oko / pásy**

Ťažné oko musí byť umiestnené vpredu i vzadu a nesmie vyčnievať cez karosériu. Tvar oka je ľubovoľný, ale musí byť zaistená minimálna ťažná sila 5000 N. Pôvodné ťažné oko môže byť použité. Ťažné oká / pásy musia mať jasne žltú, červenú alebo oranžovú farbu. Skrutkované ťažné oká nie sú povolené.

#### **20.12.6 Vonkajšie zrkadlá**

Počet sériovo daných vonkajších zrkadiel musí zostať zachovaný.

Samostatné vonkajšie zrkadlá nemusia zodpovedať sériovému prevedeniu.

#### **20.12.7 Ostrekovač okien, stierače**

Predné a zadné ostrekovače okien sú ľubovoľné (veľkosť, druh, miesto montáže atď.). Stierače musia zostať pôvodné.

#### **20.13 Aerodynamické zariadenie**

Predné, zadné aerodynamické zariadenie akéhokoľvek druhu, pokiaľ sú normálne v predaji ako príslušenstvo a schválené pre cestnú premávku, sú ľubovoľné.

V prípade pochybností musí súťažiaci predložiť príslušný dôkaz.

#### **20.14 Povolené zmeny a doplnky**

Všetky úpravy, ktoré nie sú výhradne povolené týmito predpismi, sú zakázané.

Povolené úpravy nesmú zapríčiniť nepovolené úpravy.

#### **20.15 Poznámky**