K. HISTORICKÉ AUTOMOBILY

1. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1.1 Definice historického sportovního automobilu (HA)

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

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

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

1.2 Hlučnost a emisní limity historického sportovního automobilu

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

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

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

Historické sportovní automobily nemusí být vybaveny katalyzátory.

1.2.2 Emisní limity:

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

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

1.3. Rozdělení historických sportovních automobilů a jejich sportovní využití

Testovací komisaři při testaci zařadí konkrétní vůz podle roku jeho výroby do příslušné periody FIA. Upřesnění jednotlivých období (period) a skupin vozů je uvedeno v Příloze K 2015 MSŘ FIA.

1.4 Bezpečnostní výbava jezdců

1.4.1 Při ZAO, ZAV a při rychlostních zkouškách rally musí být všichni jezdci a spolujezdci oblečeni do kombinézy homologované podle FIA Standardu 8856-1986, nebo FIA Standardu 8856-2000, dále pak do dlouhého spodního prádla, kukly, ponožek, bot a rukavic (rukavice jsou pro spolujezdce volitelné), homologovaných podle FIA Standardu 8856-2000, nebo odpovídajících normě ISO 6940. Podmínky používání jsou popsány v článku 6 kapitoly E NSŘ

Předhlášení 2016: Od 1. 1. 2016 nelze použít výbavu homologovanou podle normy ISO 6940.

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

1.5 Historický sportovní automobil bude vybaven sedačkou s homologací FIA (i prošlou) nebo sedačkou dobovou. Pokud jezdec použije zádržný systém hlavy (FHR), bude vždy použita platná homologovaná sedačka a bezpečnostní pásy kompatibilní se zádržným systémem.

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

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

Historické sportovní automobily, startující v Mistrovství České republiky historických automobilů, musí mít průkaz sportovního vozidla s platným testováním (je-li registrováno v ČR), homologační list (podléhal-li vůz homologaci), HTP nebo TPHV.
Samotné HTP / TPHV neopravňuje k účasti na sportovním podniku.

2.2 Postup při vystavování HTP / TPHV a národní specifikace vozidel

Vyplněný formulář HTP / TPHV (ke stažení na stránkách www.autoklub.cz v sekci formuláře) včetně případných dokumentů dokládající sportovní historii doručí žadatel pověřenému členu TK (viz čl. 14, kap. E NSŘ).
Technická komise po schválení údajů a případné fyzické kontrole automobilu postoupí HTP schvalovací proceduře FIA.
TPHV potom vystaví přímo Technická komise.
Poplatky za vystavení HTP / TPHV jsou uvedeny v Příloze č. 1 NSŘ – Poplatky, odst. 13
Vzhledem k náročnosti úkolů nutných k vystavení HTP / TPHV musí žadatel počítat s přiměřenými časovými termíny.
Nebudou-li dodány všechny potřebné doklady nutné k vyřízení žádosti o vystavení HTP/TPHV do **2** měsíců od vlastního podání žádosti, bude žádost stornována.

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

Změny a specifikace dílů pro národní sportovní podniky uvedené v tomto seznamu jsou zaměřeny ke snížení nákladů a pro případné náhrady nedostupných komponentů a to pod podmínkou, že nedojde ke zvýšení výkonu anebo výkonnosti vozidla.
Pokud bude mít soutěžící při stavbě HA potřebu rozšířit platnost přílohy VII. v rámci použití HA v národním šampionátu požádá v dostatečném časovém předstihu, Technickou komisi FAS o posouzení tohoto rozšíření.

Specifika některých vozů:

Škoda – je povoleno použití bloku motoru s plnoprůtokovým čističem oleje pro vozy od typu MB včetně a s průměrem hlavních ložisek 60 mm pro vozy 120 S a 130 RS.
U typu 130 LR lze použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie.
Lada VFTS – je povoleno použít původní (ocelové) povrchové díly karoserie ve spojení s pětistupňovou převodovkou, homologovanou dle h. l. č. B222. Systém řazení musí zůstat zachován.

3. RALLY HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

3.1 Všeobecná ustanovení

3.1.1 Pro rok 2015 je vypsáno Mistrovství ČR v rally HA. Podniky MČR- RHA budou vypsány při MČR v rally, při Rallysprint sérii (RSS) anebo jako samostatný sportovní podnik.

3.1.2 Sportovních podniků vypsaných v rámci MČR-RHA se mohou zúčastnit soutěžící, jezdci a spolujezdci s platnou mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport (viz článek 3 kapitoly A NSŘ. nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané FAS AČR.
Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci nebo spolujezdci s licencí jiných států, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní podmínky pro účast v mistrovství.
Dále mohou na podniku startovat i jezdci s licencí jiných států, kteří však nebudou hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.
Soutěžící, jehož název je shodný se jménem jednoho člena posádky, se prokáže pouze licencí dotyčného jezdce, která v tomto případě platí i jako licence soutěžícího. Soutěžící na jméno fyzické osoby, který zastupuje jinou posádku a soutěžící s názvem klubu nebo firmy se musí prokázat licencí soutěžícího.

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

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

3.2 Povolená vozidla

3.2.1 MČR-RHA se mohou zúčastnit historická vozidla zařazené do kategorií 1 - 4 s průkazem sportovního vozidla, homologačním listem a platným HTP nebo ASN potvrzeným TPHV. Soutěže se mimo klasifikaci může zúčastnit i vůz, pro který je u Technické komise podána žádost o HTP/TPHV.

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

Předhlášení: Od 1. 1. 2017 musí být vozidla Klasik vybavena TPHV.

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

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

3.2.4 Vozy z období „J“ s přeplňovaným motorem musí být vybaveny restriktorem dle článku 255. 5.1.8.3. b aktuální Přílohy „J“ MSŘ s vnitřním průměrem 38 mm a vnějším průměrem 44 mm.

Vozy s přeplňovanými motory kategorie 5 Klasik budou vybaveny restriktorem s vnitřním průměrem 34 mm a průměrem 32 mm ve skupině N.

Rozměry restriktoru mohou být měněny vývojem předpisů FIA, nebo z bezpečnostních důvodů rozhodnutím VV FAS AČR. Ustanovení tohoto článku se nevztahuje na motory s mechanickým přeplňováním a motory vybavené vstřikovací soustavou s vyvažovací klapkou (K - Jetronic apod.).

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

Pro přepočet platí tyto koeficienty: perioda J1 - 1,4
perioda J2 - 1,7

3.2.6 <u>Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům</u>

- vozidla otestovaná do 31. 12. 2014 mohou nadále použít ochranou konstrukci provedenou podle K 2009. Všechna nově otestovaná vozidla musí od 1. 1. 2015 použít ochranou konstrukci v provedení aktuální přílohy K. Vozidla s jasně prokázanou sportovní minulostí mohou použít ochrannou konstrukci odpovídající dobové příloze J. Vozy D4, E4, E7 a E10 s první testací po 1. 1. 2015 musí mít ochrannou konstrukci od dodavatele, který je zapsaném v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)
- hasicí systém dle aktuální přílohy J důrazně doporučený
- pokud je baterie umístěna v prostoru pro posádku na původním místě, je opatřena izolovaným a těsným krytem může být v provedení „mokrá“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- ustanovení Přílohy XI Přílohy K MSŘ FIA 2014 není povinné (důrazně doporučeno) pro vozy periody J1 a J2 startující pouze v národních podnicích FAS AČR. Tyto vozy startují s následujícími omezeními:
  - řízení motoru: vozy původně homologované s elektronickými řídícími jednotkami (ŘJ), el. systémy řízení motoru a/nebo čidly nebo kterým bylo jejich používání dobovou přílohou J povoleno, musí používat stejný systém, připojený a dokonale

fungující, jako byl systém používaný v daném období nebo požadovaný přílohou J z daného období.
- bezpečnostní pásy se stehenními pásy s homologací dle FIA Standartu 8853-1998 jsou povinné pro třídu E4, E7 a a E10, pro ostatní třídy jsou důrazně doporučeny. Při výměně bezpečnostních pásů z důvodu ukončené životnosti se důrazně doporučuje výměna za bezpečnostní pásy se stehenní částí včetně použití odpovídající sedačky
- zádržné zařízení hlavy (FHR) s odpovídajícími bezpečnostními pásy a sedačkou je povinné u nově testovaných vozů pro třídu E4, E7 a E10
- hasicí systém dle aktuální přílohy J povinný pro nová vozidla s první testací v roce 2015 ve třídě E4, E7 a E10, pro ostatní vozidla period J1 a J2 důrazně doporučený

- doplnění pro kategorii 5 Klasik:
  - pro vozidla kategorie 5 Klasik budou použity tyto hmotnosti:
    - vozy skupiny N dle homologačního list
    - vozy skupiny A dle aktuální přílohy „J
  - ochranná konstrukce vozidel F4 a F7 s první testací v roce 2015 a později musí být od dodavatele, který je zapsaném v seznamu AVOK (čl. 3.2.2 kapitola E NSŘ)
  - u vozidel kategorie 5 Klasik musí být použity bezpečnostní sedačky minimálně s homologací dle FIA Standartu 8855-1999. Doba životnosti sedačky 10 let od data výroby
  - u vozidel kategorie 5 Klasik musí být použity bezpečnostní pásy s homologací dle FIA Standartu 8853-1998
  - použití zádržného systému hlavy (FHR) je povinné pro třídu F4 a F7, pro ostatní třídy kategorie Klasik je důrazně doporučeno.
  - hasicí systém dle aktuální přílohy J je povinný pro třídu F4 a F7, pro ostatní je důrazně doporučený
  - pro automobily vyrobené nebo homologované do 31. 12. 1994 není povinný katalyzátor

3.3 Vypsané kategorie a třídy

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

3.3.1 Kategorie 1 (periody: D, E, F, G1)
- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS homologované **od 1. 1. 1931 do 31. 12. 1969**, které se dělí do objemových tříd:
  - **A1** - do 1000 cm^3 (do 31. 12. 1961)
  - **A2** - od 1000 cm^3 do 1600 cm^3 (do 31. 12. 1961)
  - **A3** - nad 1600 cm^3 (do 31. 12. 1961)
  - **B1** - do 1000 cm^3 (po 31. 12. 1961)
  - **B2** - od 1000 cm^3 do 1300 cm^3 (po 31. 12. 1961)
  - **B3** - od 1300 cm^3 do 1600 cm^3 (po 31. 12. 1961)
  - **B4** - od 1600 cm^3 do 2000 cm^3 (po 31. 12. 1961)
  - **B5** - nad 2000 cm^3 (po 31. 12. 1961)

3.3.2 Kategorie 2 (periody: G2, H1)
- cestovní vozy (T) a upravené cestovní vozy (CT) a vozy GT a GTS zařazené do dobových skupin 1, 2, 3 a 4, homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené do objemových tříd:

C0 - do 1150 cm^3
C1 - nad 1150 cm^3 do 1300 cm^3
C2 - nad 1300 cm^3 do 1600 cm^3
C3 - nad 1600 cm^3 do 2000 cm^3
C4 - nad 2000 cm^3 do 2500 cm^3
C5 - nad 2500 cm^3

3.3.3 Kategorie 3 (periody: H2, I)

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

D0 - nad 1150 cm^3
D1 - nad 1150 cm^3 do 1300 cm^3
D2 - nad 1300 cm^3 do 1600 cm^3
D3 - nad 1600 cm^3 do 2000 cm^3
D4 - nad 2000 cm^3

3.3.4 Kategorie 4 (periody: J1, J2)

- cestovní vozy (T) a upravené cestovní (CT) a vozy GT a GTS zařazené do skupiny N, A a B (vyjma vozů skupiny B zakázaných pro automobilové soutěže), homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1985** (perioda J1) a modely homologované od **1. 1.1986 do 31. 12. 1990** (perioda J2) rozdělené do objemových tříd:

E1 - skupina A do 1300 cm^3
E2 - skupina A nad 1300 cm^3 do 1600 cm^3
E3 - skupina A nad 1600 cm^3 do 2000 cm^3
E4 - skupina A nad 2000 cm^3
E5 - skupina B do 1300 cm^3
E6 - skupina B nad 1300 cm^3 do 1600 cm^3
E7 - skupina B nad 1600 cm^3
E8 – skupina N do 1600 cm^3
E9 – skupina N nad 1600 cm^3 do 2000 cm^3
E10 – skupina N nad 2000 cm^3

3.3.5 Kategorie 5 (Klasik)

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

F1 - skupina N do 1300 cm^3
F2 - skupina N nad 1300 cm^3 do 1600 cm^3
F3 - skupina N nad 1600 cm^3 do 2000 cm^3
F4 - skupina N nad 2000 cm^3
F5 - skupina A do 1300 cm^3
F6 - skupina A nad 1300 cm^3 do 2000 cm^3
F7 - skupina A nad 2000cm^3

3.4 Charakteristika rally MČR-RHA

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

- 3 až 5 RZ
- maximální délka jedné RZ je 15 km
- celková délka RZ je 70 - 90 km
- maximálně 48 hodin trvání včetně seznamovacích jízd a vyhlášení výsledků

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

- uplatněn čl. 39.6 Standardních propozic FAS AČR pro rally
- maximálně 8 různých RZ – nejvýše 2 průjezdy

- doporučená maximální délka jedné RZ 20 km
- celková délka RZ je 140 - 160 km
- minimální délka etapy 60 km
- nové startovní pořadí do 2. etapy
- maximálně 72 hodin trvání od začátku přejímek do vyhlášení výsledků

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

3.5. Hodnocení mistrovského podniku

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

3.5.2 V jednotlivých kategoriích budou přiděleny body za umístění prvním 8 jezdcům 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 bod. V kategoriích s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 5 a 4 body.

3.5.3 Body se přidělují za umístění v objemových třídách 5 jezdcům následovně: 6, 5, 4, 3, 2; všem ostatním klasifikovaným 1 bod. V objemové třídě s méně než 3 startujícími se přidělí za umístění 3 a 2 body.

3.5.4 U dvouetapových rally budou přiděleny body za každou etapu samostatně. Posádce, která dokončí obě etapy, budou přiděleny 2 bonusové body do kvalifikace v kategoriích. Body za obě etapy se sečtou s bonusovými body a tento součet bude bodový zisk za daný podnik do hodnocení kategorie. Pokud posádka nedokončí jednu z etap, budou jí přiděleny body pouze za dokončenou etapu bez bonusových bodů. Dokončením etapy se rozumí dojet s vozidlem do cíle etapy a předat vozidlo do uzavřeného parkoviště. Aby mohly být body za umístění v dané etapě přiděleny, musí vozidlo zůstat v UP na konci etapy až do jeho otevření podle pokynů sportovních komisařů.

3.5.5 V kategorii 1 budou přiděleny následující body:
1 bod pro jezdce startující v periodě F (do 31. 12. 1965)
2 body pro jezdce startující v periodě E (do 31. 12. 1961)
3 body pro jezdce startující v periodě D (do 31. 12. 1946)

3.5.6 Pořadatel je povinen vyhlásit 3 posádky, které se umístily na 1. až 3. místě v absolutní klasifikaci rally historických automobilů z kategorií 1 – 4 a v klasifikaci jednotlivých kategorií rally historických automobilů.
První 3 posádky v kategorii vyhlásí jen v té kategorii, ve které startovaly nejméně 3 automobily. Při nesplnění této podmínky bude vyhlášen pouze vítěz kategorie. Pořadatel může dle svého uvážení provést i vyhlášení jednotlivých objemových tříd.

3.5.7 Startující je jezdec, který odstartoval do rally

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

3.6. Hodnocení mistrovství

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

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

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

3.6.4 Jestliže o umístění na prvních třech místech nerozhodnou kritéria, která jsou stanovena v čl. 5.1 a 5.2 kapitoly D „Systém mistrovství“, rozhoduje následující kritérium:
- úspěšnější je jezdec s vozidlem starší periody (podle čl. 6 Přílohy K MSŘ FIA) V případě stejné periody rozhoduje rok výroby automobilu uvedený v HTP nebo TPHV.

3.6.5 Počet započítaných závodů

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

3.7 Doplňující ustanovení

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

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

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

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

3.7.5 Tabulky rally a startovní čísla musí být umístěny podle SPR. Pro startovní čísla na předních dveřích bude použit čtvercový formát (minimální šíře panelu 50 cm, výška 52 cm, černé číslo na bílém podkladu o výšce 28 cm, minimální šířka čáry číslic 4 cm, prostor pro reklamu pořadatele je ohraničený šířkou panelu min. 50 cm a výškou 20 cm, nebo 2 x 10 cm nad a/nebo pod číslem). Součástí čísla bude i označení písmenem H poloviční velikosti oproti velikosti číslice. Příjmení jezdce (spolujezdce) a státní vlajky jeho národnosti budou umístěny na obou zadních bočních oknech vozidla, nebo na předních blatnících. Barva písma na blatnících bude kontrastní k podkladové barvě vozu.

4. ZÁVODY DO VRCHU HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ

4.1 Všeobecná ustanovení

4.1.1 Pro rok 2015 je vypsáno Mistrovství ČR v ZAVHA.

4.1.2 Sportovních podniků vypsaných v rámci MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit soutěžící a jezdci držitelé platné mezinárodní nebo národní licence pro automobilový sport nebo licence „H“ (viz Příloha „L“ MSŘ FIA), vydané FAS AČR.
Mistrovství se mohou zúčastnit i jezdci s licencí jiných států, pokud jsou občany ČR a splňují i ostatní podmínky pro účast v mistrovství.
Dále mohou na podniku startovat i jezdci s licencí jiných států, kteří však nebudou hodnoceni do klasifikace mistrovství. Tito jezdci musí mít povolení startu od své mateřské ASN.

4.1.3 Klasifikace mistrovství bude provedena ze součtu bodů započítávaných závodů. Výsledky z jednotlivých závodů se do MČR-ZAVHA všem oprávněným účastníkům započítávají automaticky. Oprávněným účastníkem se rozumí jezdec, který byl v příslušném závodě přihlášen a kvalifikován do MČR-ZAVHA.

4.1.4 V tréninku závodu do vrchu musí jezdec absolvovat nejméně jednu tréninkovou jízdu. Výjimku může povolit na žádost soutěžícího SSK po dohodě s ředitelem závodu. Pro klasifikaci v závodu je jezdec povinen absolvovat všechny závodní jízdy. Hodnocení se provede na základě součtu časů dosažených ve všech závodních jízdách.

4.1.5 Stálá startovní čísla jezdcům přiděluje pořadatel na základě seznamu zpracovaného Svazem historických automobilů FAS AČR uveřejněným na AČR.

4.2 Povolená vozidla

4.2.1 MČR-ZAVHA se mohou zúčastnit vozy zařazené do kategorií 1 – 5 s průkazem sportovního vozidla a platným HTP nebo ASN potvrzeným TPHV. Závodu se mimo klasifikaci může zúčastnit i vůz, pro který je u Technické komise ASN podána žádost o HTP/TPHV.

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

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

Pro přepočet platí tyto koeficienty: perioda J1 - 1,4
perioda J2 - 1,7

4.2.4 Bezpečnostní pokyny

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

4.2.5 Doplňující ustanovení k povoleným vozidlům

- vozidla otestovaná do 31. 12. 2014 mohou nadále použít ochranou konstrukci provedenou podle K 2009, nová vozidla s první testací v roce 2015 a dále použijí ochranou konstrukci v provedení aktuální přílohy K.
- pokud je baterie umístěna v prostoru pro posádku na původním místě, je opatřena izolovaným a těsným krytem může být v provedení „mokrá“. Prostor baterie musí být odvětrán mimo prostor pro posádku
- bezpečnostní pásy navíc se stehenními pásy jsou povinné pro jednomístné a dvoumístné závodní vozy

4.2.6 Ohřívání pneumatik

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

4.3 Vypsané kategorie a třídy

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

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

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1919 do 31. 12. 1969**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  - **A1** do 850 cm^3
  - **A2** do 1150 cm^3
  - **A3** do 1300 cm^3
  - **A4** do 1600 cm^3
  - **A5** do 2000 cm^3
  - **A6** přes 2000 cm^3

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

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1947 do 31. 12. 1971**):
  - **A7** do 1300 cm^3
  - **A8** do 1600 cm^3
  - **A9** do 2000 cm^3
  - **A10** přes 2000 cm^3

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

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

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1970 do 31. 12. 1975**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  - **B1** do 850 cm^3
  - **B2** do 1150 cm^3
  - **B3** do 1300 cm^3
  - **B4** do 1600 cm^3
  - **B5** do 2000 cm^3
  - **B6** přes 2000 cm^3

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

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1972 do 31. 12. 1976**):
  - **B7** do 1300 cm^3
  - **B8** do 1600 cm^3
  - **B9** přes 1600 cm^3

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

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

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1976 do 31. 12. 1981**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  - **C1** do 1300 cm^3
  - **C2** do 2000 cm^3
  - **C3** přes 2000 cm^3

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

- dvoumístné závodní, speciální cestovní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (od **1. 1.1977 do 31. 12. 1982**) :
  - **C4** do 1300 cm^3
  - **C5** do 1600 cm^3
  - **C6** přes 1600 cm^3

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

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

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1982 do 31. 12. 1990**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  - **D1** do 1300 cm^3
  - **D2** do 1600 cm^3
  - **D3** přes 1600 cm^3

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

- cestovní, upravené cestovní, GT a GTS vozy homologované **od 1. 1. 1986 do 31. 12. 1990**, rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd:
  - **D4** do 1300 cm^3
  - **D5** do 1600 cm^3
  - **D6** přes 1600 cm^3

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

- dvoumístné závodní vozy rozdělené podle zdvihového objemu motoru do následujících tříd (**od 1. 1. 1983 do 31. 12. 1990**):
  - **D7** do 1300 cm^3
  - **D8** do 1600 cm^3
  - **D9** přes 1600 cm^3

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

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

E1 bez objemového limitu

4.3.5.2 závodní jednomístné vozy z **období E až IR** (**od 1. 1.1947 do 31. 12. 1982**).

E2 do 1150 cm^3
E3 do 1300 cm^3
E4 do 1600 cm^3
E5 nad 1600 cm^3

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

E6 do 1150 cm^3
E7 do 1300 cm^3
E8 do 1600 cm^3
E9 nad 1600 cm^3 do 2500 cm^3

4.4 Hodnocení mistrovského závodu

4.4.1. Hodnocení závodu bude provedeno v absolutním pořadí, kategoriích a jednotlivých objemových třídách.

4.4.2 Body se přidělují za umístění v jednotlivých kategoriích následovně: 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1

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

4.4.4 Pořadatel závodu je povinen vyhlásit jezdce, kteří se umístili na 1. až 3. místě v absolutní klasifikaci ZAV HA a na 1. až 3. místě v klasifikaci jednotlivých kategorií. Pořadatel závodu je povinen vyhlásit jezdce na 1. – 3. místě jen v té kategorii, ve které startovaly nejméně 3 automobily. Při nesplnění této podmínky bude vyhlášen pouze vítěz kategorie. Pořadatel může dle svého uvážení provést i vyhlášení jednotlivých objemových tříd.

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

4.5 Hodnocení mistrovství

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

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

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

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

4.5.4 Počet započítaných závodů

Uspořádané závody budou rozděleny do dvou polovin, v případě lichého počtu uspořádaných závodů bude v první polovině o jeden závod více. Do celkového hodnocení MČR se závody z jednotlivých polovin započítávají takto:

Počet uskutečněných závodů v příslušné polovině	4	5	6	7	8	9	10
Počet započítávaných závodů	3	4	5	5	6	7	8

5. ČESKÁ TROPHY - RALLY PRAVIDELNOSTI

5.1 Pro rok 2015 vypisuje FAS AČR Českou Trophy v rally pravidelnosti historických automobilů. Jednotlivé podniky budou organizovány zpravidla při MČR S.

5.2 Účast sportovců

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

5.3 Vypsané kategorie

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

5.4 Hodnocení podniku České Trophy

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

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

5.4.3 Startujícím je ten jezdec, který odstartoval do rally.

5.5 Hodnocení České Trophy

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

6. ZÁVODY NA OKRUZÍCH HA

6.1 Všeobecné předpisy

6.1.1 V r. 2015 se vypisuje Pohár FAS AČR, jehož závody se uskuteční v rámci závodů MČR v ZAO.

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

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

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

6.1.5 Startovní čísla jezdcům přidělí pořadatel.

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

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

6.3 Hodnocení poháru

6.3.1. Titul Vítěz Poháru FAS v ZAO se udělí vítězům jednotlivých kategorií za předpokladu, že v kategorii bude startovat nejméně 6 vozů. V kategoriích, v nichž bude startovat více vozů než 12, se vyhlásí první 3 jezdci. Pořadí se stanoví z pořadí českých jezdců ve vypsaných závodech.

6.3.2 Počet započítaných závodů

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

7. DEMONSTRAČNÍ JÍZDY – RALLY LEGEND

7.1 Pro rok 2015 vypisuje Svaz historických vozidel FAS AČR volné podniky Rally legend. Podniky budou pořádány zpravidla při rally automobilů různých stupňů.

Demonstrační jízdy historických soutěžních vozidel – Rally legend po trati RZ bez měření času průjezdu mají za účel předvést a ukázat široké divácké veřejnosti tato historická vozidla. Tyto demonstrační jízdy nemohou být zaměňovány za soutěže či jiné

závody, kdy je hlavním kritériem závodní jízda na čas. Pořadatel k názvu podniku vždy vhodným způsobem přiřadí název Rally legend ČR.

7.2 Účast sportovců

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

7.3 Vozidla, bezpečnost

7.3.1 Vozidla

Demonstračních jízd se mohou zúčastnit historické soutěžní vozy nebo jejich repliky a soutěžní vozy dle NSŘ homologované do 31. 12. 1996. Vozidlo musí odpovídat věrně svým vzhledem a technickým provedením dobové příloze a reprezentovat historii soutěžního sportu (vozidlo tohoto typu by mělo být v minulosti klasifikováno na podniku typu rally). Vozidla vyrobená po roce 1990 musí být pouze originální soutěžní vozidla.

Vozidla registrovaná v ČR se mohou zúčastnit pouze s platným Průkazem sportovního vozidla FAS AČR.

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

Replika: vůz identický vzhledově s historickou předlohou, odpovídající homologaci. Bezpečnostní výbava musí odpovídat min. bezpečnostnímu desateru pro Rally Legend

Pro Rally Legend platí: barevné provedení karoserie musí odpovídat dobovému továrnímu nebo promotérskému provedení.

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

Neodpovídá-li vůz soutěžním vozidlům dle NSŘ, bude otestován jako „vůz pouze pro demonstrační jízdu“. V tomto případě musí minimálně splňovat čl. 7.3.2.

7.3.2 Bezpečnostní desatero pro rally legend

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

7.3.2.1 Ochranná klec/rám (ochranná konstrukce)

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

Dále pro body ad a) i ad b) platí:

- Hlavní oblouk (trubkový jednodílný oblouk, umístěný napříč vozem bezprostředně za předními sedadly) nesmí mít vzhledem k vertikále sklon větší než +/- 10 stupňů.
- Úhel zadní podélné výztuhy nesmí přesahovat více než 60 stupňů vzhledem k horizontální rovině.
- Upevnění ochranné konstrukce ke karoserii
  Upevnění všech sloupků a výztuh definovaných v odst. ada) a adb) musí být provedeno nejméně 3 šrouby (průměr min. 8 mm, kvalita 8.8 ISO) nebo je alternativně možné použít spojení svarem ev. kombinaci obou typů spojení.

Upevňovací body musí být vyztuženy ke karoserii přivařenou ocelovou deskou o tloušťce min. 3 mm a ploše min. 120 cm^2.

- Ochrannou klec/rám lze doplnit volitelnými výztuhami. Výztuha pro upevnění bezp. pásů musí být do klece/rámu zásadně vevařena.
- Materiálová a rozměrová specifikace (platí i pro volitelné výztuhy):
  Materiál trubek: uhlíková ocel tažená zastudena s min. pevností v tahu 350 N/mm^2
  Min. rozměr 38 x 2,5 nebo 40 x 2 /mm/
- V místech, kde by přilba nebo tělo posádky mohly přijít do styku s ochrannou konstrukcí (posoudí technický komisař) je povinné použití ochranného obložení z nehořlavého materiálu.
- Všechny svary musí být provedeny kvalitně a vždy po celém obvodu svařovaných částí.
- Upřednostňuje se použití certifikovaných či homologovaných konstrukcí, přičemž platí zákaz zásahu do jejich specifikace.

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

Právo vetovat ochrannou konstrukci má technická komise FAS AČR.

7.3.2.2 Sedačky

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

7.3.2.3 Bezpečnostní pásy

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

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

Vůz musí být povinně vybaven buď:
jedním dvoukilogramovým HP nebo
dvěma jednokilogramovými HP nebo
hasicím systémem dle aktuální přílohy J, doplněným jedním 2 kilogramovým HP.
HP i lahev HS musí být připevněny předepsaným způsobem dle aktuální přílohy J. Ve všech případech bude vyžadována platná revize (2 roky) a označení umístění HP event. spouštění HS dle aktuální přílohy J.

7.3.2.5 Odpojovač elektrické energie

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

7.3.2.6 Palivová nádrž

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

7.3.2.7 Tažná oka

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

7.3.2.8 Baterie

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

7.3.2.9 Dodatečná upevnění

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

7.3.2.10 Bezpečnostní výbava posádky

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

7.4 Startovní čísla

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

7.5 Rozprava

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

7.6 Jízda po trati RZ

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

7.7 Hodnocení jednotlivého podniku

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

8. Národní technický předpis pro jednosedadlová historická vozidla

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

A. <u>Formule Škoda</u> (z období 1. 1. 1971 - 31. 12. 1985)

8.1. Definice

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

8.2 Bezpečnostní výbava musí odpovídat Příloze K MSŘ FIA.

8.3 Technické předpisy

8.3.1 Minimální hmotnost

Minimální hmotnost vozu připraveného k jízdě se všemi náplněmi mazacích i chladicích kapalin kromě paliva (včetně všech bezpečnostních zařízení) nesmí být menší než 400 kg.

8.3.2 Hlavní rozměry

Minimální rozvor 2000 mm
Minimální rozchod 1100 mm

8.3.3 Světlost nad zemí

Žádná část odpružené hmoty nesmí být níže než 60 mm nad vozovkou, a to včetně nýtů, šroubů apod. Toto měření se provádí s jezdcem sedícím za volantem a s plnou nádrží paliva.

8.3.4 Konstrukce vozu

Musí být dle původní specifikace z období.

8.3.5 Přední náprava

Je předepsáno použití těchto sériových dílů z typu Š 100 (717), Š 110, Š 105 (742), Š 120 (742), úplný čep kola s řídicí pákou, úplný držák třmenu brzdy s brzdou (bez štítu), čep s hlavicí s upevněním.

Konstrukce horního a spodního ramene a předního závěsu je libovolná, je však nutno doložit tyto díly výslovným potvrzením garanta po stránce konstrukční i výrobní, pokud nepocházejí již předem ze schváleného typu vozu této formule. Pryžová lůžka (silentbloky) na sériových dílech je možno nahradit kluznými pouzdry bronzovými, teflonovými a podobně. Je zakázáno chromovat veškeré díly zavěšení kol včetně pružin. Je předepsáno použití těchto sériových dílů z Š 100 (722), Š 110, Š 105 (742):

Úplná skříň řízení – hřebenové řízení povoleno
Úplná pomocná páka řízení
Úplná spojovací tyč s řídícími tyčemi.

8.3.6 Motor

Lze použít sériový motor Š 105 (742) o objemu 1046 cm^3, homologovaný u FIA v kategorii A skupiny 1 podle Přílohy „J“ 1981 anebo v kategorii I skupiny A podle Přílohy „J“ 1982. Alternativně motor Š 110L homologovaný ve skupině A1 Přílohy „J“ 1976.

8.3.6.1 Motor Š 105 (742)

Vrtání 68 +0,03mm
Zdvih 72 +0,1mm
Objem spalovacího prostoru smontovaného motoru (nalití) minimálně 31,5 cm^3
Objem spalovacího prostoru v hlavě min. 29,89 cm^3
Síla stlačeného těsnění pod hlavou válců 1,3 mm
Přesah vložek válců (píst v horní úvrati v úrovni bloku válců) 0,11 až 0,17 mm
Průměr talíře sacího ventilu 31,2 +0,2 mm
Průměr talíře výfukového ventilu 27,00 +0,2 mm

Kanály v hlavě motoru (sací i výfukové), jakož i kanály sacího potrubí nesmí být leštěny ani jinak opracovány. Tovární opracování vstupu kanálů do hlavy, jakož i vstupy do potrubí pod úhlem 60 stupňů prováděné výrobcem podle technologického postupu je přípustné.

Karburátor JIKOV 32 EDSR, průměry hrdel příruby karburátoru 32 +0,2 mm, průměry difuzérů 21 +0,2 mm.

8.3.6.2 Motor Š 110L
Vrtání 72 +0,03 mm
Zdvih 68 +0,1 mm
Objem spalovacího prostoru smontovaného motoru min. 34.81 cm^3.
Objem spalovacího prostoru v hlavě min. 28 cm^3.
Síla stlačeného těsnění pod hlavou 1.3 mm.
Přesah vložek válců 0,11 až 0,17 mm.
Průměr talíře sacího ventilu 32,2 +0,2 mm.
Průměr talíře výfukového ventilu 27,0 +0,2 mm
Kanály v hlavě motoru (sací i výfukové) a kanály sacího potrubí nesmí být leštěny ani jinak opracovány.
Karburátor JIKOV 32 BS průměr difuzoru 24 mm +0,2 %, průměr hrdla příruby 32 mm +0,2%.
Konzola větráku odstraněna.

8.3.6.3 Vzhledem k tomu, že uvedené motory se používají pro zástavbu do závodního automobilu formule Škoda, jsou povoleny následující výjimky:

1. Lze odejmout ochranný plechový kryt pod karburátorem.
2. Ventilové pružiny, misky ventilů, jsou libovolné, avšak misky ventilů musí být z téhož materiálu jako sériové. Z uvedeného vyplývá, že i počet pružin je libovolný.
3. Vačkový hřídel libovolný.
4. Čistič vzduchu může být odstraněn a nahrazen nástavbou libovolného tvaru nebo sítkem.
5. Celé výfukové potrubí je libovolné v rámci čl. 296 přílohy „J“ 1980.
6. Je povolena změna trysky pro mazání náhonu rozdělovače.
7. Je povoleno použít chladič oleje a zvláštní průtokový čistič oleje umístěný i mimo motor. Za tím účelem je povolena úprava předního víka motoru, úprava olejového kanálu a montáž potřebného mezikusu pro upevnění čističe oleje přímo na blok motoru.
8. Může být odstraněn generátor elektrického proudu /včetně držáků/.
9. Do vany motoru lze přidat přepážky zabraňující odlévání oleje při brždění a při projíždění rychlých zatáček. Rozmístění je libovolné.
10. Lze použít kteroukoliv vanu motoru z typu Škoda 100, 105, 110, 120.
11. Na vodním čerpadle je povolena řemenice libovolného průměru.
12. Bronzová /šroubová/ kola náhonu olejového čerpadla a rozdělovače jsou povolena.

Všechny zde nejmenované díly motoru musí zůstat sériové.

8.3.7 Spouštěč

Vozidlo musí být opatřeno samočinným spouštěčem, uváděným do chodu z místa řidiče jezdcem sedícím za volantem. Spouštěč během celého sportovního podniku misí bezvadně pracovat.

8.3.8 Spojka

Sériová z typu Š 105. Obložení lamely a způsob jeho upevnění je libovolný. Centrální pružina povolena.

8.3.9 Převodovka

Sériová z typu Š 105 s tímto odstupňováním převodů:

I.	3,8
II.	2,12
III.	1,41
IV.	0,96
zpátečka	3,27.

8. 3. 10 Stálý převod

Libovolný, je povolena úprava pro změnu smyslu otáčení talíře a s tím spojená úprava skříně rozvodky. To znamená přemístění talíře na druhou stranu skříně.

Samosvorný diferenciál není povolen.

8. 3. 11 Zadní náprava

Zcela sériové zůstávají úplné hnací polonápravy včetně hnacích hřídelí, brzdového ústrojí a hlav kol. Na polonápravách jsou povoleny úpravy spočívající v odstranění dorazu patky s čepem a úprava připevnění držáku pružící jednotky a ramena táhel zachycujících brzdné a suvné síly. Upevňovací práce mohou být provedeny svařením. Je povolena libovolná úprava pro mazání kamenů kloubů rozstřikem, pokud tato úprava nebude mít charakter odlehčení. Pro reakční táhla musí být použito vhodného materiálu s uchycením šrouby minimálně M 10. Toto táhlo, pružiny ani závěsy kol nesmějí být chromovány.

8. 3. 12 Brzdy

Sériové z typu Š 110, 105, 120 /742/. Bezpečnost brždění musí být zajištěna dvouokruhovým brzdným systémem. Oba brzdové okruhy musí být ovládány jedním pedálem, který musí působit na všechna kola. V případě selhání na dvě kola jedné nápravy okruhu druhého Hlavní brzdový válec /válce/ je libovolný.

8. 3. 13 Tlumiče, pružiny

Pružiny jsou libovolné, je však nutné použití pouze tlumičů dle původní specifikace. Úpravy tlumičů jsou povoleny.

8. 3. 14 Kola, pneumatiky

Je dovoleno použít litých ráfků Škoda o rozměru 5,5“Jx13, nebo jiných, dělených ráfků téhož rozměru /MTX.RS/ z dobové specifikace. Použití podložek pod ráfky není dovoleno.

8. 3. 15 Karoserie

Dle dobové specifikace a roku výroby.

8. 3. 16 Výfukové potrubí

Výstupní hrdla výfukového potrubí, směřující vodorovně dozadu musí být umístěna ve výšce 300 až 600 mm nad zemí. Nejsou-li úplně zakryta některou částí karoserie, nesmí v žádném případě přesahovat celkovou délku vozidla o více než 250 mm.

8. 3. 17 Palivo

Dle NSŘ, Přílohy „K“.

B. Formule Easter

Motor

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