



SHOCK! CUP

off road tech trial

Pravidla 2016



10. listopadu 2015

Novelizované nebo doplňované části textu Pravidel 2016 jsou uvedeny **tučně** (netýká se nadpisů)

OBSAH

| článek | název | strana | článek | název | strana |
|--------|--|--------|--------|--|--------|
| | ČÁST PRVNÍ | | | | |
| | VŠEOBECNÉ | | 37 | Hodnocení při opožděném startu | 6 |
| 1 | Úvod | 2 | 38 | Porušení technických předpisů | 6 |
| 2 | Účast v závodě | 2 | 39 | Porušení vybraných ustanovení pravidel | 6 |
| 3 | Zodpovědnost a vzdání se ručení | 2 | 40 | Započítání udělených trestných bodů | 6 |
| 4 | Reklama | 2 | 41 | Hodnocení seriálu závodů | 6 |
| | | | 42 | Bodové hodnocení pořadí v jednotlivých závodech | 7 |
| | ČÁST DRUHÁ | | | ČÁST ČTVRTÁ | |
| | ORGANIZACE A PRŮBĚH ZÁVODU | | | PROTESTY | |
| 5 | Organizace závodu | 2 | 43 | Všeobecně | 7 |
| 5a | Pohyb vozidel po závodišti | 2 | 44 | Technické protesty | 7 |
| 6 | Vícenásobný start | 3 | 45 | Protest proti hodnocení v sekcích | 7 |
| 7 | Zákaz alkoholu | 3 | 46 | Protest proti celkovým výsledkům závodu | 7 |
| 8 | Technické přejímky vozidel | 3 | 47 | Protest proti hodnocení seriálu závodů | 7 |
| 9 | Rozprava | 3 | | ČÁST PÁTÁ | |
| 10 | Diskvalifikace | 3 | | TECHNICKÉ PŘEDPISY | |
| 11 | Dočasné vyloučení ze závodu | 3 | 48 | Vozidla | 7 |
| 12 | Vyloučení ze závodu | 3 | 49 | Rozdělení vozidel do jednotlivých tříd | 7 |
| 13 | Pohyb osob v sekci v průběhu jízdy | 3 | 50 | Rozměry vozidla | 7 |
| 14 | Losování pořadí posádek v závodě | 3 | 51 | Karoserie, rám | 8 |
| 15 | Prohlídka sekce | 3 | 51a | Povolené úpravy pro vozidla extra tříd | 8 |
| 16 | Přerušení jízdy v sekci komisařem | 4 | 52 | Vyprošťovací a tažné zařízení | 8 |
| 17 | Příprava posádky ke startu | 4 | 53 | Pneumatiky | 8 |
| 18 | Sekce a branková pole | 4 | 54 | Brzdy | 8 |
| 19 | Jízda v sekci, směr jízdy a její změny | 4 | 55 | Elektroinstalace | 8 |
| 20 | Startovní brankové pole | 4 | | ČÁST ŠESTÁ | |
| 21 | Cílové brankové pole | 4 | | BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY | |
| 22 | Samovolné spadnutí brankové tyče | 4 | 56 | Ochranná přílba, kombinézy, opěrky hlavy | 9 |
| 23 | Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče | 4 | 57 | Bezpečnostní pásy, airbagy | 9 |
| 24 | Dokončení jízdy v sekci | 5 | 58 | Bezpečnostní vypínání | 9 |
| 24a | Vyprošťování vozidel v sekci | 5 | 59 | Hasicí přístroj | 9 |
| | ČÁST TŘETÍ | | 60 | Ochranný rám | 9 |
| | HODNOCENÍ | | 61 | Základní typy konstrukce ochranného rámu | 10 |
| 25 | Vítěz závodu | 5 | 62 | Diagonální vzpěra a střešní výztuha | 10 |
| 26 | Bodové hodnocení pořadí v jednotlivých sekcích | 5 | 63 | Rozebíratelné spoje | 10 |
| 27 | Bezchybné projetí | 5 | 64 | Materiálová specifikace | 11 |
| 28 | Stání | 5 | 65 | Pokyny pro svařování | 12 |
| 29 | Změna směru jízdy | 5 | 66 | Ochranné obložení | 12 |
| 30 | Dotyk brankové tyče | 5 | | ČÁST SEDMÁ | |
| 31 | Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče | 6 | | POŽADAVKY NA OCHRANU PŘÍRODY | |
| 31a | Penalizace za změnu směru jízdy | 6 | 67 | Zajištění úniku ropných látek | 12 |
| 32 | Chybné projetí brankového pole | 6 | 68 | Zabezpečení palivové nádrže | 12 |
| 33 | Neprojeté brankové pole | 6 | | ČÁST OSMÁ | |
| 34 | Částečná diskvalifikace | 6 | | PŘECHODNÁ USTANOVENÍ | |
| 35 | Úplná diskvalifikace | 6 | 69 | Výjimky pro vozidla extra tříd | 12 |
| 36 | Hodnocení při dočasném vyloučení | 6 | 70 | Podmínky pro vyhlášení seriálu volných tříd | 12 |

VŠEOBECNÉ

1

Úvod

(1) Pravidla závodu jsou povinná a závazná pro všechny účastníky závodu včetně diváků. Během závodu se musí všichni účastníci závodu včetně diváků řídit pokyny pořadatelů a komisařů v celém areálu závodistiště, v sekcích i mimo ně a zejména při vyprošťování vozidel.

(2) Účastníci závodu, se po dobu konání závodu, chovají a jednají v duchu fair play. K pořadatelům a komisařům se chovají loajálně a svým chováním se vyvarují čehokoliv, co by mohlo poškodit zájmy tohoto automobilového sportu a zájmy pořadatelů. Opakované porušení pravidel chování může být důvodem pro vyloučení účastníka ze závodu; v případě diváka jeho vykázní z areálu závodistiště.

(3) Pravidla musí být vyvěšena v areálu závodistiště.

2

Účast v závodu

(1) Závodu se mohou zúčastnit pouze řádně zaregistrované posádky, jejichž vozidlo bylo schváleno jako způsobilé pro účast v závodu, bylo jim přiděleno startovní číslo, odevzdaly řádně vyplněný a podepsaný registrační list posádky, uhradily startovné, popřípadě poplatky za vyplacení se z podmínek reklamy.

(2) Posádku soutěžního vozidla tvoří řidič a spolujezdec nebo pouze řidič. Posádka je identifikována podle řidiče, spolujezdec je volitelný a jeho změna neznamená změnu posádky. Členové posádky musí být uvedeni na registračním listu posádky. V průběhu závodu nelze zaregistrované členy posádky měnit za nezaregistrované osoby a není povolena změna řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla. Řidič vozidla musí být starší 18-ti let. Minimální věk spolujezdce je 12 let. Přítomnost další osoby nebo zvířete ve vozidle v průběhu jízdy v sekci je zakázána.

(3) Členové posádky mohou být registrovaní v průběhu jednoho závodu pouze v jedné kategorii tříd. Řidič může být registrován v extra třídách pouze v jedné posádce jako řidič, ve volných třídách v jedné posádce jako řidič a v dalších posádkách jako spolujezdec. Spolujezdec může být registrován v extra třídách nejvýše ve dvou posádkách jedné extra třídy jako spolujezdec, ve volných třídách může být registrován ve více posádkách volných tříd jako spolujezdec.

(4) Hlavní sportovní komisař může v průběhu závodu na žádost posádky povolit doplnění nebo změnu spolujezdce v registraci posádky. Doplnění nebo změna registrace posádky je platná od okamžiku, kdy tuto skutečnost oznámí hlavní sportovní 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.

(5) Posádka musí závod absolvovat na tom vozidle, které přistavila k technickým přejímkám závodu a které bylo schváleno jako způsobilé pro účast v závodu.

(6) Posádce, která se z jakéhokoliv důvodu nezaregistruje do závodu podle časového harmonogramu, bude umožněn tzv. opožděný start do závodu. Posádka se musí dodatečně zaregistrovat včetně absolvování dodatečné technické přejímky vozidla. Opožděný start je platný od okamžiku, kdy tuto skutečnost oznámí hlavní sportovní komisař sportovnímu komisaři, který rozhoduje danou třídu. Posádka zahájí závod v sekci, která bude následně pro danou třídu otevřena. V pořadí posádek bude posádka zařazena jako poslední. Pokud bude daná třída rozdělena na více skupin, o zařazení do skupiny rozhodne hlavní sportovní komisař.

(7) Posádka, které byl umožněn opožděný start podle předchozího odstavce a která zahájí závod v průběhu druhého závodního dne, uhradí startovné ve výši 70%.

3

Zodpovědnost a vzdání se ručení

Každý člen posádky si je vědom toho, že motoristický sport je nebezpečný a daného závodu se zúčastňuje na vlastní nebezpečí, ze své vlastní vůle a dobrovolně. Zavazuje se, že se osobně neodvolatelně vzdává nároků na náhradu škody na majetku i zdraví vzniklých v souvislosti se závodem vůči pořadatelům stejně jako vůči úřadům a osobám, které dali k dispozici cesty a pozemky pro konání závodu v dané lokalitě. U účastníků závodu mladších 18 ti let bude vyžadován na registračním listu posádky 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 není vozidlo způsobilé pro účast v 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. Jízdu v jednotlivých sekcích řídí a hodnotí výhradně sportovní komisař včetně organizace vyprošťování vozidel, pokud není dále uvedeno jinak. Pořadí absolvování sekcí pro jednotlivé třídy určuje hlavní sportovní komisař.

(2) Posádky jsou rozděleny na dvě kategorie:

- a) extra třídy
- b) volné třídy

(3) Kategorie jsou rozděleny do jednotlivých tříd podle rozvoru vozidel (článek 49).

(4) Pokud bude u některé třídy příslušné kategorie registrováno málo posádek, může být tato třída spojena s jinou třídou příslušné kategorie. 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 spojení tříd nebo rozdělení tříd na skupiny rozhoduje hlavní sportovní komisař.

(5) 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 bude zaručena tak, že stejnou sekci budou hodnotit stejní sportovní a traťoví komisaři pro všechny skupiny dané třídy.

5a

Pohyb vozidel po závodistišti

(1) Při pohybu vozidel v areálu závodistiště musí dbát řidič vozidla pokynů komisařů a pořadatelů a nesmí ohrozit osoby pohybující se v areálu závodistiště bezohlednou, riskantní a rychlou jízdou.

(2) Po dokončení jízdy v sekci musí být vozidlo odstaveno v blízkosti sekce, řádně zajištěno proti samovolnému pohybu a svoji 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 sportovnímu komisaři. Jedná se o dočasné vyloučení ze závodu.

(3) **Vjezd do areálu závodního dne včetně soutěžních sekcí před zahájením a po ukončení závodního dne a vjezd do uzavřených sekcí v průběhu závodu je zakázán. Rovněž je zakázáno vjíždět s vozidly do prostorů, do kterých to je vyloženo zakázáno, dále mimo areál závodního dne a depa. O zakázaných prostorech budou posádky informovány při rozpravě.**

6

Vícenásobný start

Na jednom vozidle mohou závod absolvovat v extra třídách nejvýše dvě posádky, ve volných třídách více posádek. Při vícenásobném startu musí být každá posádka samostatně zaregistrována. Startovní číslo posádky, která není v daném okamžiku v závodě, musí být zakryto.

7

Zákaz alkoholu

Po dobu konání závodu platí pro řidiče a spolujezdců přísný zákaz požívání alkoholických nápojů. Hlavní sportovní komisař je oprávněn nařídít 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 **a ostatních prostorů vozidla.**

(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, nebude způsobilé pro účast v závodě.

(3) Technické přejímky vozidel budou prováděny i v průběhu závodu na vozidlech, která v průběhu závodu přestala být způsobilá pro účast v závodě a vozidel posádek, kterým byl umožněn opožděný start do závodu.

(4) Změny na vozidle po technických přejímkách vozidla jsou zakázány. Výměna rezervy musí být schválena technickým komisařem v případě, že se jedná o jiný typ nebo rozměr pneumatiky.

9

Rozprava

Před zahájením každého závodního dne se uskuteční rozprava pro posádky. Na rozpravě budou poskytnuty informace o způsobu organizace a průběhu vlastního závodu a jednotlivých závodních dnů. V průběhu rozpravy mohou být pro daný závod nebo závodní den některá ustanovení pravidel hlavním sportovním komisařem doplněna nebo pozměněna. Po ukončení rozpravy bude zahájen závodní den.

10

Diskvalifikace

(1) Při diskvalifikaci v sekci je jízda v dané sekci pro posádku ukončena. Diskvalifikace posádky platí pro danou sekci a posádka může v další sekci pokračovat v závodě, **pokud není dále uvedeno jinak.**

(2) **Pokud dojde k diskvalifikaci podle článku 35 odst. 2 písm. i) přestává být vozidlo způsobilé pro účast v závodě.**

11

Dočasné vyloučení ze závodu

(1) V průběhu závodu je sportovní komisař oprávněn dočasně vyloučit posádku ze závodu:

- pro poruchu vozidla
- pokud vozidlo v průběhu závodu přestalo být způsobilé pro účast v závodě
- na vlastní žádost posádky

(2) Posádka se může opětovně vrátit do závodu po odstranění důvodu, pro který byla ze závodu dočasně vyloučena.

(3) Při dočasném vyloučení posádky ze závodu bude posádce povolen odložený start v následující sekci po sekci, ve které nebo po které došlo k dočasnému vyloučení posádky ze závodu.

(4) Na vozidle posádky, která byla dočasně vyloučena ze závodu z důvodů uvedených v odst. 1 písm. b) musí být, před návratem do závodu provedena opětovná technická přejímka.

(5) **Pokud se posádka vrátí do závodu před otevřením další sekce, pokračuje v závodě podle vylosovaného pořadí.**

(6) **Pokud se posádka vrátí do závodu v průběhu již otevřené sekce, v této sekci jede jako poslední. V dalších sekcích pokračuje posádka v závodě podle vylosovaného pořadí.**

12

Vyloučení ze závodu

(1) Při opakovaném porušení pravidel ve znění článku 1 odst. 1 a 2 a článku 5a, nebo při opakovaném nedodržení pravidel reklamy podle článku 4 pravidel může být posádka vyloučena ze závodu. Posádka bude vyloučena ze závodu také za požití alkoholických nápojů v průběhu závodu. V případě vyloučení ze závodu nebude posádce vráceno startovní a posádka nebude pro daný závod klasifikována.

(2) Vyloučen ze závodu podle odst. 1 může být také pouze spolujezdec.

13

Pohyb osob v sekci v průběhu jízdy

Do otevřené sekce jsou oprávněni vstoupit pouze komisaři, stanovený počet registrovaných novinářů a fotografů pro danou sekci. Osoby, které jsou oprávněny vstoupit do otevřené sekce, musí být viditelně označeny. Maximální počet novinářů a fotografů stanoví sportovní komisař před otevřením sekce. Dalším osobám je vstup do otevřené sekce zakázán, pokud není dále uvedeno jinak. V případě porušení zákazu vstupu do sekce je sportovní nebo traťový komisař povinen jízdu v sekci přerušit a závod zastavit.

14

Losování pořadí posádek v závodě

Před zahájením závodu provede sportovní komisař losování pořadí jednotlivých posádek v jednotlivých třídách 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 druhé, v následující sekci startuje jako první atd. Mezi vícenásobným startem musí být, pokud to počet posádek umožní, minimálně jedna další posádka.

15

Prohlídka sekce

Před zahájením jízdy v sekci umožní sportovní komisař posádkám prohlídku sekce. Do sekce mohou vstoupit pouze členové posádek dané třídy a po ukončení prohlídky sportovní komisař sekci otevře pro jízdu. Pokud po prohlídce sekce všechny posádky jednomyslně odmítnou start, má právo sportovní komisař tuto sekci anulovat. Posádky neobdrží za tuto sekci **žádné trestné body ani body za pořadí v sekci.**

16

Přerušení jízdy v sekci komisařem

- (1) Sportovní 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 sportovního komisaře apod.). Sportovní komisař má povinnost jízdu v sekci přerušit vždy, pokud není zajištěn její řádný a bezpečný průběh. Povětrnostní podmínky a jejich změna v průběhu jízdy v sekci nejsou důvodem pro přerušení závodu, pokud by významným způsobem neovlivnily bezpečný průběh závodu.
- (2) V případě, že by provedené bezpečnostní opatření změnilo regulérnost hodnocení pro posádky, které již jízdu v sekci absolvovaly, jízda v sekci bude anulována.
- (3) V případě technických potíží po přerušení jízdy v sekci sportovním komisařem, bude umožněno na výzvu sportovního komisaře vystoupit členovi posádky z vozidla, aby posoudil technický stav vozidla. Při vystoupení z vozidla na výzvu sportovního komisaře, je zakázáno sejmout ochranou přílbu.
- (4) Pokud dojde v průběhu jízdy k samovolnému otevření zadních nebo pátých (popř. třetích) dveří má sportovní nebo traťový komisař právo jízdu přerušit a otevřené dveře na vozidle zavřít. V tomto případě je zakázáno členům posádky opustit vozidlo.

17

Příprava posádky ke startu

Posádka, která je v pořadí jízdy pro danou sekci první, se připraví ke startu na pokyn sportovního komisaře. Ostatní posádky se na start připraví ihned po opuštění sekce předcházející posádkou. Posádka je připravena ke startu, pokud vozidlo svým obrysem stojí na úrovni spojnice brankových tyčí startovního brankového pole a na pokyn sportovního komisaře je schopna zahájit jízdu v sekci. Pokud nebude posádka připravena 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.

18

Sekce a brankové pole

- (1) Každé brankové pole je tvořeno dvěma brankovými tyčemi a je směrově označeno. 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 jakoukoli částí vozidla s ohraničovacími 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). **Při posuzování dotyku s ohraničením sekce je posádka považována za součást vozidla.** 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 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 projatým brankovým polem a následujícím projatým brankovým polem pouze dvanáctkrát.
- (3) Při posuzování změny jízdy vozidla je rozhodující pohyb vozidla, nikoli směr otáčení kol. Ke změně směru jízdy vozidla může dojít:
 - a) jízdou – dojde ke změně směru pohybu vozidla v důsledku změny otáčení kol
 - b) skluzem – dojde ke změně směru pohybu vozidla přesto, že nedojde ke změně otáčení kol
 - c) smykem – dojde k samovolnému pohybu vozidla opačným směrem přesto, že kola vozidla se neotáčí
- (4) Při jízdě v sekci musí být zajištěni dveří v neuzamčené poloze. Při jízdě v sekci je zakázáno řidiči i spolujezdcům otevírat dveře za účelem vyklánění se z vozidla.

(5) Cizí pomoc v průběhu jízdy v sekci je zakázána, kromě pomoci uvedené v článku 16 odst. 3 a 4.

20

Startovní brankové pole

- (1) Startovní brankové pole slouží pro vjezd do sekce. Po zahájení jízdy před vjezdem do startovacího brankového pole není povolena změna směru jízdy vozidla. Pokud vozidlo **po zahájení** jízdy do startovního brankového pole pouze vjede (směrem dovnitř sekce), změní směr jízdy a brankové pole opustí, je posádka pro danou sekci diskvalifikována. 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, posádka pokračuje v jízdě v sekci. Startovní brankové pole je hodnoceno jako neprojeté a pro další průběh jízdy posádky 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 posádku ukončena. Pokud vozidlo v průběhu jízdy v sekci cílové brankové pole zruší je v daný okamžik pro tuto sekci posádka diskvalifikována. 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, padajícími kamením, otrěsem atd.), sportovní 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 posádky platné. Samovolné spadnutí brankové tyče není hodnoceno trestnými body.

23

Zlomení, přejetí nebo shoení brankové tyče

- (1) Za zlomenou brankovou tyč je považováno zlomení brankové tyče v kterémkoli jejím místě včetně zlomení brankové tyče v suku, zlomení brankové tyče v místě vetknutí do země a zlomení brankové tyče pod místem vetknutí do země.

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

(3) Za shozenou nebo spadlou brankovou tyč je považováno, pokud branková tyč je vytažena z místa vetknutí do země. Za shozenou brankovou tyč je také považováno spadnutí brankové tyče po dotyku vozidla s brankovou tyčí v průběhu průjezdu brankovým polem. Obdobně je posuzováno shození brankové tyče při jízdě vozidla vně brankového pole.

(4) Pokud dojde v průběhu jízdy ke zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče, je tato branková tyč pro další průběh jízdy pro posádku neplatná. Taktéž toto brankové pole je pro další průběh jízdy dané posádky neplatné. Pokud si posádka tímto způsobem brankové pole zruší, aniž by ho projela, je hodnoceno toto brankové pole jako neprojeté.

24

Dokončení jízdy v sekci

(1) Jízda v sekci je dokončena projetím cílového brankového pole nebo diskvalifikací. Po dokončení jízdy v sekci provede sportovní 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.

(2) Před startem jízdy dalšího vozidla musí být překontrolováno postavení sekce sportovním komisařem a uvedena do původního stavu. Po dokončení jízdy poslední posádky a jejím vyhodnocení, sportovní komisař uzavře sekci a poskytne výsledky v sekci k nahlédnutí všem posádkám dané třídy.

(3) Pokud bude posádce povolen odložený start v souladu s článkem 11 odst. 3, posečká sportovní komisař s uzavřením sekce pět minut. Pokud bude třída rozdělena na skupiny, posečkají sportovní komisaři s uzavřením všech současně otevřených sekcí pro skupiny dané třídy. Posádce je potom umožněno absolvovat všechny současné sekce.

(4) Pokud posádka odmítne potvrdit souhlas svým podpisem, může podat protest proti hodnocení v souladu s článkem 45. Pokud protest nebude podán, platí hodnocení sportovního komisaře.

24a

Vyprošťování vozidel v sekci

(1) Organizaci vyprošťování vozidla v sekci, ať už se vozidlo po kolizi nachází v jakémkoliv stavu, místě a poloze, řídí výhradně sportovní komisař nebo technický komisař, pověřený vyprošťováním vozidel, pokud je k vyprošťování sportovním komisařem povolán. Osoby ve vyprošťovaném vozidle musí mít při vyprošťování na hlavě přilbu.

(2) Další osoby mohou do sekce k vyprošťování vozidla vstoupit pouze na vyzvu sportovního nebo technického komisaře. Vyžaduje-li to situace, musí mít další osoby při vstupu do otevřené sekce na hlavě přilbu.

(3) Posádka vyprošťovaného vozidla musí být nápomocná při jeho vyprošťování, pokud to její zdravotní stav dovolí.

(4) Vozidlo musí být vyprošťováno v opačném směru, než byl směr jízdy vozidla před jeho kolizí. O jiném směru vyprošťování vozidla rozhodne sportovní komisař nebo technický komisař, pokud situace nedovolí dodržet podmínku předchozí věty.

(5) Pokud dojde k převrácení vozidla je sportovní komisař povinen tuto skutečnost nahlásit hlavnímu sportovnímu komisaři a povolát lékaře závodu. Posádka převráceného vozidla se musí podrobit lékařské prohlídce. Posádka může pokračovat v závodu pouze se souhlasem lékaře závodu. O každé lékařské prohlídce členů posádky musí být proveden záznam lékařem závodu.

(6) V průběhu vyprošťování vozidla je ostatním posádkám zakázána dodatečná prohlídka sekce ve smyslu článku 15.

HODNOCENÍ

25

Vítěz závodu

(1) Posádka bude hodnocena v závodu, pokud nastoupí do závodu a absolvuje alespoň jednu sekci.

(2) Vítězem sekce se stává posádka s nejnižším počtem trestných bodů. Při stejném počtu trestných bodů bude pořadí určeno podle dosaženého času (kratší čas, lepší pořadí). Pokud by dosažený čas nevedl k určení pořadí, obsadí posádky se stejným počtem trestných bodů a stejným časem stejné pořadí a obdrží stejný počet bodů za pořadí v sekci.

(3) Vítězem závodu se stává posádka s nejvyšším součtem bodů za umístění v jednotlivých sekcích ve své třídě. Při stejném počtu 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 stejné pořadí a obdrží stejný počet bodů za pořadí v závodu.

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 jakoukoli částí vozidla. Pokud dojde k dotyku brankové tyče jakoukoli částí vozidla vícekrát na jedné straně vozidla, je toto hodnoceno jako jeden dotyk pouze 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

- a) zlomení brankové tyče (článek 23 odst. 1)
- b) přejetí brankové tyče (článek 23 odst. 2)
- c) 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.

31a

Penalizace za změny směru jízdy

40 trestných bodů – za překročení šesti změn směru jízdy v průběhu jízdy v sekci mezi již projetým brankovým polem a následujícím projetým brankovým polem (článek 19 odst. 2).

32

Chybné projetí brankového pole

60 trestných bodů

- a) brankové pole projeté opačným směrem (nelze hodnotit jako projeté brankové pole - článek 18 odst. 1)
- b) 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

(1) 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.

(2) Jízda posádky v sekci je ukončena částečnou diskvalifikací za:

- a) stání delší než 2 minuty (článek 19 odst. 1)
- b) zrušeno
- c) zrušeno
- d) překročení povoleného počtu změn směru jízdy (článek 19 odst. 2)
- e) dotyk pásky ohraničující závodní sekci (článek 18 odst. 4)
- f) překročení ohraničení sekce obrysem vozidla (článek 18 odst. 4)
- g) opuštění sekce startovním brankovým polem (článek 20 odst. 1)
- h) zrušení nebo neprojetí cílového brankového pole (článek 21)
- i) dotyk brankové tyče posádkou z vnitřního prostoru kabiny vně vozidla
- j) otevření dveří řidičem či spolujezdcem (článek 19 odst. 4 – nevztahuje se na samovolné otevření dveří v důsledku nárazu či křížení vozidla)

35

Úplná diskvalifikace

(1) Při úplné diskvalifikaci v sekci obdrží posádka 80 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.

(2) Jízda posádky v sekci je ukončena úplnou diskvalifikací za:

- a) zrušeno
- b) neoznačené vozidlo správnými startovními čísly nebo nesprávné umístění startovních čísel (článek 8 odst. 2)
- c) odepření, odmítnutí startu posádkou (článek 17)
- d) rozepnutí 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) záměnu řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla nebo záměnu člena posádky za nezaregistrovanou osobu (článek 2 odst. 2)
- f) navádění při jízdě od osob mimo sekci (i diváky), (článek 18 odst. 4)
- g) opuštění sedačky či vozidla v průběhu jízdy (článek 57 odst. 5)
- h) záměnu vozidla v průběhu závodu (článek 2 odst. 5)
- i) porušení technických předpisů ve znění článku 55 odst. 2.

36

Hodnocení při dočasném vyloučení

Pokud se posádka nezúčastní jízdy v sekci z důvodu dočasného vyloučení ze závodu podle článku 11, bude tato sekce bodově hodnocena obdobně jako při úplné diskvalifikaci (článek 35 odst. 1)

37

Hodnocení při opožděném startu

Při opožděném startu podle článku 2 odst. 6, bude posádka v každé sekci, kterou neabsolvovala z důvodu opožděného startu do závodu, hodnocena vždy na posledním místě a za každou neabsolvovanou sekci obdrží 0 bodů za pořadí a 640 trestných bodů.

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 při porušení pravidel ve znění článku 1 odst. 1 a 2, a článků 4, 5a a 24a odst. 6 a to 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 závodů pro danou třídu se stává posádka s nejvyšším součtem bodů za pořadí v jednotlivých závodech. Při stejném počtu 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 (po-

čet prvních míst, popřípadě druhých míst atd.). Pokud by ani toto nevedlo k určení pořadí, obsadí posádky se stejným počtem bodů stejně 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 sportovního komisaře. Proti rozhodnutí hlavního sportovního 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 pouze 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) Závodu 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, pokud není dále uvedeno jinak. Povolená úprava vozidla nesmí být spojena se zakázanou úpravou vozidla.
- (4) Volných tříd se mohou zúčastnit pouze vozidla, která jsou v evidenci motorových vozidel, mají přidělenou registrační značku, mají platnou technickou prohlídku a zaplacené pojištění odpovědnosti z provozu motorového vozidla.
- (5) V případě pochybností, že vozidlo nespĺňuje 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 tříd podle rozvoru vozidla:
 - a) extra třída O1, volná třída O4 – vozidla o rozvoru od 1900 mm do 2299 mm
 - b) extra třída O2, volná třída O5 – vozidla o rozvoru od 2300 mm do 2549 mm
 - c) extra třída O3, volná třída O6 – 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) Otevírání předních dveří na obou stranách vozidla musí být funkční. Pokud je otevírání dveří umístěno uvnitř vozidla, musí být toto vyznačeno na dveřích zvenku.
- (4) 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
- (5) Na vozidle jsou povolena pouze vnější zpětná zrcátka dodávaná výrobcem nebo jim podobná umístěná na stejném místě. Jiná vnější zrcátka jsou zakázána.
- (6) Vozidlo musí být vybaveno předním i zadním nárazníkem.
- (7) Veškerá přídatná zařízení včetně vybavení vozidla, umístěná ve vozidle, musí být řádně upevněna.
- (8) Vozidla dodávaná bez dveří musí být vybavena alespoň polodveřmi. Polodveřmi je myšleno zakrytí, jež zabrání vypadnutí nohou při naklonění vozu. Toto zakrytí musí být provedené minimálně v provedení úpravy dveří podle článku 51a odst. 2. Zakrytí může být otevíratelné a nesmí být průhledné.
- (9) 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.
- (10) Samostatné řízení všech kol je zakázáno.

51a

Povolené úpravy pro vozidla extra tříd

- (1) 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 proříznuty maximálně o 100 mm ve stejném obrysu jako původní blatník, aby mohla být namontována větší kola.
- (2) Přední dveře na obou stranách vozidla mohou být upraveny odstraněním okenního rámu a horní hrana dveří může být snížena maximálně o 100 mm pod linii pasu, přičemž horní hrana upravených dveří musí přesahovat minimálně o 100 mm výšku nejvyššího bodu neobsazeného sedáku. Místa uchycení dveří do karoserie (panty a zámek) musí zůstat původní a na původním místě. Horní hrana dveří musí být upravena tak, aby nedošlo ke zranění posádky. Touto úpravou dveří nesmí být porušena pevnost dveří. U takto upravených dveří musí být odstraněna původní výplň okna dveří.
- (3) 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.
- (4) Na vozidle nemusí být skleněné výplně oken. Pokud je vozidlo vybaveno výplněmi oken musí být jako výplně oken použito originální sklo, nebo náhradní okna z lexanu a makrolonu. Jako výplně oken nesmí být použito plexisklo.
- (5) Vozidlo nemusí být vybaveno vnějšími zpětnými zrcátky.
- (6) Sériové 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.
- (7) Chladič nesmí být umístěn v prostoru pro posádku. Pokud bude chladič umístěn za prostorem pro posádku, musí být zakryt (oddělen) ochrannou přepážkou tak, aby nešlo k zasažení posádky chladicí kapalinou a to i v případě převrácení vozidla. Chladič a hadice chlazení musí být bezpečně uchyceny. Pokud hadice chlazení procházejí prostorem pro posádku, musí být dostatečně ochráněny tak, aby nedošlo k opaření posádky.
- (8) Palivová nádrž musí být pevně zabudovaná ve vozidle a dostatečně chráněná. Nesmí být umístěna v prostoru pro posádku a musí být od něj oddělena ohnivzdornou přepážkou.

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 vozidlo volné třídy.
- (2) Doporučuje se, pro náročné trialové sekce, aby každé vozidlo mělo připevněný nepoškozený 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) Akumulátorová baterie ve vozidle musí být řádně upevněna a to tak, aby ve všech extrémních polohách (převrácení) nedošlo k jejímu uvolnění a úniku náplně (elektrolytu) z článků. „Plus“ kontakt akumulátorové baterie musí být zakryt tak, aby nedošlo ke kontaktu s karosérií nebo jinými kovovými částmi vozidla.
- (2) Interkom mezi řidičem a spolujezdcem je povolený. Ostatní bezdrátové systémy, elektronické pomůcky a jiné navigační systémy 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 pro provoz na pozemních komunikacích.
- (2) Kombinéza je pro členy posádky v extra třídách povinná.
- (3) Vozidlo musí být vybaveno opěrkami hlavy nebo sportovními sedačkami s integrovanými opěrkami hlavy.
- (4) Výjimka, z ustanovení podle odst. 3, je povolena pouze pro vozidlo volné třídy, které při schválení pro provoz na pozemních komunikacích opěrkami hlavy nemuselo být vybaveno. U tohoto vozidla jsou opěrky hlavy doporučeny.

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 ramenními a jedním bederním pásem. Výjimka je povolena pouze pro vozidlo volné třídy, kde musí být použit bezpečnostní pás dodávaný výrobcem. Elektronické zadržné 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 případech, že kovové části nebo spony jsou zdeformované nebo zrezivělé. Každý pás, který nefunguje dokonale, musí být vyměněn.
- (3) Vozidlo nesmí být vybaveno funkčními airbagy. Výjimka je povolena pouze pro vozidlo volné třídy. Pokud je vozidlo volné třídy 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 spolujezdce 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) K zabránění vypadnutí ruky z vozidla, při jeho případném převrácení, je doporučena pro vozidlo extra třídy ochranná síť.

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 vně vozidla v jeho přední části na přístupném místě 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 vozidlo volné třídy.



Obr. 1



Obr. 2

59

Hasicí přístroj

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

60

Ochranný rám

- (1) Vozidlo extra třídy musí být vybaveno ochranným rámem. Pro vozidlo volné třídy je ochranný rám doporučený. Ochranný rám je více trubková konstrukce, jejímž úkolem je omezit deformace prostoru pro posádku v případě převrácení vozidla.
- (2) Popis jednotlivých částí ochranného rámu:
 - a) Ochranný oblouk - trubkový rám, který tvoří oblouk, se dvěma nohama sloužícími k uchycení.
 - b) Hlavní oblouk - konstrukce s ohyby v úhlu téměř 90 stupňů, umístěná napříč ve vozidle přímo za předními sedadly. Rameň posádky, která sedí vzpřímeně na svých sedadlech, musí být uvnitř vnějších rozměrů tohoto rámu. Hlavní oblouk musí být vyroben z jednoho kusu ocelové trubky.
 - c) 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.
 - d) 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.
 - e) Boční půloblouk - stejný jako boční oblouk, pouze bez zadního sloupku. Boční půloblouk musí být vyroben z jednoho kusu ocelové trubky.
 - f) Podélná vzpěra - téměř podélná trubka spojující horní části předního oblouku a hlavního oblouku.
 - g) 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) Střešní 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 karosérii (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 použit „protikus“ (protideska) o ploše minimálně 100cm². Pokud má vozidlo plastovou karosérii, musí být ochranný rám uchycen k rámu vozidla.

m) Střeška - plocha střešky 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 střešky, 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.

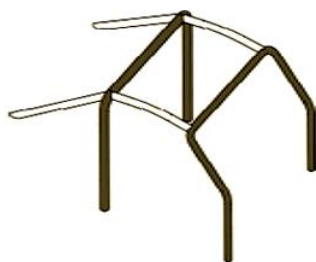
61

Základní typy konstrukce ochranného rámu

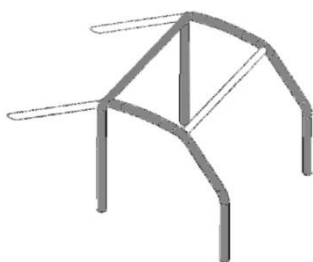
(1) Ochranný rám sestavený z předního oblouku, hlavního oblouku, dvou podélných vzpěr a dvou zadních vzpěr. Ochranný rám má šest montážních bodů (obr. 3).

(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).



Obr. 3



Obr. 4

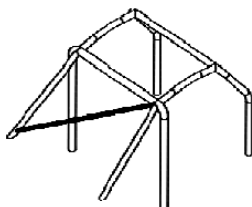


Obr. 5

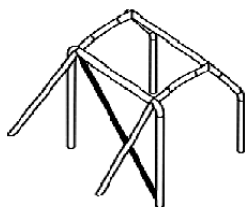
62

Diagonální vzpěra a střešní výtuka

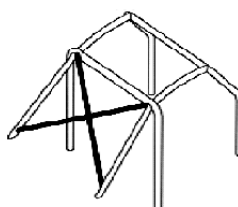
(1) Ochranný rám musí mít minimálně jednu diagonální vzpěru, která musí být umístěna mezi zadními vzpěrami (obr. 6) nebo v hlavním oblouku (obr. 7). Orientace diagonální vzpěry je libovolná nebo může být dvojitá a tvořit kříž (obr. 8 a obr. 9). Vzpěry musí být rovné a mohou být snímatelné. Horní okraj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



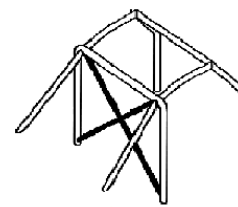
Obr. 6



Obr. 7



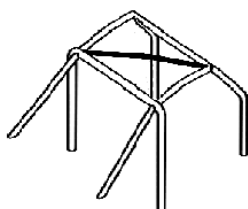
Obr. 8



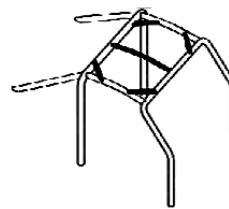
Obr. 9

(2) Vrchní část ochranného rámu musí mít jedno vyztužení podle článku 60 odst.2 písm.j. Vyztužení vrchní části ochranného rámu může kopírovat zakřivení střešky. Orientace střešní vzpěry je libovolná (obr. 10) nebo může být dvojitá a tvořit kříž.

(3) Pokud je použita střešní výtuka 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 výtuk popsaných v článku 62 a jsou zakázány ke spojení horních částí hlavního, předního oblouku a bočních oblouku a půloblouků.

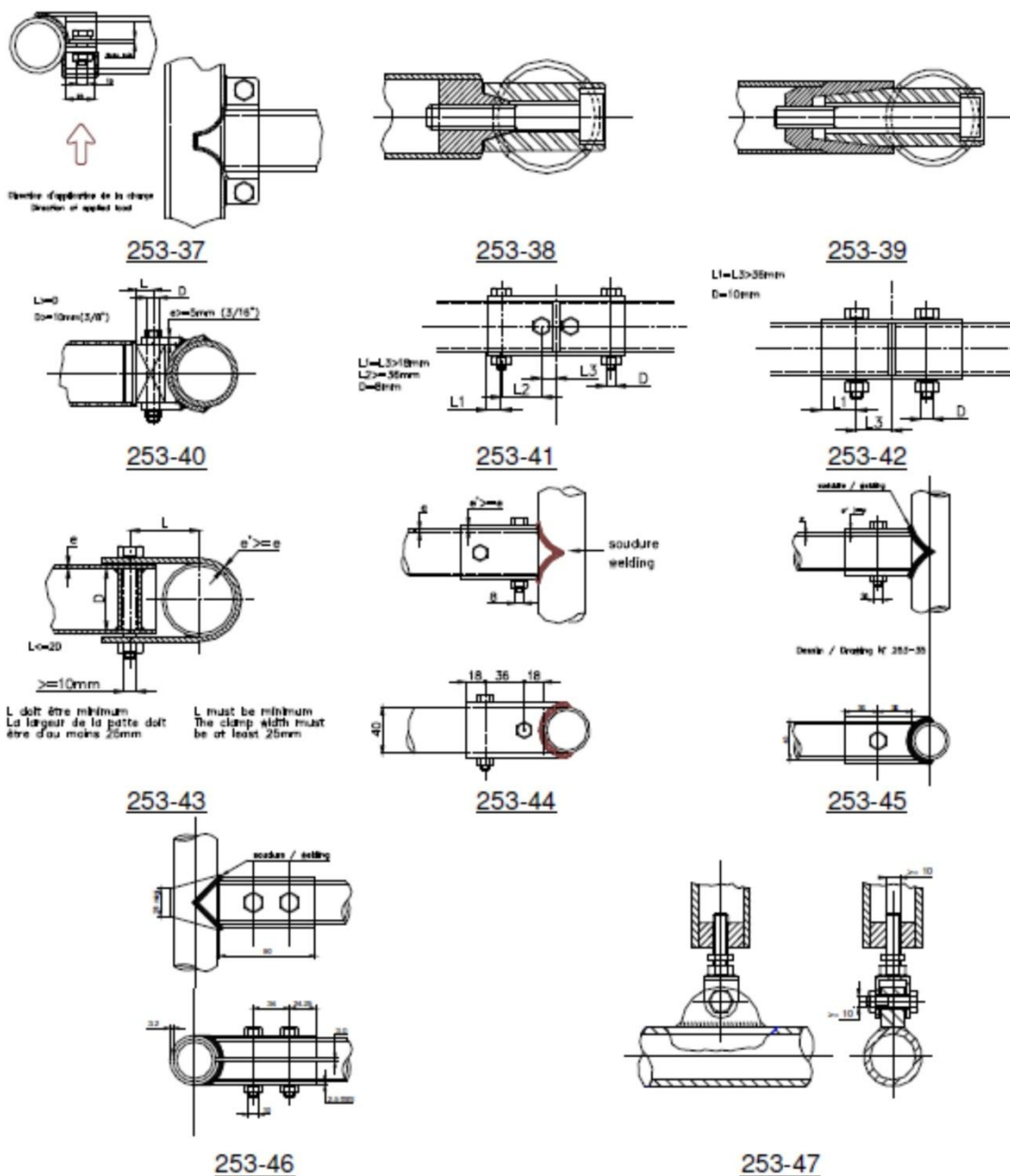
Materiálová specifikace

(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 zvlnění 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 zušlechtnuté 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 obložáním.

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.

ČÁST OSMÁ

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

69

Výjimky pro vozidla extra tříd

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

(2) Vozidla extra tříd, která jsou vybavena stávajícími ochrannými rámy a startovala minimálně v jednom závodu seriálu do konce roku 2011, mohou startovat v závodech 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.

70

Podmínky pro vyhlášení seriálu volných tříd

Seriál závodů v kategorii volných tříd bude vyhlášen za předpokladu, že v dané třídě absolvují minimálně tři posádky alespoň 2/3 z celkového počtu závodů.