



SHOCK! CUP

off road tech trial

Pravidla 2013

Upravené vydání pro volné třídy



Červeně jsou označena ustanovení, která se na volné třídy nevztahují.
Modře jsou označena ustanovení, která se nevztahují nebo nejsou povinná pro registrovaná vozidla.

30. ledna 2013

Novelizované nebo doplňované části textu Pravidel 2013 jsou uvedeny **tučně** (netýká se nadpisů)

ČÁST PRVNÍ VŠEOBECNÉ

1 Úvod

Pravidla závodu jsou povinná a závazná pro všechny účastníky závodu včetně pořadatelů a jejich personálu (obsluha občerstvení atd.) a diváků. Během závodu se musí všichni účastníci závodu včetně diváků řídit pokyny pořadatelů a komisařů v celém areálu závodního štábu, v sekcích i mimo ně a zejména při vyprošťování vozidel. Pravidla musí být vyvěšena v areálu závodního štábu.

2 Účast v závodu

(1) Závodu se mohou zúčastnit pouze řádně zaregistrovaní soutěžící, kteří odevzdali řádně vyplněný a podepsaný registrační list účastníka závodu, uhradili startovné, popřípadě poplatky za vyplacení se z podmínek reklamy a bylo jim přiděleno startovní číslo.

(2) Posádku soutěžního vozidla tvoří řidič a spolujezdec nebo pouze řidič. Členové posádky musí být uvedeni na registračním listu. Řidič může být registrován pouze v jedné posádce a to jako řidič. Spolujezdec může být registrován nejvýše ve dvou posádkách jedné třídy, ale pouze jako spolujezdec. V průběhu závodu nelze zaregistrované členy posádky měnit za nezaregistrované osoby a není povolena změna řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla. Při jízdě v sekci může být ve vozidle pouze řidič. Řidič soutěžního vozidla musí být starší 18-ti let. Minimální věk spolujezce je 12 let. Přítomnost další osoby nebo zvířete ve vozidle v průběhu jízdy v sekci je zakázána.

(3) Hlavní komisař může v průběhu závodu na žádost posádky povolit doplnění nebo změnu v registraci posádky. Doplnění nebo změna registrace posádky je platná od okamžiku, kdy tuto skutečnost oznámí hlavní komisař sportovnímu komisaři, který rozhoduje třídu, ve které je posádka, které se doplnění nebo změna týká, zaregistrovaná. Doplnění nebo změnu v registraci posádky nelze povolit zpětně.

(4) Posádka musí závod absolvovat na tom vozidle, které přistavila k technickým přejímkám závodu a které bylo schváleno jako způsobilé pro konání závodu. Změna vozidla v průběhu závodu je zakázána.

3 Zodpovědnost a vzdání se ručení

Každý člen posádky svým podpisem na registračním listě zároveň prohlásí, že se osobně neodvolatelně vzdává nároků na náhradu škody na majetku i zdraví vzniklých v souvislosti se závodem vůči pořadatelům a jejich personálu, stejně jako vůči úřadům a osobám, které dali k dispozici cestu a pozemky pro konání závodu v dané lokalitě. Současně tímto prohlásí, že celý závod absolvuje dobrovolně, ze své vlastní vůle a na svoje vlastní riziko. U účastníků závodu mladších 18 ti let bude vyžadován na registračním listě podpis zákonného zástupce.

4 Reklama

(1) Pořadatel závodu si rezervuje na každém vozidle bezplatně plochu pro reklamu. Plocha musí být vytvořena tak, aby na ní mohla být připevněna lepicí folie. Reklamní podmínky budou pořadatelem určeny před technickými přejímkami vozidel a pro posádky jsou povinné. Při nedodržení reklamních podmínek neodpovídá vozidlo pravidlům závodu, pokud není dále uvedeno jinak.

(2) Posádka, která se z reklamních podmínek pro daný závod vyplatí, není povinna reklamní podmínky pro daný závod dodržet. Poplatek pro vyplacení posádky z reklamních podmínek bude stanoven pro každý závod samostatně, musí být zveřejněn před technickými přejímkami vozidel a posádkou zaplacen v průběhu registrace posádky.

ČÁST DRUHÁ ORGANIZACE A PRŮBĚH ZÁVODU

5 Organizace závodu

(1) Závodní den je zahájen po rozpravě a ukončen po ukončení soutěžních jízd a uzavření poslední sekce. Vjezd do areálu závodního štábu včetně soutěžních sekcí před zahájením a po ukončení závodního dne a vjezd do uzavřených sekcí v průběhu závodu je pro soutěžní posádky zakázán. Jízdu v jednotlivých sekcích řídí výhradně komisaři. Cizí pomoc v průběhu jízdy v sekci je zakázána.

(2) Soutěžící posádky jsou rozděleny do jednotlivých tříd podle rozvoru vozidel (**článek 49**). Pokud bude u některé třídy registrováno málo posádek, může být tato třída spojena s jinou třídou. Pokud bude u některé třídy registrováno více posádek, může být tato třída rozdělena na skupiny. Spojení tříd nebo rozdělení tříd na skupiny může být provedeno pořadatelem také z organizačních nebo i jiných důvodů. O rozdělení nebo spojení tříd musí být účastníci závodu uvědoměni v průběhu rozpravy. O zařazení vozidel do tříd, o spojení tříd nebo rozdělení tříd na skupiny rozhoduje hlavní komisař.

(3) Pokud bude některá třída rozdělena do skupin, pojedou skupiny současně v takovém počtu sekcí, do jakého počtu skupin bude třída rozdělena, a v těchto sekcích se vzájemně vystřídají. Korektnost hodnocení posádek bude zaručena tak, že stejnou sekci budou hodnotit stejní komisaři pro všechny skupiny dané třídy. Pořadí absolvování sekcí pro jednotlivé třídy určuje hlavní komisař.

5a Pohyb vozidel po závodním štábu

(1) Při pohybu vozidel v areálu závodního štábu nesmí řidič vozidla ohrozit osoby pohybující se v areálu závodního štábu bezohlednou, riskantní a rychlou jízdou v areálu závodního štábu a musí dbát pokynů komisařů a pořadatelů zejména pro přesun vozidel v areálu závodního štábu mezi jednotlivými sekcemi a depem.

(2) Po dokončení jízdy v sekci musí být vozidlo odstaveno v blízkosti sekce, řádně zajištěno proti samovolnému pohybu a svojí polohou nesmí bránit ve vjezdu či výjezdu z některé sekce nebo jinak narušit průběh závodu. Posádce není dovoleno vzdalovat se ze stanoviště v okolí sekce. Při nutném odjezdu mimo určené stanoviště, je povinností posádky tuto skutečnost oznámit komisaři. Jedná se o dočasné vyloučení ze závodu.

(3) Je zakázáno vjíždět s vozidly do prostorů, do kterých to je vyloženě zakázáno, dále mimo areál závodního štábu a depa, do uzavřených sekcí a po ukončení závodního dne v celém areálu závodního štábu. O zakázaných prostorech budou posádky informovány při rozpravě.

6 Dvojitý start

Na jednom vozidle mohou závod absolvovat nejvýše dvě posádky (dvojitý start). V tomto případě musí být každá posádka samostatně zaregistrována. Startovní číslo, které není v daném okamžiku nasazeno, musí být zakryto.

7 Zákaz alkoholu

Po dobu konání závodu platí pro řidiče, spolujezdce a komisaře přísný zákaz požívání alkoholických nápojů. Hlavní komisař je oprávněn nařídit v průběhu závodu dechovou zkoušku.

8 Technické přejímky vozidel

(1) Před každým závodem, dle časového harmonogramu závodu, probíhají technické přejímky všech vozidel. Úpravy, které nejsou výslovně zakázány, jsou povoleny. Každé vozidlo musí být po své prohlídce k dispozici ostatním posádkám této třídy po dobu 15 minut, přičemž na požádání musí být zabezpečeno také nahlédnutí do motorového prostoru.

(2) Startovní číslo musí být umístěno z obou bočních stran vozidla a musí být čitelné. Startovní čísla, která jsou uvedena na vozidle a nesouvisí se závodem, musí být zakryta tak, aby nemohlo dojít k jejich záměně s přiděleným startovním číslem pro daný závod. Vozidlo, které nebude správně označeno přiděleným startovním číslem, neodpovídá pravidlům závodu a může být dočasně vyloučeno ze závodu.

(3) Vozidla, která nebudou přistavena k technickým přejímkám, nebudou schválena jako způsobilá a nemohou se závodu zúčastnit.

9 Rozprava

Před zahájením závodu se uskuteční rozprava účastníků závodu, které se zúčastní všichni členové posádek včetně všech komisařů. Na rozpravě budou poskytnuty informace o způsobu organizace a průběhu vlastního závodu. V průběhu rozpravy mohou být pro daný závod některá ustanovení pravidel doplněna nebo pozměněna. Změnu pravidel musí odsouhlasit hlavní komisař. Na rozpravě budou posádky dále informovány o barevném označení brankových polí pro jednotlivé třídy, pokud bude barevné rozlišení brankových polí použito. Po ukončení rozpravy bude zahájen závodní den.

10 Diskvalifikace

V průběhu jízdy v sekci bude vozidlo diskvalifikováno při porušení pravidel o průběhu závodu nebo při dobrovolném vzdání jízdy posádkou. Při diskvalifikaci v sekci je jízda v dané sekci pro vozidlo ukončena. Diskvalifikace vozidla platí pro danou sekci a vozidlo v další sekci může pokračovat v závodě.

11 Dočasné vyloučení ze závodu

V průběhu závodu je komisař oprávněn dočasně vyloučit vozidlo ze závodu pro jeho poruchu, pokud vozidlo v průběhu závodu přestalo splňovat technické a bezpečnostní předpisy a požadavky na ochranu přírody dle těchto pravidel, při nedodržení pravidel reklamy podle článku 4 pravidel, nebo je-li tak uvedeno v pravidlech. Vozidlo může být dočasně vyloučeno i na vlastní žádost posádky. Vozidlo se může opětovně vrátit do závodu po odstranění důvodu, pro který bylo ze závodu dočasně vyloučeno. Vozidlo pokračuje v těch sekcích, které budou v daném čase otevřeny při návratu vozidla do závodu.

12 Vyloučení ze závodu

Při opakovaném hrubém porušení pravidel ve znění článku 5a nebo při opakovaném nedodržení pravidel reklamy podle článku 4 pravidel může být posádka vyloučena ze závodu. Posádka bude vyloučena ze závodu za požití alkoholických nápojů v průběhu závodu. V případě vyloučení ze závodu nebude posádce vráceno startovné a posádka nebude pro daný závod klasifikována.

13 Pohyb osob v sekci v průběhu jízdy

Do otevřené sekce smějí vstoupit pouze komisaři a hlavní komisař. Dále do sekce v průběhu jízdy může vstoupit pouze stanovený počet registrovaných novinářů a fotografů pro danou sekci. Maximální počet novinářů a fotografů stanoví komisař před otevřením sekce. V případě porušení zákazu vstupu do sekce je komisař povinen jízdu v sekci přerušit a závod zastavit. Další osoby mohou do otevřené sekce vstoupit pouze na výzvu komisaře. Vyžaduje-li to situace, musí mít další osoby při vstupu do otevřené sekce na hlavě přilbu.

14 Losování pořadí posádek v závodě

Před zahájením závodu provede komisař losování pořadí jednotlivých posádek pro daný závod. Pořadí bude v dalších sekcích měněno tak, že posádka, která si pro první sekci vylosovala první pořadí, nastupuje do druhé sekce jako poslední. Posádka, která startovala v sekci druhá, v následující sekci startuje jako první atd. Mezi dvojitým startem musí být, pokud to počet posádek umožní, minimálně jedna další posádka. Vylosované pořadí platí pro průběh jednoho závodu.

15 Prohlídka sekce

Před zahájením jízdy v sekci umožní komisař posádkám prohlídku sekce. Před zahájením prohlídky sekce posádkami je komisař povinen přikontrolovat stav sekce, popřípadě provést úpravu sekce. Do sekce mohou vstoupit pouze členové posádek dané třídy a po ukončení prohlídky komisař sekci otevře pro jízdu. Pokud po prohlídce sekce všechny posádky jednomyslně odmítnou start, má právo komisař tuto sekci anulovat. Posádky neobdrží za tuto sekci žádný trestný bod. Komisař má možnost sekci upravit, umožnit prohlídku upravené sekce a sekci opětovně otevřít.

16 Přerušení jízdy v sekci komisařem

Komisař má právo jízdu v sekci přerušit, pokud k tomu má důvod (např. neukázněnost diváků, pohyb osob v uzavřené sekci, technická porucha vozidla, na pokyn hlavního komisaře apod.). Komisař má povinnost jízdu v sekci přerušit, pokud není zajištěn její řádný a bezpečný průběh. V případě, že by provedené bezpečnostní opatření změnilo regulérnost hodnocení pro posádky, které již jízdu v sekci absolvovaly, jízda v sekci bude anulována. Opět bude umožněna posádkám prohlídka sekce a jízda v sekci opětovně zahájena. V případě technických potíží po přerušení jízdy v sekci komisařem, bude umožněno členům posádky, na výzvu komisaře, vystoupit z vozidla, aby posoudili technický stav vozidla. Při vystoupení posádky z vozidla na výzvu komisaře, je zakázáno sejmout ochranu přilbu. Povětrnostní podmínky a jejich změna v průběhu jízdy v sekci nejsou důvodem pro přerušení závodu.

17 Příprava posádky ke startu

Vozidlo je připraveno ke startu, pokud po prohlídce sekce posádkou a následně po opuštění sekce předcházejícím vozidlem je přistaveno ke startovnímu brankovému poli a na pokyn komisaře schopno zahájit jízdu. Vozidlo musí stát svým obrysem na úrovni spojnice brankových tyčí startovního brankového pole. Pokud není vozidlo připraveno ke startu, bude toto hodnoceno jako odepření startu. V průběhu jízdy vozidla v sekci musí být startovní brankové pole volné pro možnost manévrování vozidla ze vnitř sekce. V případě poruchy vozidla před startem do sekce je v pravomoci komisaře povolit posádce odložený start, kdy může posádka startovat jako poslední, pokud stihne vozidlo připravit ke startu do uzavření sekce, pokud komisař nestanoví jinak.

18

Sekce a brankové pole

(1) Každé brankové pole je tvořeno dvěma brankovými tyčemi a je směrově označeno; je jednoznačně určen směr průjezdu brankového pole. Brankové pole musí být projeto tak, aby směrově označená branková tyč brankového pole byla vždy vlevo ve směru jízdy vozidla.

(2) Brankové pole je považováno za projeté, pokud vozidlo protne osou první nápravy ve směru jízdy spojnicí brankových tyčí brankového pole, aniž by došlo ke zlomení, přejetí nebo shoení brankové tyče, vozidlo celým svým obrysem opustí brankové pole, všechna kola alespoň na jedné straně vozidla musí projet mezi brankovými tyčemi a brankové pole je projeto správným směrem. Uvedené podmínky musí být splněny současně. Brankové pole je možné projet pouze jednou.

(3) Pokud vozidlo do brankového pole vjede, avšak brankové pole neprojde, může brankové pole pro další pokus znovu opustit, vyjma startovního brankového pole.

(4) Celé území uvnitř ohraničené sekce je určeno k jízdě. Při jízdě v sekci není dovolen dotek vozidla s ohraničením sekce (dotek pásky i dotyk tyče, na kterou je ohraničující páska uchycena) ani překročení hranice sekce obrysem vozidla a to pod i nad páskou ohraničení (překročení obrysem vozidla pomyslnou kolmicí k ohraničení sekce páskou). Komisaři ani nikdo jiný včetně diváků nesmí podávat informace o vedení trasy uvnitř sekce.

19

Jízda v sekci, směr jízdy a její změny

(1) Jízda vozidla v sekci musí být plynulá, bez zastavování. Pokud vozidlo zastaví a do 15-ti sekund se nepohne o vzdálenost delší jak polovinu průměru kola, je toto považováno za stání vozidla.

(2) Směr jízdy vozidla je dán pohybem vozidla v jeho podélné ose bez ohledu na jeho pozici tzn. jestli jede vpřed nebo vzad. Pokud dojde ke změně pohybu vozidla přes polovinu průměru kola, kdy výsledný směr pohybu vozidla je po změně směru jízdy opačný než původní směr pohybu vozidla, jedná se o změnu směru jízdy vozidla. V průběhu jízdy v sekci může vozidlo změnit směr jízdy mezi již projetým brankovým polem a následujícím brankovým polem pouze šestkrát.

(3) Při posuzování změny pohybu vozidla je rozhodující pohyb vozidla, nikoli směr otáčení kol. Ke změně směru pohybu vozidla může dojít:

- a) jízdou – dojde ke změně směru pohybu vozidla i změně otáčení kol
- b) přejetím – dojde ke změně směru pohybu vozidla, ale nedojde ke změně otáčení kol
- c) smykem – kola vozidla jsou zastavena, ale dojde k samovolnému pohybu vozidla opačným směrem

(4) Při jízdě v sekci musí být zajištěni dveři v neuzamčené poloze. Při jízdě v sekci je zakázáno řidiči i spolujezdci otevírat dveře za účelem vyklánění se z vozidla.

20

Startovní brankové pole

(1) Startovní brankové pole slouží pouze pro vjezd do sekce. Po zahájení jízdy před vjezdem do startovacího brankového pole není povolena změna směru jízdy vozidla. Pokud vozidlo při startu jízdy do startovního brankového pole pouze vjede (směrem dovnitř sekce), změni směr jízdy a brankové pole opustí, je pro danou sekci diskvalifikováno. Najetí do startovního brankového pole vozidlem ze vnitř sekce směrem jízdy ven ze sekce a následnou změnou směru jízdy opětovné vrácení do sekce je povoleno (startovní brankové pole nesmí být opuštěno vozidlem směrem ven ze sekce).

(2) Pokud vozidlo při vjezdu do sekce zruší startovní brankové pole, pokračuje v jízdě v sekci. Startovní brankové pole je hodnoceno jako neprojeté a pro další průběh jízdy daného vozidla v sekci zrušeno. Ke zrušení startovního pole může dojít i v průběhu jízdy v sekci. Zrušené startovní pole nelze využít pro manévrování v sekci. Pokud by vozidlo do zrušeného startovního pole vjelo, bude to posuzováno jako dotek vozidla s ohraničením sekce. Vjezd do sekce může proběhnout jak jízdou vpřed tak vzad.

21

Cílové brankové pole

Cílové brankové pole slouží k výjezdu ze sekce. Najetí do cílového brankového pole vozidlem ze vnitř sekce a změnou směru opětovné vrácení do sekce je povoleno. Pokud by při tomto manévru vozidlo cílové brankové pole opustilo směrem jízdy ven ze sekce, jízda v sekci je tím pro vozidlo ukončena. Pokud vozidlo v průběhu jízdy v sekci cílové brankové pole zruší je v daný okamžik pro tuto sekci diskvalifikováno. Výjezd ze sekce může proběhnout jak jízdou vpřed tak vzad.

22

Samovolné spadnutí brankové tyče

Pokud v průběhu jízdy dojde k samovolnému spadnutí brankové tyče po průjezdu vozidla (sesuvem zeminy, padajícím kamením, otřesem atd.), komisař, pokud to průběh jízdy vozidla dovolí, zastaví vozidlo a zajistí postavení brankové tyče zpět na původní místo. Toto brankové pole (branková tyč) je pro další průběh jízdy tohoto vozidla platné. Samovolné spadnutí brankové tyče není hodnoceno trestnými body.

23

Zlomení, přejetí nebo shoení brankové tyče

(1) Za zlomenou brankovou tyč je považováno i zlomení brankové tyče v suku a taktéž pokud branková tyč bude zlomená v místě, kde je branková tyč v zemi.

(2) Za přejetou brankovou tyč je považováno, pokud bude branková tyč přejetá kolem nebo přejetí místa vetknutí brankové tyče do země kolem. Za přejetou brankovou tyč je považováno i pomyslné přejetí brankové tyče, když se branková tyč dostane mezi kola jedné nápravy vozidla, není přejetá kolem, ale vozidlo přes brankovou tyč přeje osou nápravy.

(3) Za shoenou brankovou tyč je považováno, pokud dojde v průběhu průjezdu brankovým polem k dotyku vozidla s brankovou tyčí a jejím spadnutí před opuštěním brankového pole obrysem vozidla. Obdobně je posuzováno shoení brankové tyče při jízdě vozidla vně brankového pole.

(4) Pokud dojde v průběhu jízdy ke zlomení, přejetí nebo shoení brankové tyče, je tato branková tyč pro další průběh jízdy pro dané vozidlo neplatná. Taktéž toto brankové pole je pro další průběh jízdy daného vozidla neplatné. Pokud si vozidlo tímto způsobem brankové pole zruší, aniž by ho projelo, je hodnoceno toto brankové pole jako neprojeté.

24

Dokončení jízdy v sekci

Jízda v sekci je dokončena projetím cílového brankového pole nebo diskvalifikací. Po dokončení jízdy v sekci provede komisař hodnocení jízdy, s výsledkem bodování seznámí posádku, která svým podpisem potvrdí souhlas s hodnocením. Při hodnocení jízdy dané posádky jsou přítomni pouze komisaři a posádka. Před startem jízdy dalšího vozidla musí být překontrolováno postavení sekce komisařem a uvedena do původního stavu. Po dokončení jízdy poslední posádky a jejím vyhodnocení, komisař uzavře sekci a poskytne výsledky v sekci k nahlédnutí všem posádkám dané třídy. Pokud bude posádce povolen odložený start, posečká komisař s uzavřením sekce pět minut. Pokud bude třída rozdělena na skupiny, posečkají komisaři s uzavřením všech současně otevřených skupin dané třídy. Posádce je potom umožněno absolvovat všechny současně sekce.

ČÁST TŘETÍ HODNOCENÍ

25

Vítěz závodu

Posádka bude hodnocena v závodě, pokud absolvuje alespoň jednu sekci. Vítězem sekce se stává posádka s nejnižším počtem trestných bodů. Vítězem závodu se stává posádka s nejvyšším součtem bodů za umístění v jednotlivých sekcích ve své třídě. Při shodnosti bodů bude pořadí určeno podle součtu trestných bodů ze všech sekcí závodu (méně trestných bodů, lepší pořadí). Pokud by toto nevedlo k určení pořadí, bude pořadí určeno podle počtu lepších umístění v jednotlivých sekcích závodu (počet prvních míst, popřípadě druhých míst atd.). Pokud by toto nevedlo k určení pořadí, obsadí posádky se stejným počtem bodů shodné pořadí a obdrží shodný počet bodů za pořadí v závodě.

26

Bodové hodnocení pořadí v jednotlivých sekcích

1. místo	20 bodů	11. místo	9 bodů
2. místo	18 bodů	12. místo	8 bodů
3. místo	17 bodů	13. místo	7 bodů
4. místo	16 bodů	14. místo	6 bodů
5. místo	15 bodů	15. místo	5 bodů
6. místo	14 bodů	16. místo	4 body
7. místo	13 bodů	17. místo	3 body
8. místo	12 bodů	18. místo	2 body
9. místo	11 bodů	19. místo	1 bod
10. místo	10 bodů	20. místo a další	0 bodů

27

Bezchybné projetí

0 trestných bodů - bezchybné projetí brankového pole správným směrem, bezchybné projetí sekce (čl. 18 až 22).

28

Stání

5 trestných bodů - stání delší než 15 sekund do 2 minut nezávisle na konečné změně směru jízdy (článek 19 odst. 1).

29

Změna směru jízdy

3 trestné body - změna směru jízdy v sekci (článek 19 odst. 2)

30

Dotyk brankové tyče

8 trestných bodů - dotyk s jednou brankovou tyčí. Pokud dojde k dotyku brankové tyče vícekrát jednou stranou vozidla, je toto hodnoceno pouze jako jeden dotyk za předpokladu, že nedojde ke změně směru jízdy vozidla mezi jednotlivými dotyky brankové tyče.

31

Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče

(1) **20 trestných bodů**

- zlomení brankové tyče (článek 23 odst. 1)
- přejetí brankové tyče (článek 23 odst. 2)
- shození brankové tyče (článek 23 odst. 3)

(2) Pokud nejdříve dojde k dotyku brankové tyče a následně ke zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče jinou částí vozidla na jedné straně vozidla za předpokladu, že nedojde ke změně směru jízdy vozidla mezi dotykem a zlomením, přejetím nebo shozením brankové tyče, je toto hodnoceno pouze jako zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče.

32

Chybné projetí brankového pole

60 trestných bodů

- brankové pole projeté opačným směrem (nelze hodnotit jako projeté brankové pole - článek 18 odst. 1)
- další projetí již projeté brankové pole (článek 18 odst. 2)

33

Neprojeté brankové pole

80 trestných bodů - každé neprojeté brankové pole v sekci (články 18 odst. 2 a 23 odst. 4)

34

Částečná diskvalifikace

80 trestných bodů při částečné diskvalifikaci v sekci

- za stání delší než 2 minuty (článek 19 odst. 1)
- zrušeno

- při dobrovolném vzdání jízdy posádkou (článek 10)
- za překročení povoleného počtu změn směru jízdy (článek 19 odst. 2)
- za dotyk pásky ohraničující závodní sekci (článek 18 odst. 4)
- za překročení ohraničení sekce obrysem vozidla (článek 18 odst. 4)
- za opuštění sekce startovním brankovým polem (článek 20 odst. 1)
- při zrušení nebo neprojetí cílového brankového pole (článek 21)
- za dotyk brankové tyče posádkou z vnitřního prostoru kabiny vně vozidla
- za otevření dveří řidičem či spolujezdcem (článek 19 odst. 4 – nevztahuje se na otevření dveří v důsledku nárazu či křížení vozidla)

35

Hodnocení při částečné diskvalifikaci v sekci

Při částečné diskvalifikaci v sekci bude k dosaženému počtu trestných bodů připočteno **80 trestných bodů** za každé brankové pole, které posádce zbývalo ještě k projetí v okamžiku diskvalifikace (včetně cílového brankového pole) a **80 trestných bodů** za diskvalifikaci v sekci.

36

Úplná diskvalifikace

80 trestných bodů při úplné diskvalifikaci v sekci

- za nepřipravenost vozidla na startu (článek 17)
- za neoznačené vozidlo správnými startovními čísly nebo nesprávné umístění startovních čísel (článek 8 odst. 2)
- při odepření, odmítnutí startu posádkou (článek 17)
- za rozepnutý řemínek přilby, jízdu v sekci bez přilby a kombinézy, odložení přilby, rozepnutí a odepnutí pásů (platí i při volném bezpečnostním pásu kdy bezpečnostní pás sklouzne z ramene soutěžícího), (články 56, 57 odst. 4 a 5)

- e) při záměně řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla nebo záměny člena posádky za nezaregistrovanou osobu (článek 2 odst. 2)
- f) za navádění při jízdě od osob mimo sekci (i diváky), (článek 18 odst. 4)
- g) za opuštění sedačky či vozidla v průběhu jízdy (článek 57 odst. 5)
- h) za záměnu vozidla v průběhu závodu (článek 2 odst. 4)
- i) za porušení technických předpisů ve znění článku 55 odst. 2.

37

Hodnocení při úplné diskvalifikaci v sekci

Při úplné diskvalifikaci v sekci obdrží maximální počet trestných bodů za každé brankové pole (včetně startovního a cílového brankového pole) a **80 trestných bodů** za diskvalifikaci v sekci. K obdrženému počtu trestných bodů v průběhu jízdy v sekci do okamžiku diskvalifikace se nepřihlíží. Obdobným způsobem budou hodnoceny sekce, kterých se posádka nezúčastní z důvodu dočasného vyloučení ze závodu.

38

Porušení technických předpisů

150 trestných bodů při porušení technických předpisů ve znění článků 48 až 54 a 55 odst. 1 a to i opakovaně.

39

Porušení vybraných ustanovení pravidel

80 trestných bodů

- a) nerespektování pokynů pořadatelů a komisařů (článek 1)
- b) při porušení znění článků pravidel 4 a 5a.
- c) trestné body podle písm. a) a b) mohou být uděleny i opakovaně

40

Započítání udělených trestných bodů

Trestné body udělené v souladu s články 38 a 39 budou připočteny k trestným bodům za jízdu v sekci, kterou posádka absolvovala před udělením těchto trestných bodů. Pokud budou trestné body podle článků 38 a 39 uděleny před první sekci závodního dne, budou započteny k trestným bodům první sekce závodního dne.

41

Hodnocení seriálu závodů

Vítězem seriálu se stává posádka s nejvyšším součtem bodů za pořadí v jednotlivých závodech. Při shodnosti bodů bude pořadí určeno podle součtu bodů za pořadí v jednotlivých sekcích ze všech závodů (více bodů, lepší pořadí). Pokud by toto nevedlo k určení pořadí, bude pořadí určeno podle počtu lepších umístění v jednotlivých závodech (počet prvních míst, popřípadě druhých míst atd.). Pokud by ani toto nevedlo k určení pořadí, obsadí posádky se stejným počtem bodů shodné pořadí.

42

Bodové hodnocení pořadí v jednotlivých závodech

1. místo	20 bodů	11. místo	10 bodů
2. místo	19 bodů	12. místo	9 bodů
3. místo	18 bodů	13. místo	8 bodů
4. místo	17 bodů	14. místo	7 bodů
5. místo	16 bodů	15. místo	6 bodů
6. místo	15 bodů	16. místo	5 bodů
7. místo	14 bodů	17. místo	4 body
8. místo	13 bodů	18. místo	3 body
9. místo	12 bodů	19. místo	2 body
10. místo	11 bodů	20. místo	1 bod
		21. místo a další	0 bodů

ČÁST ČTVRTÁ

PROTESTY

43

Všeobecně

Protesty musí být podány v časovém limitu a včetně příslušného poplatku ve výši 500 Kč. Poplatek za podání protestu je nevratný. Na podání protestu má právo pouze řádně zaregistrovaná posádka. Rozhodnutí o protestu je v pravomoci hlavního komisaře. Proti rozhodnutí hlavního komisaře není možné odvolání. Protesty je možné podávat pouze proti událostem právě probíhajícího závodu, pokud není dále uvedeno jinak.

44

Technické protesty

Na protesty v průběhu technických přejímek k technickému stavu vozidel se nevztahují žádné poplatky, pokud budou podány do ukončení technických přejímek. Rozhodnutí o protestu v průběhu technických přejímek musí být sděleno do zahájení závodu. Ostatní technické protesty mohou být podány nejpozději do ukončení posledního závodního dne závodu. Kromě poplatku budou uhrazeny stranou podávající protest i náklady na případné demontážní práce související s řešením protestu. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do vyhlášení výsledků závodu.

45

Protest proti hodnocení v sekcích

Protesty proti hodnocení (bodování) posádek v jednotlivých sekcích mohou být podány nejpozději do 15 minut po ukončení každého závodního dne a musí se týkat hodnocení v témže závodním dni. Podání protestu na hodnocení předchozího dne není přípustné. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do vyhlášení výsledků závodu.

46

Protest proti celkovým výsledkům závodu

Protesty proti celkovým výsledkům daného závodu (nejedná se o protest bodování v jednotlivých sekcích) mohou být podány nejpozději do 15 minut po ukončení vyhlášení výsledků závodu. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do 24 hodin od podání protestu. V případě, že protest bude oprávněný a rozhodnutím budou změněny celkové výsledky závodu, jsou posádky, které obdržely ceny neoprávněně, povinny tyto vrátit vedení závodu ve vzájemně dohodnutém termínu.

47

Protest proti vyhodnocení seriálu závodů

Protesty proti celkovým výsledkům seriálu závodů mohou být podány nejpozději do 15 minut po ukončení vyhlášení výsledků seriálu závodů. Rozhodnutí o protestu musí být sděleno do 48 hodin od podání protestu. V případě, že protest bude oprávněný a rozhodnutím budou změněny celkové výsledky závodu, jsou posádky, které obdržely ceny neoprávněně, povinny tyto vrátit vedení závodu ve vzájemně dohodnutém termínu.

ČÁST PÁTÁ TECHNICKÉ PŘEDPISY

48

Vozidla

- (1) Závodů se mohou zúčastnit pouze sériově vyráběná dvoustopá vozidla do celkové hmotnosti 3500 kg, která splňují technické a bezpečnostní předpisy a požadavky na ochranu přírody dle těchto pravidel. Sériovými vozidly jsou sériově vyráběné osobní automobily (M1 – označení dle technického průkazu k vozidlu), osobní automobily terénní (M1G), nákladní automobily (N1) a nákladní terénní automobily (N1G). Čtyřkolky a „ATV“ nejsou povoleny.
- (2) Vozidlo musí splňovat podmínky výrobce, hlavního dovozce nebo podmínky EU. Veškeré vybavení nebo doplňky jsou povolené, pokud mohly být dodány s vozidlem při jeho koupi. Starší vozidlo může být renovováno na novější stav v rámci typu. Jako palivo smí být použit pouze běžný benzín nebo nafta.
- (3) Změny a úpravy na vozidle, pokud nejsou výslovně zakázány v těchto pravidlech, jsou povoleny.
- (4) Pravidla rozlišují dva druhy vozidel:
 - a) registrovaná - vozidla, která jsou v evidenci motorových vozidel a mají přidělenou registrační značku (je doloženo osvědčením o technickém průkazu a doklad o zaplacení pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla)
 - b) neregistrovaná – vozidla, která nejsou v evidenci motorových vozidel **nebo jsou v evidenci motorových vozidel a mají evidenční značku uloženou v depozitu**
- (5) V případě pochybností, že vozidlo nesplňuje požadavky podle těchto pravidel, je povinen tyto vyvrátit a doložit vlastník vozidla.

49

Rozdělení vozidel do jednotlivých tříd

- (1) Rozhodující pro zařazení vozidel do jednotlivých tříd je rozvor vozidla, uvedený v technickém průkazu nebo v ZTP (základní technický popis vozidla), který bude mít pořadatel závodu k dispozici.
- (2) Vozidla jsou rozdělena do tří tříd podle rozvoru vozidla:
 - a) třída O1 – vozidla o rozvoru od 1900 mm do 2299 mm
 - b) třída O2 – vozidla o rozvoru od 2300 mm do 2549 mm
 - c) třída O3 – vozidla o rozvoru od 2550 mm

50

Rozměry vozidla

Rozměry vozidla musí odpovídat rozměrům výrobce. Obrys vozidla se nesmí měnit zalepením nebo jinými opatřeními. Originální rozvor vozidla se nesmí měnit a police náprav musí být zachována.

51

Karoserie, rám

- (1) Karoserie a rám u vozidla musí být od jednoho výrobce a stejného typového označení.
- (2) Úpravy karoserie a demontáž částí karoserie (např. dveře, kapota, blatníky apod.) včetně změny konstrukce a úpravy rámu (kromě vyztužení rámu) jsou zakázány, pokud není dále uvedeno jinak.
- (3) Na karoserii jsou povoleny pouze úpravy blatníků a zkrácení spodní linie karoserie vpředu a vzadu maximálně po horní hranu nárazníku (nad nárazníkem musí být již karoserie vozidla bez úprav). Blatníky mohou být profřízuty maximálně o 100 mm ve stejném obrysu jako původní blatník, aby mohla být namontována větší kola.
- (4) Otevírání předních dveří na obou stranách vozidla musí být funkční z venku i zevnitř vozidla.
- (5) Na vozidle nemusí být skleněné výplně oken. Pokud je vozidlo vybaveno výplněmi oken musí být jako výplně oken použito vrstvené sklo, lexan nebo makrolon. Jako výplně oken nesmí být použito plexisklo.
- (6) Pokud je vozidlo vybaveno čelním sklem nesmí být čelní sklo z bezpečnostních důvodů vážněji poškozeno. Pokud je čelní sklo vážněji poškozeno, musí být start (další pokračování v závodě) schváleno technickým komisařem
- (7) Na vozidle jsou povolena pouze vnější zpětná zrcátka dodávaná výrobcem nebo jim podobná umístěná na stejném místě. Jiná vnější zrcátka, umístěná jinde na vozidle než udává výrobce, jsou zakázána. Vnějšími zpětnými zrcátky nemusí být vozidlo vybaveno.
- (8) Vozidlo musí být vybaveno předním i zadním nárazníkem. Nárazníky mohou být vyměněny za nesériové nárazníky, přičemž musí být zachován původní obrys a šířka vozidla. Materiál musí být pevný a tuhý. Síla materiálu je libovolná. Pevnost nárazníků musí být minimálně shodná se sériovým nárazníkem dodávaným výrobcem vozidla.
- (9) Veškerá přídavná zařízení včetně vybavení vozidla, umístěná ve vozidle, musí být řádně upevněna.
- (10) Vozidla dodávaná bez dveří musí být vybavena alespoň polodveřmi. Polodveřmi je myšleno zakrytí, jež zabrání vypadnutí nohou při naklonění vozu a musí dosahovat alespoň výšky nejvyššího bodu neobsazeného sedáku. Toto zakrytí musí být nejméně do výšky linie pasu. Linie pasu je definovaná vpředu jako čára, na níž je nasazena kapota motoru, vzadu a po straně vrchní kraj bočnice u otevřených vozů a spodní hrana postranního a zadního okna u uzavřených vozů. Zakrytí může být otevíratelné.
- (11) Vozidla dodávaná bez nástavby nebo s odnímatelnou nástavbou, která bude pro závod demontována, musí mít rám z trubek, nebo podobný, který vyznačuje obrys vozidla v půdoryse odpovídající obrysu vozidla stejného typu vyráběného s celokovovou karosérií. Tento rám musí začínat max. 100 mm za kabinou, musí překrývat konec rámu vozidla. Rám musí být opatřen neprůhlednou výplní pevně spojenou s rámem. V půdoryse musí představovat čtyřúhelník a musí sestávat z jedné roviny, která je umístěna maximálně 200 mm nad nejvyšším bodem pneumatik.
- (12) Umístění chladiče mimo motorový prostor a samostatné řízení všech kol je zakázáno.

52

Vyprošťovací a tažné zařízení

- (1) Vozidlo musí být vpředu a vzadu vybaveno jedním tažným okem nebo hákem s vnitřním průměrem nejméně 50 mm. Musí být pevně ukotveny, lehce přístupné a červeně, žlutě nebo oranžově nalakované, aby vznikl kontrast ke karoserii. Ustanovení tohoto odstavce není povinné pro registrované vozidlo.
- (2) Doporučuje se, pro náročné trialové sekce, aby každé vozidlo mělo připevněný vyprošťovací pás nebo lano, připravené k použití vně vozidla. Pevnost v tahu musí prokazatelně odpovídat vlastní hmotnosti vozidla a vyprošťování v terénu.

53

Pneumatiky

- (1) Jsou zakázány pneumatiky traktorového vzoru (šípové), pneumatiky vybavené hroty a řetězy. Je zakázáno měnit typ pneumatik včetně otáčení směrových pneumatik v návaznosti na trať v průběhu závodu.
- (2) Použití dvojité montáže pneumatik je zakázané, pokud nejsou uvedeny v technické specifikaci výrobcem vozidla.
- (3) Při pochybnostech o přípustnosti pneumatik rozhodne technický komisař.

54

Brzdy

- (1) Vozidlo musí být vybaveno funkčními provozními brzdami. Brzdová soustava musí odpovídat originálnímu sériovému provedení.
- (2) Bubnové brzy mohou být předělány na kotoučové brzdy.

(3) Rozdělení brzd na jedné nápravě je zakázané.

55

Elektroinstalace

(1) Baterie musí být bezpečně upevněna mimo prostor pro posádku. „Plus“ kontakt musí být zakryt tak, aby se zabránilo jeho styku s jinými kovovými součástkami.

(2) Interkom mezi řidičem a spolujezdcem je povolený. Ostatní bezdrátové systémy a elektronické pomůcky (jako vysílačky, čidla a senzory) jsou zakázány. Je povoleno ve vozidle použít kameru pro záznam jízdy. Kamera musí být umístěna v prostoru pro posádku tak, aby bylo zamezeno posádce v průběhu jízdy využívat obrazového záznamu.

ČÁST ŠESTÁ BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY

56

Ochranná přilba, kombinézy, opěrky hlavy

(1) Členové posádky ve vozidle musí mít při jízdě v sekci na hlavě řádně připevněnou motoristickou ochrannou přilbu schváleného typu. Ochranná přilba musí být homologována.

(2) **Kombinéza je pro členy posádky povinná.**

(3) **Vozidlo musí být vybaveno opěrkami hlavy nebo sportovními sedačkami s integrovanými opěrkami hlavy. Výjimka je povolena pouze u registrovaného vozidla, které při schválení pro provoz na pozemních komunikacích opěrkami hlavy nemuselo být vybaveno. U tohoto vozidla jsou opěrky hlavy doporučeny z důvodu bezpečnosti.**

57

Bezpečnostní pásy, airbagy

(1) Vozidlo musí být vybaveno bezpečnostními pásy. Je zakázáno kombinovat prvky různých pásů. Jsou povoleny pouze kompletní sady tak, jak je dodává výrobce. Je povinné připevnění dvěma rameny a jedním bederním pásem. Výjimka je povolena pouze u registrovaného vozidla, kde musí být použitý bezpečnostní pás dodávaný výrobcem. Elektronické zádržné pásy jsou povolené a musí být funkční.

(2) Bezpečnostní pás musí být použit včetně montáže v souladu s pokyny výrobce. Účinnost a životnost bezpečnostních pásů přímo souvisí se způsobem instalace, použitím a údržby. Bezpečnostní pásy je třeba vyměnit po každé vážnější nehodě, nebo pokud jsou naříznuté či rozedřené nebo v případě zeslabení pásu vlivem slunce nebo chemikálií. Bezpečnostní pásy je třeba také vyměnit v případě, že kovové části nebo spony jsou zdeformované nebo rezivělé. Každý pás, který nefunguje dokonale, musí být vyměněn.

(3) **Vozidlo nesmí být vybaveno funkčními airbagy. Výjimka je povolena pouze u registrovaných vozidel. Pokud je registrované vozidlo vybaveno vypínačem airbagů, musí být airbagy vypnuté.**

(4) Členové posádky ve vozidle musí být při jízdě v sekci připoutáni. Vedení pásů musí zabránit sesouvání ramenních pásů shora dolů. Pro spolujezce je doporučeno stabilní držadlo, které je pohodlně dosažitelné v připoutaném stavu.

(5) V průběhu jízdy v sekci musí členové posádky sedět v sedačkách a být připoutáni. Vyklánět se z vozidla je možné pouze bez odepnutí pásů a při sezení v sedačce. Je zakázáno v průběhu jízdy opustit sedačku i vozidlo, kromě důvodu uvedeného v článku 16.

(6) Pro vozidla bez celokovové kabiny je doporučena ochranná síť k zabránění vypadnutí části těla (ruky) z vozidla při jeho případném převrácení.

58

Bezpečnostní vypínání

(1) Vozidlo musí být vybaveno hlavním přerušovačem elektrického obvodu, který musí přerušovat všechny elektrické obvody (baterie, alternátor, zapalování, elektrické ovládací prvky atd.). Současně musí být zajištěno, že uvedením hlavního přerušovače do chodu bude zastaven motor. **Hlavní přerušovač musí být umístěn vně vozidla v jeho přední části na přístupném místě** a musí být označen červeným bleskem v modrém trojúhelníku s bílým okrajem se základnou minimálně 100 mm (obr. 1).

(2) Pokud u vozidel se vznětovými motory nebude zabezpečeno vypínání motoru podle odstavce 1, musí být toto vozidlo vybaveno mechanickým vypínáním motoru, které musí být umístěno v blízkosti hlavního přerušovače a musí být označeno bílým nápisem STOP v červeném osmiúhelníku s bílým okrajem se stranou minimálně 30 mm (obr. 2).

(3) Bezpečnostní vypínání není povinné pro registrované vozidlo.



Obr. 1



Obr. 2

59

Hasicí přístroj

Vozidlo musí být vybaveno minimálně jedním hasicím přístrojem s nejméně 1 kg hasicí látky.

60

Ochranný rám

(1) Vozidlo musí být vybaveno ochranným rámem. Ochranný rám je více trubková konstrukce, jejímž úkolem je omezit deformace prostoru pro posádku v případě převrácení vozidla.

(2) Popis jednotlivých částí ochranného rámu:

- Ochranný oblouk - trubkový rám, který tvoří oblouk, se dvěma nohami sloužícími k uchycení.
- Hlavní oblouk - konstrukce s ohyby v úhlu téměř 90 stupňů, umístěná napříč ve vozidle přímo za předními sedadly. Rame-na posádky, která sedí vzpřímeně na svých sedadlech, musí být uvnitř vnějších rozměrů tohoto rámu. Hlavní oblouk musí být vyroben z jednoho kusu ocelové trubky.
- Přední oblouk – oblouk stejné konstrukce jako hlavní oblouk umístěný tak, že kopíruje vnější obrysy čelního skla (přední sloupky karoserie) a jeho horní hranu. Přední oblouk musí být vyroben z jednoho kusu ocelové trubky.
- Boční oblouk - téměř podélný a téměř svislý jednodílný trubkový oblouk umístěný na levé nebo pravé straně vozidla. Přední sloupek kopíruje sloupek čelního skla. Zadní sloupek je téměř svislý a je umístěn přímo za předními sedačkami. Boční oblouk musí být vyroben z jednoho kusu ocelové trubky.
- Boční půloblouk - stejný jako boční oblouk, pouze bez zadního sloupku. Boční půloblouk musí být vyroben z jednoho kusu ocelové trubky.
- Podélná vzpěra - téměř podélná trubka spojující horní části předního oblouku a hlavního oblouku.
- Příčná vzpěra - téměř příčná trubka spojující horní části bočních oblouků nebo půloblouků.

h) Diagonální (úhlopříčná) vzpěra – úhlopříčná trubka spojující jeden z horních rohů hlavního oblouku nebo jeden z okrajů příčné vzpěry v případě bočního oblouku, s dolním kotvicím bodem proti oblouku nebo horní okraj jedné zadní vzpěry s dolním kotvicím bodem druhé zadní vzpěry.

i) Zadní vzpěra - podélná trubka mezi horním rohem hlavního oblouku, nebo jedním koncem příčné vzpěry (v případě, že jsou použity boční oblouky), a zadní částí vozidla.

j) Sřešní výztuha - trubka umístěná křížem přes střechu, z jednoho rohu ochranného rámu do druhého, nebo trubka, která je umístěna podélně spojujíc jeden z nejvyšších bodů hlavního oblouku s bodem na opačné straně předního oblouku. Tato konstrukce musí být zesílena v každém rohu.

k) Montážní body (nohy) - deska přivařená na konce trubek tvořící oblouky, tak aby umožnila jejich přišroubování nebo přivaření ke karoserii (rámu), obvykle na místo opatřené zpevňovací deskou.

l) Zpevňovací (vyztužovací) desky - 3 mm silný ocelový plech připevněný ke karoserii (rámu) pod montážní nohou ochranného rámu, tak aby efektivněji roznášel zátěž na karoserii (rám). Nejmenší plocha takovéto desky je 100 cm². Tyto desky musí být buď přišroubovány (alespoň 4 šrouby, minimálně M8, ISO standart 8.8) nebo přivařeny. Pokud jsou desky přišroubovány, musí být použito „protikus“ (protideska) o ploše minimálně 100cm². Pokud má vozidlo plastovou karoserii, musí být ochranný rám uchycen k rámu vozidla.

m) Střecha - plocha střechy mezi předním a hlavním obloukem musí být u vozidel bez celokovové karosérie zakryta ocelovým plechem tloušťky minimálně 2 mm nebo hliníkovým plechem tloušťky minimálně 3mm. Deska musí být minimálně na šesti bodech přišroubována (velikost M8, ISO norma 8.8) nebo přivařena (nejméně šest svárů, každý o minimální délce 5cm). Minimální požadavek je jeden svár nebo šroub v každém rohu střechy, jeden ve středu předního oblouku a jeden ve středu hlavního oblouku.

n) Přídavné ochranné rámy – přídavné trubky a rámy (např. ochranné rámy dveří, zesílení sloupků čelního okna apod.) jsou povoleny. Nejsou kladeny zvláštní požadavky na konstrukci těchto trubek či rámu.

(3) Upevňovací body předního oblouku, bočních oblouku, bočních půloblouků a hlavního oblouku musí být minimálně na úrovni podlahy prostoru pro posádku.

61

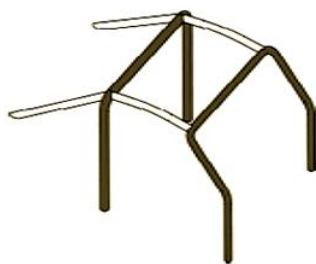
Základní typy konstrukce ochranného rámu

(1) Ochranný rám sestavený z předního oblouku, hlavního oblouku, dvou podélných vzpěr a dvou zadních vzpěr. Ochranný rám má šest montážních bodů (obr. 3).

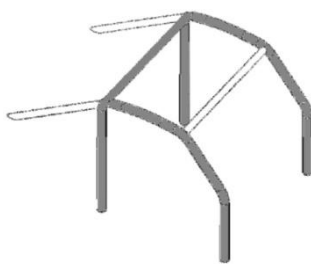
(2) Ochranný rám sestavený z hlavního oblouku, dvou bočních půloblouků, jedné příčné vzpěry a dvou zadních vzpěr. Ochranný rám má šest montážních bodů (obr. 4).

(3) Ochranný rám sestavený z dvou bočních oblouků, dvou příčných vzpěr a dvou zadních vzpěr. Ochranný rám má šest montážních bodů (obr. 5).

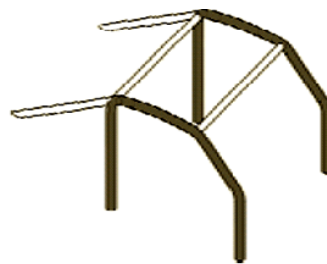
(4) Konstrukce ochranného rámu podle odstavců 1 až 3 je povinná pro neregistrované vozidlo. Pro registrované vozidlo je konstrukce rámu podle odstavců 1 až 3 doporučena.



Obr. 3



Obr. 4

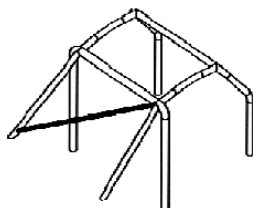


Obr. 5

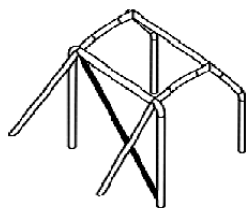
62

Diagonální vzpěra a sřešní výztuha

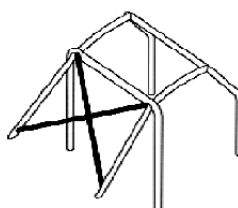
(1) Ochranný rám musí mít minimálně jednu diagonální vzpěru, která musí být umístěna mezi zadními vzpěrmi (obr. 6) nebo v hlavním oblouku (obr. 7). Orientace diagonální vzpěry je libovolná nebo může být dvojitá a tvořit kříž (obr. 8 a obr. 9). Vzpěry musí být rovné a mohou být snímatelné. Horní okraj diagonální vzpěry se musí spojit s hlavním obloukem maximálně 100 mm od jeho spoje se zadní vzpěrmi, nebo se zadní vzpěrmi maximálně 100 mm od jejího spojení s hlavním obloukem. Dolní okraj diagonální vzpěry se musí spojit s hlavním obloukem nebo zadní vzpěrmi maximálně 100 mm od kotvení desky.



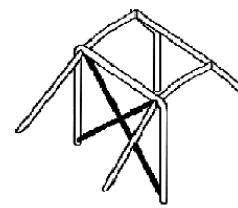
Obr. 6



Obr. 7



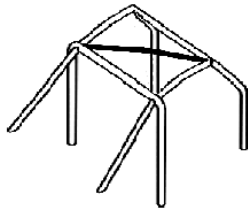
Obr. 8



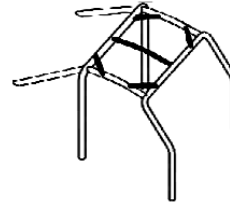
Obr. 9

(2) Vrchní část ochranného rámu musí mít jedno vyztužení podle článku 64 odst.2 písm.j. Vyztužení vrchní části ochranného rámu může kopírovat zakřivení střechy. Orientace sřešní vzpěry je libovolná (obr. 10) nebo může být dvojitá a tvořit kříž.

(3) Pokud je použita sřešní výztuha mezi nejvyššími body předního a hlavního oblouku, musí být provedeno vyztužení v každém rohu vrchní části ochranného rámu (obr. 11).



Obr. 10



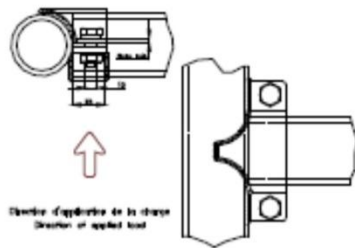
Obr. 11

63

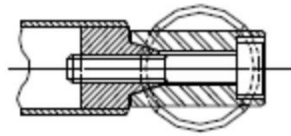
Rozebíratelné spoje

(1) Pokud se v konstrukci ochranného rámu použijí rozebíratelné spoje, je doporučeno jejich provedení podle obrázků 253-37 až 253-47. Rozebíratelné spoje musí být namontovány v prodloužení osy trubek a nesmějí být mimo osu. Když jsou smontovány, nemohou již být svařovány. Šrouby a svorníky musí mít alespoň jakost 8.8 (norma ISO).

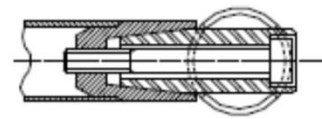
(2) Rozpojitelné spoje, které odpovídají obr. 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 a 253-47 jsou vyhrazeny k upevnění diagonálních vzpěr a střešních výztuh popsaných v článku 62 a jsou zakázány ke spojení horních částí hlavního, předního oblouku a bočních oblouku a půloblůků.



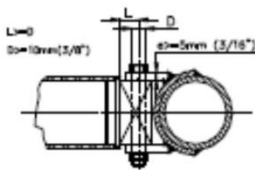
253-37



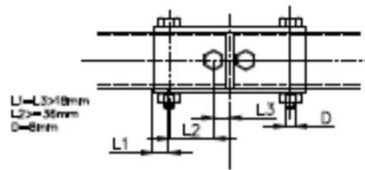
253-38



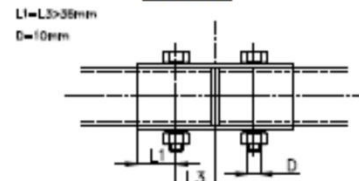
253-39



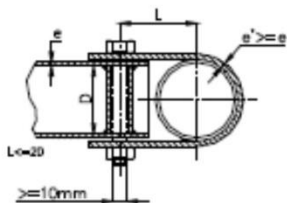
253-40



253-41



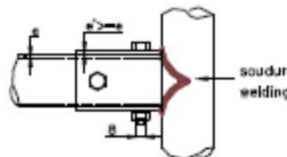
253-42



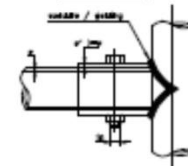
L doit être minimum
La largeur de la patte doit être d'au moins 25mm

L must be minimum
The clamp width must be at least 25mm

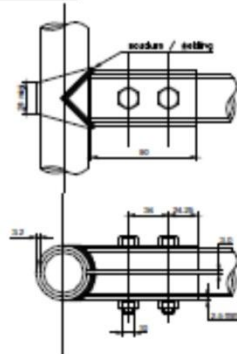
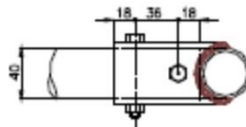
253-43



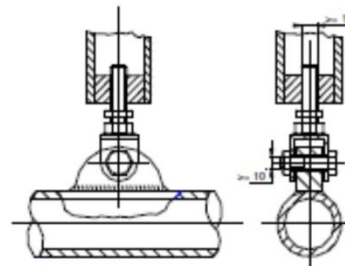
253-44



253-45



253-46



253-47

64**Materiálová specifikace**

(1) Jsou povoleny pouze trubky s kruhovým průřezem.

(2) Specifikace použitých trubek pro ochranný rám jsou uvedeny v tabulce (uvedené údaje jsou povolené minimum):

Materiál	Minimální pevnost v tahu	Minimální rozměry (mm)	Použití
nelegovaná uhlíková ocel bezešvá, tažená za studena obsahující maximálně 0,3 % uhlíku	350 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")	přední oblouk, boční půlob- louky a ostatní části konstrukce

(3) 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 (měřeno v ose 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 zvrtnutí a trhlin.

65**Pokyny pro svařování**

(1) Svár 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 špatné vyhlížející svary nikdy známkou dobré práce.

(2) V případě použití tepelně zušlechťené oceli je nutno bezpodmínečně dodržet speciální předpisy výrobce pro svařování (speciální elektrody, svařování v ochranné atmosféře).

66**Ochranné obložení**

V místech, kde by tělo posádky mohlo přijít do styku s ochranným rámem, nebo by se přilba mohla dostat do kontaktu s ochranným rámem, je třeba opatřit konstrukci ochranného rámu ochranným obložení.

**ČÁST SEDMÁ
POŽADAVKY NA OCHRANU PŘÍRODY**

67**Zajištění úniku ropných látek**

V době stání vozidla bude vozidlo zabezpečeno tak, aby nedošlo k úniku ropných látek do půdy. Veškerý znečištěný materiál od ropných produktů ukládat do připravených nádob v depu. Zákaz znečišťování vodních toků.

68**Zabezpečení palivové nádrže**

Palivová nádrž musí být zajištěna tak, aby ve všech extrémních polohách (převrácení) nemohly žádné pohonné hmoty uniknout. Stejně podmínky platí pro akumulátorové baterie.

**ČÁST OSMÁ
PŘECHODNÁ USTANOVENÍ**

69

(1) Vozidlům, která byla upravena podle platného znění pravidel do konce roku 2011 týkající se zkrácení karoserie a rámu a startovala minimálně v jednom závodě seriálu SHOCK CUP do konce roku 2011, je povolen start v závodech do konce roku **2015**.

(2) Vozidla, která jsou vybavena stávajícími ochrannými rámy a startovala minimálně v jednom závodě seriálu SHOCK CUP do konce roku 2011, mohou startovat v závodech do konce roku **2015** se stávajícím ochranným rámem za podmínky, že tento stávající ochranný rám bude doplněn o hlavní oblouk (článek 60 odst. 2 písm. b) a dvě zadní vzpěry (článek 60 odst. 2 písm. i) s minimálně jednou diagonální vzpěrou (článek 60 odst. 2 písm. h). Diagonální vzpěra musí být umístěna v souladu ustanovením článku 62.

(3) Hlavní oblouk podle odst. 2 může být ke stávajícímu ochrannému rámu přivařen. V tomto případě mohou být využity zadní vzpěry, pokud je jimi stávající rám vybaven a splňují podmínky podle materiálové specifikace (článek 64).

(4) Doplnění stávajícího ochranného rámu podle odst. 2 musí splňovat všechny podmínky pro konstrukci a montáž ochranného rámu podle pravidel platných od roku 2012. Ustanovení článku 66 pravidel se použije i pro stávající ochranný rám.

(5) Stávajícím ochranným rámem je myšleno ochranný rám libovolné konstrukce použitý ve vozidle do konce roku 2011.