[redacted]

Čl[redacted]

Č[redacted]

[redacted]hla představovat nebezpečí, může být sportovními k[redacted]

[redacted]musí být namontováno v souladu s předpisy.

Palivové, olejové a brzdové potrubí musí být chráněno zvenčí před všemi možnostmi poškození (kameny, koroze, mechanický lom atd.) a zevnitř proti nebezpečí požáru a poškození.

Použití: doporučená pro skupinu N, pokud je zachována sériová montáž.

P[redacted] všechny ostatní skupiny, pokud není zachována sériová montáž nebo poku[redacted]la a obložení, které ho chrání, bylo odstraněno.

V p[redacted]í být elektricky spojeny kovové části, které jsou iz[redacted]vými díly / částmi.

Povinn[redacted] použití, pokud není zachována sériová montáž.

Potrubí chladicí vody nebo mazacího oleje musí být vně prostoru pro posádku.

Montáže palivového potrubí, potrubí mazacího oleje a potrubí obsahujícího hydraulickou kapalinu pod tlakem musí být vyrobeny v souladu s následujícími specifikacemi:

- pokud je toto potrubí ohebné, musí mít šroubovací, zalisované nebo samouzavírací spojení a vnější opletení, odolné vůči odření a plameni (nepodporuje hoření);
- minimální tlak roztržení měřený při minimální provozní teplotě:
- Palivové potrubí (kromě spojek ke vstřikovacím tryskám):
  70 bar (1000 psi) 135 °C (250 °F).
- Potrubí mazacího oleje:
  70 bar (1000 psi) 232 °C (450 °F).
- Potrubí hydraulických kapalin pod tlakem:
  280 bar (4000 psi) 232 °C (450 °F).
  Je-li tlak fungování hydraulického systému vyšší než 140 bar (2000 psi), tlak roztržení [redacted]
- Potr[redacted]že vést prostorem pro posádku, ale nesmí mít žád[redacted]adní přepážky podle obr. 253-59 a 253-60, h[redacted]apaliny.

Doporučeno pro všechny sku[redacted]ny:

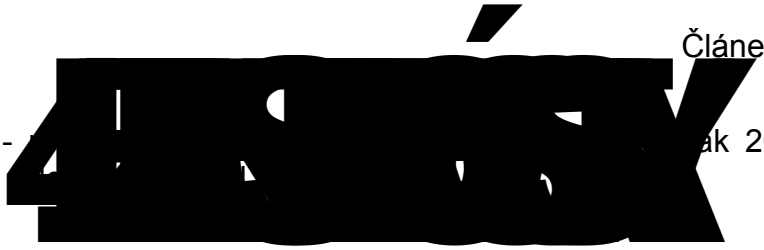
Veškeré palivové potrubí jdoucí do motoru musí být vybaveno automatickým uzavíracím ventilem, umístěným přímo na palivové nádrži, který automaticky uzavírá veškeré palivové potrubí pod tlakem, pokud u některého z potrubí palivového systému došlo k ro[redacted]

Povi[redacted]

Vš[redacted]at pouze tehdy, jestliže se motor otáčí, s v[redacted]

Odvzdušňovací potrubí palivové nádrže až k ventilům popsaným dále, musí mít stejné specifikace jako palivové potrubí (článek 3.2) a musí být vybaveno systémem, zahrnujícím následující prvky:

- bezpečnostní ventil aktivovaný gravitační silou
- odvětrávací ventil s plovákem



- [redacted]ak 200 mbar, fungující tehdy, když je

Dvojitý okruh, ovládaný týmž pedálem: stlačením pedálu musí být běžně ovládána všechna čtyři kola. V případě úniku na jakémkoli místě potrubí nebo jakékoli poruchy v převodovém brzdném systému musí pedál dál ovládat minimálně dvě kola.

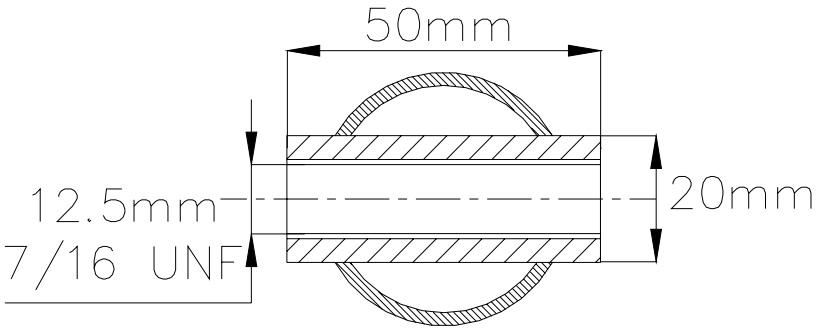
Použití: Pokud je systém montován sériově, není třeba žádných změn.

odstran T(, nenířt)TT1 1 Tf10.99 0 TD0 Tc0 T0 10c

8 ř č

V tomto případě mohou být ramenní pásy čtyřbodových pásů instalovány na upevňovacích bodech břišních pásů zadních sedadel, namontovaných původně výrobcem vozu.
U čtyřbodových pásů jsou ramenní pásy namontovány tak, aby se symetricky křížily vzhledem k ose předního sedadla.
Bezpečnostní pásy nesmí být instalovány na sedadle bez opěrky hlavy nebo na sedadle se zabudovanou opěrkou (bez otvoru mezi opěradlem a opěrkou).
Břišní a stehenní pásy nesmějí procházet nad stranami sedadla, ale skrz sedadlo, aby na co největší ploše obepínaly pánevní krajinu.
Břišní pásy musí být umístěny přesně v prohlubni mezi hranou pánve a horní částí stehna. Nesmějí zasahovat do břišní krajiny.
Za tímto účelem lze provrtat sériově vyráběné sedadlo. Je třeba zabránit možnému poškození pásů třením o ostré hrany.

- Pokud na sériové upevňovací body není možné namontovat ramenní a nebo stehenní pásy, nové upevňovací body se instalují na skořepině nebo šasi, co možná nejblíže ose zadních kol pro ramenní pásy.
Ramenní pásy mohou být také připevněny k bezpečnostní konstrukci nebo na rozpěrnou tyč pomocí oka, nebo být připevněny na horní upevňovací body předních pásů, nebo se opírat či být připevněny na příčnou vzpěru, přivařenou mezi zadní vzpěry konstrukce (viz obr. 253-66).



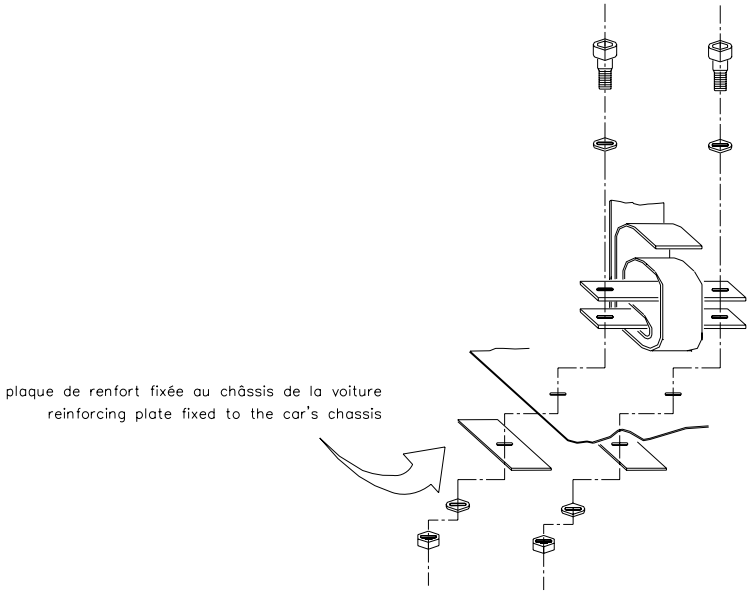
obr. 253-67

Tyto vložky jsou umístěny ve vzpěře a pásy jsou k nim připevněny pomocí šroubů M12 8.8 nebo 7/16 UNF.

- Každý upevňovací bod musí být schopen odolat zatížení 1470 daN nebo 720 daN pro stehenní pásy.
  V případě upevnění pro dva pásy se toto zařízení rovná součtu obou požadovaných zatížení.
- Pro každý nově vytvořený upevňovací bod se použije ocelová výztužná destička o minimální ploše 40 cm^2 a tloušťce minimálně 3 mm.
- Principy upevnění na šasi / karosérii:
  1) Všeobecný systém upevnění: viz obr. 253-62.

2)

3) Systém upevnění stehenního pásu: viz obr. 253-64.



obr. 253-64A

Pás musí být použit podle homologace bez změny či odstranění některých částí a v souladu s pokyny výrobce.
Účinnost a životnost bezpečnostních pásů přímo souvisí se způsobem instalace, použití a údržby.
Pásy je t[redacted] vyměnit po každ[redacted] vážnějš[redacted] nehodě nebo pokud jsou naříznuté či [redacted] nebo chemikálií.
Je t[redacted] o spony jsou zdeformované nebo z[redacted]
Kaž[redacted]n.

Je [redacted]káno používat následující látky: BCF, NAF.

[redacted]
Plati[redacted]
Záv[redacted]
Pla[redacted]

7.2.1 Každý vůz m[redacted] být [redacted]baven hasicím systémem uvedeným na technickém listu č. 16: „Hasicí systémy homologované FIA“.
7.2.2 Každá láhev hasicího přístroje musí být odpovídajícím způsobem chráněna a musí být umístěna v prostoru pro posádku.
Ve všech případech musí být jejích úchyty schopny odolat zpomalení 25 g.
Celý hasicí systém musí být odolný proti ohni.
Plastové potrubí je zakázáno, kovové potrubí je povinné.
7.2.3 Jezdec sedící na svém místě u volantu se zapnutými bezpečnostními pásy musí být schopen spustit všechny hasicí přístroje ručně.
Dále, vnější spouštěcí zařízení musí být kombinováno s přerušovačem elektrického obvodu nebo umístěno vedle něj. Musí být označeno červeným písmenem E v bílém kruhu s červeným okrajem o minimálním průměru 10 cm.

Pro vozy typu WRC musí aktivace hasicího systému zevnitř nebo z vnějšku povinně z[redacted] baterie.
7.2.4 [redacted] jakékoli poloze vozu.
7.2.[redacted] musí být přizpůsobeny hasicí látce a musí být instalovány tak[redacted] způsob ve voze.

[redacted]

7.3.1 Každý vůz musí být vybaven jedním nebo dvěma hasicími přístroji.
7.3.2 Povolené hasicí látky
AFFF
FX G-TEC
Viro3
prášek
nebo jakákoli jiná látka homologovaná FIA.
7.3.3 Minimální množství hasicí látky

AFFF:	2,4 litru
FX G-TEC:	2,0 kg
Viro3:	2,0 kg
Zero 360	2,0 kg
prášek:	2,0 kg

7.3.4 Všechny hasicí přístroje musí být natlakovány podle obsahu následujícím způsobem:

AFFF:	podle pokynů výrobce
FX G-TEC a Viro3:	podle pokynů výrobce
Zero 360:	podle pokynů výrobce
prášek:	minimálně 8 bar, maximálně 13.5 bar

Navíc, v případě látky AFFF musí být hasicí přístroje vybaveny systémem, umožňujícím kontrolu tlaku obsahu.
7.3.5 Na každém hasicím přístroji musí být viditelně uvedeny následující údaje:
- kapacita
- typ hasicí látky
- hmotnost nebo objem hasicí látky
- datum kontroly hasicího přístroje, která musí být provedena nejpozději dva roky po datu plnění nebo po datu poslední kontroly.

7.3.6 Každá láhev hasicího přístroje musí být odpovídajícím způsobem chráněna. Její úch[redacted] g.
J[redacted] telné uzávěry (minimálně dva) s kovovými p[redacted]
7[redacted] pro řidiče a spolujezdce.

[redacted]

Montáž bezpečnostní konstrukce je povinná.
Může být buď:
a) vyrobena podle požadavků níže uvedených článků;
b) homologovaná nebo certifikovaná ASN v souladu s homologačními předpisy pro bezpečnostní konstrukci;
Homologační dokument nebo certifikát, schválený ASN a podepsaný kvalifikovanými techniky zastupujícími výrobce, musí být předložen technickým komisařům soutěže.
Jakákoli nová klec homologovaná nebo certifikovaná ASN a prodávaná od 01.01.2003, musí být individuálně identifikovaná identifikačním štítkem výrobce, který nesmí být ani kopírovatelný ani přemísťovatelný (příklad: zapuštění, rytí, samodestrukční samolepka).

Identifikační štítek musí být opatřen jménem výrobce, homologačním číslem nebo certifikační číslo homologačního listu nebo certifikátu ASN a jedinečné sériové číslo od výrobce.
Potvrzení nesoucí stejná čísla musí být ve voze a musí být předloženo technickým komisařům soutěže.
c) homologovaná FIA v souladu s homologačními předpisy pro bezpečnostní konstrukci.
Musí být předmětem rozšíření (VO) homologačnho listu vozidla homologovaného FIA.
Všechny konstrukce homologované a prodávané od 01.01.1997 musí mít viditelně identifikaci výrobce a sériové číslo.
Homologační list konstrukce musí upřesnit, kde a jak jsou tyto informace uvedeny, kupující musí dostat příslušný číslovaný certifikát.
Pro následující vozy musí být konstrukce povinně homologovaná FIA:
Varianta Kit Super 1600, varianta Kit Super 2000, varianta Kit Super 2000 rally, varianta World Rally Car.
Jakákoli změna homologované nebo certifikované bezpečnostní konstrukce je zakázána.
Za změnu se pokládá jakákoli operace provedená na konstrukci obráběním, svařováním, která znamená trvalou změnu materiálu nebo struktury konstrukce.
Jakoukoli opravu homologované nebo certifikované bezpečnostní konstrukce, poškozené v důsledku nehody, musí provést výrobce konstrukce nebo musí být provedena s jeho souhlasem.
Trubky bezpečnostní konstrukce nesmějí vést kapaliny nebo cokoli jiného.
Bezpečnostní konstrukce nesmějí bránit jezdci a spolujezdci v nastoupení do vozu a v[redacted]ěj.
V[redacted]ahovat do prostoru vyhrazeného pro posádku a procházet při tom p[redacted] obložením a zadními sedadly.
Z[redacted]ou být sklopena.

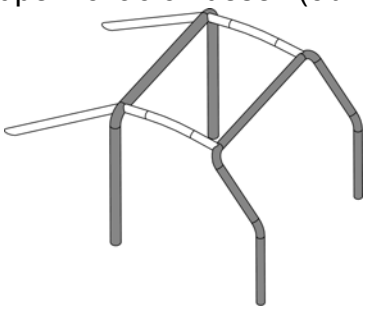
8.2.1 Ochranná konstrukce
Vícetrubková struktura instalovaná v prostoru pro posádku co možná nejblíže ke skeletu, jejíž funkcí je omezit deformace skeletu (šasi) v případě nehody.
8.2.2 Oblouk
Trubková struktura tvořící oblouk se dvěma upevňovacími deskami.
8.2.3 Hlavní oblouk (obr. 253-1):
Trubkový jednodílný příčný oblouk, téměř vertikální, umístěný napříč vozem bezprostředně za předními sedadly.
8.2.4 Přední oblouk (obr. 253-1):
Identický s hlavním obloukem, ale jeho tvar kopíruje sloupky čelního skla a horní okraj čelního skla.
8.2.5 Boční oblouk (obr. 253-2):
Jednodílný trubkový oblouk, téměř podélný a téměř svislý, umístěný z pravé a levé strany vozidla, Jehož přední sloupek kopíruje sloupek čelního skla a zadní sloupek je téměř svislý a umístěný bezprostředně za předními sedadly.
8.2.6 Boční půloblouk (obr. 253-3):
Identický s bočním obloukem, ale bez zadního sloupku.
8.2.7 Podélná vzpěra:
Téměř podélná trubka spojující horní části předního a hlavního oblouku.
8.2.8 Příčná vzpěra:
Téměř příčná trubka spojující horní části bočních půloblouků nebo bočních oblouků.

8.2.9 Diagonální vzpěra:
Diagonální trubka spojující
Jeden z horních rohů hlavního oblouku, nebo jeden z okrajů příčné vzpěry v případě bočního oblouku, s dolní upevňovací deskou proti oblouku
nebo
Horní okraj jedné zadní vzpěry s dolní upevňovací deskou druhé zadní vzpěry.
8.2.10 Demontovatelné vzpěry:
Vzpěra bezpečnostní konstrukce, kterou je možné odstranit.
8.2.11 Vyztužení konstrukce:
Vzpěra přidaná k bezpečnostní konstrukci pro zlepšení její odolnosti.
8.2.12 Upevňovací deska:
Deska přivařená k okraji trubky oblouku a umožňující její přišroubování a/nebo přivaření ke skeletu/šasi, většinou k výztužné desce.
8.2.13 Výztužná deska:
Kovová deska, upevněná ke skeletu/šasi pod kotevní deskou oblouku pro lepší rozdělení zatížení na skeletu/šasi.
8.2.14 Rohová výztuha:
V[redacted] nebo spoje z plechů ohnutých do tvaru U (obr. 253-34), jejichž tloušťka m[redacted]0 mm.
O[redacted]musí být umístěny ve vzdálenosti představující 2 až 4násobek r[redacted]spojených trubek, vzhledem k vrcholu úhlu.

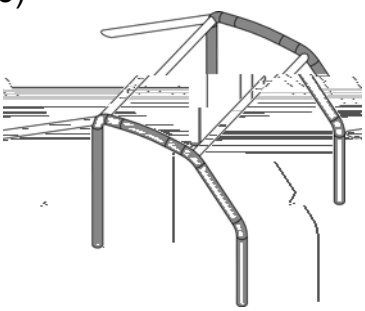
8.3.1 Základní struktura
Základní struktura musí být tvořena jedním z následujících způsobů:
- 1 hlavní oblouk+1 přední oblouk+2 podélné vzpěry+2 zadní vzpěry+6 upevňovacích desek (obr. 253-1)

nebo
- 2 boční oblouky+2 příčné vzpěry+2 zadní vzpěry+6 upevňovacích desek (obr. 253-2)

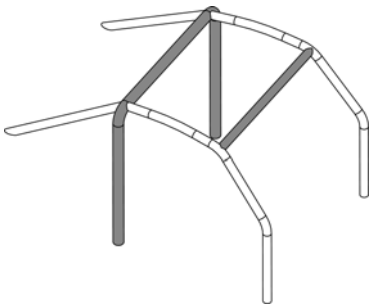
nebo
- 1 hlavní oblouk + 2 boční půloblouky + 1 příčná vzpěra + 2 zadní vzpěry + 6 upevňovacích desek (obr. 253-3)



253-1



253-2



253-3

Svislá část hlavního oblouku musí být co možná nejblíže k vnitřnímu obrysu skeletu.
Přední sloupek předního nebo bočního oblouku musí kopírovat sloupky čelního skla a mít pouze jeden ohyb na své dolní svislé části.
Spojení příčných vzpěr s bočními oblouky, spojení podélných vzpěr s předním nebo hlavním obloukem, jakož i spojení bočního půloblouku s hlavním obloukem musí být umístěny na úrovni střechy.
Ve všech případech nesmí být na úrovni střechy více než 4 rozebíratelné spoje.
Zadní vzpěry musí být upevněny u střechy a u horních vnějších rohů hlavního oblouku, po obou stranách vozidla, případně prostřednictvím rozebíratelných spojů.

Musí se svislicí svírat úhel alespoň 30º, musí směřovat dozadu, musí být rovné a co možná nejblíže k vnitřním bočním panelům skeletu.

8.3.2 Koncepce:

Jakmile je definována základní struktura, musí být doplněna povinnými vzpěrami a výztuhami (viz čl. 253-8.3.2.1), k nimž mohou být přidány volitelné vzpěry a výztuhy (viz čl. 253-8.3.2.2).

8.3.2.1 Povinné vzpěry a výztuhy:

8.3.2.1.1 Diagonální vzpěra:

Vozy homologované před 01/01/2002:

Konstrukce musí mít jednu z diagonálních vzpěr definovaných na obr. 253-4, 253-5 a 253-6. Orientaci diagonály je možné otočit.

V případě obr. 253-6 nesmí být vzdálenost mezi dvěma ukotveními na skeletu/šasi větší než 300 mm.

Vzpěry musí být rovné a mohou být snímatelné. Horní okraj diagonály se musí spojovat s hlavním obloukem maximálně 100 mm od jeho spoje se zadní vzpěrou, nebo se zadní vzpěrou minimálně 100 mm od jejího spojení s hlavním obloukem (rozměry viz obr. 253-52).

Dolní okraj diagonály se musí spojit s hlavním obloukem nebo zadní vzpěrou maximálně 100 mm od upevňovací desky (s výjimkou případu na obr. 253-6).

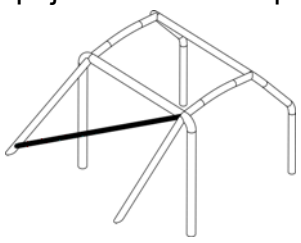
Vozy homologované od 01/01/2002:

Konstrukce musí mít dvě diagonální vzpěry hlavního oblouku, v souladu s obr. 253-7.

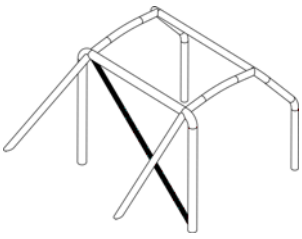
Vzpěry musí být rovné a mohou být snímatelné.

Dolní okraj diagonály se musí spojovat s hlavním obloukem maximálně 100 mm od upevňovací desky (rozměry viz obr. 253-52).

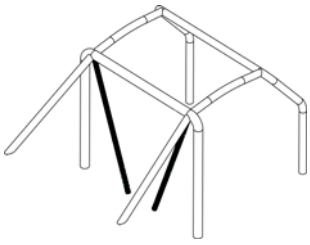
Horní okraj diagonály se musí spojit s hlavním obloukem maximálně 100 mm od jeho spojení se zadní vzpěrou.



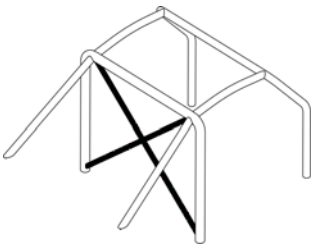
253-4



253-5



253-6



253-7

8.3.2.1.2 Dveřní výztuhy:

Jedna nebo více podélných vzpěr musí být namontovány z každé strany vozu v souladu s obr. 253-8, 253-9, 253-10 a 253-11 (obr. 253-9, 253-10 a 253-11 pro vozy homologované po 01.01.2007).

Mohou být demontovatelné.

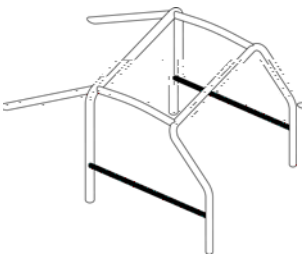
Boční ochrana musí být pokud možno co nejvyšší, ale horní bod jejího upevnění nesmí být vyšší než polovina výšky dveřního otvoru, měřeno od jeho základny.

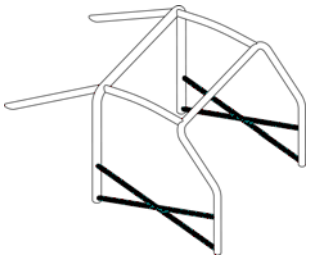
Jsou-li tyto horní upevňovací body umístěny před dveřním otvorem nebo za ním, toto omezení výšky zůstává platné pro příslušný průsečík vzpěry a dveřního otvoru.

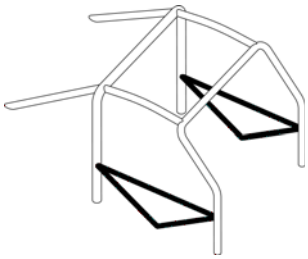
V případě ochrany ve tvaru "X" (obr. 253-9) se doporučuje, aby dolní upevňovací body vzpěr byly upevněny přímo na podélníku a aby minimálně jedna z větví "X" byla z jednoho dílu.

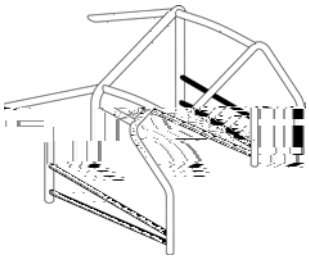
Spojení vzpěr dveří s výztuhou sloupku čelního skla (obr. 253-15) je povoleno.

Pro soutěže bez spolujezdce mohou být vzpěry namontovány pouze na straně jezdce.


253-8


253-9


253-10


253-11

8.3.2.1.3 Výztuha střechy:

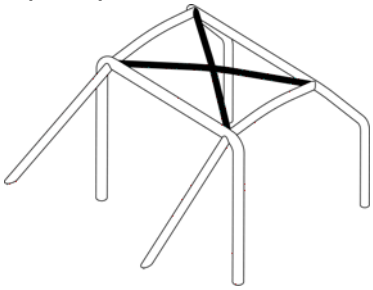
Pouze vozy homologované od 01/01/2005:

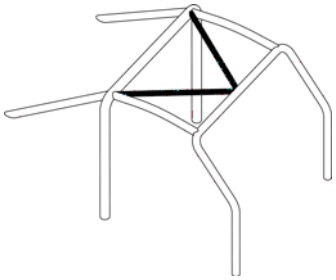
Horní část bezpečnostní konstrukce musí odpovídat jednomu z obr. 253-12, 253-13 a 253-14.

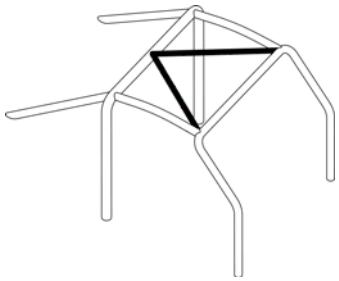
Výztuhy mohou kopírovat zakřivení střechy.

Pro soutěže bez spolujezdce, pouze v případě obr. 253-12, může být namontována pouze jedna příčná vzpěra, ale její přední spojení musí být na straně jezdce.

Okraje zesílení musí být maximálně 100 mm od spojení mezi oblouky a vzpěrami (neplatí pro vrchol ve tvaru V tvořený vzpěrami podle obr. 253-13 a 253-14).


253-12


253-13


253-14

8.3.2.1.4 Výztuha sloupku čelního skla:

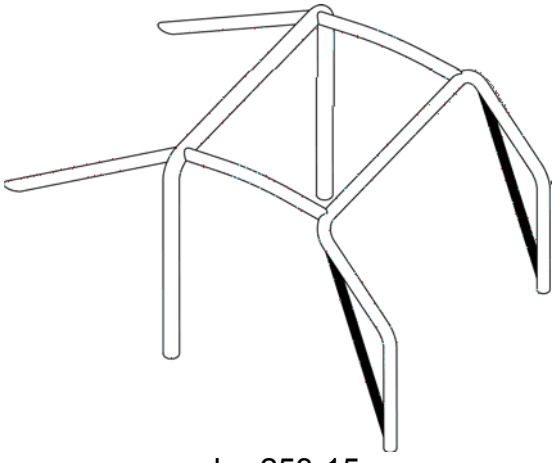
Pouze vozy homologované od 01/01/2006:

Musí být namontována z obou stran předního oblouku, pokud je kóta „A“ větší než 200 mm (obr. 253-15).

Může být zahnutá po podmínkou, že je rovná při pohledu ze strany a úhel zahnutí nepřesáhne 20º.

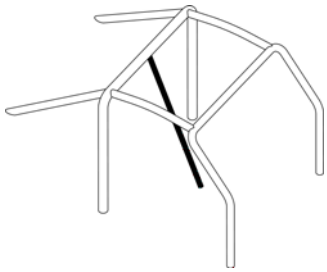
Její horní okraj musí být maximálně 100 mm od spojení mezi předním (bočním) obloukem a podélnou (příčnou) vzpěrou (pro rozměry viz obr. 253-52).

Její dolní okraj musí být maximálně 100 mm od kotevní desky (přední) předního (bočního) oblouku.

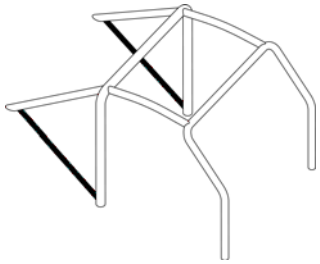

obr. 253-15

8.3.2.1.5 Zesílení úhlů a spojů:
Spoje mezi:
- diagonálními vzpěrami a hlavního oblouku,
- výztuhami střechy (konfigurace obr. 253-12 a pouze pro vozy homologované od 01/01/2007),
- výztuhami dveří (konfigurace obr. 253-9),
- výztuhami dveří a zesílením sloupku čelního skla (obr. 253-15)

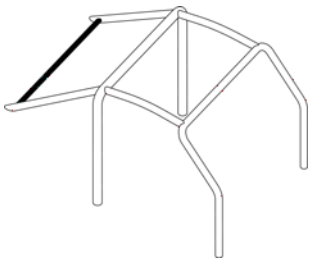
musí být zesíleny minimálně 2 rohovými výztuhami, odpovídajícími čl. 253-8.2.14.
Pokud vzpěry dveří a výztuha sloupku čelního skla nejsou umístěny ve stejné rovině, výztuha může být tvořena svařenými plechy pod podmínkou, že budou dodrženy rozměry v čl. 253-8.2.14.
8.3.2.2 Volitelné vzpěry a výztuha:
Není-li v článku 253-8.3.2.1 uvedeno jinak, vzpěry a výztuhy uvedené na obr. 253-12 až 253-21 a 253-23 až 253-33 jsou volitelné a mohou být instalovány podle uvážení výrobce.
Musí být buď svařené nebo instalované pomocí demontovatelných spojek.
Všechny výše uvedené vzpěry a výztuhy mohou být použity odděleně nebo ve vzájemné kombinaci.
8.3.2.2.1 Výztuha střechy (obr. 253-12 až 253-14):
Volitelná pouze pro vozy homologované před 01/01/2005
Pro soutěže bez spolujezdce, pouze v případě obr.253-12, může být namontována pouze jedna úhlopříčná vzpěra, ale její spojení vpředu musí být na straně jezdce.
8.3.2.2.2 Výztuha sloupku čelního skla (obr. 253-15)
Volitelná pouze pro vozy homologované před 01/01/2006
Tato výztuha může být zahnuta pod podmínkou, že bude rovná při pohledu ze strany a že úhel zahnutí nepřesáhne 20º.
8.3.2.2.3 Diagonály zadních vzpěr (obr. 253-21)
Konfigurace z obrázku 253-21 může být nahrazena konfigurací z obr. 253-22, pokud je použita výztuha střechy odpovídající obr. 253-14.
8.3.2.2.4 Upevňovací body předního zavěšení (obr. 253-25):
Rozšíření musí být spojena v horních upevňovacích bodech předních zavěšení.
8.3.2.2.5 Příčné vzpěry (obr. 253-26 až 253-30)
Příčné vzpěry instalované na hlavním oblouku nebo mezi zadními vzpěrami mohou posloužit k upevnění bezpečnostních pásů.
U vzpěr uvedených na obr. 253-26 a 253-27 musí být úhel mezi středovou vzpěrou a vertikálou minimálně 30º.
Příčná vzpěra připevněná na přední oblouk nesmí vyčnívat do prostoru vyhrazeného pro posádku.
Může být umístěna co možná nejvýše, ale její dolní okraj nesmí přesahovat horní část přístrojové desky.
Pro vozy homologované od 01/01/2007 nesmí být umístěna pod sloupkem řízení.
8.3.2.2.6 Výztuha úhlů nebo spojení (obr. 253-31 až 253-34):
Výztuhy musí být buď z trubek nebo plechů ohnutých do tvaru U odpovídajících čl. 253-8.2.14.
Tloušťka dílů tvořících výztuhu střech musí být minimálně 1.0 mm.
Okraje výztužných trubek nesmějí být níže nebo dále než je střed výztuh, ke kterým jsou připevněny, s výjimkou spojení předního oblouku, které mohou být připojeny ke spojení výztuha dveří/přední oblouk.



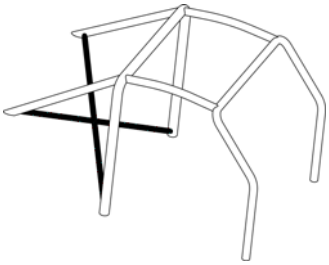
253-16



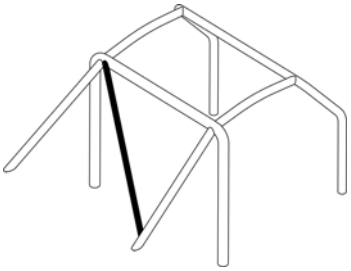
253-17



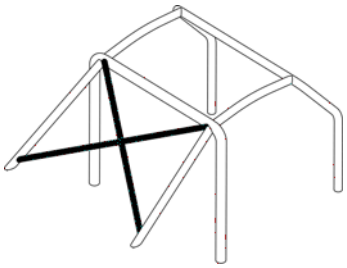
253-18



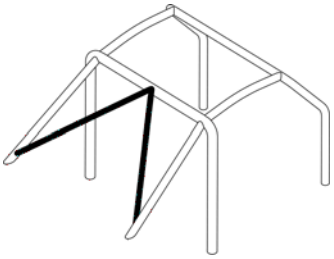
253-19



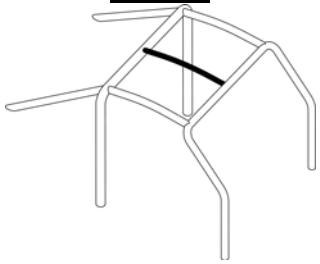
253-20



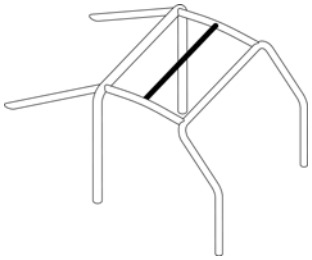
253-21



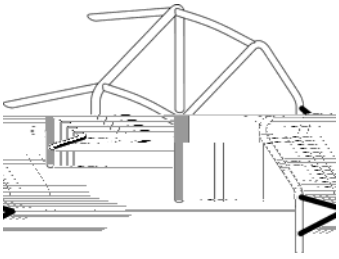
253-22



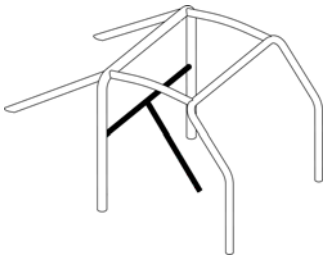
253-23



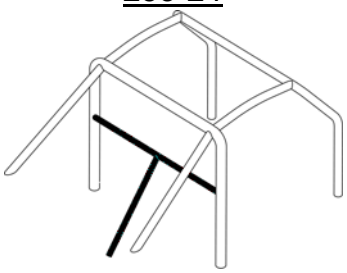
253-24



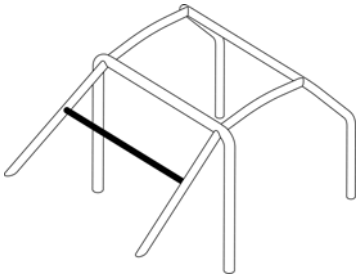
253-25



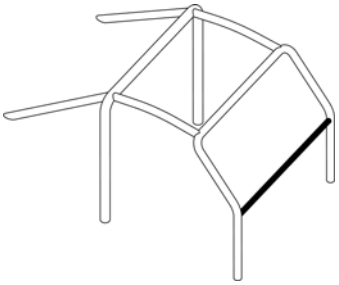
253-26



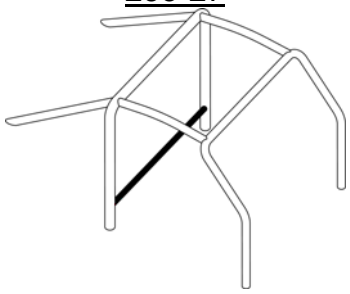
253-27



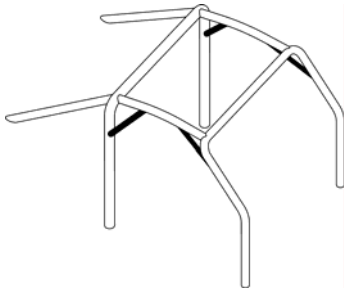
253-28



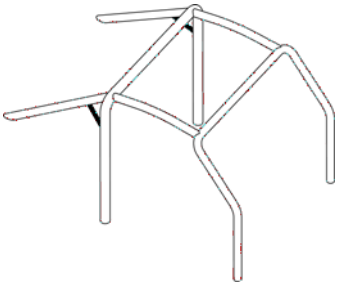
253-29



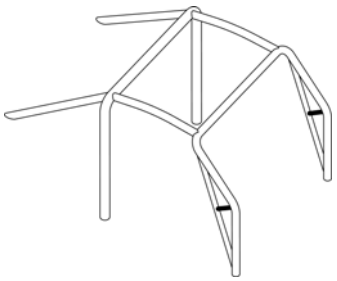
253-30



253-31



253-32

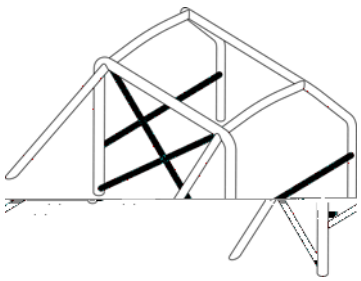


253-33

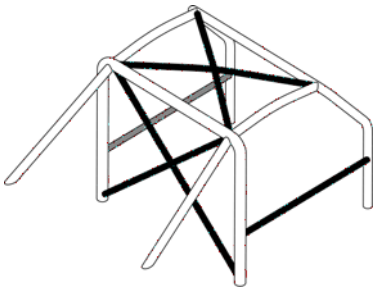
8.3.2 [illegible]
Mini[illegible]

od 01/01/200[illegible] do 31/12/2004	obr. 253-3[illegible]	obr. 253-36A[illegible] symetricky
od 01/01/2005 do 31/12/2005	obr. 253-35B	obr. 253-36B nebo symetricky
od 01/01/2006	obr. 253-35C	obr. 253-36C nebo symetricky

Vzpěry dveří a výztuha střechy se mohou lišit v souladu s čl. 253-8.3.2.1.2 a 253-8.3.2.1.3.



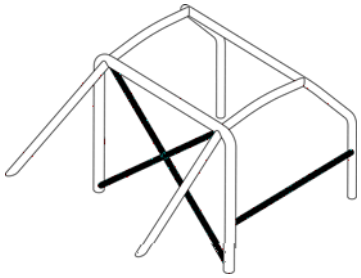
253-35A



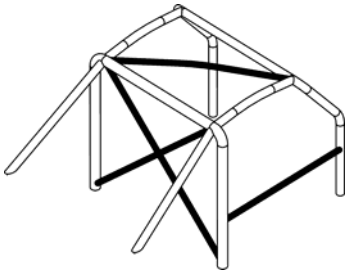
253-35B



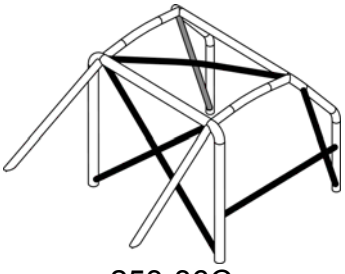
253-35C



253-36A



253-36B



253-36C

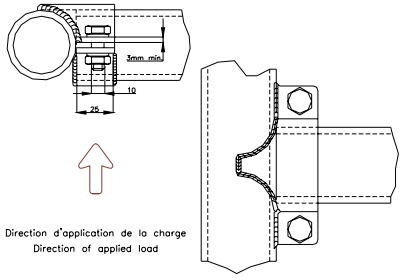
8.3.2.4 Rozebíratelné spoje

Pokud se v konstrukci bezpečnostní konstrukce použijí rozebíratelné spoje, musí vyhovovat typu schválenému FIA (viz obr. 253-37 až 253-47).

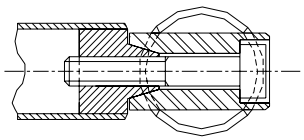
Jakmile jsou spojeny, nemohou být svařovány.

Šrouby a svorníky musí mít alespoň jakost 8.8 (norma ISO).

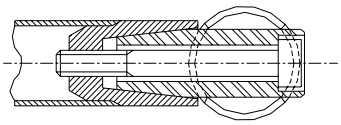
Rozpojitelné spoje, které odpovídají obr. 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 a 253-47 jsou vyhrazeny k upevnění volitelných vzpěr a výztuh popsaných v čl. 253-8.3.2.2 a jsou zakázány ke spojení horních částí hlavního, předního oblouku a bočních oblouků a půloblouků.



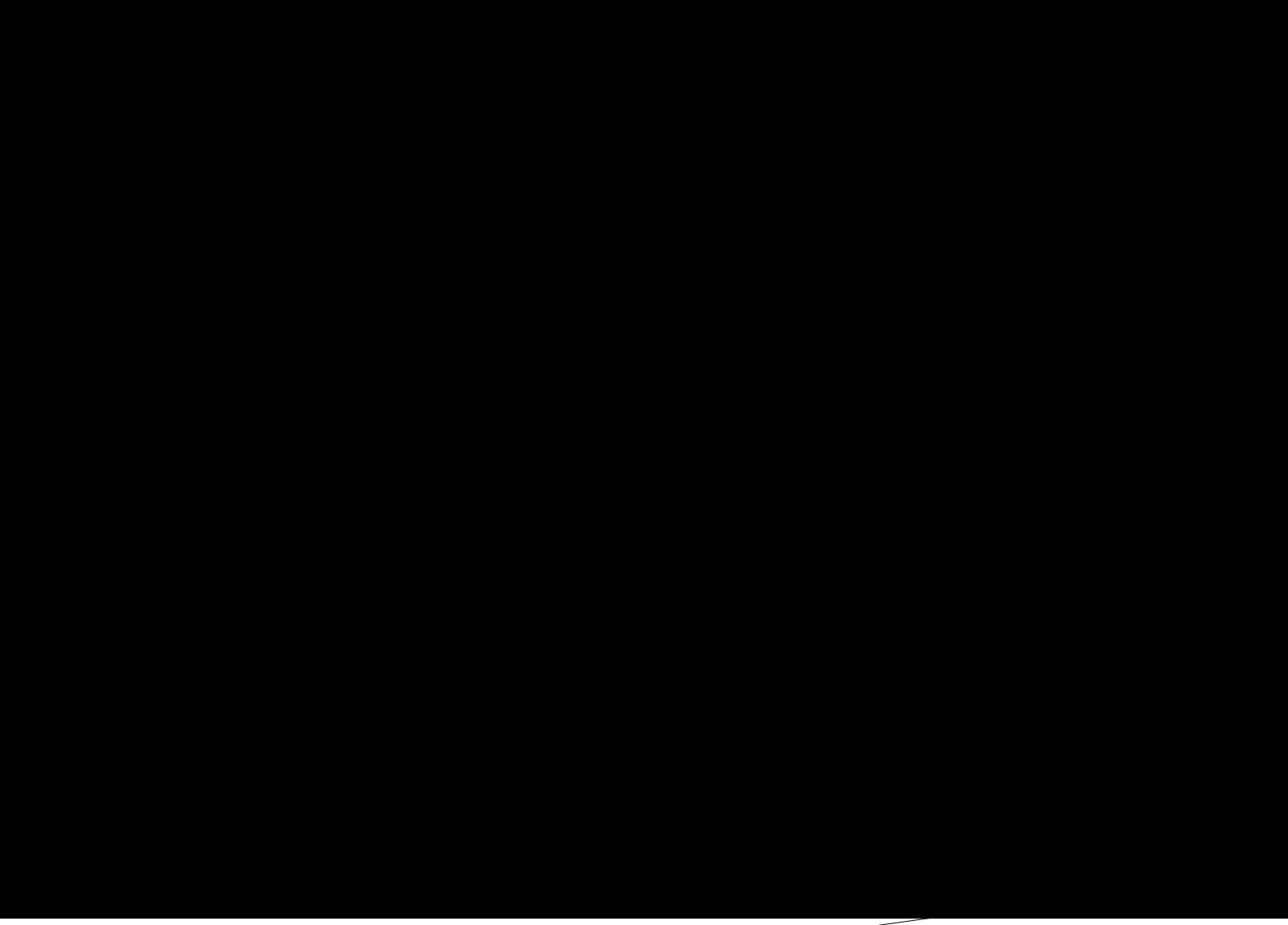
253-37



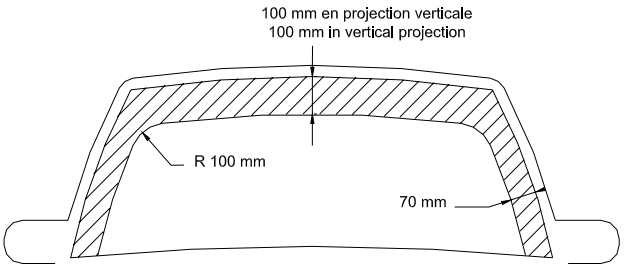
253-38



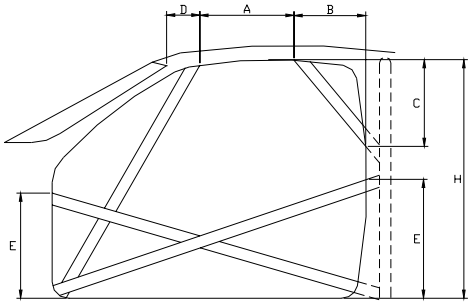
253-39



- Rozměr D (měřeno od horního rohu čelního skla, bez spoje) musí být maximálně 100 mm.
- Rozměr E nesmí přesáhnout polovinu výšku otvoru dveří (H).



253-48



253-49

8.3.2.6 Upevnění ochranné konstrukce ke skeletu/šasi

Minimální upevňovací body jsou:
- 1 pro každý sloupek předního oblouku;
- 1 pro každý sloupek bočních oblouků nebo půloblouků;
- 1 pro každý sloupek hlavního oblouku;
- 1 pro každý sloupek zadní vzpěry.

Pro dosažení účinného upevnění na skelet může být původní vnitřní obložení kolem bezpečnostních klecí a jejich upevnění změněny výřezem nebo deformací.
Tato změna neumožňuje odstranit celé části čalounění nebo obložení.
Pokud je to nezbytné, lze přemístit skříň s pojistkami, aby byla umožněna montáž bezpečnostní klece.

Upevňovací body předního oblouku, hlavního oblouku, bočních oblouků nebo půloblouků:

Každý upevňovací bod musí zahrnovat jednu výztužnou desku o minimální tloušťce 3 mm.
Každý upevňovací bod musí být připevněn minimálně 3 šrouby k ocelové výztužné desce přivařené ke skeletu, o minimální tloušťce 3 mm a minimální ploše 120 cm^2.
Pro vozy homologované od 01/01/2007 musí být plocha 120 cm^2 kontaktní plochou mezi výztužnou deskou a skeletem.
Příklady jsou uvedeny na obr. 253-50 až 253-56.
Pro obr. 253-50 a 253-52 nemusí být výztužná deska nutně přivařená ke skeletu.
Upevňovací šrouby musí mít minimálně průměr M8 a minimální kvalitu 8.8 (norma ISO).
Upevnění musí být samojisticími maticemi nebo s pojistnými podložkami.

Upevňovací body zadních vzpěr:

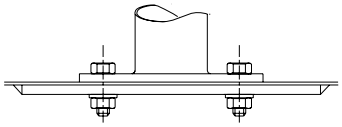
Každá zadní vzpěra musí být upevněna minimálně 2 šrouby M8 s upevňovacími body o minimální ploše 60 cm^2 (obr. 253-57) nebo připevnění jediným dvojstřižným šroubem (obr. 253-58), s výhradou, že bude mít odpovídající průřez a odolnost a pod podmínkou, že ve sloupku bude navařena vzpěra.

Tyto požadavky jsou minimální.

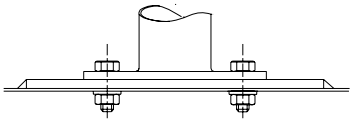
Jako doplnění mohou být použita dodatečná upevnění, opěrné desky noh oblouků mohou být přivařeny k výztužným deskám, bezpečnostní konstrukce (jak je definována v čl. 253-8.3.1) může být přivařena na skeletu/šasi.

Zvláštní případ:

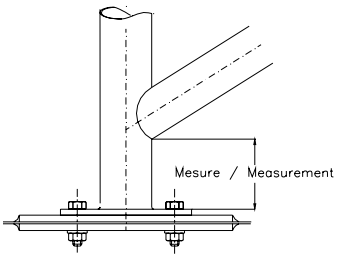
Pro skelety/šasi z jiného materiálu než ocel je jakýkoli svar mezi konstrukcí a skeletem/šasi zakázán, je povoleno pouze lepení výztužné desky na skelet/šasi.



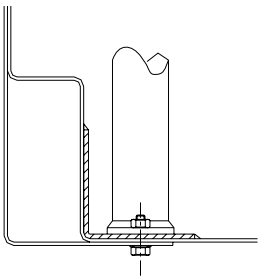
253-50



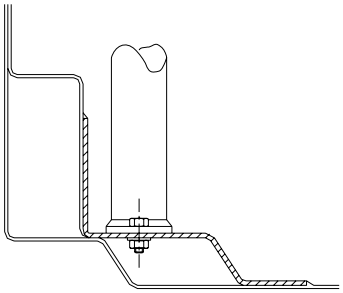
253-51



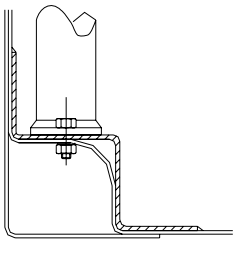
253-52



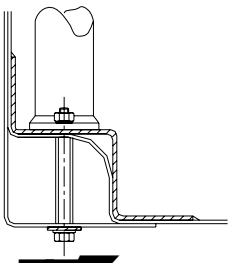
253-53



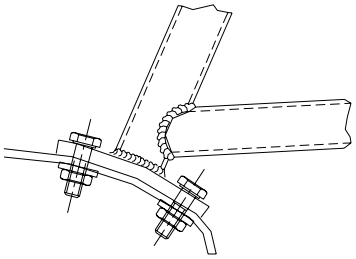
253-54



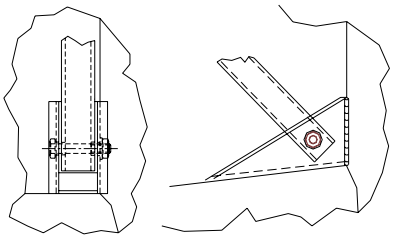
253-55



253-56



253-57



253-58

8[redacted]vé specifikace
J[redacted]pouze trubky
S[redacted]žitých trubek

nelegovaná uhlíková ocel (viz níže) bezešvá tažená za studena obsahující maximálně 0,3 % uhlíku	3[redacted] N/mm^2	45 x 2,5 (1,75“x0,095“) nebo 50 x 2,0 (2,0“x0,083“)	hlavní oblouk nebo boční oblouky podle konstrukce
		38 x 2,5 (1,5“x0,095“) nebo 40 x 2,0 (1,6“x0,083“)	boční půloblouky a ostatní části bezpečnostní konstrukce

Pozn.: Pro nelegovanou ocel musí být maximální obsah manganu 1 % a pro ostatní přísady 0,5 %.

Při výběru kvality oceli je třeba věnovat pozornost zvláště tažnosti materiálu a vhodnosti pro svařování.

Ohýbání musí být provedeno za studena s poloměrem zahnutí osy trubky rovnajícím se nejméně trojnásobku průměru trubky.

Pokud je v průběhu této operace trubka tvarována do oválu, poměr mezi velkým a malým průměrem musí být minimálně 0,9.

Plocha na úrovni ohnutí musí být jednotná a zbavená zvlnění nebo trhlin.

8.3.4 Pokyny pro svařování:
Svar musí být proveden po celém obvodu trubky.
Všechny svary musí být v nejlepší možné kvalitě a úplně provařené (nejlépe obloukem v ochranné atmosféře).
Ačkoliv dobrý vnější vzhled svaru nemusí zaručovat jeho dobrou jakost, nejsou špatně vyhlížející svary nikdy známkou dobré práce.
V případě použití tepelně zušlechtěné oceli je nutno bezpodmínečně dodržet speciální předpisy výrobce pro svařování (speciální elektrody, svařování v ochranné atmosféře).
8.3.5 Ochranné obložení:
V místech, kde by tělo posádky mohlo přijít do styku s bezpečnostní strukturou, je třeba jako ochranu použít nehořlavé obložení.
V [redacted] posádky mohly dostat do kontaktu s bezpečnostní [redacted] vídat normě FIA 8857-2001 typ A (viz technický list č. 23 „[redacted]uku homologované FIA“).
Použ[redacted]

Výhled dozadu musí být zajištěn dvěma vnějšími zrcátky (jedno vpravo a jedno vlevo). Tato zrcátka mohou být stejná jako u sériových vozů.
Každé zrcátko musí mít odrazovou plochu minimálně 90 cm^2.
Vnitřní zrcátko je volitelné.
Použití: sk[redacted] N, Super 2000 Rallys, A, B. Pro Super Production - viz zvláštní před[redacted]
V[redacted]rcátka (maximální plocha 25 cm^2 na zrcátko) je ovšem p[redacted] pro posádku.
Po[redacted]iny N, Super 2000 Rallys a A.

T[redacted]amontováno vpředu a vzadu na voze pro všechny soutěže.
Této[redacted]o pouze v případě, že vůz se může volně pohybovat.
Oka[redacted]ditelná a natřená žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.

Okna
Okna musí mít schvalovací značku pro běžný silniční provoz.
Čelní sklo musí být z vrstveného skla.
Na čelním skle je povolen protisluneční pás pod podmínkou, že nebrání posádce ve výhledu na silniční signalizaci (semafory, dopravní značky...).
Použití tónovaných skel a/nebo bezpečnostních filmů je povoleno na bočních a zadních sklech. V tomto případě musí být osoba stojící 5 m od vozu schopna vidět jezdce a to, co je uvnitř vozu.
Pouze pro rally:
Pokud nejsou použity postříbřené nebo kouřové filmy nebo pokud boční okna a skla otevírací střechy nejsou z vrstveného skla, použití průhledných bezbarvých filmů, chránících proti roztříštění na bočních sklech a skle otevírací střechy, je povinné.
Jejich tloušťka nesmí přesáhnout 100 mikronů.
Použití kouřových nebo postříbřených filmů je povoleno pouze pro rally na bočních sklech a zadním okně a na skle otevírací střechy při dodržení následujících podmínek:
- Otvory ve filmech musí umožňovat, aby byl zvenčí viděn jezdec a vnitřek vozu.
- Zmínka o povolení musí být uvedena ve zvláštních předpisech soutěže.
Použití: skupiny N, A, B. Pro Super Production - viz zvláštní předpisy.

Sítě

Pro soutěže na okruhu je povinné použití sítí připevněných k bezpečnostní struktuře.
Tyto sítě musí mít následující charakteristiky:
[redacted]
volantu.

[redacted]

Hlavní odpojovač musí přerušit všechny elektrické obvody (baterie, alternátor nebo dynamo, světla, blikače, osvětlení, elektrické ovladače atd.) a musí také zastavit motor.
Tento odpojovač musí být v nejiskřivém provedení a musí být možné ho ovládat zevnitř i zvenčí vozu.
Na vnější straně je ovládání povinně umístěno v dolní části jednoho ze sloupků čelního skla pro uzavřené vozy. Musí být jasně označeno červeným bleskem v modrém trojúhelníku [redacted] cm.
[redacted]
[redacted] se rychlostních závodů na [redacted] ručená.

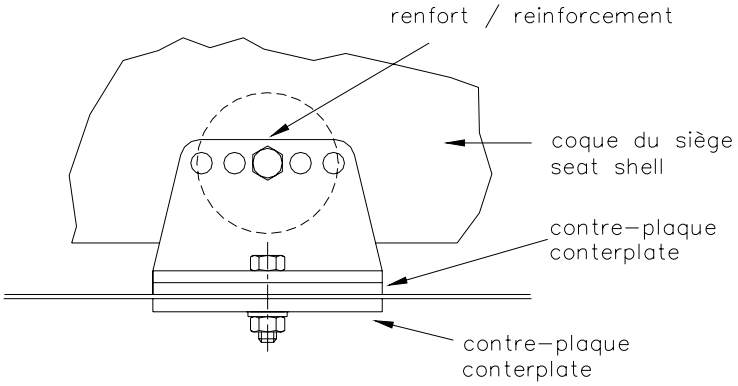
Pokud soutěžící používá bezpečnostní nádrž, musí být od výrobce, schváleného FIA.
Aby získal schválení FIA, mu009ý0(CHVpodle plat éo/TT2TV- e na3 T(12 cm. 9)Tj21.4 normyTf0

[redacted]

Všechny vozy vybavené nádrží s plnicím hrdlem, procházejícím prostorem pro posádku, musí [redacted] homologovanou FIA. Tato klapka typu „klapka s [redacted] lována v plnicím hrdle na straně nádrže.
Hrdlo [redacted] žící ke spojení plnicího otvoru paliva vozu s jeho [redacted]

Mezi [redacted] ná ochranná stěna, aby se zabránilo [redacted]
V [redacted] doporučuje se je potáhnout ne[redacted]

Pokud jsou změněna původní upevnění nebo držáky, nové díly musí být buď schválené pro toto použití výrobcem sedadel, nebo musí odpovídat následujícím specifikacím (viz obr. 253-65).



obr. 253-65

1. Nejméně čtyři upevnění na skořepině/šasi pro sedadlo za použití šroubů s minimálním průměrem 8 mm a podložkami podle obrázku.
   Minimální kontaktní plochy mezi podpěrou, skořepinou / šasi a podložkou jsou 40 cm^2 pro každý upevňovací bod.
   Pokud jsou použity rychlorozpínací systémy, musí odolat horizontální a vertikální síle 18000 N, které ovšem nejsou aplikovány současně.
   Pokud jsou pro nastavení sedadel použity kolejnice, musí být takové, jaké dodává výrobce pro homologovaný vůz nebo sedadlo.
2. Upevnění mezi sedadlem a držáky musí být tvořeno 4 úchyty, 2 vpředu, 2 v zadní části sedadla, za použití šroubů s minimálním průměrem 8 mm a výztužemi, začleněnými do sedadla.
   Každý úchyt musí odolat zatížení 15 000 N v jakémkoli směru.
3. Minimální tloušťka materiálu zesilovacích desek, úchytů atd. je 3 mm pro ocel a 5 mm pro lehké slitiny.
   Minimální podélný rozměr každého úchytu je 6 cm.
4. V případě použití polštáře mezi homologovaným sedadlem a členem posádky je maximální tloušťka tohoto polštáře 50 mm.

Všechna sedadla posádky musí být homologovaná FIA (norma 8855/1999), a ne[redacted]
Li[redacted] roby, uvedeného na povinném štítku.
Doda[redacted] může udělit výrobce a musí být uvedeno pomocí doplň[redacted]

Přetlakové ventily na kolech jsou zakázány.