

Národní sportovní řády AVCC AČR

1.0. ÚVOD

Národní sportovní řády historických vozidel mají přispět ke zvýšení objektivnosti kritérií hodnocení a regulérnosti sportovních podniků zařazených do seriálu Mistrovství České republiky - Poháru historických vozidel AVCC AČR. Veteránské akce se zaměřením na sportovní stránku podniku se jezdí jako orientační soutěže.

Národní sportovní řády (dále jen NSŘ) AVCC AČR vycházejí z Kodexu soutěží FIVA a z Mezinárodních sportovních řádů FIA. Jsou přizpůsobeny podmínkám České republiky.

NSŘ jsou závazné pro všechny mistrovské sportovní podniky a podniky s mezinárodní účastí na území ČR, zapsané do kalendáře AVCC AČR. Pokud si pořadatel zapíše svůj sportovní podnik do mezinárodního kalendáře FIVA, musí se potom řídit výhradně Kodexem soutěží FIVA.

NSŘ AVCC AČR slouží také jako předloha pro pořadatele ostatních soutěží a akcí, pořádaných členy AVCC AČR, které nejsou zařazeny do seriálu M ČR-PHV AVCC AČR .

2.0. MISTROVSTVÍ ČR - POHÁR HV AVCC AČR

Od roku 1996 je vypisován seriál Mistrovství České republiky v orientačních soutěžích - Pohár historických vozidel Asociace Veteran Car Clubů AČR (M ČR-PHV AVCC AČR), jako celoroční soutěž držitelů historických vozidel. M ČR-PHV AVCC AČR v daném kalendářním roce tvoří seriál vybraných sportovních podniků jejichž pořadatelé jsou kluby sdružené v AVCC AČR.

Výběr těchto sportovních podniků určuje Sportovní komise AVCC AČR.

2.1. ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

1. Účelem M ČR-PHV AVCC AČR je především propagace veteránského hnutí sportovní formou, navázání přátelských vztahů mezi členy klubů sdružených v AVCC AČR a v AKHV ÚAMK, a se členy dalších klubů sdružujících držitele HV či se všemi ostatními držiteli historických vozidel, kteří nejsou nikde organizováni.
2. M ČR-PHV AVCC AČR se může zúčastnit každý držitel historického vozidla z České republiky a ze zahraničí.
3. Sportovního podniku M ČR-PHV AVCC AČR se každý účastník účastní na vlastní nebezpečí a zodpovídá za všechny členy své posádky. Toto prohlášení musí podepsat v přihlášce na konkrétní sportovní podnik M ČR-PHV AVCC AČR .
4. Seznam podniků M ČR-PHV AVCC AČR se každoročně zveřejňuje na stránkách www.autoklub.cz
5. Ustanovení NSŘ jsou **závazná pro pořadatele a účastníky** jednotlivých podniků zařazených do M ČR-PHV AVCC AČR v orientačních soutěžích.
6. Pro ostatní pořadatele a účastníky podniků, které nejsou zařazeny do seriálu M ČR-PHV AVCC AČR a jsou pořádány kluby sdruženými v AVCC AČR jsou NSŘ AVCC AČR závazné pokud pořadatel takového podniku požaduje, aby tento podnik byl pojištěn hromadnou pojistkou AČR. Pro pořadatele a účastníky jízdy pravidelnosti historických vozidel jsou tyto řády závazné.

2.2. ŘEDITELSTVÍ M ČR-PHV AVCC AČR

Ředitelství M ČR-PHV AVCC AČR, které plní funkci garanta všech celoročních seriálů sportovních podniků M ČR-PHV AVCC AČR, pracuje v tomto složení:

Ředitel: Mgr. František Čečil, předseda Sportovní komise AVCC AČR
Technický ředitel: Ing. Antonín Rek, CSc., místopředseda Sportovní komise AVCC AČR

Kontaktní adresa: Sekretariát AVCC AČR, Opletalova 29, 110 00 Praha 1,
karting@autoklub.cz

2.3. PODMÍNKY ÚČASTI

Každý z účastníků (soutěžící), který se chce kvalifikovat v celoročním seriálu sportovních podniků M ČR-PHV AVCC AČR musí splňovat následující podmínky:

1. Orientačních soutěží M ČR-PHV AVCC AČR se mohou účastnit min. dvoučlenné automobilové posádky a jednočlenné motocyklové posádky.
2. Účastník se musí při přejímce prokázat řidičským průkazem pro danou skupinu motorových vozidel. Pro spolujezdce, pokud se nestřídá s řidičem v řízení HV, tato podmínka neplatí. Dále musí účastník předložit platné doklady o vozidle, tzn. technický průkaz nebo průkaz historického vozidla a doklad o zaplacení zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.
3. Přihláška na konkrétní sportovní podnik M ČR-PHV AVCC AČR musí být zaslána včas v termínu určeném pořadatelem. Zasláním řádně vyplněné a podepsané přihlášky se všichni účastníci podrobují ustanovením uvedeným v přihlášce a propozicích a zavazují se k jejich dodržování. Pořadatel je povinen v propozicích určit termín uzávěrky přihlášek. Bez řádně vyplněné a včas odeslané přihlášky se účastník nemůže podniku zúčastnit.
4. Soutěžní HV musí být v řádném technickém stavu podle právních předpisů platných pro provoz na veřejných komunikacích a opatřeno RZ nebo ZRZ HV. Za technický stav vozidla je zodpovědný držitel vozidla.
5. Soutěžící, chce-li být klasifikován v celkové klasifikaci seriálu M ČR-PHV AVCC AČR, se musí zúčastnit min. dvou podniků M ČR-PHV AVCC AČR daného druhu v daném roce a bodovat. Tzn. umístit se do 15 místa absolutně v téže kategorii, t.j. auto (včetně užitkových vozidel) nebo moto.
6. Soutěžící se musí řídit pokyny pořadatelů a podmínkami podniku. Při jízdě na neuzavřených komunikacích musí dodržovat pravidla silničního provozu. V případě porušení pokynů, podmínek nebo pravidel silničního provozu, může být soutěžící vyloučen.
7. Soutěžící, který byl vyloučen v některém ze sportovních podniků M ČR-PHV AVCC AČR nesmí být v daném roce hodnocen v celkovém pořadí M ČR-PHV AVCC AČR. Pořadatel je povinen uvést jména vyloučených soutěžících v hlášení o podniku.

2.4. POVINNOSTI POŘÁDAJÍCÍHO KLUBU

Klub pořadající podnik zařazený do M ČR-PHV AVCC AČR musí splňovat tyto podmínky:

1. Požádat Sportovní komisi AVCC AČR o zařazení svého podniku do celoročního seriálu M ČR-PHV AVCC AČR na předepsaném tiskopisu nejpozději do **konce předcházejícího roku**.
2. Pořadatel se musí řídit příslušnými ustanoveními těchto NSŘ a obecně platných předpisů, zejména s ohledem na platné právní normy o provozu na veřejných komunikacích.
3. Při vypracování propozic podniku M ČR-PHV AVCC AČR musí pořadající klub respektovat ustanovení pro pořádání akcí dle těchto NSŘ (viz. vzorové propozice a přihláška účastníka - **příloha č. 2. a 3.**).
4. V propozicích podniku M ČR-PHV AVCC AČR musí být výslovně uvedeno, že se jedná o podnik, který je zařazen do seriálu M ČR-PHV AVCC AČR. Tento údaj a logo AVCC AČR musí být uvedeny na titulní straně propozic.
5. V propozicích podniku M ČR-PHV AVCC AČR musí být uvedena výše vkladu a rozpis poplatků za případné služby (ubytování, stravování). Avšak úhrada stravného či ubytování nesmí být podmínkou účasti jednotlivé posádky na daném podniku. Pořadatel může nabídnout účastníkům ubytování a stravování.
6. Propozice musí obsahovat údaje o způsobu podávání protestů a jejich následném vyřízení včetně výše poplatků (viz. bod Protesty).
7. Propozice podniku M ČR-PHV AVCC AČR **musí** pořadatel zaslat ke schválení na sekretariát AVCC AČR, a to nejpozději do 60 dnů před zahájením daného sportovního podniku. Ten, v případě, že jsou v souladu s NSŘ, opatří propozice schvalovací doložkou a vrátí pořadateli. Tuto doložku je nutno přiložit k propozicím poslaným sportovnímu komisaři, který bude delegován na jejich sportovní podnik.
8. Podnik bez schvalovací doložky nebude započítán do M ČR – PHV AVCC AČR
9. Pořadatel je povinen zajistit pro soutěžní HV startovní čísla. Pro každý automobil a motocykl, účastníci se orientační soutěže nebo jízdy pravidelnosti, jsou předepsány 2 kusy startovních čísel s min. výškou číslice 70 mm a tloušťkou čar 10 mm. Číslice musí být provedena ve výrazné a kontrastní barvě vůči barvě podkladu.
10. Startovní čísla musí být vyhotovena z materiálu, který odolá povětrnostním podmínkám. Pro motocykly se doporučují plátěná startovní čísla na tělo řidiče s výškou číslice min. 150 mm a tloušťkou čar 15 mm. Startovní čísla se na automobily umísťují podle pokynů pořadatele, a to buď dopředu a dozadu, nebo na levý a pravý bok HV. V žádném případě nesmějí startovní čísla zakrývat, ani částečně, RZ nebo ZRZ. Motocyklistům na tělo, případně na říditka, ale pouze tak, aby nebylo zakryto předepsané osvětlení.
11. V případě generálního sponzora seriálu M ČR-PHV AVCC AČR musí pořadatel umístit jeho logo, příp. další materiály, podle pokynů ŘV AVCC AČR.
12. Každý podnik zařazený do M ČR-PHV AVCC AČR musí být pojištěn hromadnou pojistkou AČR a musí být nahlášen Policii ČR.
13. Nejpozději **do 14. dne** po ukončení soutěže musí pořadatel poslat na sekretariát AVCC AČR výsledkovou listinu s výsledky absolutního pořadí v základních skupinách uvedených v bodě 2.5.1 a) NSŘ(**viz. příloha č. 4.**)

2.5. KATEGORIE VOZIDEL

2.5.1. KATEGORIE M ČR - PHV AVCC AČR

- a) Hodnocení M ČR-PHV AVCC AČR v orientačních soutěžích je vypsáno ve čtyřech základních skupinách:
- I. Automobily, ostatní tříkolky a užitková vozidla do roku výroby 1945
 - II. Automobily, ostatní tříkolky a užitková vozidla od roku výroby 1946
 - III. Motocykly sólo a s přívěsem, tříkolky a čtyřkolky Velorex do roku výroby 1945
 - IV. Motocykly sólo a s přívěsem, tříkolky a čtyřkolky Velorex od roku výroby 1946
- b) Aby mohla být každá skupina vyhodnocena, tzn. uděleny body v plné výši, **musí** být převzato na startu **min. 6 HV**.
- c) V případě, že se nesejde min. 6 HV v dané skupině, bude tato skupina v celkové klasifikaci M ČR-PHV AVCC AČR ohodnocena **body v poloviční výši**, než jsou uvedeny v tabulce (viz. tabulka 2.8, odst. 1).

V každém podniku M ČR-PHV AVCC AČR mohou pořadatelé vypsát a odměnit libovolné množství kategorií, které mohou podle přihlášených a převzatých účastníků upravit ještě i před vlastním startem podniku.

1. Základní kategorie vozidel podle Kodexu soutěží FIVA jsou odvozeny od roku výroby vozidel:

A - ANCETRE (Dědeček)	vozidla vyrobená do 31. 12. 1904
B - VETERAN (Vysloužilce)	vozidla vyrobená mezi 1. 1. 1905 až 31. 12. 1918
C - VINTAGE (Výběr)	vozidla vyrobená mezi 1. 1. 1919 až 31. 12. 1930
D - POST VINTAGE	vozidla vyrobená mezi 1. 1. 1931 až 31. 12. 1945
E - POST WAR	vozidla vyrobená mezi 1. 1. 1946 až 31. 12. 1960
F - HISTORIC	vozidla vyrobená mezi 1. 1. 1961 až 31. 12. 1970
G - PAST (Minulost)	vozidla vyrobená mezi 1. 1. 1971 až do doby 22 let před 1. 1. roku pořádání soutěže (platí v letech 2002 až 2003, dále platí: až do doby 23 let - pravidlo pro roky 2004 / 2005 až do doby 24 let - pravidlo pro roky 2006 / 2007 až do doby 25 let - pravidlo pro roky 2008 / 2009

2. Další členění uvnitř jednotlivých kategorií je možné podle zdvihového objemu motorů vozidel tak, aby v jednotlivých skupinách byly zachovány souměřitelné podmínky v rámci sportovního podniku. Doporučuje se následné třídění:

Motocykly - třídy do 125 ccm, do 250 ccm, do 350 ccm, do 500 ccm, nad 500 ccm

Automobily - třídy do 1000 ccm, do 1500 ccm, do 2000 ccm, do 3000 ccm, nad 3000 ccm

2.6. ZAHÁJENÍ A VYHODNOCENÍ PODNIKU

1. Pro zahájení a vyhodnocení podniku je nutné zabezpečit vhodné, nerušené prostředí a také přihlídnout k povětrnostním podmínkám.
2. Podnik zahajuje ředitel soutěže. Při zahájení podniku se doporučuje účast místních činitelů veřejného života, příp. čestných hostů, sponzorů ap.
3. Rozpravu s jezdci vede ředitel soutěže (nebo jím pověřený pořadatel) za účasti vedoucího tratě a sportovního komisaře. V rozpravě musí být vysvětleny všechny dotazy soutěžících a sděleny příp. změny v programu, trati nebo harmonogramu soutěže. Rozprava musí být ukončena nejpozději do 30-ti minut před startem první posádky.

4. Ve stanovené lhůtě (min. půl hodiny před oficiálním vyhlášením výsledků) musí pořadatelé vyvěsit předběžné výsledky podniku.
5. Výsledky vyhláší a ceny předává ředitel soutěže (nebo jím pověřený pořadatel), příp. sponzoři, čestní hosté ap. Pořadatelé mohou vyhlásit vítěze různých kategorií, včetně vlastního členění, pro potřeby M ČR-PHV AVCC AČR však musí vyhlásit absolutní výsledky v základních skupinách, tzn. auto včetně užitkových a moto včetně tříkolek. Po předání cen ukončí ředitel sportovního podniku vlastní sportovní podnik.

2.7. SPORTOVNÍ KOMISAŘ

- a) Sportovní komisař je nestranným rozhodčím orgánem, který dohlíží, zda podnik probíhá v souladu s pravidly a předpisy M ČR – PHV AVCC AČR. Sportovní komisař musí prozkoumat a vyšetřit každou nehodu a porušení předpisů, které mu byly oznámeny, a na něž byl upozorněn. Jestliže během doby organizování podniku vyvstanou problémy, musí být se sportovním komisařem konzultovány.
- b) Sportovní komisař se musí před zahájením veteránské sezóny účastnit školení SK AVCC AČR. Po jeho absolvování obdrží průkaz sportovního komisaře AVCC AČR (**viz. příloha č. 6.**).
- c) **Během přípravy podniku musí být delegovaný sportovní komisař informován o přípravách na sportovní podnik a příp. změnách!!!**

2.7.1. DELEGACE

- a) Sportovní komise AVCC AČR deleguje na každý sportovní podnik M ČR-PHV AVCC AČR min. jednoho sportovního komisaře, který nesmí být členem pořádajícího klubu, ani účastníkem daného podniku.
- b) Delegace se provádí s ohledem na místo bydliště komisaře a místo pořádání podniku tak, aby sportovní komisař pocházel, pokud je to možné, ze sousedního kraje.
- c) Delegovaný sportovní komisař se musí řediteli příslušného podniku prokázat průkazem sportovního komisaře AVCC AČR.
- d) Jména a adresy sportovních komisařů, delegovaných pro daný podnik, sdělí předseda Sportovní komise AVCC AČR konkrétním pořadatelům nejpozději 2 měsíce před konáním podniku.

2.7.2. POVINNOSTI SPORTOVNÍHO KOMISAŘE

- a) Sportovní komisař musí pořadatelům vysvětlit jejich a své povinnosti, které vyplývají z těchto NSŘ.
- b) Sportovní komisař, který není schopen účastnit se podniku, na který je delegován SK AVCC AČR, musí informovat předsedu SK AVCC AČR a co nejdříve za sebe získat náhradu. Pokud není schopen účasti ani jeho náhradník, předseda SK AVCC AČR je zmocněn delegovat jiného sportovního komisaře.
- c) Sportovní komisař musí vyplnit a zaslat na sekretariát AVCC AČR nejpozději do dvou týdnů po skončení podniku hlášení o průběhu sportovního podniku (**viz. příloha č. 5.**), doplněnou kopií výsledků podniku.
- d) Náklady na dopravu z místa bydliště sportovního komisaře do místa pořádání sportovního podniku a zpět bude hrazen sekretariátem AVCC AČR a to buď

proplacením jízdného autobusem nebo vlakem po předložení jízdenek, nebo úhradou paliva na dopravu použitým vozidlem vypočtenou podle vzorce:
ujeté km/100 x průměrná spotřeba podle technického průkazu (kopii je nutné přiložit k cestovnímu příkazu) x aktuální cena paliva (kopie dokladu o zaplacení).

2.7.3. POVINNOSTI POŘADATELE

- a) Pořadatel je povinen na vlastní náklady poskytnout po celou dobu sportovního podniku sportovním komisařům vhodnou dopravu, ubytování a stravu. Sportovní komisař má právo se dostavit do místa konání soutěže den před soutěží a s ředitelem si projet celou soutěž podle itineráře. Pořadatel tento požadavek musí akceptovat. Sportovní komisař má právo použít k dopravě svého (i historického) vozidla. Náklady na dopravu budou vypočteny stejně jako v bodě 2.7.2 odstavec d) a budou vyúčtovány pořadateli.
- b) **Nejpozději jeden měsíc před konáním daného sportovního podniku musí pořadatel kontaktovat delegovaného sportovního komisaře a předat mu potřebné materiály, které bude vyžadovat!!!**

2.8. CELKOVÉ HODNOCENÍ M ČR-PHV AVCC AČR

Celkové výsledky M ČR-PHV AVCC AČR se počítají a vyhodnocují podle následujících pravidel:

1. Za umístění v jednotlivém sportovním podniku M ČR-PHV AVCC AČR obdrží soutěžící v každé z hodnocených kategorií tato bodová ohodnocení:

Umístění:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	a další místa
Body:	20	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1	do 15. celkově

2. Do konečného hodnocení se počítají výsledky ze všech soutěží.
3. Při rovnosti bodů rozhodují o umístění tato pravidla v následujícím pořadí:
 - a) úspěšnější je soutěžící s větším počtem lepších umístění
 - b) úspěšnější je soutěžící, který startoval v celém seriálu M ČR-PHV AVCC AČR s tímtéž HV,
 - c) úspěšnější je soutěžící, který startoval se starším vozidlem (dle roku výroby),
 - d) úspěšnější je soutěžící, který startoval s vozidlem o nižším zdvihovém objemu
4. Pokud nebude možné podle výše uvedených kritérií rozhodnout o celkovém pořadí M ČR-PHV AVCC AČR, bude na stejném místě vyhlášeno více soutěžících.

2.9. PROTESTY

1. Protest může podat pouze účastník podniku. Předává se písemně řediteli nebo hlavnímu rozhodčímu podniku. Rozlišují se dva druhy protestů:
 - a) Proti jinému soutěžícímu (posádce) nebo průběhu podniku (etapy). Ten je nutno podat v nejbližší časové, průjezdní kontrole nebo v cíli soutěže, nejpozději však **do 30 minut** po dojetí posádky, která protest podává.
 - b) Proti předběžným výsledkům soutěže (vyvěšeným před závěrečným vyhodnocením). Ten je nutno podat **nejpozději do 30 minut** po vyvěšení předběžných výsledků..
2. Protesty je vždy nutno doložit poplatkem. Jeho výše v případě 1a) činí 500,- Kč za každý konkrétní problém, v případě 1b) pak činí poplatek 1.000,- Kč za každý konkrétní problém.

3. Poplatek přijímá ředitel podniku a je v případě uznání protestu vrácen v plné výši účastníkovi, který protest podal. V opačném případě propadá ve prospěch pořadatele.
4. Každý podaný protest je ředitel povinen projednat za přítomnosti účastníka, podávajícího protest, vedoucího tratě, delegovaného sportovního komisaře a příp. účastníka, na kterého je podáván protest. Výsledek tohoto jednání je nutno uvést při závěrečném hodnocení podniku a písemně sdělit Sportovní komisi AVCC AČR jako přílohu výsledkové listiny.

2.10. ODMĚNY VÍTĚZŮM M ČR-PHV AVCC AČR

1. Závěrečné hodnocení M ČR-PHV AVCC AČR proběhne při slavnostním zasedání AVCC AČR v Praze, pokud nebude uvedeno jinak. Při této příležitosti mohou být odměněni i nejúspěšnější pořadatelé jednotlivých podniků seriálu M ČR-PHV AVCC AČR.
2. První tři posádky z každé skupiny obdrží pohár AVCC AČR, příp. další ceny.
3. Posádky na prvních třech místech budou včas vyrozuměny o termínu a způsobu předání cen. Posádky mají povinnost potvrdit svoji účast na závěrečném hodnocení při slavnostním zasedání nejdéle 15 dnů před jeho konáním. V případě nepotvrzení účasti nebo při neomluvené neúčasti bude posádka z celkového hodnocení vyřazena a na její místo postoupí posádka z dalšího místa.

3.0. ORIENTAČNÍ SOUTĚŽE

Základní náplní orientačních soutěží historických vozidel je vlastní orientační jízda podle itineráře za dodržování pravidel silničního provozu, doplněná dalšími zkouškami a testy v průběhu jízdy. Mimo dodržení trasy se požaduje dodržení času jízdy v jednotlivých úsecích - etapách. Kontrola těchto základních prvků hodnocení se provádí v časových kontrolách (ČK) a průjezdních kontrolách (PK).

U orientačních soutěží musí být základním kritériem hodnocení dodržení trasy a času na její projetí. Soutěžní úkoly a testy slouží k dalšímu rozřídění posádek podle jejich znalostí, schopností a technické zdatnosti.

3.1. TRATĚ SOUTĚŽE

1. Trať soutěže vede po pozemních komunikacích a **nemá vést po dálnicích a silnicích pro motorová vozidla**. Pokud je nezbytně nutno vést část tratě po těchto vozovkách (velké vzdálenosti mezi městy ap.), je možno stanovit nebo připustit použití průměrné rychlosti až do 80 km/h. Jinak je pro orientační soutěže HV povolena max. průměrná rychlost v jednotlivých časových úsecích - etapách 50 km/h.
2. Soutěžící projíždějí trať soutěže podle itineráře nebo podle jiného označení trasy tratě s dodržáním předepsané jízdní doby a při dodržování platných pravidel silničního provozu.
3. Správnost průjezdu tratě se kontroluje průjezdními kontrolami (PK), samoobslužnými průjezdními kontrolami (SPK), tajnými kontrolami (TK) a soutěžními úkoly (SÚ). Počty kontrol jsou voleny podle délky a náročnosti soutěže.

4. Trať soutěže je rozdělena na etapy, které jsou od sebe odděleny časovými kontrolami (ČK), v nichž se kontroluje dodržení jízdního času. V každé etapě by měly být min. 2 PK (SPK nebo TK). Kontroly musí být umístěny tak, aby nebránily silničnímu provozu a netvořily se u nich shluky soutěžních vozidel zasahující do vozovky.
5. Délka trati pro M ČR-PHV AVCC AČR je v rozmezí 30 - 120 km a musí být rozdělena min. do 2 etap (tzn. min. 2x ČK a 4x PK), délka etapy se volí v rozmezí 15 - 60 km, přejezdové etapy až do 100 km. Sled etap musí být pro všechny posádky stejný, jejich délka rovněž. Směr jízdy v jednotlivých etapách může být pro různé posádky různý. Doporučuje se poslední etapu udělat bez soutěžních prvků a pojmout ji jako propagační jízdu, ale podle itineráře s ohledem na uvolnění soutěžících, nenáročnou na HV.

3.2. FORMÁLNÍ A TECHNICKÁ PŘEJÍMKA

1. Všechna HV, přihlášená k účasti na soutěž MČR–PHV AVCC AČR, prohlédnou techničtí komisaři stanovení pořadatelem.
2. Prohlídku vozidel provedou techničtí komisaři před startem, další prohlídky mohou být provedeny kdykoli v průběhu soutěže podle rozhodnutí ředitele nebo sportovního komisaře.
3. Techničtí komisaři zkontrolují úplnost a platnost dokladů od vozidla, tzn. technický průkaz nebo průkaz historického vozidla a doklad o zaplacení zákonného pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.
4. Důraz při prohlídkách musí být zaměřen na bezpečnost a provozuschopnost. Techničtí komisaři mohou rovněž do prohlídek zahrnout vzhled a původnost vozidel.
5. Techničtí komisaři musí zpracovat pro ředitele soutěže zprávu, na základě které je možné vyloučit ze soutěže to HV, které nesplňuje podmínky daného podniku.

3.3. SOUTĚŽNÍ ÚKOLY

Soutěžní úkoly mohou pořadatelé, zvláště s ohledem na technické, prostorové či pořadatelské možnosti, upravit. Přesnou specifikaci jednotlivých úkolů, které budou zařazeny do dané soutěže však **musí** pořadatelé uvést v propozicích a při rozpravě s jezdci před startem daného sportovního podniku.

Orientační soutěž zařazená do M ČR-PHV AVCC AČR by měla obsahovat:

- jízdu zručnosti,
- kontrolu dodržování pravidel silničního provozu
- a další doporučené soutěžní úkoly.

3.3.1. DOPORUČENÉ ÚKOLY

1. **Start** - pořadí startujících, startovní časy a startovní interval (zpravidla 1 min.) určuje pořadatel. Posádka, která se dostaví na start opožděně, je zatížena trestnými body a dostane nový startovní čas (zpravidla do mezery nebo na konec startovního pole). Pokud se nepodaří vozidlo uvést do chodu, musí být odtlačeno ze startovní čáry. Na start se musí posádka dostavit s vozidlem opatřeným startovním číslem a sama být vybavena dle platných předpisů (např. u motocyklů: přilba, brýle, rukavice, pevná obuv ap.).
2. **Pravidla silničního provozu** - dodržování pravidel silničního provozu se kontroluje v tajných kontrolách (TK), průjezdných kontrolách (PK) a časových kontrolách (ČK).

3. **Zvláštní jízdni zkoušky** - jsou samostatné soutěžní úkoly na trati soutěže v PK, ČK. Jako zvláštní zkoušky lze doporučit:
- rozjezd do kopce bez použití ruční brzdy
 - rozjezd do kopce s použitím ruční brzdy, maximální couvnutí při rozjezdu je 50 mm a kontroluje se nejlépe krabičkou zápalek umístěnou v této vzdálenosti za zadním kolem (překlopením).
 - jízda stálosti, spočívá v projetí dané tratě v předem stanovené průměrné rychlosti. Před startem daného úseku si posádka stanoví nebo je jí pořadatelem stanoven konkrétní jízdni průměr (nesmí překročit 50 km/hod) a hodnotí se, jak se přiblíží její skutečná průměrná rychlost stanovené průměrné rychlosti. Pořadatel musí na cestě označit začátek a konec stanoveného úseku určeného pro plnění tohoto soutěžního úkolu. Nemusí však oznámit délku měřeného úseku. Rozdíl mezi skutečným a stanoveným jízdni průměrem se hodnotí násobkem vteřin převedených na TB.
 - průjezd úzkou brankou, zajetí do řady vozidel a podobně,
4. **Jízda zručnosti** - spočívá v projetí předem určené tratě, jejíž plánec musí být uveřejněn nejpozději před startem do jízdy zručnosti. Trasa musí být postavena na uzavřeném prostranství, pokud možno s bezprašným povrchem a zajištěna po stránce bezpečnosti soutěžících i případných diváků. Je zakázáno vyklánění z vozidla. Pořadatel může určit počet členů v posádce při jízdě zručnosti včetně stanovení dalších podmínek k jejímu absolvování. V podniku M ČR-PHV AVCC AČR by měly být zařazeny min. čtyři prvky z tohoto výběru:
- nájezd mezi branku (na střed): měří se rozdíl vzdálenosti mezi koly a brankou,
 - slalom vpřed: hodnotí se počet poražených nebo vychýlených kuželek. Kuželky na slalom jsou min. 0,5 m vysoké, stabilní proti vlivu větru a z materiálu, který nemůže poškodit vozidlo.
 - přejezd prkna: pro motocykly může být i ve formě houpačky (pozor na bezpečnost),
 - zajetí do garáže: hodnotí se dotek kuželky, příp. poražení. Pro úkol zajetí do garáže se vytýčuje prostor šesti kuželkami (tři po každé straně) o 400 mm širší než je max. šíře vozu. Kuželky jsou 1 m vysoké. Zadní stěnu garáže tvoří dvě kuželky vysoké 1 m, ve vzdálenosti 200 mm před ně se staví dvě pomocné kuželky vysoké 0,5 m. Za splnění se tento úkol považuje, když se vozidlo dotkne pomocných kuželek, ale neporazí žádnou kuželku, která vymezuje prostor garáže,
 - přenesení předmětů: sklenice, míček, klíče ap. bez zastavení,
 - slalom vzad: hodnotí se jako slalom vpřed (viz bod 4., b),
 - startovní zkouška: startování vozidla do 10 vteřin,
 - zastavení v cíli jízdou vpřed: přesnost zastavení ve čtverci. Pro úkol zastavení v cíli slouží čtverec 0,5 x 0,5 m nakreslený na vozovce. Úkol je splněn, když vozidlo zastaví zadním kolem odvráceným od místa řidiče uvnitř čtverce. U motocyklů zadním kolem bez ohlížení!

Čas se při jízdě zručnosti neměří, pouze se stanoví časový limit na absolvování jízdy zručnosti tak, aby nedošlo ke zdržení dalších posádek.

Pro určení šířky a vzdálenosti branek slalomu platí následující tabulka. Do stanovené délky vozidla se nepočítá případné závěsné zařízení vozidla nebo jiné části vozu, přecházející vlastní profil. Doporučené šířky branek pro konkrétní vozidla:

vše v mm

Šířka vozu	Délka vozu	Šířka branek	Vzdálenost branek
do 1.530	do 3.800	2.800	7.750
1.531 až 1.650	3.801 až 4.300	3.000	7.750

5. Jízda pravidelnosti

Jízda pravidelnosti se jezdí jako součást orientačních soutěží HV. Může se pořádat i za normálního silničního provozu, za předpokladu dodržování všech pravidel silničního provozu. U jízd pravidelnosti je základním kritériem hodnocení co nejmenší rozdíl dvou dosažených času z minimálně dvou absolvovaných samostatných měřených jízd (není podmínkou, aby se obě měřené jízdy jely stejným směrem).

Trať jízdy pravidelnosti **musí** splňovat minimálně tato kritéria:

1. Jízda pravidelnosti se musí pořádat pouze na vhodné komunikaci bez závažných výmolu a nerovností, železničních přejezdů, křižovatek a podobných překážek, které by účastníkům znemožnily řádné dodržení předepsaného rychlostního průměru.

2. Délka trati může být libovolná. Pořadatel musí před startem, nejlépe při rozpravě s jezdci, seznámit soutěžící s tratí jízdy pravidelnosti s informací o jeho délce (s přesností na 100 m) a o případném převýšení (s přesností 1 m).

3. Podél uzavřené trati musí být dostatečný počet proškolených pořadatelů, aby zabránili vstupu diváků nebo vjezdu vozidel na trať, zvláště v rizikových místech (křižovatky, výjezdové komunikace, chodníky s diváky apod.). V nebezpečných místech, je-li to možné, by měly být zřízeny únikové prostory.

4. Max. průměrná rychlost pro HV je **50 km/hod**, překročení průměrné rychlosti má za následek diskvalifikaci účastníka soutěže a vyškrtnutí z výsledkové listiny daného sportovního podniku.

5. Pořadatelé na startu, v cíli a dle potřeby i podél trati, by měli být ve spojení (vysílačky apod.).

6. Měření času - pro měření času se doporučuje použít bezkontaktního impulsního měření (fotobuňka), v případě, že dojde k poruše, je možno měřit čas ručně, digitálními hodinkami nebo stopkami.

7. Proti času změřenému pořadatelem nelze podat protest.

8. Organizace jízdy pravidelnosti

a) Start jízdy pravidelnosti může být pevný i letmý, cíl je letmý a účastníci absolvují min. dvě měřené jízdy. Při vyšším počtu měřených jízd se hodnotí jen dvě nejvýhodnější jízdy pro daného účastníka.

b) Průměrná rychlost jednotlivých účastníku v každé jízdě nesmí překročit **50 km/hod**.

c) Při jízdě pravidelnosti nesmí účastník v průběhu měřené jízdy zastavit nebo přijímat cizí pomoc (tlačení apod.). Při poruše nebo havárii HV jsou účastníci spolu s pořadatelskou službou podél trati povinni odstavit vozidlo tak, aby nebránilo průjezdu dalším účastníkům. V opačném případě musí být jízda pravidelnosti přerušena a vozidlo odstraněno.

5. **Další úkoly a zkoušky** - v průběhu orientační soutěže mohou být posádky podrobeny dalším soutěžním úkolům a zkouškám podle možností pořadatele. Soutěžní úkoly by měly být zaměřeny především na manuální zručnosti související s obsluhou vozidel, dále na znalosti historie motorismu, orientace v terénu, odhady vzdáleností a měř, zjišťování údajů podél trasy soutěže a pod. Tyto úkoly se umísťují buď do vlastní jízdy nebo do kontrol (PK, ČK).

3.4. JÍZDNÍ DOBA

1. Jízdní doba na projetí etapy (nebo celé soutěže) se zadává v celých minutách. Při stanovení jízdní doby musí pořadatel přihlídnout ke složitosti tratě soutěže, stáří a výkonu vozidel tak, aby nebyla některá kategorie či skupina vozidel zvýhodněna vůči jiným.

2. Do jízdní doby je nutno započítat čas pro plnění soutěžních úkolů v průběhu etapy. Jízdní doby různých kategorií či skupin vozidel se navzájem mohou lišit tak, aby se dosáhlo větší objektivitu pro hodnocení výsledků, aby podmínky soutěže byly souměřitelné.
3. Čas zdržení zapisuje do jízdního výkazu pouze pořadatel. Jedná se o čas, který není zaviněn soutěžícím v průběhu jízdy. Zdržení může nastat vinou pořadatele (při plnění úkolů na trati), před železničním přejezdem nebo vnějšími okolnostmi nezávisle na soutěžní posádce. Nárok na uznání nezaviněného zdržení musí soutěžící uplatnit na nejbližší ČK.
4. Soutěžící může překročit jízdní dobu každé etapy maximálně do 30 minut. Po překročení této hodnoty je diskvalifikován.
5. Dosažený čas se zapisuje v časových kontrolách v celých ukončených minutách. Rozhodující je vždy čas udávaný na hodinách v časové kontrole.

3.5. ITINERÁŘ

1. Je na úvaze pořadatele jakou formou vyznačí trať soutěže. Je možné zvolit jak různé formy itinerářů, tak pouhé označení tratě v terénu, např. šípkami, směrovkami, symboly a pod. Nároky na orientaci účastníků by měly být co nejjednodušší vzhledem k náročnosti ovládnutí historického vozidla v dnešním silničním provozu.
2. V itineráři se nemusí uvádět místa průjezdních, samoobslužných a tajných kontrol, naopak musí být vyznačeno umístění časových kontrol (ČK). Dále musí být v itineráři uvedena délka etapy v km a, pokud to není uvedeno v jízdním výkazu, musí být uveden čas na projetí etapy a doba na plnění úkolů v etapě.
3. Všechny údaje musí být v itineráři uvedeny v logickém sledu, bez jinotajů a matoucích sdělení, jasně, stručně, přehledně a jednoznačně. V itineráři musí být uveden způsob a směr čtení: shora dolů, zdola nahoru nebo zleva doprava! Při řešení itineráře se nikdy neuvažuje s otáčením do protisměru na těžké komunikaci. Pokud se použije mapy, je vždy sever na horním okraji.
4. Vymezení základních pojmů a pravidel jízdy podle itineráře:
 - a) neuvedené křižovatky se projíždějí po hlavní komunikaci nebo přímo,
 - b) při příjezdu z vedlejší komunikace musí být v itineráři uveden výjezd,
 - c) křižovatkou se pro účely itineráře rozumí úroňové křížení pozemních komunikací pro veřejnou dopravu. Vjezdy do garáží, dvorů a domů se nepovažují za křižovatky, i když jsou vyznačeny dopravní značkou C1 (C2),
 - d) značenou křižovatkou se pro účely itineráře rozumí křižovatka označená tabulkou C1, C2, A3, A4 nebo D1a,
 - e) plná čára znamená pro řešení itineráře jednoznačný výjezd z křižovatky.
5. **Záhlaví itineráře musí obsahovat:**
 - a) celou délku etapy v km,
 - b) jízdní dobu v celých minutách včetně doby na plnění úkolů,
 - c) určení místa časové kontroly.
6. **Druhy itinerářů** vhodných pro orientační soutěže historických vozidel:
 - a) psaný itinerář vede soutěžní posádky jednoznačně po trase slovními údaji bez slovních hříček a zbytečných formulací. V textu musí být uvedeny a popsány všechny orientační body. Používá se zpravidla při dlouhých a složitých průjezdech města.
 - b) výjezdy z křižovatek:

- zkratkový: zkratky R, L, P znamenají směry výjezdů z křižovatky (R = rovně, L = vlevo, P = vpravo),
- šipkový: schéma křižovatky je nakresleno tak, že soutěžící přijíždí ze spodního paprsku a vyjíždí z křižovatky ve směru šipky. Schéma může být kresleno čarami stejné tloušťky nebo různé tloušťky vyznačující potom přednost v jízdě. Zásadně musí být ve schématu vždy vyznačeno umístění značky „Stop“. V itineráři se schémata uvádějí postupně buď dle vzájemných vzdáleností křižovatek mezi sebou nebo podle průběžných vzdáleností od startu do cíle etapy. Vzdálenosti se uvádějí s přesností na 0,1 km, příp. při kratších rozestupech křižovatek pak s přesností na 0,05 km. Šipkový itinerář se kreslí zpravidla tak, aby se „četl“ zdola nahoru anebo zleva doprava. Lesní a polní cesty se vyznačují jen podle potřeby čárkovaně.
- lineární: na přímce jsou zdola nahoru vyznačeny jednotlivé křižovatky tak, že:
 - odbočka vpravo ve směru jízdy znamená na křižovatce tvaru „T“ buď odbočení vlevo nebo přímou jízdu (dle situace),
 - odbočka vlevo ve směru jízdy znamená na křižovatce tvaru „T“ buď odbočení vpravo nebo přímou jízdu (dle situace),
 - odbočka vpravo i vlevo ve směru jízdy znamená, že jde o přímou jízdu na křižovatce ve tvaru kříže,
 - jsou-li dvě odbočky nakresleny vpravo ve směru jízdy, jde o odbočení vlevo na křižovatce tvaru kříže (po pravé ruce zůstávají dvě odbočky),
 - jsou-li dvě odbočky nakresleny vlevo ve směru jízdy, jde o odbočení vpravo na křižovatce tvaru kříže (po levé ruce zůstávají dvě odbočky).

Lineární itinerář („ostnatý drát“) se kreslí buď s uvedením vzájemných vzdáleností nebo průběžných vzdáleností s přesností 0,1 km.

- slepá mapa: trasa je uvedena na nákresu odvozeném (kopírováním) ze skutečné reálné mapy v daném a uvedeném měřítku bez uvedení názvů obcí a jiných útvarů, pouze s uvedením názvu výchozího a cílového bodu a celkové délky trasy. Ve slepé mapě mohou být zakresleny odbočky.

7. Pro soutěže historických vozidel se nepřipouštějí tzv. vyšší formy itinerářů, jako jsou např. orientované šipkové itineráře, přenášení bodů z maticních map, výjezdy dle azimutů, kreseb, fotografií ap. Jednotlivé typy itinerářů se mohou během soutěže i v etapách různě kombinovat. Přitom je však nutno přesně označit místo, kde končí jeden typ a začíná druhý typ itineráře. Kilometráž průběžná musí na sebe navazovat.

3.6. KONTROLNÍ STANOVIŠTĚ

Zřizují se na nefrekventovaných místech tak, aby nebyly porušeny obecně platné předpisy.

Kontrolními stanovišti jsou:

- a) průjezdní kontroly (PK),
- b) samoobslužné průjezdní kontroly (SPK),
- c) tajné kontroly (TK),
- d) časové kontroly (ČK),
- e) soutěžní úkoly (SÚ).

Pro celou oblast časových a průjezdních kontrol platí zákaz:

- a) vystupování soutěžících z vozidla. Neplatí v případě, kdy vystoupení požaduje rozhodčí stanoviště - pořadatel,
- b) opravy, údržba a kontrolní prohlídky vozidla soutěžících a doplňování PHM,
- c) otáčení a couvání soutěžních vozidel

V oblasti časových kontrol musí posádky zastavit svá vozidla tak, aby nebránila ostatním soutěžícím ve volném pohledu na překlápěcí hodiny a plynulému průjezdu ke stanovišti.

Začátek oblasti ČK je ohraničen návěstím žluté barvy 20 až 50 m před stanovištěm. Vlastní stanoviště je označeno stejným návěstím červené barvy. Na návěstí ČK je znak hodin černé barvy, pro orientační soutěže HV se připouští i dobové úpravy (přesýpací nebo sluneční hodiny ap.). Konec oblasti se neoznačuje a je ve vzdálenosti asi 20 m za stanovištěm. Velikost panelů PK, ČK, SPK je nejméně 0,5 x 0,7 m na výšku.

Začátek oblasti PK je vyznačen podobně jako ČK panelem žluté barvy ve vzdálenosti 20 až 50 m před stanovištěm, vlastní stanoviště pak opět červeným panelem. Na panelech je černý znak razítka, pro soutěže HV se připouštějí i dobové úpravy (např. brk s kalamářem ap.).

SPK se vyznačují stejným panelem jako PK libovolné barvy, přitom se na panel SPK může přidat do levého horního rohu písemný nebo číselný znak velikosti nejméně A5, který si posádka sama zaznamenává do jízdního výkazu. Záznam musí být ve výkazu proveden čitelně nevymazatelným způsobem a bez přepisování. U takto označených panelů SPK platí zákaz zastavování!

Panely se umísťují po pravé straně komunikace kolmo ke směru příjezdu ke stanovišti tak, aby nebránily veřejné dopravě. Upevnění musí být natolik stabilní, aby se panel nepoložil vlivem větru (i od projíždějících vozidel).

Tajné kontroly se neoznačují, slouží pouze ke kontrole dodržování pravidel silničního provozu. Případné křižovatky mezi návěstím a stanovištěm kontroly se pro účely itineráře neuvažují.

Soutěžní úkoly jsou úkoly plněné v průběhu jízdy podle itineráře, případně dalších pokynů.

3.7. OBSAZENÍ A ČINNOST KONTROLNÍCH STANOVIŠŤ

Časové kontroly se obsazují minimálně ve dvojicích. ČK musí být vybavena přesně jdoucími hodinami a tzv. překlápěcími hodinami nebo digitálními, které slouží jako návěstí pro přijíždějící soutěžní posádky. Proto musí být ze směru příjezdu dobře vidět nejméně do vzdálenosti 20 m. V ČK soutěžní posádce vyznačí rozhodčí čas příjezdu a odjezdu. Interval je stejný, jako na startu soutěže, zpravidla 1 minuta.

Průjezdni kontrola se obsazuje nejméně jedním rozhodčím. Pokud v PK plní soutěžící nějaký úkol, zvyšuje se počet rozhodčích v PK podle potřeby tak, aby nedocházelo ke hromadění soutěžních vozidel. Rozhodčí vyznačí do jízdního výkazu každý průjezd vhodným způsobem (razítka, podpis ap.), výsledky případných zkoušek a testů, a také chybný směr příjezdu k dané PK.

Všechna kontrolní stanoviště zapisují záznamy do kontrolních listin daného stanoviště shodně s jízdními výkazy. Záznamy zapisují v pořadí, v jakém soutěžící přijeli. Dále zaznamenávají všechny údaje, které by mohly sloužit pro hodnocení posádek i celé soutěže. Při neprojetí některého soutěžícího kontrolním stanovištěm je povinen setrvat na místě 30 minut nad dobu jeho předpokládaného průjezdu.

Jízda pravidelnosti - kontrolní stanoviště provádějí stejnou činnost jako ČK a PK s tím rozdílem, že se vozidla nezastavují a veškeré záznamy se zapisují pouze do kontrolních listin stanoviště.

Tajné kontroly - ve stanovištích se zjišťují případná porušení pravidel silničního provozu pouze do vlastních záznamů TK. Současně se kontroluje pouze jeden prvek pravidel

(směrovka nebo zastavení, případně rychlost). Stanoviště TK se obsazuje nejméně dvěma rozhodčími tak, aby nebyli vidět ze směru příjezdu soutěžních vozidel.

Pořadatel je povinen zříditi stanoviště před úrovnovým přejezdem železnice, pokud je zde možnost zdržení vozidel. Rozhodčí zapíše do jízdního výkazu skutečnou dobu případného zdržení posádky.

3.8. HODNOCENÍ M ČR-PHV AVCC AČR

Orientační soutěže HV se hodnotí jednotným bodovacím systémem pomocí trestných bodů (TB). Konkrétní způsob bodování si může každý pořadatel upravit, musí s ním však seznámit všechny posádky při rozpravě před startem dané soutěže.

Vítězem dané kategorie, skupiny nebo absolutním vítězem se stává účastník (posádka), který získá nejmenší počet trestných bodů. V případě rovnosti bodů rozhodují o umístění následující zásady v tomto pořadí:

- lepší je účastník, který startuje s vozidlem dříve vyrobeným (rok výroby),
- lepší je účastník, který startuje s vozidlem o nižším zdvihovém objemu motoru (1 ccm),
- lepší je účastník, který je lepší při doplňkové zkoušce, případně rozhodl los

Časový limit - hodnocení dojezdů do časové kontroly:

- za dojetí do ČK před stanoveným limitem - za každou minutu 10 TB
- za pozdní dojetí do ČK za každou minutu - do 30 minut 10 TB
- přes 30 minut diskvalifikace
- vynechání ČK diskvalifikace

Nedodržení pravidel silničního provozu v ČK, PK, TK

- překročení povolené rychlosti - za každý 1 km/h 10 TB
- porušení pravidel silničního provozu - za každé porušení 50 TB

Zvláštní zkoušky a úkoly:

- rozjezd do kopce - nesplnění 10 TB
- vynechání úkolu 50 TB
- poznávací úkoly - nesplnění každé úlohy 10 TB
- technické úkoly - nesplnění každého prvku 10 TB

Jízda pravidelnosti - za každou vteřinu rozdílu časů 5 TB

Jízda stálosti - za každou 0,1 km/hod (zaokrouhleno nahoru) rozdílu

od stanoveného jízdního průměru 5 TB

Akcelerace a brzdění:

- každá vteřina času 1 TB
- přejetí nebo nedojetí cíle - prvních 20 cm 5 TB
- přejetí nebo nedojetí dalších započatých 20 cm 20 TB

Jízda zručnosti:

- každé porážení nebo vychýlení kuželky slalomu, garáže ap. 10 TB
- nesplnění úkolu na přesnost, vynechání branky 10 TB
- nesplnění přenesení předmětu (sklenice, míček, klíče ap.) 10 TB
- nesplnění přejezdu prkna, zjetí do řady ap. 10 TB
- vyklánění 50 TB
- nezastavení na čtverci 10 TB

g) vynechání libovolného prvku jízdy zručnosti 50 TB

Hodnocení dalších prvků soutěže:

- a) opožděný příjezd na start - za každou minutu 10 TB
- b) nesplnění startovní zkoušky - start do 10 vteřin 10 TB
- c) chybějící PK, SPK 100 TB
- d) PK, SPK navíc 60 TB
- e) vynechání TK 100 TB
- f) ztráta startovního čísla 100 TB
- g) porušení zákazů v PK, ČK, SPK, TK 50 TB
- e) zastavení v jízdě pravidelnosti 50 TB
- f) nesplnění soutěžní úlohy 10 TB

Nesportovní chování: hlavní rozhodčí má právo ve spolupráci s ředitelem soutěže a delegovaným sportovním komisařem AVCC AČR zatížit trestnými body (100 až 500 TB) anebo vyloučit každou posádku za nesportovní chování, a dále za:

- a) použití elektronických měřidel rychlosti a vzdálenosti,
- b) hrubé porušení sportovního chování, bezohlednost,
- c) doprovod nesoutěžního vozidla - pilotáž,
- d) použití rádiových pojítek a dorozumívacích prostředků

5.0. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Národní sportovní řády historických vozidel projednal a schválil Výkonný výbor AVCC AČR, v Praze dne 28.1.2008

Zdeněk Brádka v.r.
předseda AVCC AČR

Mgr. František Čečil v.r.
předseda SK AVCC AČR

AKCE POŘÁDANÉ AVCC AČR

1.0. ÚVOD

Mimo podniků zařazených do M ČR-PHV AVCC AČR pořádají jednotlivé kluby AČR další akce, soutěže, srazy a burzy veteránů.

2.0. PODMÍNKY PRO POŘÁDÁNÍ SPORTOVNÍCH PODNIKŮ HV V RÁMCI AVCC AČR

Na základě ustanovení NSŘ se při pořádání jízd pravidelnosti **musí** NSŘ dodržovat, i když podnik není zařazen do seriálu M ČR-PHV AVCC AČR. Při pořádání orientačních soutěží, nezařazených do seriálu M ČR-PHV AVCC AČR se doporučuje pořadatelským klubům vycházet z těchto NSŘ. Kluby však **musí** splňovat min. tyto podmínky:

1. Řádně nahlásit na sekretariát AVCC AČR jednotlivé podniky do kalendáře akcí AVCC AČR **nejpozději do konce** předcházejícího na formuláři (příloha č.)

2. Pojistit hromadnou pojistkou AČR svoji soutěž a uvést ve svých propagačních materiálech logo AVCC AČR. Podmínkou pojištění podniku je soulad propozic podniku s NSŘ.
3. Jeden měsíc před pořádáním akce zaslat na vědomí SK AVCC AČR propozice tohoto podniku
4. Dbát na to, aby každé vozidlo mělo platný technický průkaz nebo průkaz historického vozidla, bylo vybaveno platnou RZ nebo ZRZ a mělo zaplacené zákonné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.

3.0. PODMÍNKY PRO POŘÁDÁNÍ OSTATNÍCH AKCÍ V RÁMCI AVCC AČR

Pořadatelé rozličných srazů, veteránských burz a dalších akcí mají v plné kompetenci stanovit si pravidla a podmínky účasti na této akci. Je žádoucí, aby veškeré tyto akce byly evidovány v kalendáři AVCC AČR (nutno nahlásit tyto akce nejpozději do konce předcházejícího roku), používaly v propagačních materiálech logo AVCC AČR a byly pojištěny hromadnou pojistkou AČR za předpokladu, že propozice podniku jsou v souladu s NSŘ.