



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

2025

PŘÍLOHA J / APPENDIX J – ČLÁNEK 258-2

Technické předpisy pro vozy pro závody do vrchu – kategorie 2

Technical Regulations for Hill Climb Cars – Category 2

Upravený článek-Modified Article	Datum platnosti-Date of application	Datum zveřejnění-Date of publication

ART. 1	ZPŮSOBILOST	ELIGIBILITY
1.1	<p>Kategorie 2</p> <p>Vozy způsobilé v kategorii 2 musejí být jednomístné nebo dvoumístné soutěžní vozy, vyrobené jako jednotlivé kusy a určené výhradně pro soutěže.</p>	<p>Category 2</p> <p>Vehicles eligible for Category 2 must be two-seater or single-seater competition cars, built as single examples and destined solely for competition.</p>
ART. 2	DEFINICE	DEFINITIONS
2.1	<p>Prostor pro posádku</p> <p>Prostor používaný pro umístění jezdce.</p>	<p>Cockpit</p> <p>The volume used to accommodate the driver.</p>
2.2	<p>Technický list Faktor výkonnosti</p> <p>Veškeré technické informace vozidla deklarované přes vyhrazenou internetovou stránku „Faktor výkonnosti“: www.fiaperformancefactor.com</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 přihlášené do určité soutěže.</p>	<p>Performance Factor Technical Sheet</p> <p>All the technical information of the car is declared via the dedicated "Performance Factor" website: www.fiaperformancefactor.com</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>
2.3	<p>Číslo Faktoru výkonnosti (PF)</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>Performance Factor number (PF)</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>
2.4	<p>Číslo Faktoru výkonnosti motoru (PFe)</p> <p>Číslo PFe udává výkonnostní úroveň motoru. Číslo PFe musí být vygenerované přes internetovou stránku PF.</p>	<p>Engine Performance Factor number (PFe)</p> <p>The PFe number indicates the engine's level of performance. The PFe number must be generated by the PF website.</p>
2.5	<p>Karoserie</p> <p>Všechny plně odpružené části ofukované proudem vzduchu.</p>	<p>Bodywork</p> <p>Bodywork is all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream.</p>
2.6	<p>Šasi</p> <p>Struktura celého vozidla, která spojuje mechanické součásti a karoserii, včetně všech dílů nedílně spojených s touto strukturou.</p>	<p>Chassis</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>

2.7	Vlákný vyztužený polymer (FRP) Kompozitní materiál tvořený polymerovou maticí zesílenou vlákny.	Fibre Reinforced Polymer (FRP) Composite material made of a polymer matrix reinforced by fibres.
2.8	Tolerance rovinnosti Zóna tolerance rovinnosti je zóna mezi dvěma rovnoběžnými rovinami, do které by se měla vepsat dotčená plocha, aby ji bylo možné klasifikovat jako "plochou". Tolerance rovinnosti je vzdálenost mezi těmito dvěma rovnoběžnými rovinami.	Flatness tolerance The flatness tolerance zone is the area between two parallel planes, into which the surface in question would need to fit in order to qualify as "flat". The flatness tolerance is the distance between those parallel planes.
ART. 3	PŘEDPISY	REGULATIONS
3.1	Úloha FIA Tyto technické předpisy, které platí pro vozidla pro závody do vrchu kategorie 2, vydává FIA.	Role of the FIA The following technical regulations for Hill Climb Category 2 Cars are issued by the FIA.
3.2	Způsobilá vozidla Pro přijetí do kategorie 2 pro závody do vrchu musí mít vozidlo Technický list PF, národní technický průkaz vydaný ASN a musí splňovat požadavky těchto předpisů.	Eligible cars A vehicle to be eligible in the Hill Climb Category 2 class, must hold a PF Technical Sheet, a national technical passport issued by an ASN and comply with the prescriptions of these technical regulations.
3.3	Měření Pokud tyto předpisy nestanoví jinak, musí se veškerá měření provádět, když vozidlo stojí na rovné a vodorovné ploše, na místě určeném ve Sportovních předpisech nebo Zvláštních ustanoveních. Aby mohla být plocha pokládána za rovnou, musí mít maximální toleranci rovinnosti 5 mm.	Measurements Unless otherwise defined by this regulation, all car measurements must be taken while the car is stationary on a flat surface in the location stated in the Sporting or Supplementary Regulations. In order to be considered flat, this surface must have a maximum flatness tolerance of 5 mm.
3.3.1	Měření vzhledem k zemi U všech měření ovlivněných tlakem v pneumatikách může být tento zvýšen až na maximální hodnotu 1,0 bar, pokud je nižší.	Measurement respect to the ground For all the measurements affected by the tyre pressure, it can be increased to a maximum value of 1.0 bar if below that value.
ART. 4	HMOTNOST	WEIGHT
4.1	Minimální hmotnost vozidla 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 PF 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 těchto předpisů).	Car Minimum weight 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).
ART. 5	KAROSERIE A VNĚJŠÍ ROZMĚRY	BODYWORK AND EXTERIOR DIMENSIONS
5.1	Délka Celková délka vozidla nesmí překročit 4 800 mm.	Length The overall length of the car must not exceed 4800 mm.
5.2	Šířka Celková šířka vozidla, včetně kompletních kol, nesmí překročit 2 000 mm, řízená kola směřují dopředu.	Width The overall width of the car including the complete wheels must not exceed 2000 mm, when the steered wheels are in the straight ahead position.
5.3	Výška Žádná část aerodynamické struktury nesmí být více než 900 mm od země.	Height No part of an aerodynamic structure may be situated more than 900 mm from the ground.

5.4	Dveře	Doors
	Když jsou dveře otevřené, musí umožňovat volný přístup k sedadlům. Žádný mechanický prvek nesmí bránit v přístupu k sedadlům. Vnější klika dveří u uzavřených vozů musí být jasně označena.	The doors when opened must afford free access to the seats. No mechanical element may hinder access to the seats. The external door handle on closed cars must be clearly indicated.
	Vozy s posuvnými nebo křídlovými dveřmi jsou způsobilá jen tehdy, když jsou vybavena bezpečnostním zařízením, které umožňuje rychlou a snadnou evakuaci posádky z vozu v jakékoli poloze.	Cars with sliding doors or gull wing doors are admitted only if they are fitted with a safety device enabling the occupants of the car to be evacuated quickly and easily in any position.
	Dveře musejí mít okno vyrobené z průhledného materiálu (minimální tloušťka 2,0 mm).	The doors must include a window, made of transparent material (minimum thickness of 2.0 mm).
	Dveře musejí být navrženy tak, aby nebyl nijak omezen boční výhled jezdce.	The doors must be designed in such a way that the lateral vision of the driver is never restricted.
	Každé dveře musí mít pouze jednu vnější kliku, která musí být typu páky ovládané tahem nahoru, a která musí být jasně označena šipkou červené nebo jiné kontrastní barvy.	Each door must have only one outside handle which must be of a lever type, operated by being pulling upwards, and which must be clearly indicated by an arrow in red or in another contrasting colour.
	Klouby závěsů dveří musí mít podobu čepů, které lze demontovat z vnější strany vozu bez použití nářadí.	Door hinges must be designed in the form of pins which can be removed, without using tools, from the outside of the car.
5.4.1	Přístup do prostoru pro posádku (uzavřené vozy)	Cockpit access (closed cars)
	Dveřní otvory, umožňující přístup do prostoru pro posádku měly vhodnou velikost, musí: <ul style="list-style-type: none"> • umožňovat vložení šablony, jejíž rozměry a poloha jsou definovány na Obrázku 1 Přílohy 2. Šablona musí mít minimální plochu 250 000 mm². Upravovat je možné pouze rozměry A, B, C a D, jak je uvedeno na výše uvedeném obrázku. • Při tomto testu musí být spodní strana šablony držena rovnoběžně se zemí. Zadní strana musí zůstat ve vzdálenosti větší než 20 mm od přední strany hlavní bezpečnostní struktury. • Šablona bude přesunuta příčně z vnější strany vozu až do polohy, kde se její vnitřní plocha nachází 150 mm od podélné osy vozu, na obou stranách vozu. • Pro tento test lze odstranit pouze sedadlo a veškeré obložení včetně upevňovacích prvků. 	In order to ensure that the door openings giving access to the cockpit are of adequate size, they must: <ul style="list-style-type: none"> • Allow the insertion of the template, whose dimensions and position are defined by Drawing 1 of Appendix 2. The Template must have a minimum surface area of 250 000 mm². Only the dimensions A, B, C and D can be adjusted, as indicated in the drawing mentioned above. • For this test, the lower side of the template will be held parallel to the ground. The rear side must stay at distance greater than 20 mm in front of the front face of the principal rollover structure. • The template will be moved transversally from outside the car to a position where the inner surface is 150 mm from the longitudinal centreline of the car, on both the sides of the car. • Only the seat and all padding, including fixings, may be removed for this test.
5.5	Čelní sklo	Windscreen
5.5.1	Uzavřené vozy	Closed cars
	Povinné, vyrobené z jednoho kusu vrstveného skla nebo polykarbonátu (minimální tloušťka 3,5 mm) nebo z ekvivalentního materiálu schváleného Technickým oddělením FIA. Čelní sklo musí být demontovatelné traťovými komisaři pomocí imbusového klíče #4 z vnější strany vozu.	Mandatory, made of one piece of laminated glass or polycarbonate (minimum thickness of 3.5 mm), or equivalent material approved by the FIA Technical Department. The windscreen must be able to be removed by the marshals with the use of a #4 Allen key from the outside of the car.
5.5.2	Otevřené vozy	Open cars
	Čelní sklo je volitelné a jeho rozměry jsou libovolné pod podmínkou, že bude dodržen čl. 5.5.1 těchto předpisů.	The windscreen is optional and its dimensions are free, on condition that Article 5.5.1 of these regulations is complied with.
5.6	Karoserie	Bodywork
	Všechny části, které mají aerodynamický vliv a všechny části karoserie musejí být řádně připevněné k plně odpružené části vozu (celek šasi/karoserie), nesmějí mít žádný stupeň volnosti, musí být řádně připevněné a musejí zůstat bez pohybu vzhledem k této části, když se vůz pohybuje.	Any part having an aerodynamic effect, and all parts of the bodywork must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (chassis/body unit), must have no freedom of movement, must be solidly fixed and must remain immobile in relation to this part while the car is in motion.
	Jakékoli zařízení nebo konstrukce určené k vyplnění prostoru mezi zavěšenou částí vozu a zemí jsou za všech okolností zakázány.	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.

5.7 Karoserie proti zemi

Všechny odpružené části vozu, které jsou umístěny více než 500 mm bočně vzhledem k podélné ose vozu, musejí být více než 45 mm od země s jezdcem ve voze, když je více než 100 kg vnější hmotnosti přidáno do jakékoli polohy, před přední nápravu, podle uvážení Technického delegáta.

Tato minimální výška karoserie musí být dodržena po celou dobu podniku.

Bodywork facing the ground

All sprung parts of the car, situated more than 500 mm laterally from the vehicle's longitudinal centre line, must be higher than 45 mm from the ground with the driver on board, plus 100 kg of added external weight in any position, in front of the front axle, at the discretion of the Technical Delegate.

This minimum ride height has to be respected at all times during the event.

5.8 Zadní převis

Žádná část vozidla nesmí být více než 800 mm za osou zadních kol.

Rear overhang

No part of the vehicle may be situated more than 800mm rearward of the rear wheel centreline.

5.9 Zorné pole jezdce

Pro zajištění odpovídajícího zorného pole jezdce, musí být prostor pro posádku navržen tak, aby jezdec ve své kompletní závodní výstroji, sedící v normální poloze, se zapnutými bezpečnostními pásy a volantem na místě, dokázal identifikovat písmena nebo číslice o výšce 15 cm a šířce 10 cm, které jsou náhodně rozmístěny na panelech umístěných podle následujících pokynů:

Driver's field of visibility

In order to ensure that the driver has an adequate field of visibility, the cockpit must be designed to allow the driver wearing his complete driving equipment, being seated in a normal position with the seat belts fastened and the steering wheel in place identify letters or figures, 15 cm high and 10 cm wide, displayed at random on boards placed according to the following instructions:

5.9.1 Výhled vpřed:

Výška:	Mezi 40 cm a 120 cm od země.
Šířka:	175 cm z jedné nebo druhé strany od podélné osy vozidla.
Poloha:	200 cm před osou přední nápravy vozu.

Front visibility:

Height:	Between 40 cm and 120 cm from the ground.
Width:	175 cm one side or the other of the longitudinal centreline of the car.
Position:	200 cm ahead of the centreline of the front axle of the car.

5.9.2 Boční výhled:

Výška:	Mezi 40 cm a 120 cm od země.
Šířka:	250 cm z jedné nebo druhé strany od podélné osy vozu.
Podélná poloha:	Na přední nápravě vozu.

Side visibility:

Height:	Between 40 cm and 120 cm from the ground.
Width:	250 cm one side or the other of the longitudinal centreline of the car.
Longitudinal Position:	On the centreline of the front axle of the car.

ART. 6 PROSTOR PRO POSÁDKU**COCKPIT**

6.1 Strukturální objem prostoru pro posádku musí být symetrický vzhledem k podélné ose vozu.

The structural volume of the cockpit must be symmetrical about the longitudinal centreline of the car.

Prostor pro posádku musí být navržen tak, aby jezdec ve své kompletní závodní výstroji, sedící v normální poloze, se zapnutými bezpečnostními pásy a volantem na místě, dokázal opustit svou normální jízdní pozici do sedmi sekund hlavním otvorem a do devíti sekund sekundárním otvorem.

The cockpit must be designed to allow the driver wearing his complete driving equipment, being seated in a normal position with the seat belts fastened and the steering wheel in place to get out from his normal driving position in seven seconds through the primary opening and in nine seconds through the secondary opening.

6.2 Pedály

Chodidla jezdce, který sedí v normální poloze pro řízení s nohama na pedálech v klidové pozici, se nesmí nacházet před svislou rovinou procházející osou předních kol.

Pedals

The soles of the driver's feet, when he is seated in the normal driving position with his feet on the pedals and with the pedals in the inoperative position, must not be situated forward of the vertical plane passing through the centreline of the front wheels.

Pokud není vůz vybaven pedály, nesmí se chodidla jezdce v maximálním předním natažení nacházet před výše uvedenou svislou rovinou.

Should the car not be fitted with pedals, the driver's feet at the maximum forward extension must not be situated forward of the vertical plane mentioned above.

6.3 Potrubí v prostoru pro posádku

Prostorem pro posádku nesmí procházet žádné potrubí obsahující palivo, chladicí kapalinu, mazací olej nebo hydraulický olej.

Lines in the cockpit

No lines containing fuel, cooling liquid, lubricating oil or hydraulic fluid may pass through the cockpit.

Prostorem pro posádku smí procházet pouze brzdové potrubí, ale uvnitř nesmí být instalována žádná spojka.

Only brake lines with no connectors installed within the cockpit may pass through the cockpit.

Všechna potrubí obsahující hydraulickou kapalinu, s výjimkou potrubí pouze pod gravitační silou, musí mít minimální tlak roztržení

All lines containing hydraulic fluid, with the exception of lines under gravity head only, must have a minimum burst pressure of 70 bars

70 bar (1000 psi) nebo více podle provozního tlaku, při minimální provozní teplotě 232°C (450°F). (1000 psi) or higher according to the operating pressure, at the minimum operating temperature of 232°C (450°F).

Pokud je toto potrubí ohebné, musí mít šroubovací spoje a vnější opletení odolné vůči odření a plamenu (nepodporuje hoření). When flexible, these lines must have threaded connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (do not sustain combustion).

6.4 Zátěž

Je povoleno upravit soutěžní hmotnost PF vozidla za pomoci jedné nebo několika zátěží pod podmínkou, že se jedná o pevné a jednotlivé bloky. Systém upevnění musí umožňovat zaplombování zátěže technickými komisaři a musí být proveden tak, aby k jeho demontáži bylo potřeba nářadí.

Ballast

It is permitted to complete the PF weight of the car by one or several ballasts provided that they are strong and unitary blocks.

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.

Jakýkoli systém zátěže, která se za jízdy pohybuje, je zakázán.

Any movable ballast system when the car is in motion is forbidden.

6.5 Podlaha

Podlaha prostoru pro posádku musí být zkonstruována tak, aby chránila jezdce proti šterku, oleji, vodě a úlomkům ze silnice nebo z motoru.

Floor

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.

Podlahové panely nebo oddělovací stěny musí mít odvodňovací systém, aby se zabránilo jakémukoli hromadění kapaliny.

The floor panels or separation bulkheads must be properly vented to avoid the accumulation of fluids.

6.6 Protipožární přepážka

Vozidla musí být vybavena protipožární přepážkou umístěnou mezi jezdce a motorem, která zabrání průchodu plamenů z motorového prostoru do kokpitu. Jakýkoli otvor v protipožární přepážce musí být co nejmenší, aby umožnil pouze průchod ovládacích prvků a kabelů, a musí být zcela utěsněn.

Firewall

Cars must be fitted with a firewall placed between the driver and the engine to prevent flames passing from the engine compartment into the cockpit. Any openings made in the firewall must be the minimum size necessary to allow the passage of controls and cables and must subsequently be completely sealed.

6.7 Vnitřní průřez

S výjimkou volantu, systému řízení, pedálového ústrojí, sedadla jezdce a veškerého obložení nesmí žádná část vozidla zasahovat do prostoru vytvořeného pohybem svislého průřezu uvedeného na obr. 2 Přílohy 2, mezi 100 mm za zadní hranicí nejzadnějšího pedálu, když je v klidové poloze, až po vertikální průmět volantu.

Internal cross section

With the exception of the steering wheel, steering system assembly, pedal assembly, driver's seat, and any padding, no part of the car may lie within a volume created by sweeping the vertical section shown in Drawing 2 of Appendix 2 between 100 mm rearward of the face of the rearmost pedal, when in inoperative position, to the vertical projection of the steering wheel.

Navíc prostor mezi pedálem nejvíce vzadu, když je tento v klidové poloze, a svislým průmětem volantu, který se měří 250 mm svisle a 250 mm příčně s poloměrem 25 mm, musí být úplně volný.

Additionally the volume between the rearmost pedal, when in inoperative position, to the vertical projection of the steering wheel measuring 250mm vertically and 250mm transversally with 25 mm radius, must be completely free.

6.8 Vybavení povolené v prostoru pro posádku

Equipment permitted in the cockpit

6.8.1 Jediné prvky, které lze namontovat do prostoru pro posádku, jsou:

- bezpečnostní výbava a struktury
- elektronická výbava
- systém chlazení jezdce
- sada nářadí
- sedadlo a ovladače nezbytné pro řízení.

The only components which can be fitted in the cockpit are the following:

- Safety equipment and structures.
- Electronic equipment.
- Driver cooling system.
- Tool kit.
- Seat and controls required to drive the car.

6.8.2 Ovšem všechny tyto prvky musejí respektovat volné prostory vnitřního řezu (čl. 6.7) a nesmějí omezovat přístup dveřmi (čl. 5.4.1).

Each and all of these elements must nevertheless respect free internal cross section volumes (Art.6.7) and must not restrict access through the doors (Art.5.4.1).

6.8.3 Toto vybavení musí mít pevnou ochranu, pokud má ostré hrany, které by mohly způsobit zranění. Jejich úchyty musejí být schopny odolat zpomalení 25 g.

These components must be covered by a rigid protection if they have sharp edges which may cause injury. Their fastenings must be able to withstand a 25 g deceleration.

6.9 Ventilace

Ventilation

Prostor pro posádku všech uzavřených vozů musí mít přívod čerstvého vzduchu a výstup vydýchaného vzduchu.

The cockpits of all closed cars must be fitted with a fresh air inlet and a used air outlet.

ART. 7 MOTOR

ENGINE

7.1 Maximální PFe motoru je 1000.

Maximum engine PFe is 1000.

	Typ motoru je libovolný pod podmínkou, že je bude s vnitřním spalováním. Typ napájení je libovolný.	Engine type is free but must be Internal Combustion. Induction type free.
7.2	Výfuk Vyústění výfukových trubek musí směřovat buď dozadu, nebo nahoru, nebo bočně. Pokud vyústění výfukových trubek směřuje dozadu, musejí se všichni nacházet mezi 100 mm a 500 mm vzhledem k zemi. Pokud vyústění výfukových trubek směřuje do stran nebo nahoru, musejí se nacházet za svislou rovinou procházející středem rozvoru a nesmějí v žádném bodě vyčnívat vzhledem ke karoserii.	Exhaust The exhaust pipe outlets must be directed either rearwards, upwards or sideways. If the exhaust pipes are directed rearwards, their complete outlets must be situated between 100 mm and 500 mm above the ground. If the exhaust pipes are directed sideways or upwards, their outlets must be located to the rear of a vertical plane passing through the wheelbase centre plane and may not project beyond the bodywork in any way.
7.3	Sběrná nádoba oleje Pokud má vůz mazací systém vybavený odvětráním, musí být toto odvětrání vyvedeno do sběrné nádoby o kapacitě nejméně 2 litry. Sběrná nádoba musí být buď vyrobena z průhledného materiálu, nebo musí mít průhledný panel. Je zakázáno používat dodatečné větrací trubky k odvádění obsahu sběrné nádoby směrem k zadní části vozu. Musí být přijata opatření, aby bylo zajištěno, že z větracího systému nemůže uniknout žádná kapalina.	Oil catch tank If a car has a lubrication system which includes an open type sump breather, this must vent into a catch tank of at least 2 litres capacity. The catch tank must either be made of transparent material or include a transparent panel. The use of additional vent pipes for the purpose of venting a catch tank rearwards to the back of the car is not permitted. Measures must be taken to ensure that no liquid can leak from any aeration system.
7.4	Olejevá potrubí Všechna potrubí mazacího oleje musí mít minimální tlak roztržení 41 barů (600 psi) při minimální provozní teplotě 135 °C (250 °F). Pokud jsou ohebná, musí být opatřena šroubovacími spojkami a vnějším opletem odolným proti oděru a plameni (nepodporuje hoření).	Oil lines All lubricating oil lines must have a minimum burst pressure of 41 bars (600 psi) at the minimum operating temperature of 135°C (250°F). When flexible, these lines must have threaded connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (do not sustain combustion).
ART. 8	PALIVOVÝ SYSTÉM	FUEL SYSTEM
	Skladování paliva ve voze při teplotě o více než 10 °C vyšší než okolní teplota je zakázáno. Použití jakéhokoli zařízení (ať ve voze nebo mimo něj), které má za cíl snížit teplotu paliva pod okolní teplotu, je zakázáno.	Storage of fuel on board the car at a temperature of more than 10°C below the ambient temperature is prohibited. 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.
8.1	Specifikace paliva Palivo musí odpovídat článku 252-9.1 až 9.3. Jako okysličovadlo může být s palivem použit pouze vzduch.	Fuel specification The fuel must comply with Article 252-9.1 to 9.3. Only air may be mixed with the fuel as an oxidant.
8.2	Plnicí otvory a uzávěry Uzávěry otvorů pro plnění a odvodu vzduchu musí zajišťovat účinné uzavření, snižující riziko náhodného otevření v důsledku prudkého nárazu nebo při špatném uzavření. Plnicí a odvodu vzduchu otvory a uzávěry nesmějí vyčnívat z karoserie. Plnicí a odvodu vzduchu otvory a odvětrávání musí být umístěny tak, aby jim v případě nehody neohrozilo poškození.	Tank fillers and caps 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. The tank fillers, vents and caps must not protrude beyond the bodywork. The tank fillers, vents and breathers must be placed where they are not vulnerable in the event of an accident.
8.3	Palivová nádrž Vozy musejí být vybaveny palivovými nádržemi, které odpovídají bezpečnostním specifikacím FT3-1999, nebo je překračují, a musejí odpovídat předpisům článku 253-14. Palivové nádrže nemohou být umístěny více než 65 cm od podélné středové roviny vozu a musí být umístěny v mezích definovaných osami předních a zadních kol. Nádrž musí být izolována přepážkami, které brání průniku paliva do prostoru pro posádku, motorového	Fuel tank Cars must be equipped with fuel tanks which comply with or exceed FT3-1999 safety specifications and must comply with the prescriptions of Article 253-14. Fuel tanks may not be positioned more than 65 cm from the longitudinal car centre plane and must be located within the limits defined by the front and rear wheel axes. The tank must be insulated by means of bulkheads preventing the fuel from passing into the

<p>prostoru nebo jeho kontaktu s výfukovým potrubím v případě rozlití, úniku nebo jakéhokoli jiného poškození nádrže.</p>	<p>cockpit or engine compartment or coming into contact with exhaust piping, in the event of spillage, leakage or any other accident occurring to the tank.</p>
<p>Palivový systém se nesmí nacházet ve vzdálenosti větší než 65 cm od podélné středové roviny vozu. Nicméně, maximálně 2 litry paliva mohou být uchovávány mimo palivovou nádrž, avšak pouze v množství nezbytném pro normální chod motoru.</p>	<p>Fuel system must not be more than 65 cm from the longitudinal car centre plane. However, a maximum of 2 litres of fuel may be kept outside the fuel tank, but only that which is necessary for the normal running of the engine.</p>
<p>Pokud je palivová nádrž umístěna méně než 20 cm od stran vozu, celá boční plocha musí být chráněna deformační strukturou o minimální tloušťce 1 cm.</p>	<p>If the fuel tank is situated less than 20 cm from the sides of the car, the entire lateral surface must be protected by a crushable structure at least 1 cm thick.</p>
<p>Deformační struktura musí být tvořena sendvičovou konstrukcí obsahující jádro z nehořlavého materiálu s minimální pevností v tlaku 18 N/cm² a dvěma vrstvami o tloušťce alespoň 1,5 mm, z nichž jedna je hliníková slitina s minimální pevností v tahu 225 N/mm² a minimálním prodloužením 5 %, nebo dvěma vrstvami o minimální tloušťce 1,5 mm a minimální pevností v tahu 225 N/mm².</p>	<p>The crushable structure must be of a sandwich construction incorporating a fire-resistant core with a minimum crush strength of 18 N/cm², and of two sheets at least 1.5 mm thick, one of which is made from aluminium alloy with a minimum tensile strength of 225 N/mm² and minimum elongation of 5 %, or, alternatively, two sheets at least 1.5 mm thick with a minimum tensile strength of 225 N/mm².</p>
<p>Dno nádrží musí být chráněno deformační strukturou o minimální tloušťce 1 cm.</p>	<p>The bottom of fuel tanks must be protected by a crushable structure at least 1 cm thick.</p>

8.4 Palivová potrubí, čerpadla a filtry

Fuel pipes, pumps and filters

Musí mít minimální tlak roztržení 41 barů (600 psi) při minimální provozní teplotě 135 °C (250 °F).

Must have a minimum burst pressure of 41 bars (600 psi) at the minimum operating temperature of 135°C (250°F).

Pokud jsou potrubí ohebná, musí být opatřena šroubovacími, lisovanými nebo samočinně uzavíratelnými spojkami a vnějším opletem odolným proti oděru a plameni (nepodporuje hoření).

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).

Všechna potrubí, čerpadla a palivové filtry musí být umístěny tak, aby v případě úniku nemohlo dojít k vniknutí paliva do prostoru pro posádku.

All fuel lines, filters and pumps must be positioned in such a way that any leakage cannot result in fuel entering the cockpit.

8.5 Automatické uzavření průtoku paliva

Automatic fuel-flow cut-off

Doporučuje se, aby všechna palivová potrubí vedoucí k motoru a zpětná vedení z motoru byla vybavena automatickými uzavíracími ventily umístěnými přímo na palivové nádrži, které automaticky uzavřou všechna palivová potrubí pod tlakem, pokud je některé z potrubí palivového systému zlomené nebo dochází k úniku.

It is recommended that all fuel feed pipes going to the engine and return pipes from the engine be provided with automatic cut-off valves located directly on the fuel tank which automatically close all the fuel lines under pressure if one of these lines in the fuel system is fractured or leaks.

Odvětrávací potrubí musí být rovněž vybaveno ventilem proti převrácení, aktivovaným tíží.

The vent lines must also be fitted with a gravity activated roll-over valve.

Všechna palivová čerpadla smějí fungovat pouze při běžícím motoru nebo během startování.

All the fuel pumps must only operate when the engine is running, or during the starting process.

ART. 9 ZAVĚŠENÍ A ŘÍZENÍ

SUSPENSION AND STEERING

<p>9.1 Světlá výška zavěšení může být nastavena pouze tehdy, když je vůz v klidu, a to výhradně přímým mechanickým zásahem.</p>	<p>Suspension ride height may be adjusted when the car is stationary and through direct mechanical intervention only.</p>
<p>Jakékoli nastavení světlé výšky zavěšení z kabiny není povoleno.</p>	<p>No ride height adjustment from the cockpit is permitted.</p>
<p>9.2 Ramena zavěšení</p> <p>Všechna ramena zavěšení musí být vyrobena z homogenního kovového materiálu. Chromování jakýchkoli ocelových prvků zavěšení je zakázáno.</p>	<p>Suspension arms</p> <p>All suspension members must be made from an homogeneous metallic material. Chromium plating of any steel suspension components is forbidden.</p>
<p>9.3 Volant</p>	<p>Steering wheel</p>
<p>9.3.1 Volant musí být vybaven mechanismem pro rychlé uvolnění.</p>	<p>The steering wheel must be fitted with a quick release mechanism.</p>
<p>Metoda uvolnění musí spočívat ve vytažení soustředné příruby umístěné na sloupku řízení za volantem.</p>	<p>Its method of release must be by pulling a concentric flange installed on the steering column behind the steering wheel.</p>
<p>9.3.2 Musí existovat stálé mechanické spojení mezi volantem a řízenými koly.</p>	<p>There must be a continuous mechanical connection between the steering wheel and the steered wheels.</p>

9.3.3	Vozy musí být vybaveny sloupkem řízení schváleným FIA v souladu s postupem schvalování bezpečnostních struktur pro prototypy vozů (k dispozici na vyžádání, pouze pro výrobce, u Technického oddělení FIA).	Cars must be fitted with a steering column approved by the FIA in accordance with the procedure for the approval of safety structures for prototype cars (available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only).
-------	---	--

ART. 10	PŘEVOD NA KOLA	TRANSMISSION TO THE WHEELS
----------------	-----------------------	-----------------------------------

10.1	Zpátečka 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.	Reverse gear 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.
------	--	--

ART. 11	KOLA A PNEUMATIKY	WHEELS AND TYRES
----------------	--------------------------	-------------------------

Všechna kola musí být vyrobena z homogenních kovových materiálů. All wheels must be made from homogeneous metallic materials.

ART. 12	BEZPEČNOST BRZDOVÝCH SYSTÉMŮ	BRAKE SYSTEM SAFETY
----------------	-------------------------------------	----------------------------

Všechny vozy musí mít brzdový systém s minimálně dvěma oddělenými okruhy ovládanými stejným pedálem. Tento systém musí být navržen tak, aby v případě úniku kapaliny v jakémkoli bodě potrubí nebo jakékoli závady v okruhu pedál i nadále řídil minimálně dvě kola. All cars must have a brake system which has at least two separate circuits operated by the same pedal. This system must be designed so that if leakage or failure occurs in one circuit, the pedal shall still operate the brakes on at least two wheels.

ART. 13	ELEKTRICKÁ VÝBAVA	ELECTRICAL EQUIPMENT
----------------	--------------------------	-----------------------------

13.1	Stěrač Pokud je vůz vybaven čelním sklem, musí mít minimálně jeden stěrač, který funguje po celou dobu soutěže.	Windscreen wiper If the car has a windscreen, it must be fitted with at least one windscreen wiper which is in working order throughout the competition.
------	---	--

13.2	Systém odmlžování čelního skla Pokud je vůz vybaven čelním sklem, je povinný funkční systém odmlžování.	Windscreen demisting system If the car has a windscreen, an efficient windscreen demisting system is mandatory.
------	---	---

13.3	Startování Startér s elektrickým nebo jiným zdrojem energie ve vozidle, je povinný. Musí být ovladatelný jezdcem, který sedí normálně na svém sedadle. Startér musí být schopen kdykoli uvést motor do chodu.	Starting A starter with an electrical or other power source must be carried on board the car: it must be possible for the driver to operate it when seated normally in the car. The starter must be capable of starting the engine at all times.
------	---	--

13.4	Baterie Baterie musí být „suchého“ typu, pokud je umístěna v prostoru pro posádku.	Batteries The battery(ies) must be of the dry type if installed in the cockpit.
------	--	---

13.4.1	Upevnění baterie Každá baterie musí být řádně upevněná a zakrytá tak, aby se zabránilo zkratu.	Battery fixing Each battery must be securely fixed and covered to avoid any short-circuiting.
--------	--	---

ART. 14	BEZPEČNOSTNÍ VÝBAVA	SAFETY EQUIPMENTS
----------------	----------------------------	--------------------------

14.1	Hasicí přístroje Každý vůz musí být vybaven hasicím systémem odpovídajícím normě FIA Zaplombované hasicí systémy v závodních vozech (1999) nebo normě FIA 8865-2015.	Fire Extinguishers All cars must be equipped with an extinguishing system in compliance with FIA Standard for plumbed-in Fire Extinguisher Systems in Competition Cars (1999) or with FIA Standard 8865-2015.
------	--	---

Systém se musí používat podle pokynů výrobce a instrukcí v Technických listech č. 16 a č. 52. The system must be used in accordance with the manufacturer's instructions and with Technical Lists n°16 or n°52.

Každá láhev hasicího přístroje musí být odpovídajícím způsobem chráněna a může být umístěna v prostoru pro posádku. Láhev musí být připevněna minimálně 2 kovovými pásky se šroubovým zajištěním a systém upevnění musí být schopen odolat zpomalení 25 g. Pojistky proti samovolnému spuštění jsou povinné. All extinguisher containers must be adequately protected and must be situated within the cockpit. It must be secured by a minimum of 2 screw-locked metallic straps and the securing system must be able to withstand a deceleration of 25 g. Anti-torpedo tabs are required.

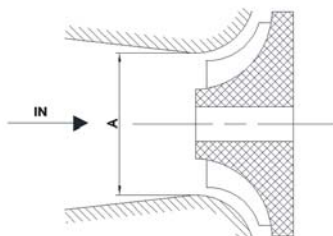
Jakýkoli spouštěcí systém s vlastním zdrojem energie je povolen, pod podmínkou, že je možné aktivovat všechny hasicí přístroje i v případě selhání hlavních elektrických obvodů vozu. Any triggering system having its own source of energy is permitted, provided it is possible to operate all extinguishers should the main electrical circuits of the car fail.

	Jezdec sedící normálně, se zapnutým bezpečnostním pásem a volantem na místě, musí být schopen spustit hasicí systém ručně.	The driver must be able to trigger the extinguishing system manually when seated normally with his safety harnesses fastened and the steering wheel in place.
	Venkovní spouštění hasicího systému může být kombinováno s odpojovačem elektrické energie. Ten musí být označen červeným písmenem „E“ v bílém kruhu s červeným okrajem o minimálním průměru 10 cm.	Furthermore, a means of triggering from the outside could be combined with the circuit-breaker switch. It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 10 cm diameter with a red edge.
	Systém musí fungovat ve všech polohách, i když je vůz převrácený.	The system must work in any position, even when the car is inverted.
	Trysky hasicích přístrojů musejí být nainstalovány tak, aby nesměřovaly přímo na jezdce.	Extinguisher nozzles must be installed in such a way that they are not directly pointed at the driver.
14.2	Hlavní odpojovač	Master switch
	Jezdec sedící normálně se zapnutými bezpečnostními pásy a volantem na místě musí být schopen vypnout všechny elektrické obvody a vypnout motor pomocí odpojovače v nejspolehlivějším provedení.	The driver, when seated normally with his safety belts fastened and the steering wheel in place, must be able to shut off all the electrical circuits and stop the engine by means of a spark-proof circuit breaker.
	Vnitřní odpojovač musí být označen symbolem červené jiskry v modrém trojúhelníku s bílým okrajem.	The internal switch must be marked by a symbol showing a red spark in a white-edged blue triangle.
	Rovněž zde musí být jasně označen vnější vypínací systém. Pro uzavřené vozy musí být tento vypínací systém umístěn v dolní části sloupku čelního skla na straně jezdce, pro otevřené vozy v dolní části sloupku bezpečnostní struktury.	There must also be a clearly indicated external triggering system. For closed cars, this triggering system must be located at the lower part of the windscreen pillar on the driver's side, and for open cars, at the lower part of the pillar of the rollover structure.
14.3	Výhled vzad	Rear view
	Všechny vozy musí být vybaveny minimálně jedním zpětným zrcátkem, které je namontované tak, aby jezdec měl výhled směrem dozadu a na obě strany vozu.	All cars must have at least one mirror mounted so that the driver has visibility to the rear and both sides of the car.
	Zrcátko musí mít reflexní plochu minimálně 75 cm ² .	The rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 75 cm ² .
14.4	Bezpečnostní pásy	Safety belts
	Budou přijaty pouze pásy odpovídající normě FIA 8853-2016.	Only harnesses in compliance with FIA 8853-2016 standard will be accepted.
	Použití bezpečnostního pásu, který zahrnuje dva ramenní pásy, jeden břišní pás a dva stehenní pásy, je povinné. Elastická zařízení připevněná k ramenním pásům jsou zakázána.	The wearing of a safety belt comprising two shoulder straps, one lap strap and two straps between the legs is compulsory. Elastic devices attached to the shoulder straps are forbidden.
14.4.1	Kotevní body ke kabině pro přežití	Points of anchorage to survival cell
14.4.1.1	Každý kotevní bod ke kabině pro přežití musí být schopen odolat zatížení 15 kN.	Each anchorage point on the survival cell must be able to withstand a load of 15 kN.
14.4.1.2	Ochranné rámy s bezpečnostními strukturami schválenými po 1. 1. 2023. Musí být poskytnuty podrobné výpočty, které prokazují, že kotevní body bezpečnostního pásu jsou schopny odolat síle 15 kN v libovolném směru v případě nehody. Podrobné požadavky na ověření pevnosti budou k dispozici na vyžádání, pouze pro výrobce, u Technického oddělení FIA.	Survival Cells with safety structures which were approved after 01.01.2023. Detailed calculations have to be provided, showing that the safety belt anchorage points are able to withstand 15kN in any accident direction. Detailed requirements for the verification of the resistance will be available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only.
14.4.1.3	V každém případě je zakázáno ukotvit bezpečnostní pásy k sedadlům nebo jejich držákům.	In all cases, it is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.
14.5	Sedadlo jezdce (až do 31. 12. 2025)	Driver seat (until 31.12.2025)
	Doporučuje se sedadlo namontovat se zohledněním informací uvedených v následujícím dokumentu: „Seat for Category 2 Hill Climb Cars Derived from CN & E2-SC Chassis“.	It is recommended to arrange a seat taking into account the information reported into the educational document: “Seat for Category 2 Hill Climb Cars Derived from CN & E2-SC Chassis”.
14.6	Tažné zařízení	Towing device
14.6.1	Musí být jasně viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.	It must be clearly visible and painted in yellow, red or orange.

14.6.2	Tažné zařízení vzadu Každý vůz musí být vzadu vybaven pevným tažným zařízením, které musí být jasně označeno.	Rear towing Each car must be equipped at the rear with a sturdy towing device which must be clearly marked.
14.6.3	Tažné zařízení vpředu Ke strukturám v přední části vozu musí být řádně připevněné tažné oko o minimálním vnitřním průměru 80 mm.	Front towing A towing eye, with minimum inner diameter of 80 mm, must be securely fitted to the front structures of the car.
ART. 15	BEZPEČNOSTNÍ STRUKTURY	SAFETY STRUCTURES
15.1	Hoříčik Použití hoříčkových plechů o tloušťce menší než 3 mm je zakázáno.	Magnesium The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.
15.2	Bezpečnostní struktury Bezpečnostní struktury musí být jednoho z následujících typů: • odpovídající čl. 259-16 Přílohy J v plném rozsahu, a testované se zatížením odpovídajícím minimální hmotnosti W vyšší nebo rovné 625 kg. • odpovídající čl. 275-15.1 až 275-15.4 Přílohy J 2008 (formule 3).	Safety structures The safety structures must be either one of the following types: • compliant with the complete Article 259-16 of the Appendix J, and tested with loads corresponding to a minimum weight W equal or greater than 625 kg. • compliant with the Articles from 275-15.1 to 275-15.4 of the 2008 Formula 3 Appendix J.
15.3	Boční ochrana <u>Pouze kabiny pro přežití vyrobené s vícetrubkovým rámem.</u> Pro zvýšení ochrany jezdce v případě bočního nárazu musí být k vícetrubkovému rámu připevněn panel jednotné konstrukce, schválený FIA. Tento panel musí sahát od přední ochranné protinárazové struktury až k nejzazšímu bodu palivové nádrže. Panel musí rovněž zakrývat vícetrubkový rám od spodní části / podlahy podélníků šasi až po podélník otvoru prostoru pro posádku. Specifikace a návrh upevnění tohoto panelu k šasi jsou uvedeny v Technickém listu 42 FIA. Další specifikace panelu je popsána v Příloze 3. Upevnění musí odpovídat popisu v Technickém listu 42 FIA.	Side protection <u>Only survival cells manufactured with space frame technology.</u> In order to give additional protection to the driver in the event of a side impact, an FIA-approved panel of uniform construction must be attached to the space frame. This panel must extend from the front of the secondary rollover structure up to the rearmost edge of the fuel cell. The panel must also cover the space frame from the bottom / floor chassis rail to the cockpit opening chassis rail. The specification and the design of fixations to the chassis of this panel are indicated in the FIA Technical List 42. An alternative panel specification is described in Appendix 3. The fixation must be as described in the FIA Technical List 42.
15.4	Ochranné tyče zavěšení Aby se zabránilo proniknutí prvků zavěšení do kabiny pro přežití v případě bočního nárazu, každé rameno každého prvku předního zavěšení se dvěma vnitřními kotevními body musí být spojeno co možná nejbližší s kabinou pro přežití kruhovým prvkem o minimálním průměru 10 mm a každý kloub musí být zajištěn šrouby nebo čepy a umístěn uprostřed tohoto rozpětí.	Suspension anti-intrusion bars In order to prevent the intrusion of suspension parts into the survival cell during a side impact, each member of every front suspension component with two inboard mountings must be joined by a link as close to the survival cell as practical. This link must be circular with a minimum diameter of 10 mm, and any slip joint must be bolted or pinned and located in the centre of the span.
15.5	Změna bezpečnostní struktury Jakoukoli změnu bezpečnostní struktury schválené FIA musí výrobce vozu předložit Technickému oddělení FIA. To si vyhrazuje právo požadovat provedení nových testů, aby mohla být změna schválena.	Modification of a safety structure Any modification of a safety structure approved by the FIA must be submitted by the car manufacturer to the FIA Technical Department. The latter reserves the right to require that new tests be carried out to proceed with the approval of the modification.
ART. 16	DEFINICE A TOLERANCE PF	PF DEFINITIONS AND TOLERANCES
	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.	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	Produkční vozidlo Pozemní vozidlo, jehož výroba v minimálním počtu 300 identických exemplářů (viz definice níže) byla uskutečněna během dvou po sobě jdoucích let. Pozemní vozidla jsou považována za identická, pokud patří do stejné výrobní série a mají stejnou karoserii (vnější i vnitřní), stejné mechanické komponenty a stejné šasi (i v případě, že je šasi nedílnou součástí karoserie v případě monokokové konstrukce).	Production vehicle 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).
16.2	PF Závodní hmotnost 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	PF Race Weight 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
16.3	PF Motor	PF Engine
16.3.1	Typ motoru (střídavý nebo Wankel) Označuje typ motoru: motor se střídavými písty nebo rotační motor (*). (*) Typu pokrytého patentem NSU Wankel.	Engine type (Reciprocating or Wankel) Is the type of engine: reciprocating pistons or rotary engine(*). (*) Of the type covered by NSU Wankel patent.
16.3.2	Umístění válců (v řadě, do V nebo na ležato) Označuje umístění válců motoru.	Cylinder layout (In line, Vee or Flat) Is the engine cylinders layout.
16.3.3	Typ bloku motoru a výfuku (typ A nebo typ B) Typ A: pokud je blok motoru odvozený od produkčního vozu. Typ B: pokud je blok motoru odvozený od jiného zdroje.	Engine block (Type A or Type B) Type A: if the engine block is derived from a Production Vehicle. Type B: if the engine block is derived from any other source.
16.3.4	Počet válců (2 - 12) Udává počet válců motoru.	Number of cylinders (2 - 12) Is the number of engine cylinders.
16.3.5	Počet ventilů na válec (2 - 5) Udává celkový počet ventilů na válec.	Number of valves per cylinder (2 - 5) Is the total number of valves per each cylinder.
16.3.6	Vrtání Udává vrtání válců motoru v mm, zaokrouhlené na nejbližší 0,1 mm. Tolerance: +/- 0,2 mm	Bore Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm. Tolerance: +/- 0.2 mm
16.3.7	Zdvihový objem válců Udává celkový zdvihový objem motoru vyjádřený v cm ³ , vypočtený podle definice v článku 251-2.3.1. Pro rotační motor (typu Wankel) udává zdvihový objem na rotor (nominálně 654 cm ³ pro rotační motor Mazda), vynásobený počtem rotorů. Tolerance: +/-0,7 %	Cylinder capacity The engine capacity, in cm ³ , calculated in accordance with the definition of Article 251-2.3.1. For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm ³ for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors. Tolerance: +/-0.7 %
16.3.8	Typ olejové vany (Mokrá nebo Suchá) Označuje typ mazacího systému (mokrá vana – suchá vana).	Oil sump type (Wet or Dry) Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).
16.3.9	Typ paliva (Benzín nebo Nafta) Udává typ použitého paliva (pro povolené směsi benzín-ethanol použít „Benzín“). Volitelnost podle článku 8.1.	Fuel type (Petrol or Diesel) Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use “Petrol”). Eligibility according to Article 8.1.
16.3.10	Konfigurace škrtkicí klapky (společná pro několik válců nebo individuální) Udává konfiguraci škrtkicí klapky sání. Individuální znamená jednu škrtkicí klapku pro každý válec.	Throttle configuration (Common to several cylinders or Individual) Is the intake throttle unit configuration. Individual means one throttle body for each cylinder.

16.3.11	Průměr škrticí klapky Udává minimální průměr sání v místě škrticí klapky (pokud je palivo dodáváno přes karburátory, měří se průměr Venturiho trubice v nejužším místě) v mm, zaokrouhlo na nejbližší 0,1 mm. Tolerance: + 0	Throttle body diameter 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. Tolerance: + 0
16.3.12	Typ sání (Atmosférické nebo Přepřňované/S turbodmychadlem) Udává, zda je motor atmosférický nebo přepřňovaný (Přepřňovaný/S turbodmychadlem).	Induction type (Normally aspirated or Super/Turbocharged) Specify if the engine is normally aspirated or forced induction (Super/Turbocharged).
16.3.13	Počet turbodmychadel Udává počet turbodmychadel na sání.	Turbocharger number Is the number of turbochargers on the inlet.
16.3.14	Průměr induktoru skříně kompresoru 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). Tolerance: + 0	Compressor housing inducer diameter 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). Tolerance: + 0



16.3.15	Kontrola potrubí přepřňování nebo perforované ochrany (Ano nebo Ne) Upřesnit, zda má skříně kompresoru potrubí, které by umožňovalo vzduchu obejít deklarovaný průměr induktoru v přepřňovaném motoru.	Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No) Specify if the compressor housing has any channel that could allow air to bypass the declared inducer diameter in a forced induction engine.
16.3.16	Počet přírub Udává počet přírub v sání motoru. 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. Pro atmosférické motory bude skříně škrticích klapek pokládána za náhradu skříně kompresoru. Jakákoli jiná příruba nebude pro výpočet Faktoru výkonnosti brána v úvahu.	Number of restrictors Is the number of restrictors in the engine inlet. 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. For normally aspirated engines, the throttle bodies housing will be considered in place of the compressor housing. Any other restrictor will not be considered for the Performance Factor calculation.
16.3.17	Průměr přírub Udává průměr přírub v mm. Tolerance: + 0	Restrictor diameter Is the diameter of the restrictor in mm. Tolerance: + 0
16.3.18	Katalyzátor (Ano nebo Ne) Upřesnit, zda je vozidlo vybaveno systémem katalytické redukce emisí s přidávným spalováním nebo u vznětových motorů filtrem pevných částic. Katalyzátor se bere v úvahu pro výpočet Faktoru výkonnosti, pokud má výfukový systém za katalyzátorem v minimální délce 150 mm stejný nebo menší průřez než před ním.	Exhaust catalyst (Yes or No) Specify if the vehicle is fitted with a post-combustion catalytic anti-pollution system, or for diesel engines, a particulate filter. A catalytic converter will be considered for inclusion in the Performance Factor calculation if the exhaust system downstream of the catalytic converter for a minimum length of 150 mm, has the same or a smaller section, than the upstream section.

16.3.19	Otáčky motoru Udává maximální otáčky motoru použité při soutěži v RPM, zaokrouhlené ne nejbližší setinu RPM. Technický delegát může od soutěžícího požadovat, aby prokázal, že během soutěže lze dosáhnout jeho maximálních otáček (-500 RPM). Tolerance: + 0	Maximum engine speed Is the maximum engine speed used in the competition in RPM, rounded off to the nearest 100 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
16.3.20	Kompresní poměr Udává poměr komprese motoru, zaokrouhlený na nejbližší 0,1, vypočtený podle tohoto vzorce: $R = (v + V) / v$ Kde: v = celkový objem jediné spalovací komory; V = zdvihový objem jediné válce (zdvihový objem motoru/počet válců). Tolerance: + 0	Compression ratio Is the engine compression ratio, rounded to the nearest 0.1, calculated according to the following formula: $R = (v + V) / v$ where: v = total volume of a single combustion chamber; V = displacement of a single cylinder (engine displacement/number of cylinders). Tolerance: + 0
16.3.21	Variabilní časování ventilů (Ano nebo Ne) Upřesnit, zda je motor vybaven systémem variabilního časování ventilů. Systémy variabilního časování ventilů nemají konstantní poměr mezi zdvihem ventilů a polohou klikového hřídele.	Variable Valve Timing (Yes or No) 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.
16.4	Převodová soustava	Power Train
16.4.1	Poháněná kola (FWD, RWD nebo AWD) Uvést, která kola jsou poháněná motorem.	Driven wheels (FWD, RWD or AWD) Specify which wheels the engine drives.
16.4.2	Počet převodových stupňů (1 až 7) Udává počet převodových stupňů vpřed v převodovce (je-li použito více než 7 stupňů, uvést 7).	Number of gears (1 to 7) Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).
16.5	Aerodynamika	Aerodynamic
16.5.1	Šířka ráfků předních kol Udává šířku ráfků předních kol pro suché pneumatiky, v palcích (pro převod, 1" = 25,4 mm), zaokrouhlenou na nejbližší 0,1 palce. Tolerance: +/- 0,2 palce	Front wheel rim width Is the width of the front wheel rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm), rounded off to the nearest 0.1 inch. Tolerance: +/- 0.2 inch
16.5.2	Šířka ráfků zadních kol Udává šířku ráfků zadních kol pro suché pneumatiky, v palcích (pro převod, 1" = 25,4 mm), zaokrouhlenou na nejbližší 0,1 palce. Tolerance: +/- 0,2 palce	Rear wheel rim width Is the width of the rear wheel rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm), rounded off to the nearest 0.1 inch. Tolerance: +/- 0.2 inch
16.5.3	Vůz s otevřenými koly (Ano nebo Ne) Vůz s otevřenými koly je definován jako vůz, který nemá žádnou karoserii nad kolem nebo vně jakékoli části kola v prostoru vymezeném vodorovnou rovinou umístěnou 75 mm pod vrcholem pneumatiky.	Open wheel car (Yes or No) An open wheel car is defined as having no bodywork above or outside any part of the wheel in the volume described by the horizontal plane 75 mm below the top of the tyre.
16.5.4	Typ karoserie vpředu (Simple, Complex, Ducted) Pouze vozy s otevřenými koly: Simple: karoserie procházející nad předními koly a pokračující nad osou kola až k ochraně zadního kola Complex: karoserie procházející nad předními koly a poté klesající k přívodu vzduchu nebo podlaze Ducted: karoserie procházející přední nápravou k přívodu vzduchu nebo podlaze.	Front Bodywork Type (Simple, Complex, Ducted) Only closed wheel cars: Simple: bodywork going over the front wheels and continuing above the wheel centreline to the rear wheel covering Complex: bodywork going over the front wheel and then diving to feed the air intake or the floor Ducted: bodywork going through the front axle to feed the air intake or floor.
16.5.5	Typ podlahy vzadu (Flat, Part nebo Full) Podlaha vzadu je definována jako plocha vozu za kompletní hlavní ochrannou strukturou (viz bezpečnostní struktura) a 150 mm vně od podélné osy vozu.	Rear Floor Type (Flat, Part or Full) The rear floor is defined as the bottom surface of the car rearward of the complete principal roll structure (see safety structure) and 150mm outside the longitudinal centre line of the car.

	<p>Typ podlahy vzadu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flat: pokud je podlaha vzadu plochá až k zadnímu okraji karoserie. • Partial: pokud je podlaha vzadu plochá až k přední části zadních kol. • Full: pokud podlaha vzadu není před zadními koly plochá. 	<p>The type of rear floor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flat: if the rear floor is flat up to the rear end of the bodywork • Partial: if the rear floor is flat up to the front of rear wheels. • Full: if the rear floor is not flat ahead of the front of rear wheels.
16.5.6	<p>Prvky předního spoileru</p> <p>Počet aerodynamických prvků na předním spoileru nebo předním splitteru a/nebo nose a/nebo ochraně předních kol.</p> <p>Aerodynamický prvek: aerodynamická zařízení, symetricky umístěná na vozidle (částečně symetrické páry zařízení se počítají jako jeden prvek).</p>	<p>Front wing elements</p> <p>Number of aerodynamic elements on front wing or front splitter and/or nose and/or front wheel covering.</p> <p>Aerodynamic element: aerodynamic devices, symmetric across the car (pairs of partial symmetric devices count as one element).</p>
16.5.7	<p>Prvky zadního spoileru</p> <p>Počet aerodynamických prvků na zadním spoileru.</p> <p>Aerodynamický prvek: aerodynamická zařízení, symetricky umístěná na vozidle (částečně symetrické páry zařízení se počítají jako jeden prvek).</p>	<p>Rear wing elements</p> <p>Number of aerodynamic elements on rear wing.</p> <p>Aerodynamic element: aerodynamic devices, symmetric across the car (pairs of partial symmetric devices count as one element).</p>
16.5.8	<p>Typ prostoru pro posádku (Otevřený nebo Zavřený)</p> <p>Typ prostoru pro posádku:</p> <p>Otevřený: prostor pro posádku bez střechy</p> <p>Zavřený: prostor pro posádku s kompletní střechou</p>	<p>Cockpit Type (Open or Closed)</p> <p>The type of cockpit:</p> <p>Open: cockpit without a roof.</p> <p>Closed: cockpit with a complete roof.</p>
16.5.9	<p>Rozvor</p> <p>Udává průměrnou vzdálenost, na obou stranách vozidla, měřenou na zemi mezi středy nábojů dvou kol na stejné straně vozidla, pokud jsou kola seřizena rovně, zaokrouhlenou na nejbližší mm.</p> <p>Tolerance: +/- 20 mm</p>	<p>Wheelbase</p> <p>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.</p> <p>Tolerance: +/-20 mm</p>
16.5.10	<p>Výška nad zadním kolem</p> <p>Udává vzdálenost v mm od země k nejvyššímu bodu zadního kola nebo části karoserie zakrývající zadní kolo při pohledu shora, zaokrouhlenou na nejbližší mm.</p> <p>Tolerance: +/-20 mm</p>	<p>Height over rear wheel</p> <p>Is the distance in mm from the ground to the highest point of the rear wheel or of the part of the bodywork covering the rear wheel view from the top, rounded off to the nearest mm.</p> <p>Tolerance: +/-20 mm</p>
16.5.11	<p>Přední převis</p> <p>Znamená průměrnou vzdálenost v mm na obou stranách vozidla mezi středem přední nápravy a bodem vozu nejvíce vpředu, měřenou mezi 100 a 300 mm od osy vozu, zaokrouhlenou na nejbližší mm.</p> <p>Tolerance: +/-10 mm</p>	<p>Front overhang</p> <p>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 measured between 100 and 300 mm from the car centreline, rounded off to the nearest mm.</p> <p>Tolerance: +/-10 mm</p>
16.5.12	<p>Šířka před osou předních kol</p> <p>Celková šířka měřená mezi 500 a 700 mm před osou předních kol.</p> <p>Tolerance: +/-20 mm</p>	<p>Width in front of FWCL</p> <p>Overall width of the bodywork measured between 500-700 mm in front of the Front Wheel Centre Line.</p> <p>Tolerance: +/-20 mm</p>
16.5.13	<p>Převis difuzoru</p> <p>Udává průměrnou vzdálenost od země na obou stranách vozidla v mm mezi středem zadní nápravy a nejzadnějším bodem difuzoru, měřenou mezi 200 a 400 mm od osy vozu, zaokrouhlenou na nejbližší mm.</p> <p>Tolerance: +/-10 mm</p>	<p>Diffuser overhang</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, measured between 200-400 mm from the car centreline rounded off to the nearest mm.</p> <p>Tolerance: +/-10 mm</p>
16.5.14	<p>Převis zadního spoileru</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: +/-30 mm</p>	<p>Rear wing overhang</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: +/-30 mm</p>

16.5.15	Výška zadního spoileru	Rear Wing Height
	Udává svislou vzdálenost v mm mezi zemí a nejvyšším bodem kompletního spoileru, zaokrouhlenou na nejbližší mm, bez držáků a bočnic (nula znamená, že zadní spoiler není).	Is the vertical distance in mm between the ground and the highest point of the complete wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing).
	Tolerance: +/-30 mm	Tolerance: +/-30 mm
16.5.16	Šířka zadního spoileru	Rear wing width
	Celková šířka zadního spoileru, včetně bočnic, „dive planes“ a dalších prvků, které jsou vně hlavní části spoileru.	The overall width of the rear wing including end plates, dive planes and other elements external to the main wing section.
	Tolerance: +/-20 mm	Tolerance: +/-20 mm
16.5.17	Délka zadního spoileru	Rear wing length
	Udává vodorovnou vzdálenost v mm mezi bodem spoileru a klapky a bodem nejvíce vzadu spoileru a klapky, měřenou v nejširším podélném průřezu spoileru, zaokrouhlenou na nejbližší mm, bez držáků a bočnic (nula znamená, že zadní spoiler není).	Is the horizontal distance in mm between the forward most point of the wing and flap and the rearmost point of the wing and flap measured in the widest longitudinal section of the wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing).
	Tolerance: +/-30 mm	Tolerance: +/-30 mm
16.5.18	Šířka přední nápravy	Front axle width
	Udává vzdálenost na zemi v mm mezi vnějšími stranami dvou pneumatik přední nápravy, zaokrouhlenou na nejbližší mm.	Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the front axle, rounded off to the nearest mm.
	Tolerance: +/-20 mm	Tolerance: +/-20 mm
16.5.19	Šířka zadní nápravy	Rear axle width
	Udává vzdálenost na zemi v mm mezi vnějšími stranami dvou pneumatik zadní nápravy, zaokrouhlenou na nejbližší mm.	Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the rear axle, rounded off to the nearest mm.
	Tolerance: +/-20 mm	Tolerance: +/-20 mm
16.5.20	Šířka v místě zadního bezpečnostního oblouku	Width at Rear Roll hoop Position
	Maximální celková šířka vozu, mezi 100 mm před zadní protinázarovou strukturou (bezpečnostní strukturou) a 100 mm za přední stranou zadní protinázarové struktury (bezpečnostní struktury). Toto měření se provádí 150 mm od země.	The maximum overall width of the car, between 100mm to the front of the rear roll structure (safety structure) and 100mm rearward of the front face of the rear roll structure (safety structure). This measure is up to 150 mm from the ground.
	Tolerance: +/-20 mm	Tolerance: +/-20 mm
16.5.21	Statická výška za difuzorem	Static height at rear of diffuser
	Maximální výška v mm mezi zemí a vnitřní stranou difuzoru na výstupu z tunelu difuzoru vně linie umístěné 200 mm od osy vozu, zaokrouhlená na nejbližší mm.	The maximum height, in mm, from the ground to the bottom surface of the diffuser at the exit of the diffuser tunnel outboard of a line 200 mm from the car centreline, rounded off to the nearest mm.
	Tolerance: +/-15 mm	Tolerance: +/-15 mm
16.6	Šaši	Chassis
16.6.1	Typ hlavní protinázarové struktury (Jednoduchá nebo Dvojitá)	Main roll structure type (Single or Double)
	Jednoduchá: Celková šířka hlavní protinázarové struktury je menší než 900 mm na úrovni upevnění ke kabině pro přežití.	Single: overall width of the principal roll structure is narrower than 900 mm at the level of the mounting on the survival cell.
	Dvojitá: Celková šířka hlavní protinázarové struktury je vyšší nebo rovna 900 mm.	Double: overall width of the main roll structure is greater than or equal to 900 mm.
16.6.2	Typ šasi (Úzké nebo Široké)	Chassis Type (Narrow or Wide)
	Úzké: Maximální vnitřní šířka prostoru pro posádku je menší než 800 mm.	Narrow: maximum interior cockpit width is narrower than 800 mm.
	Široké: Maximální vnitřní šířka prostoru pro posádku je vyšší nebo rovna 800 mm.	Wide: maximum interior cockpit width is greater than or equal to 800mm.
ART. 17	ZÁVĚREČNÝ TEXT	FINAL TEXT
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.

ZMĚNY PLATNÉ OD 1. 1. 2026		MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2026	
15.2	Protinárazové struktury	Rollover structures	
	<u>Pro vozy sPFe vyšším než 250</u>	<u>For cars with PFe greater than 250</u>	
	Všechny vozy musí být vybaveny dvěma protinárazovými strukturami (hlavní a sekundární) navrženými tak, aby zabránily zranění jezdce v případě převrácení vozu.	All cars must have two roll structures (principal and secondary) which are designed to help prevent injury to the driver in the event of the car becoming inverted.	
	Hlavní a sekundární protinárazové struktury jsou povinné a musí být řádně připevněny ke kabině pro přežití nebo být její součástí.	Principal and secondary rollover structures are mandatory and must be solidly attached to the survival cell or be part of it.	
	Protinárazové struktury musí být jednoho z následujících typů: <ul style="list-style-type: none"> • typ Dvojitá, čl.15.2.1 • typ Jednoduchá, čl. 15.2.2 Musí být dodrženy příslušné specifikace uvedené v člancích dále a oba typy se v žádném případě nesmějí míchat.	The rollover structures must be either one of the following types: <ul style="list-style-type: none"> • Double Type, Art.15.2.1 • Single Type, Art. 15.2.2 The relative specification listed in the articles below must be fulfilled and two types cannot be mixed in any way.	
	Tyto protinárazové struktury musí být typů schválených FIA v souladu s postupem schvalování bezpečnostních struktur pro prototypy vozů (viz Přílohu 4).	These rollover structures must from types approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for prototype cars (See Appendix 4).	
	Aby bylo možné vůz rychle zvednout v případě zastavení na trati, hlavní protinárazová struktura musí mít jasně viditelný a volný otvor, navržený tak, aby umožnil průchod popruhu o průřezu 60 mm x 30 mm.	In order that a car may be lifted quickly in the event of it stopping on the track, the principal rollover structure must incorporate a clearly visible unobstructed opening designed to permit a strap, whose section measures 60mm x 30mm, to pass through it.	
	Přilba jezdce se musí nacházet v minimální vzdálenosti 80 mm od jakékoli přímkou spojující nejvyšší bod hlavní protinárazové struktury a sekundárních protinárazových struktur.	The driver's helmet must be at a minimum distance of 80 mm from any line connecting the highest point of the principal roll structure and tangent to the secondary roll structures.	
15.2.1	Typ protinárazové struktury Dvojitá	Double rollover structure Type	
	Hlavní a sekundární protinárazové struktury musí být odděleny minimálně 505 mm podélně.	The principal and secondary roll structures must be separated by at least 505 mm longitudinally.	
15.2.1.1	Materiál	Material	
	Trubkové protinárazové struktury musí být vyrobeny z měkké oceli bez svarů nebo z vysoce kvalitní ocelové slitiny. Trubky musí mít minimální vnější průměr 45 mm a minimální tloušťku stěny 2,5 mm.	Tubular rollover structures must be made of seamless mild steel or a higher-grade steel alloy. The tubes must have a minimum outside diameter of 45 mm and a minimum wall thickness of 2.5 mm. .	
	Jakýkoli jiný materiál musí být schválen Technickým oddělením FIA.	Any other material must be approved by the FIA Technical Department.	
15.2.1.2	Hlavní protinárazová struktura (typ Dvojitá)	Principal rollover structure (Double Type)	
	<u>Musí splňovat následující požadavky:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Být symetrická vzhledem k podélné ose vozu. • Mít celkovou minimální šířku 900 mm na vodorovné rovině umístěné 435 mm pod jejím nejvyšším bodem. • Mít minimální svislou výšku 935 mm od nejnižšího bodu kabiny pro přežití, v minimální délce 400 mm. • Kopírovat tvar vnitřního profilu horní části prostoru pro posádku a být spojená s vrcholem sekundární protinárazové struktury dvěma podélnými příčkami, jejichž spoje jsou od sebe co možná nejdál. Trubkové protinárazové struktury rovněž musí: <ul style="list-style-type: none"> • Obsahovat diagonální výtuzňnou tyč vycházející z vrcholu ochranného oblouku na straně jezdce a spojenou minimálně se 	It must meet the following requirements: <ul style="list-style-type: none"> • Be symmetrical in relation to the longitudinal centreline of the car. • Have a minimum overall width of 900 mm across an horizontal plane 435 mm below its highest point. • Have a minimum vertical height of 935 mm from the lowest point of the survival cell, over a minimum width of 400 mm. • Follow the shape of the inner profile of the upper part of the cockpit and be connected to the top of the secondary rollover structure by two longitudinal members, the junctions of which are as far apart as possible. Tubular rollover structures must also: <ul style="list-style-type: none"> • Have a diagonal reinforcement bar starting from the top of the hoop on the driver's side and connected as a minimum to the middle point of the survival cell. In case the centre of the steering 	

	<p>středovým bodem kabiny pro přežití. Pokud je střed volantu umístěn ve vzdálenosti menší než 200 mm od podélné roviny vozu, jsou vyžadovány dvě symetrické diagonální výztužné tyče, které vycházejí z horního rohu oblouku a jsou připojeny ke kabině pro přežití v jejím středovém bodě.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obsahovat dvě příčky směřující dozadu, spojené v horní části oblouku. 	<p>wheel is located at a distance from the longitudinal plane of the car less than 200 mm, two symmetrical diagonal reinforcement bars, starting from the upper corner of the hoop and connected at the survival cell at its middle point, are required.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Have two rearward facing braces connected to the top of the hoop.
15.2.1.3	<p>Sekundární protinázorová struktura (typ Dvojitá)</p> <p>Musí splňovat následující požadavky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Být symetrická vzhledem k podélné ose vozu. • Mít minimální svislou výšku 950 mm od nejnižšího bodu kabiny pro přežití, v minimální délce 300 mm. • Kopírovat tvar vnitřního profilu horní části prostoru pro posádku a být spojená s vrcholem hlavní protinázorové struktury dvěma podélnými příčkami, jejichž spoje jsou od sebe co možná nejdál. 	<p>Secondary rollover structure (Double Type)</p> <p>It must meet the following requirements:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Be symmetrical in relation to the longitudinal centreline of the car. • Have a minimum vertical height of 950 mm from the lowest point of survival cell, over a minimum width of 300mm. • Follow the shape of the inner profile of the upper part of the cockpit and be connected to the top of the principal rollover structure by two longitudinal members, the junctions of which are as far apart as possible.
15.2.2	<p>Typ protinázorové struktury Jednoduchá</p>	<p>Single rollover structure Type</p>
15.2.2.1	<p>Hlavní protinázorová struktura (typ Jednoduchá)</p> <p>Hlavní struktura musí být umístěna minimálně 950 mm svise nad nejnižším bodem kabiny pro přežití a za přílbou jezdce.</p> <p>Hlavní protinázorová struktura musí obsahovat minimální uzavřený strukturální průřez 10 000 mm², ve svislém průmětu, na vodorovné rovině umístěné 50 mm pod jejím nejvyšším bodem. Takto vytvořená plocha nesmí překročit 200 mm na délku nebo šířku a nesmí pod tímto bodem měřit méně než 10 000 mm².</p>	<p>Principal rollover structure (Single Type)</p> <p>The principal structure must be at least 950 mm vertically above the lowest point of the survival cell and behind the driver's helmet.</p> <p>The principal roll structure must have a minimum enclosed structural cross section of 10000 mm², in vertical projection, across a horizontal plane 50 mm below its highest point. The area thus established must not exceed 200 mm in length or width and may not be less than 10000 mm² below this point.</p>
15.2.2.2	<p>Sekundární protinázorová struktura (typ Dvojitá)</p> <p>Sekundární protinázorová struktura, která není pokládána za součást kabiny pro přežití, musí být umístěna symetricky vzhledem ke středové rovině vozu, s přední upevňovací osou umístěnou 1 000 mm před hlavní protinázorovou strukturou a 650 mm svise nad nejnižším bodem kabiny pro přežití. Montážní plochy zadních upevňování se musí nacházet na vodorovné rovině umístěné 685 mm nad nejnižším bodem kabiny pro přežití.</p> <p>Sekundární protinázorová struktura musí odpovídat normě FIA 8859-2018 (Technický list 62 část 2 – Ocel).</p>	<p>Secondary rollover structure (Single Type)</p> <p>The secondary roll structure, which is not considered part of the survival cell, must be positioned symmetrically about the car centre plane with its front fixing axis 1000 mm forward principal roll structure and 650 mm in vertical above the lowest point of the survival cell. The mounting faces for the rearward fixings must lie on an horizontal plane 685 mm above the lowest point of the survival cell.</p> <p>The secondary roll structure must comply with the FIA Standard 8869-2018 (Technical List 62, Part 2 - Steel).</p>
15.6	<p>Kabina pro přežití</p>	<p>Survival cell</p>
15.6.1	<p>Kabina pro přežití musí sahat od zadní části palivové nádrže ve směru dozadu až k bodu umístěnému minimálně 150 mm před chodidly jezdce, když jeho nohy spočívají na pedálech a jsou v klidové poloze.</p> <p>Kabina pro přežití musí být typu schváleného FIA v souladu s postupem schvalování bezpečnostních struktur pro prototypy vozů (viz Přílohu 4).</p>	<p>The survival cell must extend from behind the fuel tank in a rearward direction to a point at least 150mm in front of the driver's feet, with his feet resting on the pedals and the pedals in the inoperative position.</p> <p>This survival cell must be from a type approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for prototypes cars (See Appendix 4).</p>
15.7	<p>Přední deformační struktura</p>	<p>Front absorbing structure</p>
15.7.1	<p>Struktura pohlcující nárazy musí být nainstalovaná před kabinou pro přežití. Tato struktura nemusí být nezbytně součástí kabiny pro přežití, ale musí k ní být řádně připevněna.</p> <p>Mimo jiné musí mít minimální vnější průřez, ve svislém průmětu, 9 000 mm² v bodě nacházejícím se 50 mm za jejím bodem nejvíce vpředu.</p>	<p>In front of the survival cell, an impact absorbing structure must be fitted. This structure need not to be an integral part of the survival cell but must be solidly attached to it.</p> <p>Furthermore, it must have a minimum external cross section, in horizontal projection, of 9000 mm² at a point 50 mm behind its forward-most point.</p>
15.7.2	<p>Tato přední deformační struktura musí být typu schváleného FIA v souladu se postupem schvalování bezpečnostních struktur pro prototypy vozů (viz Přílohu 4).</p>	<p>This frontal absorbing structure must be from a type approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for prototype cars (See Appendix 4).</p>

15.8	Zadní deformační struktura	Rear impact structure
	<p>Není vyžadováno pro závody do vrchu.</p> <p>Deformační struktura musí být namontována symetricky vzhledem k podélné středové rovině vozidla. Musí být upevněna za převodovkou nebo za sestavou, ke které je připojeno zadní zavěšení. Její nejzadnější bod musí být umístěn minimálně 550 mm od osy zadního kola. Musí mít také minimální vnější průřez 9 000 mm² ve vodorovném průmětu v bodě, který se nachází 50 mm před jejím nejzadnějším bodem. Při výpočtu této plochy lze započítat pouze části nacházející se méně než 100 mm od osy vozu a její příčný průřez se před tímto bodem nesmí zmenšovat.</p> <p>Struktura musí být vyrobena z materiálů, které nebudou významně ovlivněny teplotami, jimž může být během používání vystavena.</p> <p>Tato zadní deformační struktura musí být typu schváleného FIA v souladu s postupem schvalování bezpečnostních struktur pro prototypy vozů (viz Přílohu 4).</p>	<p>Not required in hill-climb.</p> <p>An impact absorbing structure must be fitted symmetrically about the car centre plane. It must be fixed behind the gearbox or the assembly to which the rear suspension is attached. Its rearmost point must be a minimum 550 mm behind the rear wheel centre line. It must also have a minimum external cross section, in horizontal projection, of 9000 mm² at a point 50mm forward of its rearmost point. When calculating this area only those parts situated less than 100 mm from the car centre line may be considered and the cross section may not diminish forward of this point.</p> <p>The structure must be constructed from materials which will not be substantially affected by the temperatures it is likely to be subjected to during use.</p> <p>This rear absorbing structure must be from a type approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for prototype cars (See Appendix 4).</p>
15.9	Struktura podpírající tělo jezdce	Driver's body support structure
15.9.1	<p>Vozy musí být vybaveny podpůrnou strukturou jezdce, která zajišťuje dostatečnou oporu hlavy, ramen a pánve jezdce.</p> <p>Jsou možné tři varianty podle typu kabiny pro přežití:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Samostatné sedadlo, jak je popsáno v bodě 15.9.2.1. Jedná se o sedadlo přišroubované v kabině pro přežití jako oddělená jednotka. • Struktura začleněná do kabiny pro přežití popsaná v bodě 15.9.2.2. • Vozy typu formule, testované podle norem FIA F1, F2, F3 nebo F4, jejichž kabina pro přežití je taková, jaká je definovaná v bodě 16.5.2, Typ úzké šasi, nevyžadují dodatečné testy. <p>Tato podpůrná struktura musí být řádně připevněná ke kabině pro přežití nebo být součástí samotné kabiny pro přežití. V každém případě musí struktura splňovat geometrické požadavky a požadavky na pevnost soutěžních sedadel, specifikované v normě FIA 8855-2021 pro sedadla.</p>	<p>Cars must have a driver support structure that ensures adequate bracing of the driver's head, shoulders and pelvis.</p> <p>Three options are possible depending on the survival cell type.</p> <ul style="list-style-type: none"> • The stand-alone seat as described in 15.9.2.1 This is seat is bolted into the survival cell as a separate unit. • Structure integrated into the survival cell as described in 15.9.2.2. • Formula type cars, tested to FIA F1, F2, F3 or F4 standards and the survival cell is as defined in 16.5.2, Narrow chassis type, will not need further testing. <p>This supporting structure must be solidly attached to the survival cell or be an integral part of the survival cell itself. In any case the structure must comply with the geometrical and strength requirements for competition seats specified by the FIA 8855-2021 seat standard.</p>
15.9.2	Pevnost	Strength
15.9.2.1	<p>Struktura připevněná ke kabině pro přežití</p> <p>Přípustná jsou pouze sedadla odpovídající normě FIA 8855-2021. Sedadla vybavená opěradlem a upevněním k podlaze jsou povinná.</p> <p>Upevňovací body ke kabině pro přežití musí být schopné v případě nehody odolat síle 15 kN v jakémkoli směru. Tuto pevnost musí prověřit výrobce.</p> <p>Podrobné požadavky na ověření pevnosti jsou k dispozici u Technického oddělení FIA na požádání, pouze pro výrobce (viz Přílohu 4).</p>	<p>Structure attached to the survival cell</p> <p>Only seats in compliance with FIA 8855-2021 standard will be accepted. Seats mounted with seat-back and floor mountings are compulsory.</p> <p>The mountings points on the survival cell must be able to withstand 15 kN in any accident direction. This must be verified by the manufacturer.</p> <p>Detailed requirements for the verification of the resistance will be available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only (See Appendix 4).</p>
15.9.2.2	<p>Struktura zabudovaná do kabiny pro přežití</p> <p>Tato struktura na podporu těla jezdce musí být typu schváleného FIA v souladu s postupem schvalování bezpečnostních struktur pro prototypy vozů (viz Přílohu 4).</p>	<p>Structure integrated into the survival cell</p> <p>This driver's body support structure must be from a type approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for prototype cars (See Appendix 4).</p>
15.9.3	<p>Boční opěra hlavy</p> <p>Boční vzdálenost mezi přílbou a boční opěrou hlavy (měřeno 150 mm od přední strany boční opěry hlavy) nesmí být větší než 50 mm a může být upravena pomocí pěnového rozšíření pohlcujícího energii, které je řádně připevněné ke struktuře.</p> <p>Materiál pěnového rozšíření pohlcujícího energii musí být stejný jako u opěry hlavy příslušného sedadla.</p> <p>Jakákoliv přídavná pěna může být přidána do volného prostoru přílby 50 mm pod podmínkou, že bude zakryta nehořlavým povlakem.</p>	<p>Head lateral support</p> <p>The lateral distance between the helmet and the side head support (measured at 150 mm from the forward face of the side head support) must not be greater than 50 mm and may be adjusted by means of additional energy absorbing foam properly fixed to the structure.</p> <p>The material of the energy absorbing foam extension must be the same as the one in the head support of the given seat.</p> <p>Any additional foam may be added within the 50 mm clearance of the helmet, provided it is covered in flameproof cladding.</p>

15.9.4 **Boční opěra pánve a ramen**

Šířka struktury nesmí překročit 490 mm na úrovni pánve jezdce a 550 mm na úrovni ramen.

Do volného prostoru může být přidána dodatečná pěna pod podmínkou, že bude zakryta nehořlavým povlakem.

Pelvis and shoulders lateral support

The width of the structure must not be greater than 490 mm at the driver pelvis position and 550 mm at the shoulders position.

Any additional foam may be added within the clearance, provided it is covered in flameproof cladding.

15.9.5 **Poloha jezdce při sezení**

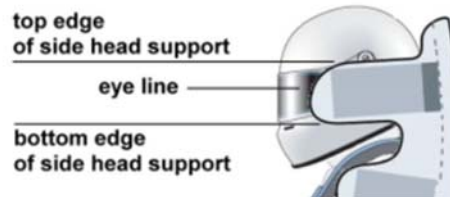
Když jezdec sedí v normální poloze pro závod, musí struktura pohodlně podírat pánev, ramena a hlavu takto:

- linie očí musí být pod horním okrajem a nad spodním okrajem boční opěry hlavy;
- rameno musí být v boční opěře ramen sedadla;
- pánev musí být odpovídajícím způsobem podepřena boční opěrou pánve.

Driver seating position

When seated in the normal racing position, the structure must support comfortably at the pelvis, shoulder and head as follows:

- the eye line must be below the top edge of the side head support and above the bottom edge of the side head support;
- the shoulder must fit within the side shoulder support of the seat;
- the pelvis must be adequately supported by the side pelvis support.

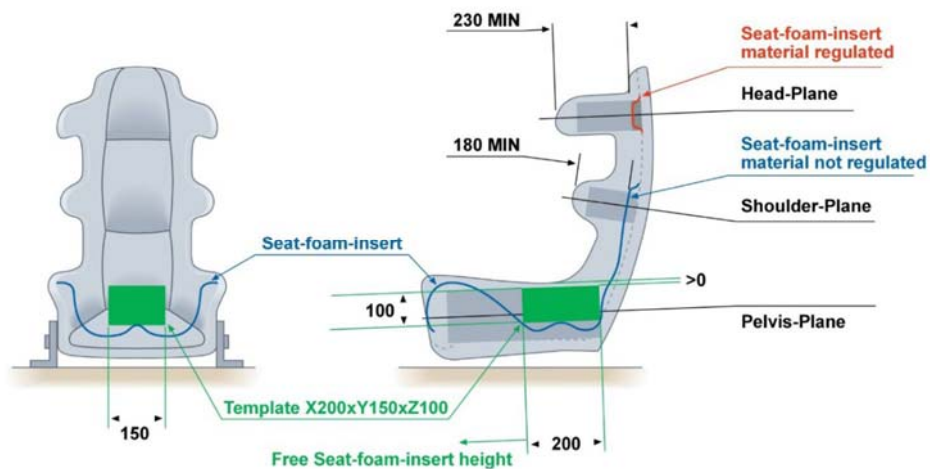


Pokud je mezi strukturou a jezdce použita pěnová vložka, musí být zajištěna minimální boční opěra pro hlavu, ramena a pánev jezdce takto:

- minimálně 230 mm u boční opěry hlavy sedadla podél roviny hlavy.
- minimálně 180 mm u boční opěry ramen sedadla podél roviny ramen.
- minimálně 100 mm na výšku u boční opěry pánve sedadla podél roviny pánve a v minimální délce 200 mm. Tento požadavek musí být ověřen za použití šablony ve tvaru rovnoběžnostěnu o rozměrech X 200 x Y 150 x Z 100 mm.

If a foam insert is used between the structure and the driver, minimum lateral support to the driver's head, shoulders and pelvis must be guaranteed as follows:

- 230mm min. at seat-side-head support along the head-plane.
- 180 mm min. at seat-side-shoulder support along the shoulder-plane.
- 100 mm min. in height at seat-side-pelvis support along the pelvis-plane over a length of 200 mm min. This requirement must be verified using a parallelepiped template of dimensions X 200 x Y 150 x Z 100 mm.



ZMĚNY PLATNÉ OD 1. 1. 2028

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2028

15.2	Protinázorové struktury	Rollover structures
	Všechny vozy musí být vybaveny dvěma protinázorovými strukturami (hlavní a sekundární), navrženými tak, aby zabránily zranění jezdce v případě převrácení vozu.	All cars must have two roll structures (principal and secondary) which are designed to help prevent injury to the driver in the event of the car becoming inverted.
	Hlavní a sekundární protinázorové struktury jsou povinné a musí být řádně připevněny ke kabině pro přežití nebo být její součástí.	Principal and secondary rollover structures are mandatory and must be solidly attached to the survival cell or be part of it.
	Protinázorové struktury musí být jednoho z následujících typů: <ul style="list-style-type: none"> • Dvojitý typ, čl.15.2.1 • Jednoduchý typ, čl. 15.2.2 	The rollover structures must be either one of the following types: <ul style="list-style-type: none"> • Double Type, Art.15.2.1 • Single Type, Art. 15.2.2
	Příslušné specifikace uvedené v člácích dále musí být dodrženy a dva typy se nesmějí v žádném případě míchat.	The relative specification listed in the articles below must be fulfilled and two types cannot be mixed in any way.
	Tyto protinázorové struktury musí být typů schválených FIA v souladu s postupem schvalování bezpečnostních struktur pro prototypy vozů (k dispozici na vyžádání, pouze pro výrobce, u Technického oddělení FIA).	These rollover structures must be from types approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for prototype cars (available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only).
	Aby bylo možné vůz rychle zvednout v případě zastavení na trati, hlavní protinázorová struktura musí mít jasně viditelný a volný otvor, navržený tak, aby umožnil průchod popruhu o průřezu 60 mm x 30 mm.	In order that a car may be lifted quickly in the event of it stopping on the track, the principal rollover structure must incorporate a clearly visible unobstructed opening designed to permit a strap, whose section measures 60mm x 30mm, to pass through it.
	Přilba jezdce se musí nacházet v minimální vzdálenosti 80 mm od jakékoli přímky spojující nejvyšší bod hlavní protinázorové struktury a sekundárních protinázorových struktur.	The driver's helmet must be at a minimum distance of 80 mm from any line connecting the highest point of the principal roll structure and the secondary roll structures.

PŘÍLOHA 1 – MINIMÁLNÍ HMOTNOST

Minimální hmotnost vozu se vypočte přes internetovou stránku PF. Minimální hmotnost je spojena s hodnotou Faktoru výkonnosti motoru (PFe) vozu.

Vztah mezi minimální hmotností vozu a hodnotou PFe se vypočte podle následujícího grafu.

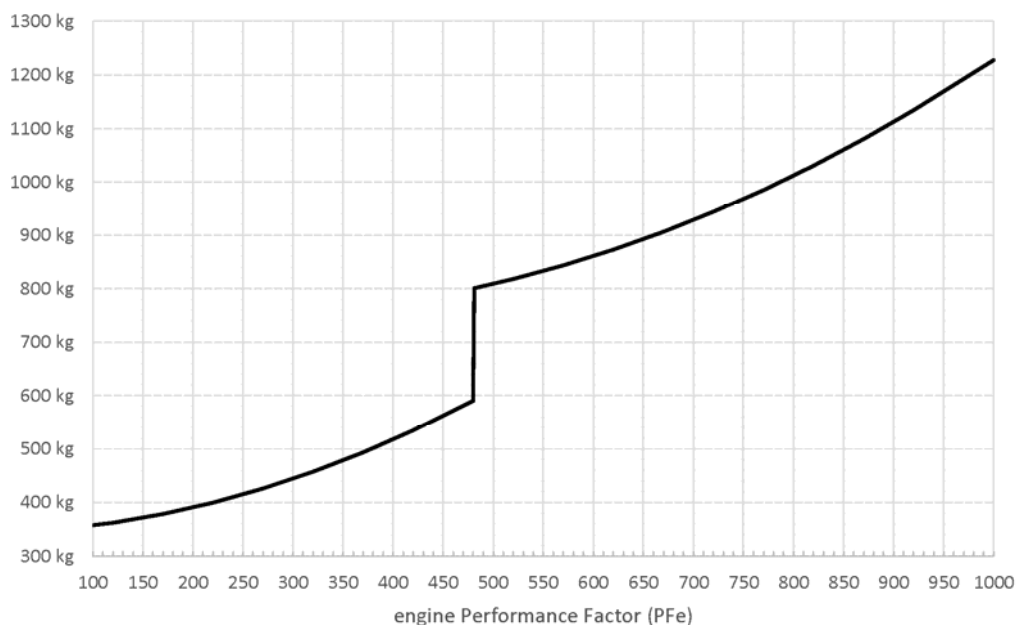
Minimální hmotnost bude výstupním údajem na listu PF-ID.

APPENDIX 1 – MINIMUM WEIGHT

The car minimum weight is calculated by the PF website. The minimum weight is in relation to the car's Performance Factor Engine (PFe) value.

The relationship between the car minimum weight and the PFe value is calculated using the following graph.

The Minimum Weight will be an output on the PF-ID Sheet.



Například, pokud je přes internet vypočtená hodnota PFe 250, minimální hmotnost vozu bude 414 kg.

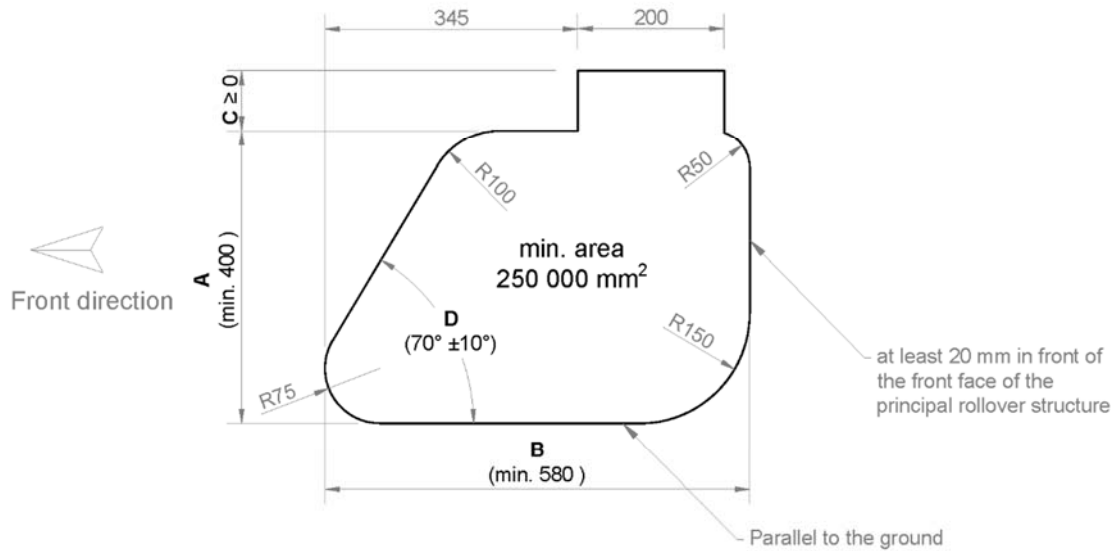
As an example: if the PFe value, calculated by the website, is 250, the car minimum weight will be 414 kg.

APPENDIX 2 – DRAWINGS

Drawing 1



Cockpit Access Template

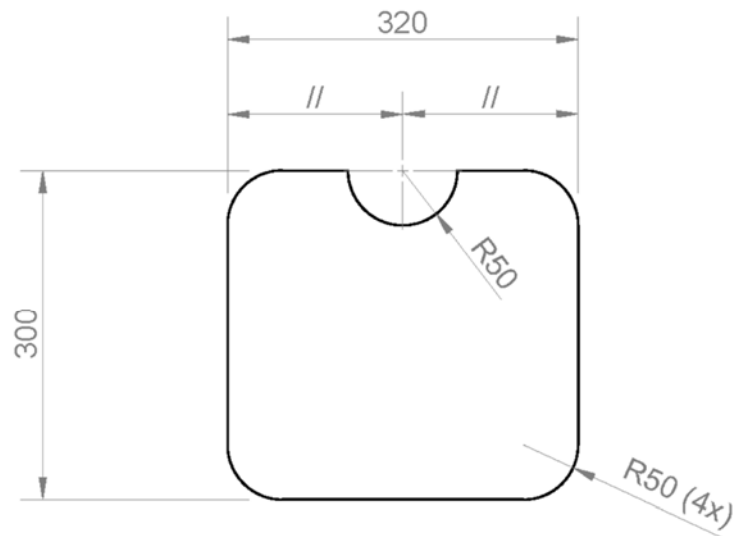


Dimensions are in mm

Drawing 2



Cockpit Cross Section Template



Dimensions are in mm

APPENDIX 3 – Side Intrusion Panels



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE

Specification for the Supplementary Panel
For LMH, LMP1 and LMP2

Version 1.2

General

The panel shall be constructed from Torayca T1000G (or T1100G or T1100S) and Toyobo High Modulus Zylon (PBO) fibres, impregnated with a toughened, elevated cure temperature, epoxy resin system. If different resins are used for the T1000G (or T1100G or T1100S) and Zylon reinforced plies, they must be cocurable. The construction of the panel shall be quasi isotropic and shall avoid darts, joins, or gaps in any ply, apart from those required to cover complex geometry, cut out for wirings and side impact structures. Rebates shall be permitted in the outer four Zylon plies only, for the attachment of the external bodywork. Any joins required in each ± 45 degree ply, to cater for a finite material roll width, shall overlap by at least 10 mm and be staggered through the laminate, to avoid super-imposing. The panel must be cured to the manufacturer's recommended cure cycle. If the panel will not be integrated (laminated) in the survival cell, the panel will be bonded to the chassis over the entire surface area with the prescribed film or paste adhesive.

Zylon HM – 300gsm

Minimum average weight [285]gsm, 6K fibres per tow, in a 2x2 twill weave style, impregnated with an epoxy resin.

T1000G or T1100G or T1100S – 280gsm

Minimum average weight [269]gsm, 12K fibres per tow, 2x2 twill weave or 5 harness satin weave, impregnated with an epoxy resin.

Matrix System

MTM49-3or Cycom 2020 epoxy resin or compliant materials listed below.

Adhesive (to chassis)

Film adhesive 150gsm 3M AF163-2, or paste adhesive 3M 3323B/A, or paste adhesive 3M DP460.

Stacking sequence (0 degree represents longitudinal axis of the chassis)

Outer surface

1 ply T1000G or T1100G or T1100S (0/90)

7 plies Zylon (± 45 , 0/90, ± 45 , 0/90, ± 45 , 0/90, ± 45)

1 ply T1000G or T1100G or T1100S (0/90)

Inner surface

Thickness

The minimum thickness of the cured panel, excluding the adhesive, shall be [3.0]mm.

Area Weight

The minimum area weight of the cured panel, excluding the adhesive, shall be [4300]gsm.

Voids

The panel shall be essentially void free.

Examples of Compliant Materials

1. Supplied by Cytec
Zylon HM-300gsm/2x2 twill with Cycom2020 epoxy resin (NOM 42% by weight)
T1000G-12K 280gsm/2x2 twill or 5 harness weave with Cycom2020 epoxy resin (NOM 42% by weight)
2. Supplied by ACG
Zylon HM-300gsm/2x2 twill with MTM49-3epoxy resin (NOM 42% by weight)
T1000G-12K 280gsm/2x2 twill or 5 harness weave with MTM49-3 epoxy resin (NOM 40% by weight)
3. Supplied by TenCate
Zylon HM-300gsm/2x2 twill with E750-02 epoxy resin (NOM 42% by weight)
T1000G-12K 280gsm/2x2 twill or 5 harness weave with E750-02 epoxy resin (NOM 42% by weight)
4. Supplied by Delta Tech S.p.a.
Zylon HM-300gsm/2x2 twill with DT195N epoxy resin (NOM 42% by weight)
T1000G-12K 280gsm/2x2 twill or 5 harness weave with DT195N epoxy resin (NOM 42% by weight)

APPENDIX 4 – APPROVAL OF SAFETY STRUCTURES

Approval of Safety Structures for prototype cars complying with Article 258-2

1) Safety structures

The following safety structures need to be approved by the FIA:

- a) Survival cell.
- b) Front and rear rollover structures.
- c) Frontal impact absorbing structure.
- d) Rear impact absorbing structure.
- e) Driver's body support structure

To approve any of the above structures, the presence of an FIA technical delegate is necessary. The static load tests need to be carried out with a measuring equipment verified by the FIA; the dynamic impact tests need to be carried out at an FIA approved institute.

2) Request for approval

To get the approval of one of the above mentioned safety structures, the FIA must receive a request from the rolling chassis manufacturer at the following address beforehand:

FIA Technical Department
2 Chemin de Blandonnet
CH 1215 Geneva 15
Switzerland
Tel: +41 22 544 4400
Fax: +41 22 544 4450

3) Approval procedure

Having received a request for any of the above mentioned tests, the FIA will arrange a date and venue with the rolling chassis manufacturer and will appoint a technical delegate to supervise these scheduled tests.

For each trip made by an FIA technical delegate to supervise any scheduled tests, the manufacturer will be charged a fee, which is annually levied by the FIA (€X,XXX for 2024).

When all the safety structure tests are carried out successfully and the manufacturer has settled the FIA fee, he will receive the FIA chassis test report for his car.

The rolling chassis manufacturer is obliged to supply all his customers with a copy of the FIA chassis test report together with the survival cell.