



FEDERATION  
INTERNATIONALE  
DE L'AUTOMOBILE  
WWW.FIA.COM

2024

## PRÍLOHA J / APPENDIX J – ČLÁNOK / ARTICLE 258-2

## Technické predpisy pre vozidlá pretekov do vrchu – Kategória 2

## Technical Regulations for Hill Climb Cars – Category 2

Upravený Článok-Modified Article	Vstupuje do platnosti-Date of application	Dátum vydania-Date of publication

ČL. 1	SPÔSOBILOŠŤ	ELIGIBILITY
1.1	<b>Kategória 2</b>  Vozidlá oprávnené na zaradenie do kategórie 2 musia byť dvojmiestne alebo jednomiestne súťažné vozidlá, postavené ako jednotlivé exempláre a určené výlučne na súťaže.	<b>Category 2</b>  Vehicles eligible for Category 2 must be two-seater or single-seater competition cars, built as single examples and destined solely for competition.
ČL. 2	DEFINÍCIE	DEFINITIONS
2.1	<b>Priestor pre posádku</b>  Priestor pre jazdca.	<b>Cockpit</b>  The volume used to accommodate the driver.
2.2	<b>Technický list Performance Factor</b>  Všetky technické informácie o vozidle sú uvedené na špecializovanej webovej stránke "Performance Factor".: <a href="http://www.fiaperformancefactor.com">www.fiaperformancefactor.com</a>  Technický list PF sa musí vytvoriť výlučne prostredníctvom webovej stránky PF.  Každý Technický list PF je identifikovaný jedinečným kódom PF-ID, ktorý ho spája s konfiguráciou vozidla prihláseného do súťaže	<b>Performance Factor Technical Sheet</b>  All the technical information of the car is declared via the dedicated "Performance Factor" website: <a href="http://www.fiaperformancefactor.com">www.fiaperformancefactor.com</a>  The PF Technical Sheet must be generated exclusively by the PF website.  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.
2.3	<b>Číslo Performance Factor (PF)</b>  Číslo PF označuje úroveň výkonu vozidla a jeho kategorizáciu v súlade so športovými predpismi.  PF sa určuje na základe komplexnej analýzy faktorov, ktoré ovplyvňujú výkon vozidla v pretekoch.  PF vozidla sa môže meniť v závislosti od úprav parametrov vozidla.	<b>Performance Factor number (PF)</b>  The PF number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations.  The PF is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance.  The PF of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters.
2.4	<b>Číslo Performance Factoru motora (PFe)</b>  Číslo PFe určuje úroveň výkonu motora. Číslo PFe musí byť vytvorené na webovej stránke PF.	<b>Engine Performance Factor number (PFe)</b>  The PFe number indicates the engine's level of performance. The PFe number must be generated by the PF website.
2.5	<b>Karoséria</b>  Karoséria sú všetky úplne zavesené časti vozidla ofukované prúdom vzduchu.	<b>Bodywork</b>  Bodywork is all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream.
2.6	<b>Šasi</b>  Celková konštrukcia vozidla, okolo ktorej sú namontované mechanické komponenty a karoséria vrátane akejkoľvek konštrukčnej časti uvedenej konštrukcie.	<b>Chassis</b>  The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.
2.7	<b>Polymér vystužený vláknami (FRP)</b>	<b>Fibre Reinforced Polymer (FRP)</b>

Kompozitný materiál vyrobený z polymérnej matrice vystuženej vláknami Composite material made of a polymer matrix reinforced by fibres.

## 2.8 Tolerancia rovinnosti

pPsmo tolerančnej rovinnosti je oblasť medzi dvoma rovnobežnými rovinami, v ktorej by mal ležať príslušný povrch, aby sa mohol nazývať "rovinný".

Tolerancia rovinnosti je vzdialenosť medzi týmito rovnobežnými 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.

## ČL. 3

### PREDPISY

### REGULATIONS

#### 3.1 Úloha FIA

Nasledovné technické predpisy pre vozidlá Kategórie 2 pre pretek do vrchu sú vydané FIA.

#### Role of the FIA

The following technical regulations for Hill Climb Category 2 Cars are issued by the FIA.

#### 3.2 Spôsobilé vozidlá

Aby mohlo byť vozidlo zaradené do Kategórie 2 pretekov do vrchu, musí mať Technickú list PF, národný technický preukaz vydaný ASN a musí spĺňať požiadavky týchto predpisov.

#### 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 Merania

Pokiaľ nie je v týchto predpisoch definované inak, musia byť všetky merania na vozidle vykonané pokým je vozidlo odstavené na rovnom povrchu, v mieste uvedenom v Športových predpisoch, alebo Zvláštnych ustanoveniach.

#### 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.

Aby bolo miesto považované za rovné, musí byť jeho tolerancia rovinnosti do 5 mm.

In order to be considered flat, this surface must have a maximum flatness tolerance of 5 mm.

#### 3.3.1 Meranie voči zemi

Pri všetkých meraniach ovplyvnených tlakom v pneumatikách, musí byť tento navýšený na maximálnu hodnotu **1.0 bar**, pokým 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.

## ČL. 4

### HMOTNOSŤ

### WEIGHT

#### 4.1 Minimálna hmotnosť vozidla

Ide o skutočnú hmotnosť vozidla bez jazdca a jeho vybavenia.

#### Car Minimum weight

Is the real weight of the car without the driver and his equipment.

Všetky nádrže na kvapaliny (mazacie, chladiace, brzdové, prípadne vykurovacie) musia byť v normálnej hladine, okrem nádrží na kvapalinu do ostrekovačov čelného skla a paliva, ktoré musia byť prázdne.

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.

Počas súťaže nesmie byť hmotnosť vozidla v žiadnom okamihu nižšia ako minimálna hmotnosť vypočítaná prostredníctvom webovej stránky PF a uvedená v Technickom liste PF vozidla prihláseného do súťaže.

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.

Minimálna hmotnosť vozidla sa vypočíta na základe údajov zadaných na webovej stránke PF a môže sa meniť v závislosti od zmien parametrov vozidla (pozri Prílohu 1 týchto pravidiel).

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).

## ČL. 5

### KAROSÉRIA A VONKAJŠIE ROZMERY

### BODYWORK AND EXTERIOR DIMENSIONS

#### 5.1 Dĺžka

Celková dĺžka vozidla nesmie presiahnuť 4800 mm.

#### Length

The overall length of the car must not exceed 4800 mm.

#### 5.2 Šírka

Celková šírka vozidla vrátane kompletných kolies nesmie presiahnuť 2 000 mm, pričom riadené kolesá musia smerovať dopredu.

#### 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

Žiadna časť aerodynamickej konštrukcie nesmie byť umiestnená viac ako 900 mm nad zemou.

#### Height

No part of an aerodynamic structure may be situated more than 900 mm from the ground.

#### 5.4 Dvere

Otvorené dvere musia umožňovať voľný prístup k sedadlám. Prístupu k sedadlám nesmie brániť žiadny mechanický prvok. Vonkajšia kľučka dverí na zatvorených vozidlách musí byť jasne označená.

#### Doors

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.

Vozidlá s posuvnými dverami alebo krídlými dverami sú prípustné len vtedy, ak sú vybavené bezpečnostným zariadením umožňujúcim rýchlu a jednoduchú evakuáciu posádky z vozidla v akejkoľvek polohe.

Dvere musia obsahovať okno odlišné od vyššie uvedeného panelu, vyrobené z priehľadného materiálu

Dvere musia byť navrhnuté tak, aby nikdy neobmedzovali bočný výhľad jazdca..

Každé dvere musia mať len jednu vonkajšiu kľučku, ktorá musí byť pákového typu, ovládaná ťahom smerom nahor, a ktorá musí byť jasne označená šípku červenej alebo inej kontrastnej farby.

Závesy dverí musia byť navrhnuté vo forme čapov, ktoré sa dajú odstrániť bez použitia náradia z vonkajšej strany vozidla.

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 any position.

The doors must include a window distinct from the panel mentioned above, made of transparent material

The doors must be designed in such a way that the lateral vision of the driver is never restricted.

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.

Door hinges must be designed in the form of pins which can be removed, without using tools, from the outside of the car.

## 5.5 Čelné okno

### 5.5.1 Uzavreté vozidlá

Čelné okno vyrobené z jedného kusu vrstveného skla, alebo podobného materiálu schváleného FIA je povinné.

### 5.5.2 Otvorené vozidlá

Čelné okno je voliteľné a jeho rozmery sú ľubovoľné, pod podmienkou, že vyhovuje Článku 5.5.1 týchto predpisov.

## 5.6 Karoséria

Všetky aerodynamicky dôležité časti a všetky časti karosérie musia byť pevne pripojené k úplne odpruženej časti vozidla (zostava podvozok/karoséria), nesmú mať žiadny stupeň voľnosti, musia byť bezpečne upevnené a musia zostať nepohyblivé vzhľadom na túto časť, keď sa vozidlo pohybuje.

Akékoľvek zariadenie alebo konštrukcia určená na premostenie medzery medzi zavesenou časťou vozidla a zemou je za každých okolností zakázaná.

## 5.7 Karoséria voči zemi

Všetky odpružené časti vozidla, ktoré sú umiestnené viac ako 500 mm bočne od pozdĺžnej osi vozidla, musia byť viac ako 45 mm od zeme s jazdcom vo vozidle, plus 100 kg pridanej vonkajšej hmotnosti v akejkoľvek polohe, **pred prednou nápravou**, podľa uváženia Technického delegáta.

Táto minimálna svetlá výška musí byť dodržaná počas celého podujatia.

## Windscreen

### Closed cars

A windscreen made of one piece of laminated glass or equivalent FIA approved material is compulsory.

### Open cars

The windscreen is optional and its dimensions are free, on condition that Article 5.5.1 of these regulations is complied with.

## Bodywork

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.

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.

## 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.

## ČL. 6

### PRIESTOR PRE POSÁDKU

### COCKPIT

6.1 Priestor pre posádku musí byť skonštruovaný tak, aby jazdec sediaci v normálnej polohe za volantom mohol vystúpiť za sedem sekúnd otvorom na strane jazdca a za deväť sekúnd otvorom na strane spolujazdca.

The cockpit must be designed to allow the driver to get out from his normal driving position in seven seconds through the driver's opening and in nine seconds through the passenger's opening.

### 6.2 Pedále

Chodidlá jazdca, ktorý normálne sedí v polohe jazdca s chodidlami na pedáloch, ktoré sú v nefunkčnej polohe, nesmú byť pred zvislou rovinou prechádzajúcou osou predných kolies.

### 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.

Ak vozidlo nie je vybavené pedálmi, nohy jazdca v maximálnej natiahnutej polohe, nesmú byť pred vyššie uvedenou zvislou 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 Potrubia v priestore pre posádku

Priestorom pre posádku nesmú prechádzať žiadne potrubia, ktoré obsahujú palivo, chladiacu kvapalinu, mazací olej a hydraulickú kvapalinu.

### Lines in the cockpit

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

Len brzdové potrubia bez spojení, ktoré musia byť zvonku priestoru pre posádku, môžu prechádzať priestorom pre posádku.

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

Všetky potrubia obsahujúce hydraulickú kvapalinu, s výnimkou potrubí zaťažených len gravitáciou, musia mať v závislosti od prevádzkového tlaku pri minimálnej prevádzkovej teplote 232 °C (450 °F) minimálny trhací tlak 70 barov (1000 psi) alebo vyšší.

All lines containing hydraulic fluid, with the exception of lines under gravity head only, must have a minimum burst pressure of 70 bars (1000 psi) or higher according to the operating pressure, at the minimum operating temperature of 232°C (450°F).

Ak sú tieto vedenia ohybné, musia mať skrutkové spoje a vonkajšie opletenie odolné voči oderu a plameňom (nepodporujúce horenie).

When flexible, these lines must have threaded connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (do not sustain combustion).

#### 6.4 Závaž

Je povolené upraviť pretekársku hmotnosť PF vozidla pomocou niekoľkých závaží za predpokladu, že ide o pevné, jednotné bloky.

#### 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.

Upevňovací systém musí umožňovať, aby technickí komisári mohli záťaž zaplombovať, a musí byť navrhnutý tak, aby na jeho odstránenie boli potrebné nástroje.

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.

Akýkoľvek záťažový systém, ktorý je pohyblivý, keď je vozidlo v pohybe, je zakázaný.

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

#### 6.5 Podlaha

Podlaha priestoru pre posádku musí byť navrhnutá tak, aby chránila jazdca pred štrkom, olejom, vodou a nečistotami z cesty alebo motora.

#### 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 alebo deliace steny musia mať odvodňovací systém, aby sa zabránilo hromadeniu tekutín.

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

#### 6.6 Protipožiarna stena

Vozidlá musia byť vybavené protipožiarnou stenou medzi jazdcom a motorom, ktorá zabráni prenikaniu plameňov z motorového priestoru do priestoru pre cestujúcich. Každý otvor v protipožiarnej stene musí byť čo najmenší, musí umožňovať len priechod ovládacích prvkov a káblov a musí byť úplne utesnený.

#### 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.

### ČL. 7

#### MOTOR

#### ENGINE

7.1 Maximálna hodnota PFe motora je 1'000.  
Typ motora je ľubovoľný, ale musí byť s vnútorným spaľovaním.  
Typ plnenia je ľubovoľný.

Maximum engine PFe is 1'000.  
Engine type is free but must be internal combustion.  
Induction type free.

#### 7.2 Výfuk

Koncová časť výfuku musí smerovať buď dozadu, hore, alebo do boku.

#### Exhaust

The exhaust pipe outlets must be directed either rearwards, upwards or sideways.

Ak koncová časť smeruje dozadu musí byť celé vyústenie medzi 100mm až 500mm nad zemou.

If the exhaust pipes are directed rearwards, their complete outlets must be situated between 100 mm and 500 mm above the ground.

Ak koncová časť smeruje do boku, alebo hore, musí byť vyústenie za zvislou rovinou prechádzajúcou cez stred rázvoru a nesmie presahovať za obvod karosérie.

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 Záchytná nádrž oleja

Ak má vozidlo mazací systém s odvetraním s otvorenou olejovou vaňou, musí mať záchytnú nádrž oleja, s objemom najmenej 2 litre.

#### 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.

Táto nádrž musí byť vyrobená z priesvitného plastu alebo musí mať priehľadný panel.

The catch tank must either be made of transparent material or include a transparent panel.

Použitie dodatočných odvodušňovacích potrubí na účely odvodušňovania záchytnej nádrže smerom dozadu do zadnej časti vozidla nie je povolené. Musia sa prijať opatrenia na zabezpečenie toho, aby z akéhokoľvek odvodušňovacieho systému nemohla uniknúť žiadna kvapalina.

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 Olejové potrubie

Všetky mazacie olejové potrubia musia mať minimálny tlak prehorenia 41 barov (600 psi) pri minimálnej prevádzkovej teplote 135 °C (250°F).

#### 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).

Ak sú tieto vedenia ohybné, musia mať skrutkové spoje a vonkajšie opletenie odolné voči oderu a plameňom (nepodporujúce horenie).

When flexible, these lines must have threaded connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (do not sustain combustion).

ČL 8	PALIVOVÝ SYSTÉM	FUEL SYSTEM
	Skladovanie paliva vo vozidle pri teplote o viac ako 10 C nižšej ako je teplota okolia je zakázané.	Storage of fuel on board the car at a temperature of more than 10°C below the ambient temperature is prohibited.
	Používanie akéhokoľvek zariadenia (na palube vozidla alebo mimo neho) na zníženie teploty paliva pod teplotu okolia je zakázané.	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	<b>Špecifikácia paliva</b> Palivo musí byť v súlade s článkom 252-9.1 až 9.3. Ako oksyličovadlo sa môže s palivom miešať len vzduch..	<b>Fuel specification</b> 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	<b>Plniace hrdlá a uzávery</b> Plniace hrdlá a odvodušňovacie uzávery musia byť navrhnuté tak, aby zabezpečovali účinné blokovanie, čím sa zníži riziko náhodného otvorenia v dôsledku prudkého nárazu alebo nesprávnej činnosti pri zatváraní.  Plniace hrdlá a odvodušňovacie otvory a zátky nesmú vyčnievať z karosérie.  Plniace hrdlá, ventilačné a odvetrávacie otvory musia byť umiestnené tak, aby neboli v prípade nehody zraniteľné.	<b>Tank fillers and caps</b> 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	<b>Palivová nádrž</b> Vozidlá musia byť vybavené palivovými nádržami, ktoré spĺňajú alebo prekračujú bezpečnostné špecifikácie FT3-1999 a musia byť v súlade s predpismi Článku 253-14.  Palivové nádrže nesmú byť umiestnené vo vzdialenosti väčšej ako 65 cm od pozdĺžnej roviny vozidla a musia byť umiestnené v medziach vymedzených osami predných a zadných kolies. Nádrž musí byť izolovaná prepážkami, ktoré zabránia prenikaniu paliva do priestoru pre posádku alebo motorového priestoru alebo kontaktu s výfukovým potrubím v prípade rozliatia, úniku alebo inej nehody, ku ktorej dôjde v nádrži.  Palivový systém nesmie byť vzdialený viac ako 65 cm od pozdĺžnej stredovej roviny vozidla. Mimo palivovej nádrže sa však môžu nachádzať maximálne 2 litre paliva, ale len to, ktoré je potrebné na normálny chod motora.  Ak je palivová nádrž umiestnená vo vzdialenosti menšej ako 20 cm od bokov vozidla, celý bočný povrch musí byť chránený nárazu odolnou konštrukciou s hrúbkou najmenej 1 cm.  Nárazu odolná konštrukcia musí mať sendvičovú štruktúru obsahujúcu ohňovzdorné jadro s minimálnou pevnosťou v tlaku 18 N/cm <sup>2</sup> a dva plechy s hrúbkou najmenej 1,5 mm, z ktorých jeden je vyrobený z hliníkovej zliatiny s minimálnou pevnosťou v ťahu 225 N/mm <sup>2</sup> a minimálnym predĺžením 5 %, alebo alternatívne dva plechy s hrúbkou najmenej 1,5 mm s minimálnou pevnosťou v ťahu 225 N/mm <sup>2</sup> .  Dno palivových nádrží musí byť chránené nárazu odolnou konštrukciou s hrúbkou najmenej 1 cm.	<b>Fuel tank</b> 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 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.  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.  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.  The crushable structure must be of a sandwich construction incorporating a fire-resistant core with a minimum crush strength of 18 N/cm <sup>2</sup> , 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/mm <sup>2</sup> and minimum elongation of 5 %, or, alternatively, two sheets at least 1.5 mm thick with a minimum tensile strength of 225 N/mm <sup>2</sup> .  The bottom of fuel tanks must be protected by a crushable structure at least 1 cm thick.
8.4	<b>Palivové potrubia, čerpadlá a filtre</b> Musia mať minimálny tlak prehorenia 41 bars (600 psi) pri minimálnej pracovnej teplote 135°C (250°F).  Ak sú tieto vedenia ohybné, musia mať skrutkové spoje a vonkajšie opletenie odolné voči oderu a plameňom (nepodporujúce horenie).  Všetky palivové potrubia, filtre a čerpadlá musia byť umiestnené tak, že pri ich netesnosti neprenikne palivo do priestoru pre posádku.	<b>Fuel pipes, pumps and filters</b> 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, crimped or self-sealing connectors and an outer braid resistant to abrasion and flame (do not sustain combustion).  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	<b>Automatické uzatvorenie prítoku paliva</b> Odporúča sa, aby všetky palivové prírodné potrubia vedúce do motora a vratné potrubia z motora, boli vybavené automatickými	<b>Automatic fuel-flow cut-off</b> It is recommended that all fuel feed pipes going to the engine and return pipes from the engine be provided with automatic cut-off

uzatváracími ventilmi, umiestnenými priamo na palivovej nádrži, ktoré automaticky uzavru všetky palivové potrubia pod tlakom, ak je jedno z týchto potrubí v palivovom systéme poškodené alebo netesné.

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.

Odvzdušňovacie potrubia musia byť tiež vybavené gravitačným ventilom, aktivovaným pri prevrátení. Všetky palivové čerpadlá musia fungovať len vtedy, keď je motor v chode, alebo počas štartovania.

The vent lines must also be fitted with a gravity activated roll-over valve. All the fuel pumps must only operate when the engine is running, or during the starting process.

ČL. 9	ZAVESENIE A RIADENIE	SUSPENSION AND STEERING
9.1	Výška pruženia sa môže nastavovať len pri stojacom vozidle a len priamym mechanickým zásahom.  Nastavenie výšky pruženia z priestoru pre posádku je zakázané.	Suspension ride height may be adjusted when the car is stationary and through direct mechanical intervention only.  No ride height adjustment from the cockpit is permitted.
9.2	<b>Ramená zavesenia</b>  Všetky ramená zavesenia musia byť vyrobené z homogénneho kovového materiálu. Chrómovanie akýchkoľvek oceľových komponentov zavesenia je zakázané.	<b>Suspension arms</b>  All suspension members must be made from an homogeneous metallic material.  Chromium plating of any steel suspension components is forbidden.
9.3	<b>Volant</b>  Volant musí byť vybavený rýchlovoľňovacím mechanizmom. Spôsob uvoľnenia musí byť prostredníctvom potiahnutia súosej príruby, manontovanej na stĺpiku riadenia pod volantom	<b>Steering wheel</b>  The steering wheel must be fitted with a quick release mechanism. Its method of release must be by pulling a concentric flange installed on the steering column behind the wheel.
ČL. 10	PREVOD NA KOLESÁ	TRANSMISSION TO THE WHEELS
10.1	<b>Spätný chod</b>  Všetky vozidlá musia mať spätný chod, ktorý môže jazdec, sediaci v normálnej polohe, zaradiť kedykoľvek počas súťaže, keď je motor v chode.	<b>Reverse gear</b>  All cars must have a reverse gear which, at any time during the competition, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.
ČL. 11	KOLESÁ A PNEUMATIKY	WHEELS AND TYRES
	Všetky kolesá musia byť vyrobené z homogénnych kovových materiálov.	All wheels must be made from homogeneous metallic materials.
ČL. 12	BEZPEČNOSŤ BRZDOVÉHO SYSTÉMU	BRAKE SYSTEM SAFETY
	Všetky vozidlá musia mať brzdový systém, ktorý má aspoň dva samostatné okruhy ovládané rovnakým pedálom. Tento systém musí byť skonštruovaný tak, aby v prípade netesnosti alebo poruchy v jednom okruhu, pedál stále ovládal brzdy aspoň na dvoch kolesách.	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.
ČL. 13	ELEKTRICKÁ VÝBAVA	ELECTRICAL EQUIPMENTS
13.1	<b>Stierač čelného okna</b>  Ak má vozidlo čelné okno, musí mať najmenej jeden stierač čelného okna, ktorý musí byť počas súťaže funkčný.	<b>Windscreen wiper</b>  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	<b>Systém odhmlievania čelného skla</b>  Ak má vozidlo čelné okno. Je povinný funkčný systém odhmlievania.	<b>Windscreen demisting system</b>  If the car has a windscreen, an efficient windscreen demisting system is mandatory.
13.3	<b>Štartér</b>  Vo vozidle musí byť štartér s elektrickým alebo iným zdrojom energie: jazdec ho musí vedieť ovládať, keď normálne sedí vo vozidle. Štartér musí byť schopný kedykoľvek naštartovať motor.	<b>Starting</b>  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	<b>Batérie</b>  Batéria(-ie) musí(-ia) byť suchého typu, ak je(sú) inštalovaná(-é) v priestore pre cestujúcich.	<b>Batteries</b>  The battery(ies) must be of the dry type if installed in the cockpit.
13.4.1	<b>Upevnenie batérie</b>  Každá batéria musí byť bezpečne upevnená a prekrytá, aby sa zabránilo skratu alebo úniku kvapaliny.	<b>Battery fixing</b>  Each battery must be securely fixed and covered to avoid any short-circuiting or leaks.
ČL. 14	ELEKTRICKÁ VÝBAVA	ELECTRICAL EQUIPMENTS

<b>14.1</b>	<p><b>Hasiace prístroje</b></p> <p>Každé vozidlo musí byť vybavené hasiacim systémom v súlade s FIA Normou pre plombované hasiace systémy v závodných vozidlách (1999), alebo s FIA normou 8865-2015</p> <p>Systém musí byť použitý v súlade s návodom výrobcu a s Technickým listom č.16 alebo č.52.</p> <p>Všetky hasiace fľaše musí byť správne chránené a musia byť umiestnené v priestore pre posádku. Musia byť prichytené najmenej 2 skrutkovacími kovovými páskami a ich uchytávací systém musí vydržať zbrzdzenie 25 g. Požaduje sa tiež zabezpečenie proti vysunutiu.</p> <p>Je povolený akýkoľvek spúšťací systém s vlastným zdrojom energie za predpokladu, že v prípade poruchy hlavných elektrických obvodov vozidla je možné uviesť do činnosti všetky hasiace prístroje..</p> <p>Jazdec, sediaci v normálnej polohe so zapnutým bezpečnostným pásom a s nasadeným volantom, musí byť schopný manuálne aktivovať hasiaci systém.</p> <p>Okrem toho sa môže s vypínačom kombinovať externé spúšťacie zariadenie. Musí byť označené červeným písmenom "E" v bielom kruhu s červeným okrajom s minimálnym priemerom 10 cm.</p> <p>Systém musí fungovať vo všetkých polohách, aj keď je vozidlo prevrátené.</p> <p>Trysky hasiacich prístrojov musia byť nainštalované tak, aby nemierili priamo na jazdca.</p>	<p><b>Fire Extinguishers</b></p> <p>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.</p> <p>The system must be used in accordance with the manufacturer's instructions and with Technical Lists n°16 or n°52.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>The system must work in any position, even when the car is inverted.</p> <p>Extinguisher nozzles must be installed in such a way that they are not directly pointed at the driver.</p>
<b>14.2</b>	<p><b>Hlavný odpojovač</b></p> <p>Jazdec, ktorý sedí normálne so zapnutými bezpečnostnými pásmi a s nasadeným volantom, musí byť schopný vypnúť všetky elektrické obvody a zastaviť motor pomocou nevýbušného odpojovača.</p> <p>Vnútrotný spínač musí byť označený symbolom zobrazujúcim červenú iskru v modrom trojuholníku s bielym okrajom.</p> <p>Musí byť tiež jasne označený vonkajší vypínací systém. V prípade uzavretých vozidiel musí byť tento vypínací systém umiestnený v spodnej časti stĺpika čelného okna na strane jazdca a v prípade otvorených vozidiel v spodnej časti stĺpika ochrannej konštrukcie</p>	<p><b>Master switch</b></p> <p>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.</p> <p>The internal switch must be marked by a symbol showing a red spark in a white-edged blue triangle.</p> <p>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.</p>
<b>14.3</b>	<p><b>Spätné zrkadlo</b></p> <p>Každé vozidlo musí mať najmenej jedno zrkadlo namontované tak, aby jazdec videl dozadu a na oba boky vozidla. Zrkadlo musí mať odrazovú plochu najmenej 75 cm<sup>2</sup>.</p>	<p><b>Rear view</b></p> <p>All cars must have at least one mirror mounted so that the driver has visibility to the rear and both sides of the car. The rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 75 cm<sup>2</sup>.</p>
<b>14.4</b>	<p><b>Bezpečnostné pásy</b></p> <p>Sú povolené iba bezpečnostné pásy v súlade s FIA normou 8853-2016.</p> <p>Musí sa používať bezpečnostný pás pozostávajúci z dvoch ramenných pásov, jedného bedrového pásu a dvoch rozkrokových pásov. Elastické zariadenia pripravené k ramenným pásom nie sú povolené.</p>	<p><b>Safety belts</b></p> <p>Only harnesses in compliance with FIA 8853-2016 standard will be accepted.</p> <p>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.</p>
<b>14.4.1</b>	<p><b>Kotviace body na šasi (do 31.12.2024)</b></p> <p>Dva kotviace body pre bedrový pás, dva (alebo jeden symetrický k sedadlu) pre ramenné pásy, dva pre rozkrokové pásy.</p>	<p><b>Points of anchorage to chassis (until 31.12.2024)</b></p> <p>Two anchorage points for the lap strap, two (or one anchorage point symmetrical about the seat) for the shoulder straps, two for the straps between the legs.</p>
<b>14.5</b>	<p><b>Opierka hlavy (do 31.12.2024)</b></p> <p>Každé vozidlo musí byť vybavené opierkou hlavy, ktorá v prípade pohybu hlavy vodiča po danej trajektórii počas nehody, zabráni dotyku prilby s akoukoľvek konštrukčnou časťou vozidla.</p>	<p><b>Headrest (until 31.12.2024)</b></p> <p>All the cars must be equipped with a headrest constructed such that if the driver's head moves in an expected trajectory during an accident, it will not make contact with any structural part of the car.</p>
<b>14.5.1</b>	<p><b>Vozidlá s bezpečnostnou klietkou proti prevráteniu, vyhovujúcou Článku 259</b></p>	<p><b>Cars with rollover structures complying with the Article 259 of the Appendix J.</b></p>

## Prílohy J

	Opierka hlavy musí spĺňať požiadavky Článku 259-14.4.1.	The headrest must fulfil the requirements of Article 259-14.4.1.
	Tam, kde by sa prilba jazdca mohla dostať do kontaktu s bezpečnostnou klieťkou, musí byť klieťka obložená obložením v súlade s Normou FIA 8857-2001 typ A (pozri Technický list č. 23 "FIA homologované obloženia bezpečnostnej klieťky") a musí byť trvalo pripevnené ku klieťke.	Where the driver helmets could come into contact with the safety cage, the padding must comply with FIA standard 8857-2001, type A (see Technical List n°23 "Roll Cage Padding Homologated by the FIA") and must be permanently fixed to the cage.
<b>14.5.2</b>	<b>Vozidlá s bunkou prežitia vyhovujúcou Článku 275 Prílohy J</b>	<b>Cars with survival cell complying with the Article 275 of the Appendix J.</b>
	Opierka hlavy musí spĺňať požiadavky Článku 275 prílohy J zodpovedajúcej dátumu výroby vozidla.	The headrest must fulfil the requirements of the Article 275 for the Appendix J corresponding to the car manufacturing date.
<b>14.6</b>	<b>Sedadlo jazdca (do 31.12.2025)</b>	<b>Driver seat (until 31.12.2025)</b>
	Odporúča sa, aby sa sedadlo namontovalo s ohľadom na informácie uvedené v učebnom dokumente: "Sedadlo pre vozidlá pretekov do vrchu – kategória 2, odvodené zo šasi vozidiel CN & E2-SC".	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".
<b>14.7</b>	<b>Ťažné zariadenie</b>	<b>Towing device</b>
<b>14.7.1</b>	Musí byť jasne viditeľné, natreté žltou, červenou, alebo oranžovou farbou	It must be clearly visible and painted in yellow, red or orange.
<b>14.7.2</b>	<b>Zadné ťažné zariadenie</b>	<b>Rear towing</b>
	Každé vozidlo musí byť vzadu vybavené pevným ťažným zariadením, ktoré musí byť jasne označené.	Each car must be equipped at the rear with a sturdy towing device which must be clearly marked.
<b>14.7.3</b>	<b>Predné ťažné zariadenie</b>	<b>Front towing</b>
	<b>Otvorené vozidlá:</b> Hlavný oblúk a jeho obloženie musia byť navrhnuté tak, aby sa vozidlo dalo v prípade nehody zdvihnúť alebo odtrhnúť.	<b>Open cars:</b> The main rollbar and its fairing must be so designed as to permit the lifting or the towing of the vehicle in case of an accident.
	<b>Uzavreté vozidlá:</b> Ťažné oko s minimálnym vnútorným priemerom 80 mm musí byť pevne pripevnené k predným konštrukciám vozidla.	<b>Closed cars:</b> A towing eye, with minimum inner diameter of 80 mm, must be securely fitted to the front structures of the car.
<b>ČL. 15</b>	<b>BEZPEČNOSTNÁ VÝBAVA</b>	<b>SAFETY EQUIPMENTS</b>
<b>15.1</b>	<b>Horčík</b>	<b>Magnesium</b>
	Použitie platní z horčíku, tenších ako 3 mm je zakázané	The use of magnesium sheet less than 3 mm thick is forbidden.
<b>15.2</b>	<b>Bezpečnostná klieťka proti prevráteniu (do 31.12.2024)</b>	<b>Rollover protection (until 31.12.2024)</b>
	<b>Vozidlá postavené pred 01.01.2010 :</b> Pozri Článok 277-2.1 Prílohy J pre vozidlá porovnateľné s Kategóriou II.	<b>Vehicles built before 01.01.2010:</b> See Article 277-2.1 of the Appendix J for vehicle comparable to Category II.
	<b>Vozidlá postavené po 01.01.2010 :</b> Pozri Článok 277-2.2 Prílohy J pre vozidlá porovnateľné s Kategóriou II.	<b>Vehicles built as from 01.01.2010:</b> See Article 277-2.2 of the Appendix J for vehicle comparable to Category II.
	<b>PO 01.01.2025</b>	<b>AS FROM 01.01.2025</b>
<b>15.3</b>	<b>Bezpečnostné konštrukcie</b>	<b>Safety structures</b>
<b>15.3.1</b>	<b>Vozidlá s bezpečnostnou konštrukciou proti prevráteniu, vyhovujúcou Článku 259 Prílohy J</b>	<b>Cars with rollover structures complying with the Article 259 of the Appendix J.</b>
	Článok 259-16 Prílohy J sa musí dodržiavať v celom rozsahu, ako aj nasledujúce požiadavky.	The complete Article 259-16 of the Appendix J must be fulfilled with the following requirements.
<b>15.3.1.1</b>	Bezpečnostné konštrukcie sa skúšajú pri zaťažení zodpovedajúcim minimálnej hmotnosti W, rovnaj alebo väčšej ako 625 kg..	The safety structures have to be tested with loads corresponding to a minimum weight W equal or greater than 625 kg.
<b>15.3.1.2</b>	Nárazová skúška na čelnej deformačnej konštrukcii sa môže nahradiť statickou tlakovou skúškou na bunke prežitia, ak sa použije čelná deformačná konštrukcia typu schváleného FIA.	The impact test on the frontal absorbing structure may be replaced by a static push test on the survival cell if a frontal absorbing structure from a type approved by the FIA is used.
	Technické oddelenie FIA si vyhradzuje právo akceptovať alebo požadovať vykonanie úplných nárazových skúšok.	The FIA Technical Department reserves the right to accept or require that full impact tests be carried out.
	Podmienky statického zaťaženia, pre proces schvaľovania, budú k dispozícii na požiadanie Technickým oddelením FIA, len výrobcom..	The static load conditions for the approval procedure will be available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only.



15.3.2	<b>Vozidlá s bezpečnostnou konštrukciou proti prevráteniu, vyhovujúcou Článku 275 Prílohy J</b>	<b>Cars with rollover structures complying with the Article 275 of the Appendix J</b>
	Články 275-15.1 až 275-15.4 Prílohy J z roku 2008 pre Formulu 3 musia byť splnené.	The Articles from 275-15.1 to 275-15.4 of the 2008 Formula 3 Appendix J must be fulfilled.
15.4	<b>Bočná ochrana (vozidlá vyrobené technológiou priestorového rámu)</b>	<b>Side protection (cars manufactured with space frame technology)</b>
	Na zabezpečenie dodatočnej ochrany jazdca, v prípade bočného nárazu, musí byť k priestorovému rámu pripevnený konštrukčný panel schválený FIA.	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.
	Tento panel musí siahäť od predného oblúka až po najzadnejší okraj palivovej nádrže.	This panel must extend from the front roll structure up to the rearmost edge of the fuel cell.
	Panel musí tiež zakrývať priestorový rám od spodného/podlahového nosníka podvozku po nosník otvoru priestoru pre posádku.	The panel must also cover the space frame from the bottom / floor chassis rail to the cockpit opening chassis rail.
	Špecifikácia tohto panelu je: DYOLEN s minimálnou hrúbkou 10 mm, ktorý musí byť pevne pripevnený k hlavnej konštrukcii rúrkového rámu v požadovanej oblasti takto: na jeho krajných rohoch, hornom, dolnom, prednom a zadnom okraji v polovici vzdialenosti medzi rohmi a v polovici vzdialenosti pozdĺž každej diagonálnej rúrky.	The specification of this panel is: DYOLEN of a minimum thickness of 10 mm which must be solidly attached to the main structure of tubular frame in the requested area in the following way: at its extreme corners, the upper, lower, forward and rearward edge halfway between the corners, and halfway along each diagonal tube.
	Upevnenie musí pozostávať z U-skrutky s priemerom 8 mm a hliníkovej platne s hrúbkou 3 mm, šírkou 20 mm a dĺžkou 12 mm presahujúcou rozpätie U-skrutky.	The attachment must consist of an 8mm U-bolt and an aluminium plate 3mm thick, 20mm wide and 12mm longer than the U-bolt span.
15.5	<b>Stabilizačné tyčky zabraňujúce prieniku</b>	<b>Suspension anti-intrusion bars</b>
	Aby sa zabránilo prieniku častí zavesenia do bunky prežitia pri bočnom náraze, musí byť každé rameno, každého predného prvku zavesenia, s dvoma vnútornými kotviacimi bodmi, čo najtesnejšie spojené s bunkou prežitia tiahlom.	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.
	Tiahlo musí mať kruhový prierez s minimálnym priemerom 10 mm a každý spoj musí byť priskrutkovaný alebo prichytený na čape a umiestnený v strede tohto prvku.	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.
<b>PO 01.01.2026</b>		<b>AS FROM 01.01.2026</b>
15.6	<b>Sedadlo</b>	<b>Seat</b>
	Vozidlá musia mať certifikovanú alebo schválenú konštrukciu na podporu hlavy, ramien a panvy; táto konštrukcia musí byť bezpečne pripevnená k bunke prežitia, alebo musí tvoriť jej súčasť, prípadne musí používať sedadlo schválené FIA.	Cars must have a certified or approved structure to support the head, shoulders and pelvis, that structure must be solidly attached to the survival cell or be part of it or alternatively use a FIA homologated seat.
15.7	<b>Uchytenie bezpečnostných pásov :</b>	<b>Safety harnesses mounting:</b>
15.7.1	<b>Vozidlá s bezpečnostnými konštrukciami schválenými FIA pred 31.12.2022 :</b>	<b>Cars with safety structures which were approved by the FIA before 31.12.2022:</b>
	Dva pre bedrové pásy, dva pre ramenné pásy, dva pre rozkrokové pásy. Každý kotviaci bod na karosérii musí zniesť zaťaženie 15 kN.	Two for the lap strap, two for the shoulder straps, two for the straps between the legs. Each anchorage point on the shell must be able to withstand a load of 15 kN.
	V každom prípade je zakázané kotviť bezpečnostné pásy k sedadlám alebo ich držiakom.	In all cases, it is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.
15.7.2	<b>Vozidlá s bezpečnostnými konštrukciami schválenými FIA po 31.12.2022 :</b>	<b>Cars with safety structures which were approved by the FIA after 01.01.2023:</b>
	Dva pre bedrové pásy, dva pre ramenné pásy, dva pre rozkrokové pásy.	Two for the lap strap, two for the shoulder straps, two for the straps between the legs.
	Musia sa predložiť podrobné výpočty preukazujúce, že kotviace body bezpečnostných pásov vydržia ťah 15 kN v ktoromkoľvek smere. Presné požiadavky na tieto výpočty budú k dispozícii na požiadanie Technickým oddelením FIA, len výrobcom.	Detailed calculations have to be provided, showing that the safety belt anchorage points are able to withstand 15 kN in any accident direction. Detailed requirements of the calculations will be available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only.
	V každom prípade je zakázané kotviť bezpečnostné pásy k sedadlám alebo ich držiakom.	In all cases, it is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.
15.8	<b>Bezpečnostné konštrukcie proti prevráteniu</b>	<b>Rollover structures</b>
15.8.1	<b>Pre vozidlá s PFe faktorom vyšším ako 220</b>	<b>For cars with PFe greater than 220.</b>

Kompletná bezpečnostná konštrukcia proti prevráteniu je povinná a musí byť bezpečne pripojená k bunke prežitia alebo tvoríť jej súčasť. A full rollover structure is mandatory, must be solidly attached to the survival cell or be part of it.

Tieto bezpečnostné konštrukcie proti prevráteniu musí FIA schváliť v súlade s Postupom pre schvaľovanie bezpečnostných konštrukcií pre vozidlá kategórie 2 (k dispozícii na požiadanie na Technickom oddelení FIA, len výrobcom). These rollover structures must be approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for Category 2 cars (available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only).

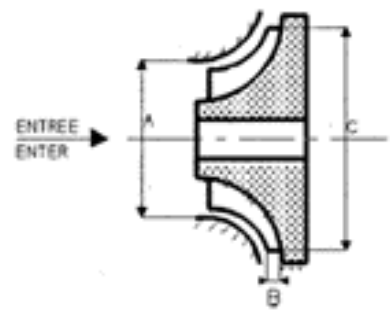
PO 01.01.2028

AS FROM 01.01.2028

15.8	Bezpečnostná konštrukcia proti prevráteniu	Rollover structures
	Kompletná bezpečnostná konštrukcia proti prevráteniu je povinná a musí byť bezpečne pripojená k bunke prežitia alebo tvoríť jej súčasť.	A full rollover structure is mandatory, must be solidly attached to the survival cell or be part of it.
	Tieto bezpečnostné konštrukcie proti prevráteniu musí FIA schváliť v súlade s Postupom pre schvaľovanie bezpečnostných konštrukcií pre vozidlá kategórie 2 (k dispozícii na požiadanie na Technickom oddelení FIA, len výrobcom).	These rollover structures must be approved by the FIA in accordance with the approval procedure of safety structures for Category 2 cars (available from the FIA Technical Department on request, for manufacturers only).

ČL. 16	DEFINÍCIE A TOLERANCIE PF	PF DEFINITIONS AND TOLERANCES
	Nižšie uvedené definície a tolerancie sa vzťahujú na Technický list PF. Nižšie uvedené definície a tolerancie sa vzťahujú na Technický list PF.	The definitions and tolerances below apply for the PF Technical Sheet.
	Maximálne a minimálne hodnoty nemajú žiadnu toleranciu. Maximum and minimum values have no tolerance.	
	Všetky merania sú vykonané s pneumatikami a kolesami pre suchý pretek. All measurements are taken with dry weather tyres and wheels.	
16.1	<b>PF hmotnosť na pretek</b>	<b>PF Racing Weight</b>
	Hmotnosť vozidla vrátane jazdca a jeho kompletného pretekárskeho vybavenia. The weight of the car with the driver, wearing his full racing apparel.	
	Počas celého podujatia musí hmotnosť na pretek zostať v rámci nasledujúcich tolerancií. At all times during the event, the racing weight must remain within the following tolerance band.	
	Tolerancia : +100 / - 0 kg Tolerance: +100 / - 0 kg	
16.2	<b>PF Motor</b>	<b>PF Engine</b>
16.2.1	<b>Pôvodný motor (motocyklový, alebo iný)</b>	<b>Engine origin (Motorcycle or Other)</b>
	Motocyklový: Blok motora, alebo hlava pochádzajú z motocyklového motora. Motorcycle: Engine block or head is derived from a motorcycle engine.	
16.2.2	<b>Typ motora (s vratnými piestami, alebo rotačnými)</b>	<b>Engine type (Reciprocating or Wankel)</b>
	Je to typ motora : motor s vratnými piestami, alebo s rotačnými (*). Is the type of engine: reciprocating pistons or rotary engine (*).	
	(* ) typ krytý patentom NSU Wankel. (* ) Of the type covered by NSU Wankel patent.	
16.2.3	<b>Usporiadanie valcov (radové, v tvare V alebo ploché)</b>	<b>Cylinder layout (In line, Vee or Flat)</b>
	Je usporiadanie valcov motora. Is the engine cylinders layout.	
16.2.4	<b>Typ bloku motora a výfuku (typ 1 alebo typ 2)</b>	<b>Engine block and exhaust type (Type 1 or Type 2)</b>
	<b>Typ 1:</b> ak blok motora pochádza zo sériovej výroby a výfukové potrubie je z liatiny. <b>Type 1:</b> if the engine block is derived from a series production unit and the material of the exhaust manifold is cast iron.	
	<b>Typ 2:</b> ak blok motora pochádza z akéhokoľvek iného zdroja alebo ak materiál výfukového potrubia nie je liatina (okrem prípadov, keď je výfukové potrubie integrované do hlavy valcov). <b>Type 2:</b> if the engine block comes from any other sources or the material of the exhaust manifold is not cast iron (except when the exhaust manifold is integrated into the cylinder head).	
16.2.5	<b>Počet valcov (2 - 12)</b>	<b>Number of cylinders (2 - 12)</b>
	Je počet valcov motora. Is the number of engine cylinders.	
16.2.6	<b>Počet ventilov na jeden válec (2 - 5)</b>	<b>Number of valves per cylinder (2 - 5)</b>
	Je celkový počet ventilov na jeden válec. Is the total number of valves per each cylinder.	
16.2.7	<b>Vrtanie</b>	<b>Bore</b>
	Je vrtanie motora v mm, zaokrúhlené na najbližšiu desatinu mm (0,1 mm). Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.	
	Tolerancia : +/- 0,2 mm Tolerance: +/- 0.2 mm	
16.2.8	<b>Objem motora</b>	<b>Cylinder Capacity</b>
	Je celkový objem valcov motora vyjadrený v cm <sup>3</sup> , vypočítaný v súlade s definíciou v článku 251-2.3.1. The engine capacity, in cm <sup>3</sup> , calculated in accordance with the definition of Article 251-2.3.1.	

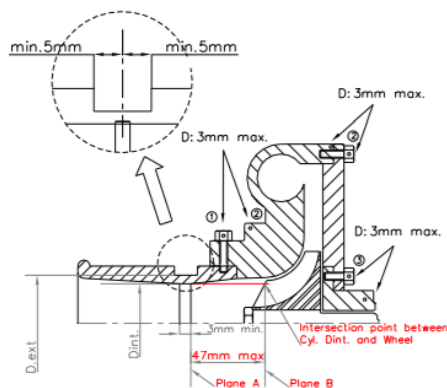
	V prípade rotačného motora (Wankelovho typu) znamená zdvihový objem na rotor (nominálne 654 cm <sup>3</sup> pre rotačný motor Mazda) vynásobený počtom rotorov. Tolerancia : +/-0,7 %	For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm <sup>3</sup> for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors. Tolerance: +/-0.7 %
<b>16.2.9</b>	<b>Typ olejovej vane (mokrú, alebo suchú)</b>  Je typ mazacieho systému (mokrú vaňa – suchá vaňa).	<b>Oil sump type (Wet or Dry)</b>  Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).
<b>16.2.10</b>	<b>Typ paliva (benzín, alebo nafta)</b>  Je to typ použitého paliva (zmes benzínu s etanolom sa považuje za « benzín »). Zhodnosť je podľa Článku 9.1.	<b>Fuel type (Petrol or Diesel)</b>  Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use “Petrol”). Eligibility according to Article 9.1
<b>16.2.11</b>	<b>Konfigurácia škrtiacej klapky (spoločná pre niekoľko valcov alebo individuálna)</b>  Vzťahuje sa na konfiguráciu škrtiacej klapky. Individuálne znamená jedno teleso škrtiacej klapky pre každý valec.	<b>Throttle configuration (Common to several cylinders or Individual)</b>  Is the intake throttle unit configuration. Individual means one throttle body for each cylinder.
<b>16.2.12</b>	<b>Priemer škrtiacej klapky</b>  Je minimálny priemer vstupného otvoru v polohe škrtiacej klapky v mm (ak sa palivo dodáva cez karburátory, priemer Venturiho trubice sa meria v najužšom bode), zaokrúhlený na najbližších 0,1 mm.  Tolerancia : + 0	<b>Throttle body diameter</b>  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
<b>16.2.13</b>	<b>Typ nasávania (atmosférické alebo preplňované/turbodúchadlom)</b>  Uveďte, či ide o motor s prirodzeným nasávaním alebo preplňovaný (Preplňovaný / Turbodúchadlom).	<b>Induction type (Normally aspirated or Super / Turbocharged)</b>  Specify if the engine is normally aspirated or forced induction (Super / Turbocharged).
<b>16.2.14</b>	<b>Počet turbodúchadiel</b>  Je počet turbodúchadiel na vstupe	<b>Turbocharger number</b>  Is the number of turbochargers on the inlet.
<b>16.2.15</b>	<b>Priemer induktora telesa kompresora</b>  Označuje minimálny priemer vstupu do kompresora, rozmer A v mm, zaokrúhlený na najbližších 0,1 mm (v prípade viacstupňového systému sa berie do úvahy len prvý kompresor). Tolerancia : + 0	<b>Compressor housing inducer diameter</b>  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



<b>16.2.16</b>	<b>Kontrola obtokového kanála preplňovania alebo priepustnej vetvy (Áno alebo Nie)</b>  Uveďte, či má skriňa kompresora kanál, ktorý by mohol umožniť obchádzanie vzduchu cez deklarovaný priemer induktora v preplňovanom motore.	<b>Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No)</b>  Specify if the compressor housing has any channel that could allow air to bypass the declared inducer diameter in a forced induction engine.
<b>16.2.17</b>	<b>Počet restriktorov</b>  Je počet restriktorov na saní motora. Deklarovaná geometria restriktora musí byť v súlade s Obrázkom 254-4. Jedinou výnimkou je prípad, keď vozidlo určené na použitie v sérii uznanej FIA alebo ASN má schválenú prírubu v inej polohe.  V prípade motorov s atmosférickým nasávaním sa skriňa škrtiacej klapky považuje za náhradu skrine kompresora. Akákoľvek iná prírubu sa pri výpočte Performance Factoru nezohľadní.	<b>Number of restrictors</b>  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.

**16.2.18 Priemer restriktora**

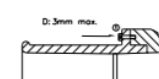
Je priemer restriktora v mm.  
Tolerancia : + 0

**Restrictor diameter**

Is the diameter of the restrictor in mm.  
Tolerance: + 0

- ① trou pour bride ou bride/carter de compression  
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque  
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque  
hole for central housing or housing/flange

AUTRES POSSIBILITES :  
OTHER POSSIBILITIES :



254-4

**16.2.19 Katalyzátor (áno, alebo nie)**

Uvedte, či je vozidlo vybavené systémom katalytickej regulácie emisií s prídavným spaľovaním alebo v prípade vznetrových motorov filtrom pevných častíc.

Katalyzátor sa zahrnie do výpočtu Performance Factora, ak sa celé jadro nachádza do 1000 mm od bloku valcov.

Poznámka: táto vzdialenosť sa meria priamo medzi jadrom a blokom valcov, nie po dĺžke výfukového potrubia.

**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 complete core is within 1000 mm of the cylinder block.

Note: this distance is measured directly between the core and the cylinder block, not along the exhaust pipe length

**16.2.20 Maximálne otáčky motora**

Sú maximálne otáčky motora použité počas súťaže v otáčkach za minútu, zaokrúhlené na najbližších 100 otáčok za minútu.

Technický delegát môže požiadať pretekára, aby preukázal, že počas podujatia môže dosiahnuť maximálne otáčky motora (-500 ot./min.).  
Tolerancia: + 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

**16.2.21 Kompresný pomer**

Je kompresný pomer motora, zaokrúhlený na najbližšiu hodnotu 0,1, vypočítaný podľa nasledujúceho vzorca:

$$R = (v + V) / v$$

kde :

v = celkový objem jednej spaľovacej komory;

V = zdvihový objem jedného valca (zdvihový objem motora/počet valcov).

Tolerancia : + 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

**16.2.22 Variabilné časovanie ventilov (áno, alebo nie)**

Uvedte, či je motor vybavený systémom variabilného časovania ventilov.

Systémy s variabilným časovaním ventilov nemajú konštantný vzťah medzi zdvihom ventilov a polohou kľukového hriadeľa.

**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.

**16.3 Prevod****16.3.1 Hnané kolesá (FWD, RWD alebo AWD)**

Udáva, ktoré kolesá sú hnacie

**Power Train****Driven wheels (FWD, RWD or AWD)**

Specify which wheels the engine drives.

**16.3.2 Počet prevodových stupňov (1 až 7)**

Udáva počet prevodových stupňov pre jazdu vpred (ak je ich viac ako 7, zadajte 7).

**Number of gears (1 to 7)**

Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).

**16.3.3 Radenie (manuálne, alebo sekvenčné)**

jedná sa o mechanizmus zmeny prevodového stupňa prevodovky. Ak ide o mechanický systém "H", považuje sa za "manuálny". Ostatné systémy sa považujú za "sekvenčné".

**Shifting mechanism (Manual or Sequential)**

Is the gearbox shifting mechanism. If it is a mechanical "H pattern", it will be considered "Manual". Alternative systems will be considered "Sequential".

**16.3.4 Šírka ráfikú predného kolesa**

Je šírka ráfikov predných kolies pre suché pneumatiky v palcoch (prepočet 1" = 25,4 mm), zaokrúhlená na najbližších 0,1 palca.

Tolerancia : +/- 0,2 palca

**16.3.5 Šírka ráfikú zadného kolesa**

Je šírka ráfikov zadných kolies pre suché pneumatiky v palcoch (prepočet 1" = 25,4 mm), zaokrúhlená na najbližších 0,1 palca.

Tolerancia : +/- 0,2 palca

**16.7 Aerodynamika****16.7.1 Rázvor**

Je priemer vzdialenosti, meranej na zemi, medzi stredmi nábojov dvoch kolies na tej istej strane vozidla, na oboch stranách vozidla, pričom kolesá sú nastavené tak, aby smerovali rovno, zaokrúhlený na najbližší mm.

Tolerancia: +/- 20 mm

**16.4.2 Výška nad zadným kolesom**

Je vzdialenosť v mm od zeme po najvyšší bod zadného kolesa alebo časti karosérie zakrývajúcej zadné koleso pri pohľade zhora, zaokrúhlená na najbližší mm.

Tolerancia: +/-20 mm

**Rear 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

**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

**Aerodynamic****Wheelbase**

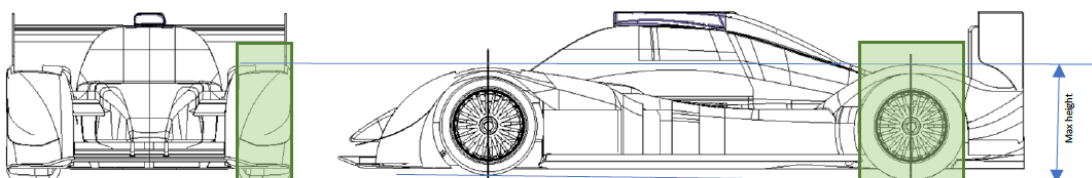
Is the distance in mm from the ground to the highest point of the rear wheel or of the part of the bodywork covering the rear wheel view from the top, rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-20 mm

**Height over rear wheel**

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.

Tolerance: +/-20 mm

**16.4.3 Predný previs Y200**

Je priemerná vzdialenosť v mm, meraná na zemi, na oboch stranách vozidla od stredu prednej nápravy po najprednejší bod vozidla vo vzdialenosti 200 mm od osi vozidla (Y200), zaokrúhlená na najbližší mm.

Tolerancia: +/-10 mm

**Front overhang at Y200**

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 at a line 200mm from the car centreline (Y200), rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-10 mm

**16.4.4 Maximálna šírka pri 500-700 mm pred osou predného kolesa**

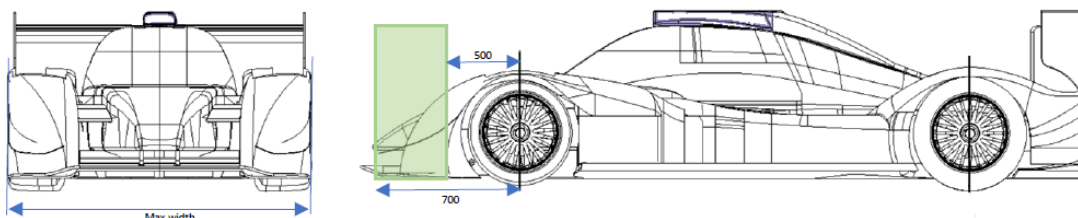
Maximálna šírka meraná v rozmedzí 500 až 700 mm pred osou predného kolesa.

Tolerancia: +/-20 mm

**Max. Width at 500-700mm in front of FWCL**

Maximum width measured between 500-700 mm in front of the FWCL.

Tolerance: +/-20 mm

**16.4.5 Previs difúzora pri Y200**

Je priemerná vzdialenosť v mm, meraná na zemi, na oboch stranách vozidla medzi stredom zadnej nápravy a najzadnejším bodom difúzora vo vzdialenosti 200 mm od osi vozidla (Y200), zaokrúhlená na najbližší mm (nula znamená, že vozidlo je bez difúzora).

Tolerancia: +/-10 mm

**Diffuser overhang at Y200**

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, outboard of a line 200mm from the car centreline (Y200), rounded off to the nearest mm (zero means there is no diffuser).

Tolerance: +/-10 mm

**16.4.6 Previs zadného krídla**

Je priemerná vzdialenosť na oboch stranách vozidla v mm, medzi stredom zadnej nápravy a najzadnejším bodom krídla, zaokrúhlená na najbližší mm. (nula znamená, že vozidlo nemá krídlo)

Tolerancia : +/- 30 mm

**Rear wing overhang**

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).

Tolerance: +/-30 mm

**16.4.7 Výška zadného krídla**

Je zvislá vzdialenosť v mm medzi zemou a najvyšším bodom krídla, zaokrúhlená na najbližší mm, bez podpier a bočných plošiek (nula znamená, že vozidlo nemá krídlo)

Tolerancia : +/- 30 mm

**Rear Wing Height**

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

**16.4.8 Dĺžka zadného krídla**

Je vodorovná vzdialenosť v mm medzi najprednejším bodom krídla a klapky a najzadnejším bodom krídla a klapky, meraná v najširšom pozdĺžnom priereze krídla, zaokrúhlená na najbližší mm, bez podpier a bočných plošiek (nula znamená, že zadné krídlo nie je).

Tolerancia: +/-30 mm

**Rear wing length**

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

**16.4.9 Šírka prednej nápravy**

Je vzdialenosť na zemi v mm medzi vonkajšími stranami oboch pneumatík prednej nápravy, zaokrúhlená na najbližší mm.

Tolerancia : +/- 20 mm

**Front axle width**

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

**16.4.10 Šírka zadnej nápravy**

Je vzdialenosť na zemi v mm medzi vonkajšími stranami oboch pneumatík zadnej nápravy, zaokrúhlená na najbližší mm.

Tolerancia : +/- 20 mm

**Rear axle width**

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

**16.4.11 Šírka v mieste zadného ochranného oblúka**

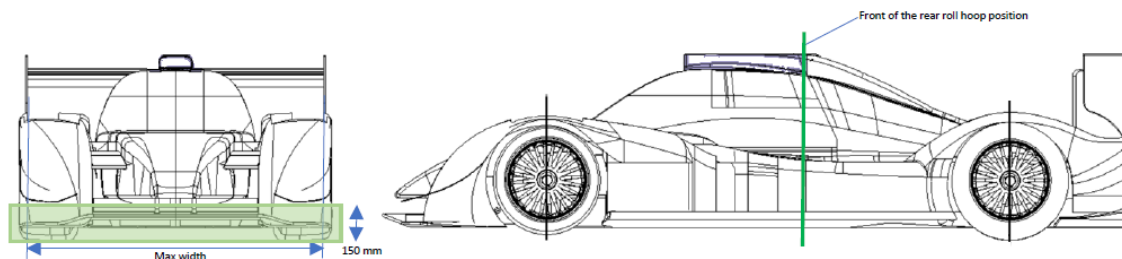
Je maximálna šírka vozidla, do výšky 150 mm od zeme, pred zadným ochranným oblúkom (bezpečnostnou konštrukciou).

Tolerancia: +/-20 mm

**Width at Rear Roll hoop Position**

The maximum width of the car, up to 150 mm from the ground, at the front of the rear roll structure (safety structure).

Tolerance: +/-20 mm

**16.4.12 Statická výška za difúzorom**

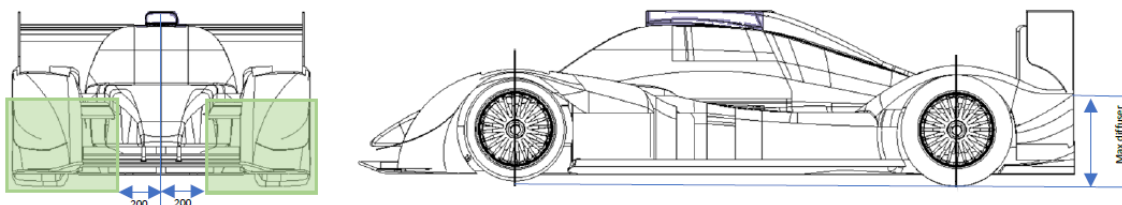
Je maximálna výška v mm medzi zemou a spodnou stranou difúzora na výstupe z tunela difúzora vo vzdialenosti 200 mm od osi vozidla (Y200), zaokrúhlená na najbližší mm.

Tolerancia: +/-15 mm

**Static height at rear of diffuser**

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 200mm from the car centreline (Y200), rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-15 mm

**16.4.13 Typ prednej podlahy (Podlaha, alebo predné krídlo)****Front Floor Type (Floor or Front Wing)**

	<b>Podlaha :</b> Karoséria tvorí súvislú spodnú plochu od prednej časti vozidla smerom dozadu po os predných kolies v minimálnej šírke 300 mm.	<b>Floor:</b> Bodywork forms a continuous bottom surface from the front of the car rearward to the Front Wheel Centreline over a minimum width of 300mm.
	<b>Predné krídlo:</b> Karoséria tvorí prerušovanú spodnú plochu od prednej časti vozidla smerom dozadu k osi predných kolies.	<b>Front wing:</b> Bodywork forms a discontinuous bottom surface from the front of the car rearward to the Front Wheel Centreline.
<b>16.4.14</b>	<b>Typ zadnej podlahy (rovná podlaha, čiastočný difúzor, kompletný difúzor)</b>	<b>Rear Floor Type (Flat Floor, Part Diffuser or Full Diffuser)</b>
	Definícia zadnej podlahy: je to spodná plocha vozidla za zadným ochranným oblúkom (bezpečnostnou konštrukciou).	Rear Floor definition: is the bottom surface of the car rearward of the rear roll structure (safety structure).
	<b>Rovná podlaha:</b> žiadne zakrivenie podlahy v pozdĺžnom smere. (Na prekonanie možných výrobných ťažkostí je povolená tolerancia rovinnosti $\pm 5$ mm).	<b>Flat Floor:</b> no curvature to the floor in longitudinal direction. (To help overcome any manufacturing difficulties, a flatness tolerance of $\pm 5$ mm is permitted)
	<b>Čiastočný difúzor:</b> ohýba sa len smerom dozadu od prednej strany zadných kolies.	<b>Part Diffuser:</b> curves only rearward of the front of rear wheels.
	<b>Kompletný difúzor:</b> ohýba sa pred prednou stranou zadných kolies.	<b>Full Diffuser:</b> curves from forward of rear wheel.
<b>16.4.15</b>	<b>Viditeľnosť kola (otvorené koleso, jednoduchá karoséria alebo úplná karoséria)</b>	<b>Wheel visibility (Open Wheel, Simple Bodywork or Complex Bodywork)</b>
	Vzťahuje sa na prípadné prekrytie kola vozidla.	Is the covering, if any, around the wheels of the car.
	<b>Otvorené koleso:</b> žiadne prekrytie pneumatiky, alebo žiadna karoséria medzi samotnou pneumatikou a zvislou rovinou 50 mm pred, alebo za celou pneumatikou.	<b>Open Wheel:</b> no bodywork covering the tyre or between the tyre itself and a vertical plane 50mm ahead or behind the complete tyre.
	<b>Jednoduchá karoséria:</b> kompletné koleso nad osou náboja nie je viditeľné pri pohľade zhora a spredu.	<b>Simple Bodywork:</b> the complete wheel above the hub centreline not visible in plan view and when viewed from the front.
	<b>Úplná karoséria:</b> akákoľvek konfigurácia, ktorá nie je opísaná vyššie.	<b>Complex Bodywork:</b> Any configuration not described above.
<b>16.4.16</b>	<b>Prístup do kokpitu (jednoduchý, dvojitý alebo uzavretý)</b>	<b>Cockpit Access (Single, Double or Closed)</b>
	<b>Dvojitý:</b> široký podvozok ( $\geq 650$ mm) s priestorom pre posádku otvoreným po celej šírke.	<b>Double:</b> wide chassis ( $\geq 650$ mm) with full width cockpit opening.
	<b>Jednomiestny:</b> úzky podvozok ( $< 650$ mm) s jedným sedadlom, alebo široký podvozok so samostatným otvorom na celej šírke priestoru pre posádku ( $< 650$ mm).	<b>Single:</b> narrow chassis ( $< 650$ mm) single seater or wide chassis with single width cockpit opening ( $< 650$ mm).
	<b>Uzavretý:</b> podvozok so strechou.	Closed: chassis with a roof.
<b>16.5</b>	<b>Šasi</b>	<b>Chassis</b>
<b>16.5.1</b>	<b>Typ šasi (priestorový rám, alebo monokok)</b>	<b>Chassis type (Spaceframe or Monocoque)</b>
	<b>Priestorový rám:</b> zváraný kovový rám (priestorový rám) s/bez kovových alebo kompozitných výstuh pripevnených nitmi, alebo prilepenými.	<b>Spaceframe:</b> a welded metallic framework (space frame) with/without metallic or composite stiffening panels attached with rivets or adhesives.
	<b>Monokok:</b> akákoľvek iná konštrukcia podvozku.	<b>Monocoque:</b> any other chassis structure.
<b>16.5.2</b>	<b>Šírka podvozku (úzky, alebo široký)</b>	<b>Chassis Width (Narrow or Wide)</b>
	<b>Úzky :</b> Maximálna vnútorná šírka priestoru pre posádku je menšia ako 650 mm.	<b>Narrow:</b> maximum interior cockpit width is narrower than 650 mm.
	<b>Široký :</b> Maximálna vnútorná šírka priestoru pre posádku je väčšia, alebo rovná 650 mm.	<b>Wide:</b> maximum interior cockpit width is greater than or equal to 650 mm.

<b>ČL. 17</b>	<b>KONEČNÝ TEXT</b>	<b>FINAL TEXT</b>
<b>17.1</b>	Konečným znením týchto pravidiel je anglická verzia, ktorá bude rozhodujúca v prípade sporu.	The final text of these regulations is the English version, which shall be used should any dispute arise over their interpretation.
<b>17.2</b>	Pomocné texty na webovej stránke "Performance Factor" majú len informatívny charakter a tieto pravidlá majú prednosť.	The help text in the "Performance Factor" website are for information only and these regulations have predominance.

## PRÍLOHA 1 – MINIMÁLNA HMOTNOSŤ

Minimálna hmotnosť vozidla sa vypočíta na webovej stránke PF. Minimálna hmotnosť je spojená s hodnotou Performance Faktora motora (PFe) vozidla.

Vzťah medzi minimálnou hmotnosťou vozidla a hodnotou PFe sa vypočíta pomocou nasledujúceho grafu.

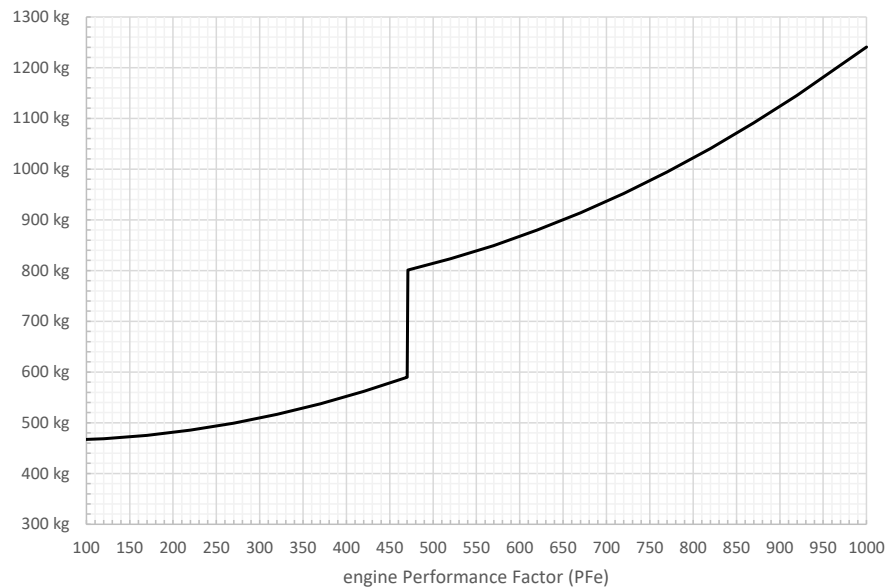
Minimálna hmotnosť bude výstupom na liste PF-ID.

## 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.

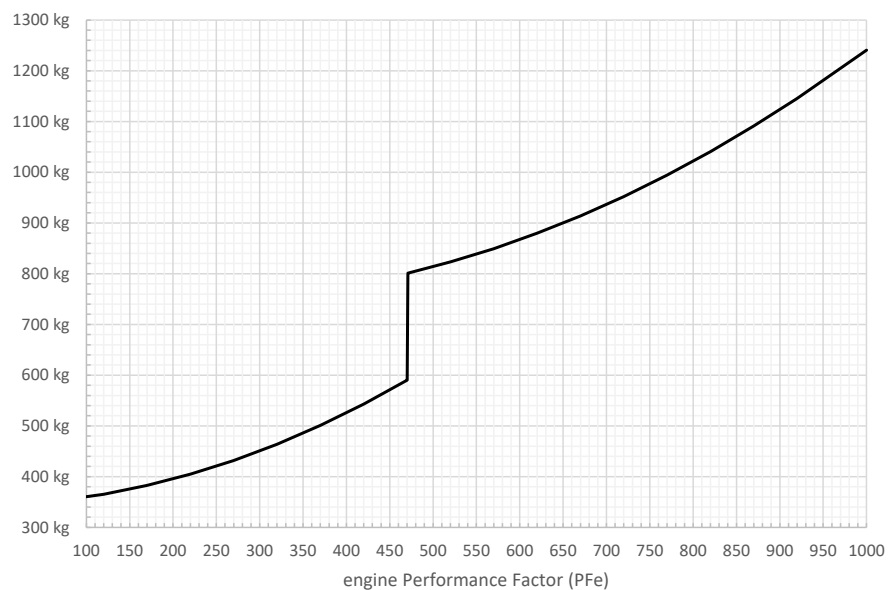


Ak je napríklad hodnota PFe vypočítaná prostredníctvom webovej stránky 420, minimálna hmotnosť vozidla bude 562 kg.

Ak bezpečnostné konštrukcie vozidla spĺňajú bezpečnostné požiadavky Technických predpisov FIA pre formulu 1 z roku 2005, vzťah medzi minimálnou hmotnosťou vozidla a hodnotou PFe sa vypočíta pomocou nasledujúceho grafu.

As an example: if the PFe value, calculated by the website, is 420, the car minimum weight will be 562 kg.

If the car safety structures comply with the safety requirements of the 2005 FIA Formula One Technical Regulations, the relationship between the car minimum weight and the PFe value is calculated using the following graph.





ÚPRAVY PLATNÉ OD 01.01.2025

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2025

.....

.....

ÚPRAVY PLATNÉ OD 01.01.2026

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2026

.....

.....