



SHOCK! CUP
off road tech trial

Pravidla 2014



29. prosince 2013
Aktualizováno 14. dubna 2014

Novelizované nebo doplňované části textu Pravidel 2014 jsou uvedeny **tučně** (netýká se nadpisů)

OBSAH

článek	název	strana	článek	název	strana
	ČÁST PRVNÍ		37a	Hodnocení při opožděném startu	6
	VŠEOBECNÉ		38	Porušení technických předpisů	6
1	Úvod	2	39	Porušení vybraných ustanovení pravidel	6
2	Účast v závodě	2	40	Započítání udělených trestných bodů	6
3	Zodpovědnost a vzdání se ručení	2	41	Hodnocení seriálu závodů	6
4	Reklama	2	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	3	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	52	Vyprošťovací a tažné zařízení	8
16	Přerušení jízdy v sekci komisařem	4	53	Pneumatiky	8
17	Příprava posádky ke startu	4	54	Brzdy	8
18	Sekce a brankové pole	4	55	Elektroinstalace	8
19	Jízda v sekci, směr jízdy a její změny	4		ČÁST ŠESTÁ	
20	Startovní brankové pole	4		BEZPEČNOSTNÍ PŘEDPISY	
21	Cílové brankové pole	4	56	Ochranná přilba, kombinézy, opěrky hlavy	8
22	Samovolné spadnutí brankové tyče	4	57	Bezpečnostní pásy, airbagy	8
23	Zlomení, přejetí nebo shození brankové tyče	5	58	Bezpečnostní vypínání	9
24	Dokončení jízdy 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	5		POŽADAVKY NA OCHRANU PŘÍRODY	
32	Chybné projetí brankového pole	6	67	Zajištění úniku ropných látek	12
33	Neprojeté brankové pole	6	68	Zabezpečení palivové nádrže	12
34	Částečná diskvalifikace	6		ČÁST OSMÁ	
35	Hodnocení při částečné diskvalifikaci v sekci	6		PŘECHODNÁ USTANOVENÍ	
36	Úplná diskvalifikace	6	69		12
37	Hodnocení při úplné diskvalifikaci v sekci	6			

ČÁST PRVNÍ VŠEOBECNÉ

1

Úvod

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 závodiště, v sekcích i mimo ně a zejména při vyprošťování vozidel. Pravidla musí být vyvěšena v areálu závodiště.

2

Účast v závodě

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

(2) Posádku soutěžního vozidla tvoří řidič a spolujezdec nebo pouze řidič. Členové posádky musí být uvedeni na registračním listu **posádky**. V průběhu závodu nelze zaregistrované členy posádky měnit za nezaregistrované osoby a není povolena záměna řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla. Při jízdě v sekci může být ve vozidle pouze řidič. Řidič 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) **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 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 závodě**.

(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 svým podpisem na registračním listu **posádky** zároveň prohlásí, 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 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 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 závodě**, 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 závodiště včetně soutěžních sekcí před zahájením a po ukončení závodního dne a vjezd do uzavřených sekcí v průběhu závodu je pro posádky zakázán. Jízdu v jednotlivých sekcích řídí a **hodnotí výhradně sportovní komisař, pokud není dále uvedeno jinak. Pořadí absolvování sekcí pro jednotlivé třídy určuje hlavní sportovní komisař.** Cizí pomoc v průběhu jízdy v sekci je zakázána.

(2) Posádky jsou rozděleny **na dvě kategorie:**

a) **extra třídy (vozidla registrovaná i neregistrovaná podle článku 48 odst. 4 - označení O1, O2, O3) - jsou určeny pro účastníky tzv. „ostrých tříd“, pro které je vypsán seriál závodů o titul Mistra České republiky v off road tech trialu.**

b) **volné třídy (pouze vozidla registrovaná podle článku 48 odst. 4 písmeno a) - označení O4, O5, O6) - jsou určeny pro zájemce z řad široké veřejnosti, kteří si zatím netroufají na závod v extra třídách, ale chtějí si jízdu v terénu vyzkoušet. Pro volné třídy jsou vypsány pouze jednotlivé závody.**

(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 zařazení vozidel do tříd, 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 závodisti

- (1) Při pohybu vozidel v areálu závodisti **musí dbát řidič vozidla pokynů komisařů a pořadatelů** a nesmí ohrozit osoby pohybující se v areálu závodisti bezohlednou, riskantní a rychlou jízdou.
- (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 **sportovnímu** 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 závodisti a depa, do uzavřených sekcí a po ukončení závodního dne v celém areálu závodisti. 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 závodu**, musí být zakryto.

7

Zákaz alkoholu

Po dobu konání závodu platí pro řidiče a spolujezdce 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.
- (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 nemožlo dojít k jejich záměně s přiděleným startovním číslem pro daný závod. Vozidlo, které nebude správně označeno přiděleným startovním číslem, **nebude způsobilé pro účast v závodu**.
- (3) **Technické přejímky vozidel budou prováděny i v průběhu závodu na vozidlech, která v průběhu závodu přestala být způsobilá pro účast v závodu a vozidel posádek, kterým byl umožněn opožděný start do závodu.**

9

Rozprava

Před zahájením **každého závodního dne** se uskuteční rozprava **pro posádky**. Na rozpravách 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

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.

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 závodu**
 - na vlastní žádost posádky
- (2) **Posádka** se může opětovně vrátit do závodu po odstranění důvodu, pro který byla ze závodu dočasně vyloučena a pokračuje v té sekci, která bude v daném čase otevřena při návratu **posádky** do závodu.
- (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.**

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

14

Losování pořadí posádek v závodu

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 žádný trestný bod.

Přerušeni jízdy v sekci komisařem

(1) **Sportovní** komisař má právo jízdu v sekci přerušit, pokud k tomu má důvod (např. neukáznenost 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 přerušeni jízdy.**

(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 přerušeni 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.**

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.

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 shození 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 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.

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 projatým 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 dveří v neuzamčené poloze. Při jízdě v sekci je zakázáno řidiči i spolujezdcům otevírat dveře za účelem vyklánění se z vozidla.

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), 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.

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.

Samovolné spadnutí brankové tyče

Pokud v průběhu jízdy dojde k samovolnému spadnutí brankové tyče po průjezdu vozidla (sesuvem zeminy, padajícím kamením, otřesem 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 shození brankové tyče

- (1) Za zlomenou brankovou tyč je považováno **také** zlomení brankové tyče v suku a **zlomení brankové tyče v místě 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 přejeto kolem **vozidla**, ale vozidlo přes **místo vetknutí brankové tyče do země** přejede osou nápravy.
- (3) 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**, posečka **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.

ČÁST TŘETÍ 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 **stejně** 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 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)
- prejetí 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 dočasném vyloučení posádky ze závodu (článek 11 odst. 1)**
- 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 **samovolné** 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

- zrušeno**
- 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)
- při záměně řidiče se spolujezdcem v řízení vozidla nebo záměny člena posádky za nezaregistrovanou osobu (článek 2 odst. 2)
- za navádění při jízdě od osob mimo sekci (i diváky), (článek 18 odst. 4)
- za opuštění sedačky či vozidla v průběhu jízdy (článek 57 odst. 5)
- za záměnu vozidla v průběhu závodu (článek 2 odst. 5)
- 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 sekci, tzn. **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. Obdobným způsobem budou hodnoceny sekce, kterých se posádka nezúčastní z důvodu dočasného vyloučení ze závodu.

37a

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

- nerespektování pokynů pořadatelů, komisařů (článek 1)
- při porušení znění článků pravidel 4 a 5a.
- 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

Seriál závodů je vypsan pouze pro kategorii extra tříd. Vítězem seriálu pro danou extra 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 (počet 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) 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 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) Na karoserii **neregistrovaných vozidel** 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 profižnuty 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 **neregistrovaném** 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 jsou zakázána. **Neregistrované vozidlo nemusí být vnějšími zpětnými zrcátky vybaveno.**
- (8) Vozidlo musí být vybaveno předním i zadním nárazníkem. **U neregistrovaných vozidel mohou být** nárazníky 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 karoserií. 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, 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. 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 použity bezpečnostní pásy dodávané 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 případě, 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 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 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) 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 **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 registrované vozidlo.



Obr. 1



Obr. 2

59

Hasicí přístroj

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

60

Ochranný rám

(1) **Neregistrované** vozidlo musí být vybaveno ochranným rámem. **Pro registrované vozidlo 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. 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.

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 kotvícím bodem proti oblouku nebo horní okraj jedné zadní vzpěry s dolním kotvícím 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 takové 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) 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.

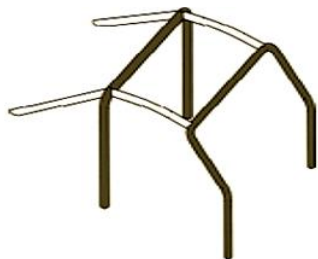
n) Přídavné ochranné rámy – přídavné trubky a rámy (např. ochranné rámy dveří, zesílení sloupků čelního okna apod.) jsou povoleny. Nejsou kladeny zvláštní požadavky na konstrukci těchto trubek či rámu.

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

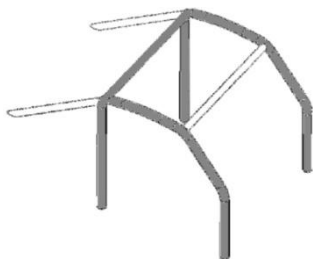
61

Základní typy konstrukce ochranného rámu

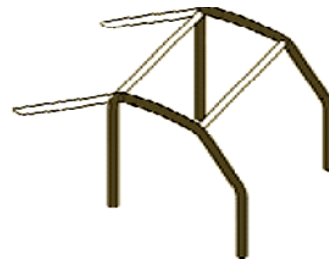
- (1) Ochranný rám sestavený z předního oblouku, hlavního oblouku, dvou podélných vzpěr a dvou zadních vzpěr. Ochranný rám má šest montážních bodů (obr. 3).
- (2) Ochranný rám sestavený z hlavního oblouku, dvou bočních půloblouků, jedné příčné vzpěry a dvou zadních vzpěr. Ochranný rám má šest montážních 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).



Obr. 3



Obr. 4

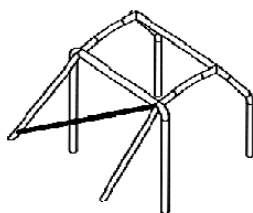


Obr. 5

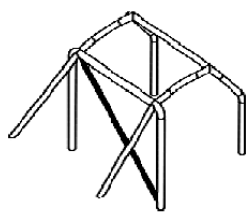
62

Diagonální vzpěra a střešní výztuha

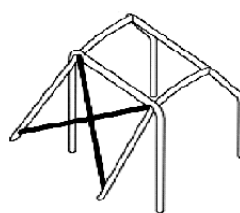
- (1) Ochranný rám musí mít minimálně jednu diagonální vzpěru, která musí být umístěna mezi zadními vzpěrami (obr. 6) nebo v hlavním oblouku (obr. 7). Orientace diagonální vzpěry je libovolná nebo může být dvojitá a tvořit kříž (obr. 8 a obr. 9). Vzpěry musí být rovné a mohou být snímatelné. Horní okraj diagonální vzpěry se musí spojovat 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.



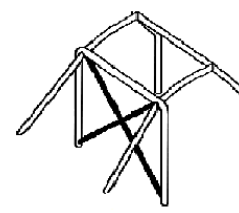
Obr. 6



Obr. 7

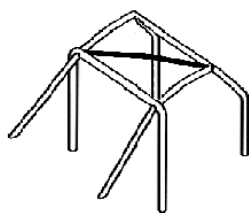


Obr. 8

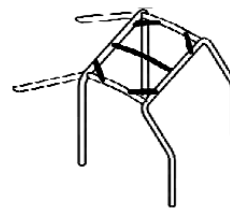


Obr. 9

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

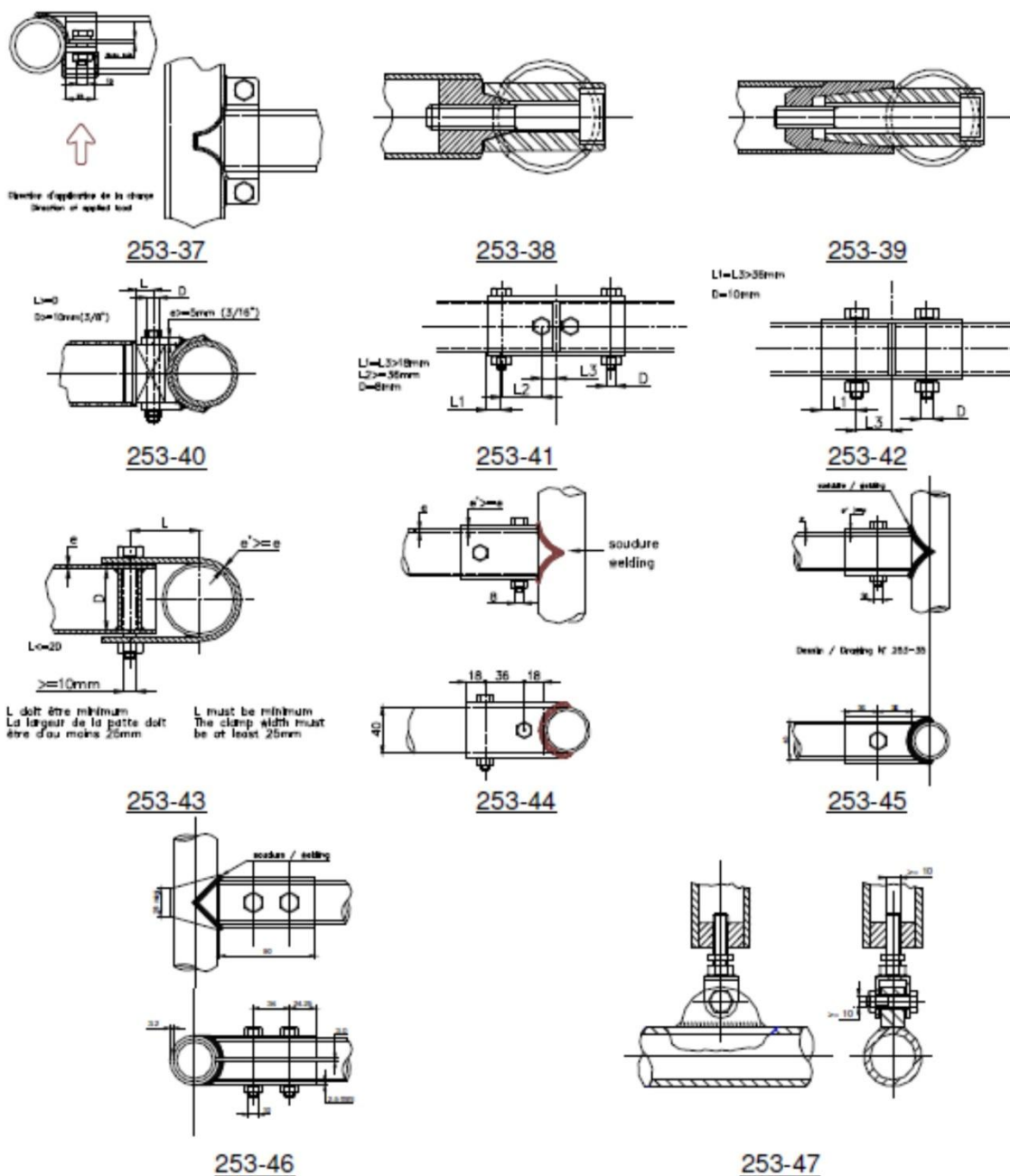
Materiálová specifikace

(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 zušlechtné 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 obložním.

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 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 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 vzpěrrou (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.