



FEDERATION  
INTERNATIONALE  
DE L'AUTOMOBILE  
WWW.FIA.COM

2025  
PŘÍLOHA J / APPENDIX J – ARTICLE 258-1

Technický předpis pro vozy závodů do vrchu – Kategorie 1

Technical Regulations for Hill Climb Cars – Category 1

Upravený článek-Modified Article	Termín aplikace-Date of application	Termín publikování-Date of publication

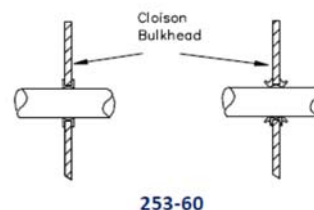
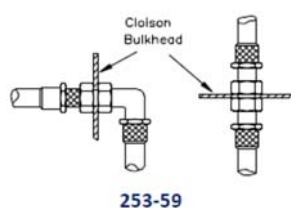
ART. 1	ZPŮSOBILOST	ELIGIBILITY
1.1	<p><b>Kategorie 1</b></p> <p>Vozidla způsobilá v kategorii 1 musejí pocházet z: <b>sériových produkčních vozů</b> (článek 251-2.1.1) nebo z <b>soutěžních vozidel</b> (článek 251-2.1.2) majících vzhled sériového produkčního vozu, se</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• střechou</li> <li>• minimálně dvěma sedadly (*)</li> <li>• minimálně dvěma dveřmi (*)</li> </ul> <p>(*) jak jsou deklarovány v certifikátu shody „Complete Vehicles Type-Approval“ pro referenční vozidlo.</p>	<p><b>Category 1</b></p> <p>Vehicles eligible for Category 1 must be derived by: <b>Series Production cars</b> (Article 251-2.1.1) or <b>Competition cars</b> (Article 251-2.1.2) with the appearance of a Series Production Car, with</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a roof</li> <li>• at least two seats (*)</li> <li>• at least two doors (*)</li> </ul> <p>(*) as declared in the complete vehicles type-approval Certificate of Conformity for the Reference Car.</p>
ART. 2	DEFINICE	DEFINITIONS
2.1	<p><b>Technický list Faktor výkonnosti</b></p> <p>Veškeré technické informace vozidla deklarované přes vyhrazenou internetovou stránku „Faktor výkonnosti“: <a href="http://www.fiaperformancefactor.com">www.fiaperformancefactor.com</a></p> <p>Technický list PF musí být vygenerován výhradně přes internetovou stránku PF.</p> <p>Každý Technický list PF je identifikován jedinečným kódem PF-ID, který jej přiřazuje ke konfiguraci vozidla přihlášení do určité soutěže.</p>	<p><b>Performance Factor Technical Sheet</b></p> <p>All the technical information of the car is declared via the dedicated "Performance Factor" website: <a href="http://www.fiaperformancefactor.com">www.fiaperformancefactor.com</a></p> <p>The PF Technical Sheet must be generated exclusively by the PF website.</p> <p>Each PF Technical Sheet is identified by a unique PF-ID code which links it to the configuration of the car entered in a Competition.</p>
2.2	<p><b>Číslo Faktoru výkonnosti (PF)</b></p> <p>Číslo PF udává úroveň výkonnosti vozidla a umožňuje jeho zařazení do kategorie v souladu se sportovními předpisy.</p> <p>PF je určen celkovou analýzou faktorů ovlivňujících výkonnost vozidla při závodu.</p> <p>PF vozidla se může měnit podle změn provedených v parametrech vozu.</p> <p>Číslo PF musí být vygenerované výhradně přes internetovou stránku PF a je uvedeno v určeném Technickém listu PF.</p>	<p><b>Performance Factor number (PF)</b></p> <p>The PF number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations.</p> <p>The PF is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance.</p> <p>The PF of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters.</p> <p>The PF number of a car must be generated exclusively by the PF website and is on the dedicated PF Technical Sheet.</p>
2.3	<p><b>Číslo Faktoru výkonnosti motoru (PFe)</b></p> <p>Číslo PFe udává výkonnostní úroveň motoru. Číslo PFe musí být vygenerované přes internetovou stránku PF.</p>	<p><b>Engine Performance Factor number (PFe)</b></p> <p>The PFe number indicates the engine's level of performance. The PFe number must be generated by the PF website.</p>
2.4	<p><b>Karoserie</b></p> <p>Všechny plně odpružené části ofukované proudem vzduchu.</p>	<p><b>Bodywork</b></p> <p>Bodywork is all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream.</p>
2.5	<p><b>Šasi</b></p> <p>Struktura celého vozidla, která spojuje mechanické součásti a karoserii, včetně všech dílů nedílně spojených s touto strukturou.</p>	<p><b>Chassis</b></p> <p>The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.</p>

<b>2.6</b>	<b>Vlákný vyztužený polymer (FRP)</b> Kompozitní materiál tvořený polymerovou maticí zesílenou vlákny.	<b>Fibre Reinforced Polymer (FRP)</b> Composite material made of a polymer matrix reinforced by fibres.
<b>2.7</b>	<b>Strukturní zesílení</b> Vícetrubková rámová konstrukce pro zvýšení nosnosti stávající konstrukce. Fungování konstrukce šasi musí být nezávislé na přítomnosti zesílení.	<b>Structural Reinforcements</b> A space frame structure providing for increased load capacity to an existing structure. The functionality of the chassis structure must be independent of the presence of the reinforcement.
<b>2.8</b>	<b>Referenční vozidlo</b> Jedná se o sériové produkční vozidlo, jehož vzhled soutěžní vůz má.	<b>Reference car</b> It is the Series Production Car of which the Competition Car has the appearance.
<b>2.9</b>	<b>Produkční vozidlo</b> Pozemní vozidlo, jehož bylo v průběhu dvou po sobě následujících let vyrobeno nejméně 300 stejných kusů (viz definici níže).  Pozemní vozidla jsou identická, pokud patří do stejné výrobní série a mají stejnou karoserii (exteriér i interiér), stejné mechanické součásti a stejný podvozek (i když v případě samonosné monocoque konstrukce může být podvozek nedílnou součástí karoserie).	<b>Production vehicle</b> Land vehicle of which the production of a minimum number of 300 identical examples (see definition hereinafter) is produced within two consecutive years.  Land vehicles are identical examples when belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though the chassis may be an integral part of the bodywork if a monocoque construction).
<b>ART. 3</b>	<b>PŘEDPISY</b>	<b>REGULATIONS</b>
<b>3.1</b>	<b>Úloha FIA</b> Tento technický předpis, který platí pro vozidla pro závody do vrchu kategorie 1, je zveřejněn FIA.	<b>Role of the FIA</b> The following technical regulations for Hill Climb Category 1 Cars are issued by the FIA.
<b>3.2</b>	<b>Způsobilá vozidla</b> Pro přijetí do kategorie 1 pro závody do vrchu musí mít vozidlo Technický list PF, národní technický průkaz vydaný ASN a musí splňovat požadavky tohoto předpisu.	<b>Eligible cars</b> A vehicle to be eligible in the Hill Climb Category 1 class, must hold a PF Technical Sheet, a national technical passport issued by an ASN and comply with the prescriptions of these technical regulations.
<b>ART. 4</b>	<b>HMOTNOST</b>	<b>WEIGHT</b>
<b>4.1</b>	<b>Minimální hmotnost vozidla</b> Jedná se skutečnou hmotnost vozidla, bez jezdce a jeho vybavení.  Veškeré nádrže s kapalinami (mazání, chlazení, brzdění, případně topení) musí mít normální hladinu, s výjimkou nádržek ostřikovačů oken a palivové nádrže, které musejí být prázdné.  V žádný okamžik soutěže nesmí hmotnost vozidla klesnout pod minimální hmotnost vypočtenou přes internetovou stránku FIA a uvedenou v Technickém listu PF vozidla přihlášeného do soutěže.  Minimální hmotnost vozidla je vypočtena za pomoci údajů zadaných na internetové stránce PF a může se lišit podle změn provedených u parametrů vozidla (viz Přílohu 1 tohoto předpisu).	<b>Car Minimum weight</b> Is the real weight of the car without the driver and his equipment.  All the liquid tanks (lubrication, cooling, braking, heating where applicable) must be at the normal level, with the exception of the windscreen washer and fuel tanks, which must be empty.  At no time during the Competition may the car weight less the minimum weight calculated by PF website and reported in the PF Technical Sheet of the car entered in the Competition.  The car minimum weight is calculated using the inputs entered in the PF website and it can change depending on the modifications made to the car's parameters (see Appendix 1 of this regulations).
<b>ART. 5</b>	<b>POTRUBÍ A ČERPADLA</b>	<b>LINES AND PUMPS</b>
<b>5.1</b>	<b>Ochrana</b> Palivové, olejové a brzdové potrubí musí být chráněno zvenčí před všemi možnostmi poškození (kameny, koroze, mechanický lom atd.) a zevnitř proti nebezpečí požáru a poškození.  V případě palivového potrubí musí být elektricky spojeny kovové části, které jsou izolovány od karosérie vozu nevodivými díly / částmi.	<b>Protection</b> Fuel, oil and brake lines must be protected externally against any risk of deterioration (stones, corrosion, mechanical breakage, etc.) and internally against all risks of fire and deterioration.  In the case of fuel lines, the metal parts which are isolated from the shell of the car by non-conducting parts, must be connected to it electrically.
<b>5.2</b>	<b>Specifikace a instalace</b> Potrubí chladicí kapaliny a mazacího oleje musí být vně prostoru pro posádku. Montáže palivového potrubí, potrubí mazacího oleje a potrubí s hydraulickou kapalinou pod tlakem musí být vyrobeny v souladu s následujícími specifikacemi:  • Pokud je toto potrubí ohebné, musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči odření a plamenu (nepodporuje hoření).	<b>Specifications and installation</b> Lines containing cooling water or lubricating oil must be outside the cockpit. The fittings of fuel lines, lubricating oil lines and of those containing hydraulic fluid under pressure must be manufactured according to the specifications below:  • When flexible, these lines must have threaded, crimped or self-sealing connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (do not sustain combustion).

- Minimální tlak roztržení měřený při minimální provozní teplotě:
  - 70 bar (1000 psi) 135 °C (250 °F) pro palivové potrubí (kromě spojek ke vstříkovačím tryskám a chladičů na zpětném okruhu do nádrže).
  - 70 bar (1000 psi) 232 °C (450 °F) pro potrubí mazacího oleje
  - 280 bar (4000 psi) 232 °C (450 °F) pro potrubí tlakové hydraulické kapaliny.
  - Je-li tlak fungování hydraulického systému vyšší než 140 bar (2000 psi), tlak roztržení musí být minimálně dvakrát vyšší.
- The minimum burst pressure measured at a minimum operating temperature is of:
  - 70 bars (1000 psi) 135°C (250°F) for the fuel lines (except the connections to the injectors and the cooling radiator on the circuit returning to the tank).
  - 70 bars (1000 psi) 232°C (450°F) for the lubricating oil lines.
  - 280 bars (4000 psi) 232°C (450°F) for the lines containing hydraulic fluid under pressure.
  - If the operating pressure of the hydraulic system is greater than 140 bars (2000 psi), the burst pressure must be at least double the operating pressure.

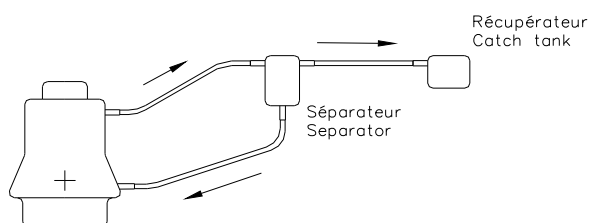
Potrubí paliva a hydraulické kapaliny může vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žádná spojení (spoje) s výjimkou přední a zadní přepážky podle obr. 253-59 a 253-60, brzdového okruhu a okruhu spojkové kapaliny.

Lines containing fuel or hydraulic fluid may pass through the cockpit, but without any connectors inside except on the front and rear bulkheads according to Drawings 253-59 and 253-60, and on the braking circuit and the clutch fluid circuit.



ART. 6	KAROSERIE A VNĚJŠÍ ROZMĚRY	BODYWORK AND EXTERIOR DIMENSIONS
6.1	<b>Délka</b> Celková délka vozidla nesmí překročit 5 200 mm.	<b>Length</b> The overall length of the car must not exceed 5'200 mm.
6.2	<b>Šířka</b> Celková šířka vozidla, včetně kompletních kol, nesmí překročit 2 100 mm, přední kola musí směřovat rovně.	<b>Width</b> The overall width of the car including the complete wheels must not exceed 2'100 mm, when the steered wheels are in the straight-ahead position.
6.3	<b>Výška</b> Nejvyšší bod vozidla nesmí překročit výšku měřenou 150 mm svise od nejvyššího bodu čelního skla.	<b>Height</b> The highest part of the car must not exceed the height measured 150 mm vertically from the highest point on the windscreen.
6.4	<b>Dveře</b> Všechny vozy musí mít dveře podobné dveřím referenčního vozu. Je nezbytný minimálně jeden otvor (dveře) na každé straně, aby byl umožněn přístup do prostoru pro posádku a k posádce.	<b>Doors</b> All cars must have doors similar to the reference car. At least one opening (door) is required on each side, in order to allow access to the cockpit and its occupants.
6.5	<b>Karoserie</b> Ve svislém průmětu musí karoserie zakrývat minimálně 120° kol umístěných nad osou kola při pohledu z boku, kola musí být seřizena pro jízdu rovně vpřed.	<b>Bodywork</b> In vertical projection, the bodywork must cover at least 120° of the wheels situated above the axis of the wheel when seen from the side and with wheels aligned to proceed straight ahead.
6.6	<b>Okna</b>	<b>Glazing</b>
6.6.1	<b>Čelní sklo</b> Tvar, rozměr a upevňovací rám čelního skla musí být stejné jako u čelního skla referenčního vozu.  Čelní sklo musí být z vrstveného skla nebo z polykarbonátu nebo PMMA zajišťujícího stejnou průhlednost jako původní sklo.  Pokud je z polykarbonátu nebo PMMA, jeho tloušťka musí být minimálně 4,75 mm.  Tónovaná čelní skla jsou povolena pouze tehdy, pokud jsou pro dané vozidlo originální.  Čelní skla s poškozením nebo prasklinami podstatně zhoršujícími viditelnost nebo která by se mohla rozbít během soutěže, nebudou přijata.	<b>Windscreen</b> The shape, size and the mounting frame of the windscreen must be that of the reference car.  The windscreen must be made of laminated glass or of a polycarbonate or PMMA, to ensure the same transparency as the original glass.  If made of polycarbonate or PMMA, the thickness must not be less than 4.75 mm.  Tinted glass screens are only permitted if they are original for this car.  Windscreens which are damaged to such an extent that visibility is seriously impaired, or that there is a likelihood of their breaking further during the competition will be rejected.

<b>6.6.2</b>	<b>Boční a zadní okna</b> Je-li původní sklo nahrazeno polykarbonátem nebo PMMA, musí být zajištěna stejná průhlednost jako u původního skla a minimální tloušťka je 3 mm.	<b>Side and rear windows</b> If the original glass is replaced with polycarbonate or PMMA it must be the same transparency as the original glass and the minimum thickness is 3 mm.
<b>6.7</b>	<b>Aerodynamický vliv</b> Jakákoli specifická část vozu, která ovlivňuje jeho aerodynamické chování: - musí být v souladu s předpisy pro karoserie; - musí být pevně spojena s plně odpruženou částí vozu ("pevně spojena" znamená, že nemá žádný stupeň volnosti); - nesmí se ve vztahu k odpružené části pohybovat.  Jakékoli zařízení nebo konstrukce určené k vyplnění prostoru mezi zavěšenou částí vozu a zemí jsou za všech okolností zakázány.	<b>Aerodynamic influence</b> Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance: - must comply with the rules relating to bodywork; - must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom); - must remain immobile in relation to the sprung part of the car. Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.
<b>ART. 7</b>	<b>PROSTOR PRO POSÁDKU</b>	<b>COCKPIT</b>
<b>7.1</b>	Prostor pro posádku musí být navržen tak, aby jezdec sedící v normální poloze pro řízení jej mohl opustit za sedm sekund otvorem na straně jezdce, a za devět sekund otvorem na straně spolujezdce.	The cockpit must be designed to allow the driver to get out from his normal driving position in seven seconds through the driver's opening and in nine seconds through the passenger's opening.
<b>7.2</b>	<b>Zátěž</b> Je povoleno upravit soutěžní hmotnost PF vozidla za pomoci jedné nebo několika záteží pod podmínkou, že se jedná o pevné a jednotné bloky. Zátěž musí být upevněna podle předpisů v článku 253-16 co se týče rozměrů a charakteristik upevnění.  Systém upevnění musí umožňovat zaplombování záteže technickými komisaři a musí být proveden tak, aby k jeho demontáži bylo potřeba nářadí. Jakýkoli systém záteže, která se za jízdy pohybuje, je zakázán.	<b>Ballast</b> It is permitted to complete the PF racing weight of the car by one or several ballasts provided that they are strong and unitary blocks. Ballast must be secured according to the specifications of Article 253-16 concerning the dimensions and characteristics of the fixations.  The securing system must allow seals to be affixed to the ballast by the scrutineers and must be designed such that tools are required for its removal. Any movable ballast system when the car is in motion is forbidden.
<b>7.3</b>	<b>Podlaha</b> Podlaha prostoru pro posádku musí být zkonstruována tak, aby chránila jezdce proti šterku, oleji, vodě a úlomkům ze silnice nebo z motoru. Podlahové panely nebo oddělovací stěny musí mít odvodňovací systém, aby se zabránilo jakémukoli hromadění kapaliny.	<b>Floor</b> The floor of the cockpit must be designed in such a way as to protect the driver against gravel, oil, water or any other debris thrown up from the road or coming from the engine. The floor panels or separation bulkheads must be properly vented to avoid the accumulation of fluids.
<b>ART. 8</b>	<b>MOTOR</b>	<b>ENGINE</b>
<b>8.1</b>	<b>Typ přijatých motorů</b> Maximální PFe motoru je 1 000. Typ motoru je libovolný pod podmínkou, že bude s vnitřním spalováním.  Typ napájení je libovolný.	<b>Type of engine allowed</b> Maximum engine PFe is 1'000. Engine type is free but must be internal combustion.  Induction type free.
<b>8.2</b>	<b>Umístění motoru</b> Podélné umístění motoru vzhledem k jezdci musí být stejné jako u referenčního vozu. Jeho poloha a orientace jsou libovolné.	<b>Engine Position</b> Engine longitudinal location, relative to the driver, must be as in the reference car. Position and orientation are free.
<b>8.3</b>	<b>Výfukový systém</b> Koncová část výfuku musí být uvnitř obrysu vozidla, méně než 10 cm od tohoto obrysu a za svislou rovinou procházející středem rozvoru.  Výfukové plyny smějí vycházet jen na konci systému.	<b>Exhaust system</b> The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 10 cm from this perimeter and to the rear of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase.  Exhaust gas may only exit at the end of the system.
<b>8.4</b>	<b>Zachycovač oleje</b>	<b>Oil catch tank</b>
<b>8.4.1</b>	Pokud je mazací systém vybaven odvodušněním, musí být proveden tak, aby stoupající olej odtékal do zachytné nádoby.  Zachycovač oleje musí mít minimální kapacitu 2 litry. Tato nádoba musí být z průhledného plastu nebo musí mít průhledné okénko.  Musí být možné namontovat vně motoru odlučovač vzduch/olej (maximální kapacita 1 litr), podle obr. 258-1.	If the lubrication system includes an open type sump breather, it must be equipped in such a way that the oil flows into a catch tank.  The oil catch tank must have a capacity of 2 litres. This container must be either made out of translucent plastic or must include a transparent window.  An air/oil separator can be mounted outside the engine (maximum capacity 1 litre), in accordance with Drawing 258-1.



258-1

**8.4.2** Ze sběrné nádoby se olej smí vracet do motoru pouze gravitační silou. The oil must only flow from the oil catch tank towards the engine by the force of gravity alone.

Pro chlazení motorového oleje je povoleno namontovat ventilátor, ale nesmí mít žádný aerodynamický vliv. A fan may be fitted for cooling the engine oil, but must have no aerodynamic effect.

## ART. 9 PALIVOVÝ SYSTÉM FUEL SYSTEM

Skladování paliva ve voze při teplotě o více než 10 °C vyšší než okolní teplota je zakázáno. Storage of fuel on board the car at a temperature of more than 10°C below the ambient temperature is prohibited.

Použití jakéhokoli zařízení (ať ve voze nebo mimo něj), které má za cíl snížit teplotu paliva pod okolní teplotu, je zakázáno. The use of any device (whether on board the car or not) to reduce the temperature of the fuel below the ambient temperature is prohibited.

### 9.1 Specifikace paliva Fuel specification

Palivo musí odpovídat článku 252-9.1 až 9.3. The fuel must comply with Article 252-9.1 to 9.3.  
Jako okysličovadlo může být s palivem použit pouze vzduch. Only air may be mixed with the fuel as an oxidant.

### 9.2 Palivová nádrž Fuel tank

Specifikace FT3, FT3.5 nebo FT5 povinná, v souladu s předpisy článku 253-14. Specification FT3, FT3.5 or FT5 compulsory, in compliance with the prescriptions of Article 253-14.

Pokud se palivová nádrž v podélné poloze nachází mezi kompletními předními a zadními koly, musí být nádrž a její ohnivzdorný kontejner více než 20 cm od karoserie. V opačném případě musí být minimální vzdálenost od karoserie 30 cm. If the fuel tank's longitudinal position is between the complete front wheels and rear wheels, the tank and its fireproof container must be more than 20 cm from the bodywork. Otherwise, the minimum distance from the bodywork, must be 30 cm.

Palivová nádrž, její plnicí otvor a uzávěr musí být od prostoru pro posádku odděleny nepropustnou ochranou. The fuel tank, its filler hole and its cap must be separated from the cockpit by a leakproof protection.

### 9.3 Plnicí otvory a uzávěry Tank fillers and caps

Uzávěry otvorů pro plnění a odvětrání musí zajišťovat účinné uzavření, snižující riziko náhodného otevření v důsledku prudkého nárazu nebo při špatném uzavření. All filler and vent caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risks of accidental opening following a crash impact or incomplete closing after refuelling.

Plnicí a odvětrávací otvory a uzávěry nesmějí vyčnívat z karoserie. The tank fillers, vents and caps must not protrude beyond the bodywork.

Plnicí a odvětrávací otvory a odvětrávání musí být umístěny tak, aby jim v případě nehody neohrozilo poškození. The tank fillers, vents and breathers must be placed where they are not vulnerable in the event of an accident.

Všechny vozy vybavené nádrží s plnicím hrdlem procházejícím prostorem pro posádku musí být vybaveny zpětným ventilem homologovaným FIA (Technický list č. 18). All cars fitted with a fuel tank with filler neck passing through the cockpit must be equipped with a non-return valve homologated by the FIA (Technical List n°18).

Tento ventil typu „s jednoduchou nebo dvojitou klapkou“ musí být instalovaný v plnicím hrdle na straně nádrže. This valve, of the type "with one or two flaps", must be installed in the filler neck on the tank side.

Plnicí hrdlo je definované jako prostředek použitý ke spojení plnicího otvoru paliva vozidla se samotnou palivovou nádrží. The filler neck is defined as being the means used to connect the fuel filler hole of the vehicle to the fuel tank itself.

## ART. 10 ZAVĚŠENÍ A ŘÍZENÍ SUSPENSION AND STEERING

Zavěšení je libovolné.

Suspension is free.

<b>10.1</b>	<b>Ramena zavěšení</b> Všechna ramena zavěšení musí být vyrobena z homogenního kovového materiálu. Chromování jakéhokoli prvku zavěšení je zakázáno.	<b>Suspension arms</b> All suspension members must be made from an homogeneous metallic material. Chromium plating of any steel suspension components is forbidden.
<b>10.2</b>	<b>Řízení</b> Systém zajištění proti krádeži může být vyřazen z činnosti.  Systém nastavení sloupku řízení musí být možné zablokovat a nastavit jen za pomoci nářadí.	<b>Steering</b> The locking system of the anti-theft steering lock may be rendered inoperative.  The column adjusting system must be locked and must be operated only with tools.
<b>ART. 11</b>	<b>PŘEVOD NA KOLA</b>	<b>TRANSMISSION TO THE WHEELS</b>
	Typ převodu a poloha jsou libovolné. Počet převodových stupňů je libovolný.	Transmission type and position are free. Number of gears is free.
<b>11.1</b>	<b>Zpátečka</b> Všechny vozy musí mít zpátečku, kterou lze zařadit kdykoli během soutěže, když je motor v chodu a může ji použít jezdec sedící v normální poloze.	<b>Reverse gear</b> All cars must have a reverse gear which, at any time during the competition, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.
<b>ART. 12</b>	<b>KOLA A PNEUMATIKY</b>	<b>WHEELS AND TYRES</b>
	Pneumatiky jsou libovolné. Všechna kola musí být vyrobena z homogenních kovových materiálů.	Tyres are free. All wheels must be made from homogeneous metallic materials.
<b>ART. 13</b>	<b>BEZPEČNOST BRZDOVÝCH SYSTÉMŮ</b>	<b>BRAKE SYSTEM SAFETY</b>
	Dvojitý okruh řízení stejným pedálem: pedál musí normálně řídit všechna kola; v případě úniku kapaliny v jakémkoli bodě potrubí nebo jakékoli poruchy přenosu brzdění musí pedál i nadále řídit minimálně dvě kola.	Double circuit operated by the same pedal: The pedal must normally control all the wheels; in case of a leakage at any point of the brake system pipes or of any kind of failure in the brake transmission system, the pedal must still control at least two wheels.
<b>ART. 14</b>	<b>ELEKTRICKÁ VÝBAVA</b>	<b>ELECTRICAL EQUIPMENTS</b>
<b>14.1</b>	<b>Stěrač</b> Systém je libovolný, ale je povinný jeden fungující stěrač.	<b>Windscreen wiper</b> The system is free but one windscreen wiper in working order is mandatory.
<b>14.2</b>	<b>Systém odmlžování čelního skla</b> Je povinný funkční systém odmlžování.	<b>Windscreen demisting system</b> An efficient windscreen demisting system is mandatory.
<b>14.3</b>	<b>Startování</b> Musí být namontovaný startér, který musí být stále funkční.  Tento startér může rovněž ovládat jezdec sedící v normální poloze na sedadle.	<b>Starting</b> A starter must be fitted and be in working order at all times.  The driver must also be able to operate the starter when seated normally.
<b>14.4</b>	<b>Baterie</b> Baterie musí být „suchého“ typu, pokud je umístěna v prostoru pro posádku.  Každá baterie musí být řádně upevněná a zakrytá tak, aby se zabránilo zkratu nebo úniku kapaliny.	<b>Batteries</b> The battery(ies) must be of the dry type if installed in the cockpit.  Each battery must be securely fixed and covered to avoid any short-circuiting or leaks.
<b>14.4.1</b>	<b>Upevnění baterie</b> Upevnění k šasi musí být tvořeno kovovými třmeny s izolačním povlakem, připevněnými pomocí šroubů a matic.	<b>Battery fixing</b> The attachment to the bodyshell must consist of metal clamps, with an insulating covering, fixed by bolts and nuts.
<b>ART. 15</b>	<b>BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA</b>	<b>SAFETY EQUIPMENTS</b>
	Bezpečnostní výbava vozidel musí odpovídat následujícím článkům Přílohy J:	The vehicles safety equipment must comply with the following articles of Appendix J:

	Články
Hasicí přístroje	253-7.1.2
Bezpečnostní pásy	253-6
Sedadlo jezdce	253-16
Bezpečnostní konstrukce	253-8

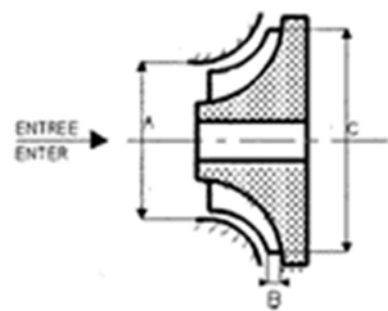
	Articles
Extinguishers	253-7.1.2
Safety Belts	253-6
Driver's Seat	253-16
Safety Cage	253-8

15.1	<b>Závodní síť</b> Doporučená norma FIA 8863-2013. Viz Specifikace pro instalaci závodních sítí FIA - V8.	<b>Racing Net</b> Recommended FIA 8863-2013 standard. See FIA Racing Nets Installation Specification V8.
15.2	<b>Hlavní odpojovač</b> Hlavní odpojovač musí přerušit všechny elektrické obvody (baterie, alternátor nebo dynamo, světla, blikáče, osvětlení, elektrické ovladače atd.) a musí také zastavit motor.  Pro dieselové motory, které nejsou vybaveny vstřikovači s elektronickým ovládáním, musí být hlavní odpojovač spojen s vypínacím zařízením sání motoru.  Tento odpojovač musí být v nejspolehlivějším provedení a musí být možné ho ovládat zevnitř i zvenčí vozu.  Na vnější straně musí být ovládání povinně umístěno v dolní části jednoho ze sloupků čelního skla pro uzavřené vozy. Musí být jasně označen červeným bleskem v modrém trojúhelníku s bílým okrajem se základnou minimálně 12 cm.	<b>General Circuit Breaker</b> The general circuit breaker must cut all electrical circuits, battery, alternator or dynamo, lights, hooters, ignition, electrical controls, etc.) and must also stop the engine.  For Diesel engines having no electronically controlled injectors, the circuit breaker must be coupled with a device cutting off the intake into the engine.  It must be a spark-proof model and must be accessible from inside and outside the car.  As for the outside, the triggering system of the circuit breaker must compulsorily be situated at the lower part of the windscreen mountings for closed cars. It must be marked by a red spark in a white-edged blue triangle with a base of at least 12 cm.
15.3	<b>Tažné oko</b> Všechna vozidla musí být vybavena předním a zadním tažným okem.  Toto oko se používá pouze v případě vozidla, které se může volně pohybovat. Musí být jasně viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.	<b>Towing-Eye</b> All cars must be equipped with a rear and front towing-eye.  This towing-eye will only be used if the car can move freely.  It must be clearly visible and painted in yellow, red or orange.
15.4	<b>Výhled vzad</b> Výhled dozadu musí být zajištěn minimálně jedním vnějším zpětným zrcátkem. Zrcátko musí mít reflexní plochu minimálně 75 cm <sup>2</sup> .	<b>Rear view</b> Rearward visibility must be ensured by a least one external rear-view mirror. The rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 75 cm <sup>2</sup> .
15.5	<b>Ochrana proti požáru</b> Mezi motorem a sedadly posádky musí být účinná ochranná stěna, aby se zabránilo přímému šíření plamenů v případě požáru.  Pokud je tato stěna tvořena zadními sedadly, doporučuje se je potáhnout nehořlavým materiálem.	<b>Protection against fire</b> An efficient protective screen must be placed between the engine and the occupant's seat, in order to prevent the direct passage of flames in case of fire.  Should this screen be formed by the rear seats, it is advisable to cover them with a flameproof coating.
ART. 16	<b>DEFINICE A TOLERANCE PF</b> Dále uvedené definice a tolerance platí pro Technický list PF.  Maximální a minimální hodnoty nemají žádnou toleranci. Veškerá měření se provádějí s pneumatikami a koly do suchého počasí.	<b>PF DEFINITIONS AND TOLERANCES</b> The definitions and tolerances below apply for the PF Technical Sheet. Maximum and minimum values have no tolerance. All measurements are taken with dry weather tyres and wheels.
16.1	<b>Zesílení základního šasi</b> Zesílení základního šasi je tvořeno pouze bezpečnostní konstrukcí vyrobenou na základě obrázků v článku 253 Přílohy J (2016) takto: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.3.1 Základní struktura (obrázky 253-1 až 253-3);</li> <li>• 8.3.2.1 Povinné dodatečné vzpěry a výztuhy (obrázky 253-4 až 253-15);</li> <li>• 8.3.2.2 Volitelné dodatečné vzpěry a výztuhy (obrázky 253-16 až 253-33).</li> </ul> Pro typ zesílení základního šasi jsou povoleny následující spoje bezpečnostní konstrukce (typ 1): <ul style="list-style-type: none"> <li>- šest patek základní konstrukce, jak je uvedeno na obr. 253-1 až 253-3. Přední a zadní patky mohou být umístěny vně centrálního objemu zesílení pomocí kotevnicí patek na konci trubek oblouku;</li> <li>- jedna dodatečná patka, zvolená z obr. 253-18B, 253-26, 253-27 a 253-28B, a spojená s centrálním objemem zesílení kotevními patkami na konci výztuh;</li> <li>- dvě dodatečné patky, dle obr. 253-6 a 253-10 a spojené s centrálním objemem kotevními patkami na konci výztuh;</li> </ul>	<b>Basic chassis reinforcement</b> The basic chassis reinforcement is comprised solely of the safety cage designed on the basis of the (2016) Appendix J Article 253 drawings as follows: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.3.1 Basic structure (Drawings from 253-1 to 253-3);</li> <li>• 8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (Drawings from 253-4 to 253-15);</li> <li>• 8.3.2.2 Additional optional members and reinforcements (Drawings 253-16 to 253-33).</li> </ul> The following connections of the safety cage are allowed for basic chassis reinforcement type (Type 1): <ul style="list-style-type: none"> <li>- six basic cage feet as shown in Drawings 253-1 to 253-3. The front and rear feet may be positioned outside the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes;</li> <li>- one additional foot, chosen from Drawings 253-18B, 253-26, 253-27 and 253-28B, and connected to the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes;</li> <li>- two additional feet, chosen from Drawings 253-6 and 253-10, and connected to the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes;</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- dvě dodatečné patky, jak jsou popsány na obr. 253-25, spojené s věžemi vzpěr přední nápravy kotevními patkami na konci trubek oblouku;</li> <li>- základní struktura (obr. 253-1 až 253-3) může být přímo spojena s centrálním objemem zesílení svary nebo plechovými příčkami.</li> </ul> <p>Jakékoli dodatečné strukturální zesílení je povoleno, ale změni typ zesílení šasi pro výpočet PF.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- two additional feet as described in Drawing 253-25 connected to the front axle strut towers by mounting feet at the end of the rollbar tubes;</li> <li>- the basic structure (Drawings from 253-1 to 253-3) may be directly connected to the central stiffening volume with welds or sheet metal webs.</li> </ul> <p>Any other additional structural reinforcement is permitted, but it will change the chassis reinforcement type for the PF calculation.</p>
<p><b>16.2 Centrální objem zesílení</b></p> <p>Je definován jako objem uvnitř:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- přední přepážky;</li> <li>- svislé roviny procházející osou zadních kol;</li> <li>- střechy, podlahy, dveří a bočních panelů vně karoserie.</li> </ul>	<p><b>Central stiffening volume</b></p> <p>Is defined as the volume inside:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- The front bulkhead.</li> <li>- A vertical plane passing through centre line of the rear wheels.</li> <li>- Roof, floor, door, and external side body panels.</li> </ul>
<p><b>16.3 Úroveň vybavy vozidla</b></p> <p>Tyto informace nemají žádný dopad na hodnotu minimální hmotnosti vozidla.</p>	<p><b>Car equipment level</b></p> <p>These inputs will influence only the car minimum weight value.</p>
<p><b>16.3.1 Typ bezpečnostní konstrukce (homologovaná nebo Příloha J)</b></p> <p><b>Homologovaná:</b> Pokud je vozidlo vybavené bezpečnostní konstrukcí Homologovanou nebo Certifikovanou ASN podle homologačních předpisů FIA pro bezpečnostní konstrukce. Technickým komisařům soutěže musí být předložena ověřená kopie homologačního dokumentu nebo certifikát se stejnými čísly, schválený ASN a podepsaný kvalifikovanými technikami zastupujícími výrobce konstrukce.</p> <p>nebo:</p> <p>Pokud je vozidlo vybaveno bezpečnostní konstrukcí Homologovanou FIA podle homologačních předpisů FIA pro bezpečnostní konstrukce. V takovém případě musí být konstrukce popsána v rozšíření homologačního listu vozidla homologovaného FIA nebo musí být předmětem tohoto rozšíření.</p> <p><b>Příloha J:</b> Pokud je vozidlo vybavené bezpečnostní konstrukcí v souladu s požadavky článku 253-8.2 Přílohy J 2016.</p>	<p><b>Safety cage type (Homologated or Appendix J)</b></p> <p><b>Homologated:</b> if the car is equipped by a safety cage Homologated or Certified by an ASN according to the FIA homologation regulations for safety cages. An authentic copy of the homologation document or certificate bearing the same numbers, approved by the ASN and signed by qualified technicians representing the cage manufacturer, must be presented to the competition's scrutineers.</p> <p>or:</p> <p>if the car is equipped by a safety cage Homologated by the FIA according to the FIA homologation regulations for safety cages. In this case the cage must be described in or be the subject of an extension to the homologation form of the vehicle homologated by the FIA.</p> <p><b>Appendix J:</b> If the car is equipped with a cage fabricated in compliance with the requirements of Article 253-8.2 of the 2016 Appendix J.</p>
<p><b>16.3.2 Norma FIA Soutěžní sedadlo</b></p> <p>Udává homologační normu FIA pro sedadlo jezdce.</p>	<p><b>Racing seat FIA Standard</b></p> <p>Indicate the FIA homologation Standard of the driver seat.</p>
<p><b>16.3.3 Palivová nádrž uvnitř struktury konstrukce (Ano nebo Ne)</b></p> <p><b>Ano:</b> pokud je palivová nádrž instalovaná podélně uvnitř rozvoru a více než 20 cm od stran vozidla.</p>	<p><b>Fuel tank within the cage structure (Yes or No)</b></p> <p><b>Yes:</b> if the fuel tank is installed longitudinally within the wheelbase and more than 20 cm from the sides of the car.</p>
<p><b>16.4 PF Závodní hmotnost</b></p> <p>Hmotnost vozidla, s jezdcem a jeho kompletním závodním vybavením. Po celou dobu soutěže musí závodní hmotnost zůstat v dále uvedené toleranci. Tolerance: +100 / - 0 kg</p>	<p><b>PF Racing Weight</b></p> <p>The weight of the car with the driver, wearing his full racing apparel. At all times during the event, the racing weight must remain within the following tolerance band. Tolerance: +100 / - 0 kg</p>
<p><b>16.5 PF Motor</b></p>	<p><b>PF Engine</b></p>
<p><b>16.5.1 Původní motor (typ 1 nebo typ 2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Blok motoru odvozený od sériového produkčního vozu: zvolit typ 1.</li> <li>• Blok motoru neodvozený od sériového produkčního vozu a hlava válců odvozená od sériového produkčního vozu: zvolit typ 1.</li> <li>• Jakákoli jiná kombinace: zvolit typ 2.</li> </ul>	<p><b>Engine origin (Type 1 or Type 2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Engine block derived from a Series Production Car: select Type 1.</li> <li>• Engine block not derived from a Series Production Car and head derived from a Series Production Car: select Type 1.</li> <li>• Any other combination: select Type 2.</li> </ul>
<p><b>16.5.2 Typ motoru (střídavý nebo Wankel)</b></p> <p>Označuje typ motoru: motor se střídavými písty nebo rotační motor (*). (* ) Typu pokrytého patentem NSU Wankel.</p>	<p><b>Engine type (Reciprocating or Wankel)</b></p> <p>Is the type of engine: reciprocating pistons or rotary engine (*). (* ) Of the type covered by NSU Wankel patent.</p>
<p><b>16.5.3 Umístění válců (v řadě, do V nebo na ležato)</b></p> <p>Označení umístění válců motoru.</p>	<p><b>Cylinder layout (In line, Vee or Flat)</b></p> <p>Is the engine cylinders layout.</p>



<p><b>16.5.4 Typ bloku motoru (typ A nebo typ B)</b></p> <p><b>Typ A:</b> pokud je blok motoru odvozený od produkčního vozu.</p> <p><b>Typ B:</b> pokud je blok motoru odvozený od jiného zdroje.</p> <p><b>16.5.5 Počet válců (2–12)</b></p> <p>Udává počet válců motoru.</p> <p><b>16.5.6 Počet ventilů na válec (2–5)</b></p> <p>Udává celkový počet ventilů na válec.</p> <p><b>16.5.7 Vrtání</b></p> <p>Udává vrtání válců motoru v mm, zaokrouhlené na nejbližší 0,1 mm.</p> <p>Tolerance: +/- 0,2 mm</p> <p><b>16.5.8 Zdvihový objem válců</b></p> <p>Udává celkový zdvihový objem válců motoru vyjádřený v cm<sup>3</sup>, vypočtený podle definice v článku 251-2.3.1.</p> <p>Pro rotační motory (typ Wankel) označuje zdvihový objem na rotor (nominálně 654 cm<sup>3</sup> pro rotační motor Mazda) vynásobený počtem rotorů.</p> <p>Tolerance: +/-0,7 %</p> <p><b>16.5.9 Typ olejové vany (Mokrý nebo Suchá)</b></p> <p>Označuje typ mazacího systému (mokrý vana – suchá vana).</p> <p><b>16.5.10 Typ paliva (Benzín nebo Nafta)</b></p> <p>Udává typ použitého paliva (pro povolené směsi benzín-ethanol použít „Benzín“).</p> <p>Volitelnost podle článku 9.1.</p> <p><b>16.5.11 Konfigurace škrtkic klapky (společná pro několik válců nebo individuální)</b></p> <p>Udává konfigurace škrtkic klapky sání.</p> <p><b>Individuální</b> znamená jednu škrtkic klapku pro každý válec.</p> <p><b>16.5.12 Průměr škrtkic klapky</b></p> <p>Udává minimální průměr sání v místě škrtkic klapky (pokud je palivo dodáváno přes karburátory, měří se průměr Venturiho trubice v nejužším místě) v mm, zaokrouhleno na nejbližší 0,1 mm.</p> <p>Tolerance: + 0</p> <p><b>16.5.13 Typ sání (Atmosférické nebo Přepřňované/S turbodmychadlem)</b></p> <p>Udává, zda je atmosférický nebo přepřňovaný (Přepřňovaný / S turbodmychadlem).</p> <p><b>16.5.14 Počet turbodmychadel</b></p> <p>Udává počet turbodmychadel na sání.</p> <p><b>16.5.15 Průměr induktoru skříně kompresoru</b></p> <p>Udává minimální průměr sání kompresoru, rozměr A v mm, zaokrouhlený na nejbližší 0,1 mm (u systému s více stupni se bere v úvahu pouze první kompresor).</p> <p>Tolerance: + 0</p>	<p><b>Engine block type (Type A or Type B)</b></p> <p><b>Type A:</b> if the engine block is derived from a Production Vehicle.</p> <p><b>Type B:</b> if the engine block is derived from any other source.</p> <p><b>Number of cylinders (2 - 12)</b></p> <p>Is the number of engine cylinders.</p> <p><b>Number of valves per cylinder (2 - 5)</b></p> <p>Is the total number of valves per each cylinder.</p> <p><b>Bore</b></p> <p>Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.</p> <p>Tolerance: +/- 0.2 mm</p> <p><b>Cylinder Capacity</b></p> <p>The engine capacity, in cm<sup>3</sup>, calculated in accordance with the definition of Article 251-2.3.1.</p> <p>For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm<sup>3</sup> for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors.</p> <p>Tolerance: +/-0.7 %</p> <p><b>Oil sump type (Wet or Dry)</b></p> <p>Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).</p> <p><b>Fuel type (Petrol or Diesel)</b></p> <p>Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use “Petrol”).</p> <p>Eligibility according to Article 9.1</p> <p><b>Throttle configuration (Common to several cylinders or Individual)</b></p> <p>Is the intake throttle unit configuration.</p> <p><b>Individual</b> means one throttle body for each cylinder.</p> <p><b>Throttle body diameter</b></p> <p>Is the minimum diameter of the inlet at the throttle location (if fuel is fed by carburetors, the diameter of the venturi is measured at the narrowest point) in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.</p> <p>Tolerance: + 0</p> <p><b>Induction type (Normally aspirated or Super / Turbocharged)</b></p> <p>Specify if the engine is normally aspirated or forced induction (Super / Turbocharged).</p> <p><b>Turbocharger number</b></p> <p>Is the number of turbochargers on the inlet.</p> <p><b>Compressor housing inducer diameter</b></p> <p>Is the minimum compressor inlet diameter, dimension A in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm (for a multistage system, consider only the first compressor)?</p> <p>Tolerance: + 0</p>
---	---



<b>16.5.16</b>	<b>Kontrola potrubí přeplňování nebo perforované ochrany (Ano nebo Ne)</b>	<b>Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No)</b>
	Upřesnit, zda má skříň kompresoru potrubí, které by umožňovalo vzduchu obejít deklarovaný průměr induktoru v přeplňovaném motoru.	Specify if the compressor housing has any channel that could allow air to bypass the declared inducer diameter in a forced induction engine.
<b>16.5.17</b>	<b>Počet přírub</b>	<b>Number of restrictors</b>
	Udává počet přírub v sání motoru.	Is the number of restrictors in the engine inlet.
	Deklarovaná geometrie přírub musí odpovídat obr. 254-4. Jedinou výjimkou z této polohy je, pokud vůz, který je určen k použití v sérii uznané FIA nebo ASN, má přírubu homologovanou v jiné poloze.	The declared restrictor geometry must conform to drawing 254-4. The only exception to this position is when a car, for use in a recognised FIA or ASN series, has a restrictor homologated in a different position.
	Pro atmosférické motory je skříň škrticích klapek pokládána za náhradu skříňe kompresoru.	For normally aspirated engines, the throttle bodies housing will be considered in place of the compressor housing.
	Jakákoli jiná příruba nebude pro výpočet Faktoru výkonnosti brána v úvahu.	Any other restrictor will not be considered for the Performance Factor calculation.
<b>16.5.18</b>	<b>Průměr přírub</b>	<b>Restrictors diameter</b>
	Udává průměr přírub v mm. Tolerance: + 0	Is the diameter of the restrictors in mm. Tolerance: + 0
	<b>254-4</b>	
<b>16.5.19</b>	<b>Katalyzátor (Ano nebo Ne)</b>	<b>Exhaust catalyst (Yes or No)</b>
	Upřesnit, zda je vozidlo vybaveno systémem katalytické redukce emisí s přidavným spalováním nebo u vznětových motorů filtrem pevných částic.	Specify if the vehicle is fitted with a post-combustion catalytic anti-pollution system, or for diesel engines, a particulate filter.
	Katalyzátor se bere v úvahu pro výpočet Faktoru výkonnosti:	A catalytic converter will be considered for inclusion in the Performance Factor calculation if:
	- pokud je kompletní jádro méně než 1 000 mm od bloku válců.	- the complete core is within 1000 mm of the cylinder block.
	- výfukový systém za katalyzátorem má v minimální délce 150 mm průřez stejný nebo menší, než je průřez před katalyzátorem.	- the exhaust system downstream the catalytic converter for a minimum length of 150 mm, has the same or a smaller section, than the upstream section.
	Pozn.: tato vzdálenost se měří přímo mezi jádrem a blokem válců, ne po délce výfukového potrubí.	Note: this distance is measured directly between the core and the cylinder block, not along the exhaust pipe length
<b>16.5.20</b>	<b>Otáčky motoru</b>	<b>Maximum engine speed</b>
	Udává maximální otáčky motoru použité při soutěži v RPM, zaokrouhlené na nejbližší setinu RPM.	Is the maximum engine speed used in the competition in RPM, rounded off to the nearest 100 RPM.
	Technický delegát může od soutěžícího požadovat, aby prokázal, že během soutěže lze dosáhnout jeho maximálních otáček motoru (-500 RPM).	The Technical Delegate can request the Competitor to prove that his maximum engine speed (-500 RPM) can be achieved, at the event.
	Tolerance: + 0	Tolerance: + 0
<b>16.5.21</b>	<b>Kompresní poměr</b>	<b>Compression ratio</b>
	Udává poměr komprese motoru, zaokrouhlený na nejbližší 0,1, vypočtený podle tohoto vzorce:	Is the engine compression ratio, rounded to the nearest 0.1, calculated according to the following formula:
	$R = (v + V) / v$	$R = (v + V) / v$
	Kde:	where:
	v = celkový objem jediné spalovací komory;	v = total volume of a single combustion chamber;

	V = zdvihový objem jediného válce (zdvihový objem motoru/počet válců). Tolerance: + 0	V = displacement of a single cylinder (engine displacement/number of cylinders). Tolerance: + 0
<b>16.5.22</b>	<b>Variabilní časování ventilů (Ano nebo Ne)</b>  Upřesnit, zda je motor vybaven systémem variabilního časování ventilů. Systémy variabilního časování ventilů nemají konstantní poměr mezi zdvihem ventilů a polohou klikového hřídele.	<b>Variable Valve Timing (Yes or No)</b>  Specify if the engine is fitted with a variable valve timing system (VVT). Variable valve timing systems have no constant relationship between valve lift and crankshaft position.
<b>16.6</b>	<b>Převodová soustava</b>	<b>Power Train</b>
<b>16.6.1</b>	<b>Poháněná kola (FWD, RWD nebo AWD)</b>  Uvést, která kola jsou poháněná motorem.	<b>Driven wheels (FWD, RWD or AWD)</b>  Specify which wheels the engine drives.
<b>16.6.2</b>	<b>Počet převodových stupňů (1 až 7)</b>  Udává počet převodových stupňů v převodovce (je-li použito více než 7 stupňů, uvést 7).	<b>Number of gears (1 to 7)</b>  Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).
<b>16.6.3</b>	<b>Ovládání převodovky (Manuální nebo Sekvenční)</b>  Udává mechanismus řazení rychlostí. Pokud se jedná o mechanický systém do „H“, je tento pokládán za „manuální“. Ostatní systémy jsou pokládány za „sekvenční“.	<b>Shifting mechanism (Manual or Sequential)</b>  Is the gearbox shifting mechanism. If it is a mechanical “H pattern”, it will be considered “Manual”. Alternative systems will be considered “Sequential”.
<b>16.6.4</b>	<b>Průměr kol</b>  Udává průměr ráfků kol pro pneumatiky do suchého počasí, v palcích (pro převod, 1" = 25,4 mm).  Pokud jsou vpředu a vzadu použity dva různé průměry, je třeba vzít v úvahu ten větší.	<b>Wheel diameter</b>  Is the diameter of the wheels rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm).  If two different diameters are used at the front and at the rear, the greater diameter must be considered.
<b>16.6.5</b>	<b>Upevnění kol (Středový náboj nebo více čepů)</b>  Udává systém upevnění kol.	<b>Wheel attachment (Centre mount hub or Multiple studs)</b>  Is the wheel attachment system.
<b>16.7</b>	<b>Aerodynamika</b>	<b>Aerodynamic</b>
<b>16.7.1</b>	<b>Rozvor</b>  Udává průměrnou vzdálenost, na obou stranách vozidla, měřenou na zemi mezi středy nábojů dvou kol na stejné straně vozidla, pokud jsou kola seřazena tak, aby jela rovně, zaokrouhlenou na nejbližší mm. Tolerance: +/- 20 mm	<b>Wheelbase</b>  Is the average, on both vehicle sides, of the distance, measured on ground, between the centres of the hubs of two wheels situated on the same side of the vehicle with wheels aligned to proceed straight ahead, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
<b>16.7.2</b>	<b>Kontrola rozvoru (Ano nebo Ne)</b>  Upřesnit, zda je rozvor o +75 mm větší než standardní rozvor referenčního modelu.	<b>Wheelbase Check (Yes or No)</b>  Specify if the wheelbase is greater than +75mm of the reference model standard wheelbase.
<b>16.7.3</b>	<b>Přední převis</b>  Znamená průměrnou vzdálenost v mm na obou stranách vozidla mezi středem přední nápravy a nejpřednějším bodem vozu, zaokrouhlenou na nejbližší mm. Tolerance: +/- 20 mm	<b>Front overhang</b>  Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the front axle centre and the frontmost point of the car, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm
<b>16.7.4</b>	<b>Splitter před nárazníkem</b>  Maximální vodorovná vzdálenost, vyjádřená v mm, mezi nejpřednějším bodem karoserie a nejpřednějším bodem splitteru, měřeno minimálně 300 mm od středové osy, zaokrouhlená na nejbližší mm (pokud splitter není, pak nula). Tolerance: +/- 50 mm	<b>Splitter ahead of bumper</b>  The maximum horizontal distance, in mm, between the foremost point of the bodywork and the foremost point of the splitter, measured within 300 mm of the centre line, rounded off to the nearest mm (zero if there is no splitter). Tolerance: +0/-50 mm
<b>16.7.5</b>	<b>Zadní převis karoserie</b>  Znamená průměrnou vzdálenost v mm na obou stranách vozidla mezi středem zadní nápravy a nejzadnějším bodem karoserie pod vodorovnou čarou procházející horní částí zadních kol, zaokrouhlenou na nejbližší mm.  Tolerance: +/- 20 mm	<b>Rear body overhang</b>  Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the car body below the horizontal line passing along the top of the rear wheels, rounded off to the nearest mm.  Tolerance: +/-20 mm

<p><b>16.7.6</b>      <b>Převís difuzoru</b></p> <p>Udává průměrnou vzdálenost od země na obou stranách vozidla v mm mezi středem zadní nápravy a nejzadnějším bodem difuzoru, zaokrouhlenou na nejbližší mm (nula znamená, že difuzor není).</p> <p>Tolerance: +/- 20 mm</p>	<p><b>16.7.7</b>      <b>Převís zadního spoileru</b></p> <p>Udává průměrnou vzdálenost na obou stranách vozidla v mm mezi středem zadní nápravy a nejzadnějším bodem spoileru, zaokrouhlenou na nejbližší mm (nula znamená, že zadní spoiler není).</p> <p>Tolerance: +/- 50 mm</p>	<p><b>16.7.8</b>      <b>Výška zadního spoileru</b></p> <p>Udává svislou vzdálenost v mm mezi zemí a nejvyšším bodem spoileru, zaokrouhlenou na nejbližší mm, bez držáků a bočnic (nula znamená, že zadní spoiler není).</p> <p>Tolerance: +/- 50 mm</p>	<p><b>16.7.9</b>      <b>Šířka přední nápravy</b></p> <p>Udává vzdálenost v mm mezi vnějšími stranami dvou pneumatik přední nápravy, zaokrouhlenou na nejbližší mm.</p> <p>Tolerance: +/- 20 mm</p>	<p><b>16.7.10</b>     <b>Šířka zadní nápravy</b></p> <p>Udává vzdálenost v mm mezi vnějšími stranami dvou pneumatik zadní nápravy, zaokrouhlenou na nejbližší mm.</p> <p>Tolerance: +/- 20 mm</p>	<p><b>16.8</b>         <b>Šasi</b></p>	<p><b>16.8.1</b>      <b>Typ šasi (1, 2 nebo 3)</b></p>	<p><b>Diffuser overhang</b></p> <p>Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the diffuser, rounded off to the nearest mm (zero means there is no diffuser).</p> <p>Tolerance: +/- 20 mm</p> <p><b>Rear wing overhang</b></p> <p>Is the average, on both vehicle sides, of the distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the wing, rounded off to the nearest mm (zero means there is no rear wing).</p> <p>Tolerance: +/- 50 mm</p> <p><b>Rear wing height</b></p> <p>Is the vertical distance in mm between the ground and the highest point of the wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing).</p> <p>Tolerance: +/- 50 mm</p> <p><b>Front axle width</b></p> <p>Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the front axle, rounded off to the nearest mm.</p> <p>Tolerance: +/- 20 mm</p> <p><b>Rear axle width</b></p> <p>Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the rear axle, rounded off to the nearest mm.</p> <p>Tolerance: +/- 20 mm</p> <p><b>Chassis</b></p> <p><b>Chassis type (1, 2 or 3)</b></p>
---	---	--	---	---	--	---	--

Jedná se o typ struktury šasi mezi osami předních a zadních kol:

	<b>Materiál</b>	<b>Výroba / technologie</b>
<b>Typ 1</b>	Kovový	Lisovaný plechový materiál
<b>Typ 2</b>	Kovový	Vícetrubkové a/nebo kompozitní šasi se sendvičovou konstrukcí s kovovým pláštěm (zcela nebo částečně), které může obsahovat prvky struktury typu 1.
<b>Typ 3</b>	FRP, úplně nebo částečně (*)	

Výjimky:

- karoserie,
- kompletní struktura dveří a otevíracích kapot,
- uložení palivové nádrže, které nemá žádnou jinou mechanickou funkci.
- panel proti vniknutí z FRP může být připevněn k bezpečnostnímu oblouku pouze třením nebo za pomoci plastových úchytů.

(\*) Jakýkoli díl z FRP mající následující charakteristiky:

- maximální tloušťka 2 mm,
- spojený pouze s kovovou strukturou centrálního objemu zesílení,
- objem obsažený v obdélníkovém boxu, jehož rozměry jsou vyjádřeny v mm tak, že: součet délky + šířky + výšky je menší než 1500,

bude pokládán za dekorativní a nebude mít dopad na definici typu šasi. V případě dílů s většími rozměry nebo spojených s jinými panely z FRP je šasi automaticky zařazeno do typu šasi 3.

Není formulována žádná hypotéza týkající se strukturní účinnosti dílu.

Is the chassis structure type between the front and rear wheel axes:

	<b>Material</b>	<b>Manufacturing / Technology</b>
<b>Type 1</b>	Metallic	Stamped sheet material
<b>Type 2</b>	Metallic	Space frame and/or metal-skinned sandwich structured composite (wholly or partially) that may contain elements of Type 1 structure.
<b>Type 3</b>	FRP, wholly or partially (*)	

Exceptions:

- the bodywork,
- the whole structure of openable doors and bonnets
- the fuel tank housing that has no other mechanical function.
- FRP anti-intrusion panel fixed to the roll cage with a friction fit or plastic tie wraps only.

(\*) Any FRP part with the following characteristics:

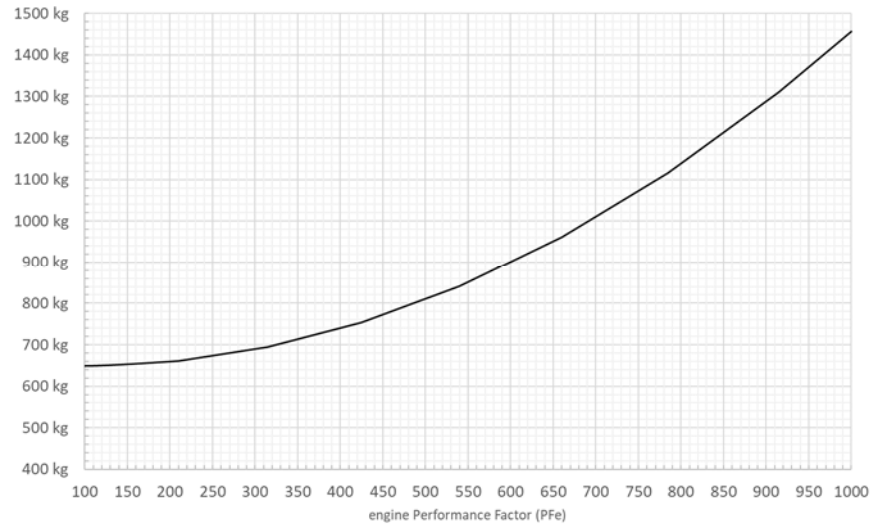
- a maximum thickness of 2 mm,
- connected only to the metal structure of the central stiffening volume,
- a volume when enclosed in a rectangular box, whose dimensions are expressed in mm such that: the sum of the Length + Width + Height is less than 1500,

will be considered as decorative and not affect the chassis type definition. Parts with dimensions greater than this or connected to other FRP panels will automatically put the chassis into chassis Type 3.

No assumption is made about the structural effectiveness of the part.

16.8.2	<b>Materiál karoserie (Pouze kovový nebo Smíšené materiály zahrnující kompozity)</b>	<b>Bodywork material (Metallic only or Mixed Material including Composites)</b>
	Upřesnit, zda je karoserie uvnitř rozvoru a nad rovinou procházející středy předních a zadních kol celá nebo z části tvořená materiály FRP.	Specify, if the bodywork within the wheelbase and above the plane passing through the front and the rear wheel centres, consists wholly or partially of FRP materials.
	Výjimky: Panely z FRP o rozměrech menších než 300 x 300 mm a spojené pouze s kovovými panely karoserie jsou pokládány za dekorativní a nemají dopad na tuto definici.	Exceptions: FRP Panels whose dimensions are less than 300 x 300 mm and connected only to the metal bodywork panels will be considered as decorative and not affect this definition.
16.8.3	<b>Struktura zesílení šasi (1 až 4)</b>	<b>Chassis Reinforcement Structure (1 to 4)</b>
	Označuje typ zesílení šasi:	Is the chassis reinforcement type:
	<b>Typ 1:</b> základní zesílení, jak je definováno výše (článek 16.1).	<b>Typ 1:</b> Basic reinforcement as defined above (Article 16.1).
	<b>Typ 2:</b> základní zesílení (typ 1) s jediným přidáním strukturálních příček mezi věžemi vzpěr jedné nebo obou náprav bez mezikusů.	<b>Typ 2:</b> Basic reinforcement (Type 1) with the sole addition of structural reinforcements between one or both axle strut towers without intermediate connections.
	<b>Typ 3:</b> struktura zesílení šasi popsaná v typu 1 nebo typu 2 s jednou nebo několika dodatečnými strukturálními příčkami v centrálním objemu zesílení.	<b>Typ 3:</b> Chassis reinforcement structure described in Type 1 or Type 2 with additional structural reinforcements within the central stiffening volume.
	<b>Typ 4:</b> Dodatečné strukturální příčky mimo centrální objem zesílení nebo dvousedlých vůz.	<b>Typ 4:</b> Additional structural reinforcements outside the central stiffening volume or a two-seater car.
16.8.4	<b>Počet použitelných dveří (2 až 5)</b>	<b>Number of operable doors (2 to 5)</b>
	Udává počet dveří vozu, použitelných bez pomoci nářadí.	Is the number of operable doors on the car, without the use of tools.
	Pokud má zavazadlový prostor okno, je to pokládáno za dveře.	If the boot has a window, it is considered as a door.
16.8.5	<b>Čelní sklo (Sklo nebo Plast)</b>	<b>Windscreen (Glass or Plastic)</b>
	Udává materiál čelního skla. Přípustnost podle článku 6.6.1.	Is the material of the windscreen. Eligibility according to Article 6.6.1.
<b>ART. 17</b>	<b>ZÁVĚREČNÝ TEXT</b>	<b>FINAL TEXT</b>
17.1	Závěrečným textem tohoto předpisu je anglická verze, která je rozhodující v případě sporu.	The final text of these regulations is the English version, which shall be used should any dispute arise over their interpretation.
17.2	Referenční texty uvedené na internetové stránce „Faktor výkonnosti“ mají pouze informativní hodnotu a rozhodující je tento předpis.	The help text in the “Performance Factor” website are for information only and these regulations have predominance.

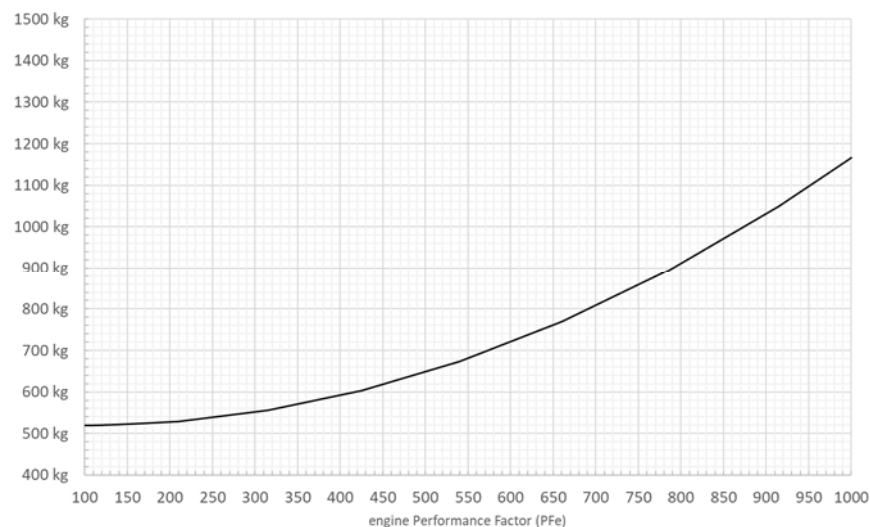
ART. 18	PŘÍLOHA 1 – MINIMÁLNÍ HMOTNOST	APPENDIX 1 – MINIMUM WEIGHT
18.1	<p>Minimální hmotnost vozu se vypočte přes internetovou stránku Pf a je spojená s hodnotou PFe vozu.</p> <p>Vztah mezi minimální hmotností vozu a hodnotou PFe je vypočten za pomoci následující grafu.</p>	<p>The car minimum weight is calculated by the PF website and it is in relation to the car PFe value.</p> <p>The relationship between the car minimum weight and the PFe value is calculated using the following graph.</p>



Například, pokud je hodnota PFe, vypočtená přes internetovou stránku, 350, bude minimální hmotnost vozu 711 kg.

As an example: if the PFe value, calculated by the website, is 350 the car minimum weight will be 711 kg.

18.2	<p>Pokud je vozidlo vyrobeno s dále uvedeným vybavením, vztah mezi minimální hmotností vozu a hodnotou PFe se vypočte za pomoci následujícího grafu.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezpečnostní konstrukce homologovaná FIA nebo certifikovaná ASN;</li> <li>- sedadlo jezdce odpovídající normě FIA 8862-2009 nebo 8855-2021;</li> <li>- palivová nádrž instalovaná podélně uvnitř rozvoru a více než 20 cm od stran vozu.</li> </ul>	<p>If the car is built with the equipment listed below, the relationship between the car minimum weight and the PFe value is calculated using the following graph.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A safety cage Homologated by the FIA or Certified by an ASN;</li> <li>- a driver seat complying with FIA Standard 8862-2009 or 8855-2021;</li> <li>- a fuel tank installed longitudinally within the wheelbase and more than 20 cm from the sides of the car.</li> </ul>
------	---	--



ZMĚNY PLATNÉ OD 1. 1. 2026

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2026

.....

.....

ZMĚNY PLATNÉ OD 1. 1. 2027

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2027

.....

.....